EVROPSKI UNIVERZITET / SVEUČILIŠTE BRČKO DISTRIKT

SAOBRAĆAJNI FAKULTET BRČKO DISTRIKT

POSLIJEDIPLOMSKI DOKTORSKI STUDIJ

SAOBRAĆAJ

ZIJAD JAGODIĆ, univ.spec.tlm

PROMETNA POLITIKA U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI

DOKTORSKA DISERTACIJA

BRČKO DISTRIKT, Juni 2013.

PODACI I INFORMACIJE O DOKTORANDU

1. Ime i prezime: **Zijad Jagodić**
2. Datum i mjesto rođenja: **21. oktobar, 1964, Đurđevik**
3. Naslov diplomskog rada, završenog fakulteta i godina diplomiranja: **Varnost cestnega prometa na področju Bosne in Hercegovine**; **Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, Univerza v Ljubljani, 2007.**
4. Naslov specijalističkog rada, poslijediplomskog studija i godina magistriranja: **Osiguranje robe kao element optimizacije logističke usluge**; **Transport, logistika i menadžment**, **Fakultet prometnih znanosti Sveučilište Zagreb, Zagreb, 2010.**

INFORMACIJE O DOKTORSKOJ DISERTACIJI

1. Naslov doktorske disertacije: **Prometna politika u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine**
2. Fakultet na kome je odbranjena doktorska disertacija: **Saobraćajni fakultet Evropskog univerziteta Brčko Distrikt**

VIJEĆE, OCJENA I ODBRANA DOKTORSKE DISERTACIJE

1. Datum prijave doktorske disertacije:
2. Komisija za ocjenu i podobnost doktoranda i primjernosti teme doktorske disertacije:
   1) **Red.prof.dr.sc. Momčilo Miljuš**, predsjednik
   2) **Red.prof.dr.sc. Ratko Zelenika**, mentor i član
   3) **Doc.dr.sc. Zoran Lalić**, član

3. Datum prihvatanja teme:
4. Mentor: **Red.prof.dr.sc. Ratko Zelenika**
5. Komisija za ocjenu doktorske disertacije:
   1) **Red.prof.dr.sc. Momčilo Miljuš**, predsjednik
   2) **Red.prof.dr.sc. Ratko Zelenika**, mentor i član
   3) **Doc.dr.sc. Zoran Lalić**, član

6. Komisija za odbranu doktorske disertacije:
   1)
   2)
   3)

7. Datum odbrane doktorske disertacije:
8. Datum promocije:

PREDGOVOR

Sastavni dio cjelokupne privredne i razvojne politike svake države je svakako i prometna politika, koja ima za cilj da uspostavi i osigura optimalnu strukturu prometnog sistema te njegovo efikasno djelovanje usklađivanjem ciljeva, mjera, instrumenata kao i subjekata te politike. Može se reći također da je prometna politika skup mjera koje poduzimaju različiti društveni i ekonomski subjekti u cilju postizanja optimalnog razvoja prometnog sistema države i zbog povećanja njegovog doprinosa u razvoju društva. Može se posmatrati i kao podgupa granskih politika ili politika pojedinih grana prometa, kao što je politika željezničkog prometa, politika cestovnog prometa, politika pomorskog ili vodenog prometa ili politika zračnog prometa.

Misija prometne politike se ogleda u njenom utjecaju na sveukupan rad i razvoj prometa. Naime, prometnom politikom se utvrđuju ciljevi i pravci razvoja, sistem mjera za postizanje izabranih ciljeva, uslovi poslovanja prometnih preduzeća, mogućnosti njihovog razvoja i razvoja prometa kao privredne djelatnosti uopće. Time se ujedno regulira uzajamnost odnosa između prometa i privrede, jer promet djeluje na proizvodnju, razmjenu, raspodjelu i potrošnju, na mobilnost proizvodnih faktora, pristupačnost pojedinih područja i razmještaj aktivnosti, optimalnu alokaciju resursa itd. Stoga se može reći, da privreda utječe na promet gotovo u jednakoj mjeri koliko promet utječe na rast i razvoj privrede. Stanje u bosanskohercegovačkom prometnom sistemu u ovo vrijeme ukazuje da prometna politika nije u funkciji jednakog rasta i razvoja svih grana prometa. Naime, ponajviše su aktivnosti prometne politike usmjerene na cestovni promet a vrlo malo na željeznički, zračni, vodeni, telekomunikacijski, poštanski promet i druge. Osim toga, težište je stavljeno na razvoj prometne infrastrukture, odnosno naglasak je dat na izgradnju nove prometne infrastrukture, a manje na njenu modernizaciju i održavanje te na savremenu organizaciju prometa i međugransku usklađenost poslovanja.

Modernizacija prometnog sistema Bosne i Hercegovine predstavlja obnovu, rast i razvoj svih njegovih podsistema i elemenata a prije svega, tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, ekonomskih, pravnih, ekoloških, obrazovnih, informacijskih, kvalitativnih te njegovo približavanje dostignućima i standardima najrazvijenijih prometnih sistema u Evropi i svijetu. Prometni sistem Bosne i Hercegovine neophodno je modernizirati i unaprijediti, kako bi postao ravnopravan partner prometnim sistemima razvijenih zemalja. U nastojanju da se uključi u evropske i svjetske robne i putničke tokove, takav zahtjev je neminovan. Ukoliko se analizira stanje bosanskohercegovačkog prometnog sistema, odnosno stanje pojedinih grana prometa moguće je uočiti i brojne nedostatke a koji se prvenstveno očituju u zastarjelosti prometne infrastrukture i suprastrukture, neravnomjernom razvoju prometnih podsistema, neprimjerene organizacije upravljanja, rada i poslovanja... Navedeni problemi sa kojima se suočava

prometni sistem u Bosni i Hercegovini motivirali su me, da istražim sve teorijske i praktične spoznaje, znanja, iskustva o prometu općenito, prometnoj industriji, a posebno o prometnoj politici te da pokušam utvrditi temelje za donošenje nove prometne politike koja će biti u funkciji afirmacije i modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine.

Kroz samo istraživanje i pisanje rada nailazio sam na brojne prepreke i poteškoće. Raspoloživa literatura o prometnoj politici i prometnoj industriji je štura i rijetki je autori obrađuju. Naime, kada se spominje prometna politika i prometna industrija, prvenstveno autori analiziraju pojedine grane prometa. Međutim, o ciljevima instrumentima, nosiocima poslovne politike, donošenju i provođenju poslovne politike... rijetko će se pronaći u dostupnim bibliografskim jedinicama, kao i o prometnoj industriji i njenim elementima.

U tom pogledu, veliku pomoć i podršku u izradi ovog rada pružio mi je red.prof.dr.sc. Ratko Zelenika, mentor, koji me je cijelo vrijeme na svojstven način poticao i motivisao oplemenjujući moja razmišljanja, stavove i misli, za koje mu se najiskrenije zahvaljujem, za svu pomoć u istraživanju i formuliranju rezultata istraživanja.

Ovom prilikom želim se posebno zahvaliti prof.dr.sc. Momčilu Miljušu za sve savjete i sugestije prilikom prijave, izrade i odbrane doktorske disertacije kao i Doc.dr.sc. Zoranu Laliću.

Supruzi Izeti, kćerki Adisi i sinu Edinu se zahvaljujem na iskazanom razumijevanju i strpljenju za vrijeme provedeno u istraživanju i obrađivanju tretirane problematike, umjesto u njihovom druženju i igri.

Đurđevik, ... 2013.

Zijad Jagodić

SAŽETAK

PROMETNA POLITIKA U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI

Bosna i Hercegovina je odlučna na putu da postane članica Evropske Unije. Obaveza koja se pred nju postavlja je usklađivanje zakonodavstva s pravnom stečevinom Evropske Unije, a to se odnosi i na prometnu politiku i prometni sistem Bosne i Hercegovine. Iako je Bosna i Hercegovina usvojila niz dokumenat sa kojima uređuje promet i prometne podsisteme Bosna i Hercegovina u tom pogledu još uvijek nema jedinstven dokument s naslovom prometna politika. Određena istraživanja su pokazala da je prometnu politiku proteklih decenija obilježavala nekonzistentnost, ne jednako tretiranje prometnih sistema, favoriziranje cestovnog prometa u odnosu na ostale grane, ne ravnomjerna ulaganja u prometne grane... Stoga se u radu istražuju teorijske karakteristike prometne politike, kao što su pojam, važnost, vrste, ciljevi i instrumenti prometne politike, načela i učinci prometne politike kako bi se utvrdili znanstveni temelji iste te ukazalo na međuodnos prometne politike Bosne i Hercegovine s evropskom prometnom politikom.

U današnje vrijeme analizirati prometnu politiku nije moguće bez upoznavanja s temeljnim karakteristikama prometnog sistema. Promet je složen i dinamički sistem kojeg čine brojni podsistemi različitih struktura i specifičnosti (tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, pravnih ekonomskih...) zbog čega je od posebne važnosti poznavanje elemenata savremene prometne industrije, koji utječu na efikasnost kreiranja i operacionaliziranja svih procesa i aktivnosti u prometnim sistemima, a samim tim utječu na ostvarivanje ciljeva prometne politike.

Prometna industrija Bosne i Hercegovine analizirana je po pojedinim elementima: prometne infrastrukture, prometne suprastrukture, prometnog intelektualnog kapitala, informacijskih tehnologija, bruto domaćeg proizvoda, usklađenosti prometnog prava s evropskim zahtjevima i ostalim elementima koji djeluju na rast i razvoj prometne industrije u cjelini. Te su spoznaje bile neophodne kako bi se mogla napraviti analiza i ocjena stepena razvijenosti prometnog sistema u Bosni i Hercegovini. Analiza i ocjena stepena razvoja prometnog sistema u Bosni i Hercegovini pokazala je da prometni sistem još uvijek nije dovoljno razvijen i konkurentan u odnosu na prometne sisteme razvijenih evropskih zemalja. Mađutim, ima određene prednosti koje ga stavljaju u nekoliko bolji položaj u odnosu na susjedne evropske države ali i neke druge evropske zemlje. Istraživanja su pokazala da bi bosanskohercegovački prometni sistem mogao

značajnije doprinijeti razvoju opće i šire ekonomije i biti biti od značaja za cjelokupan evropski ali i svjetski privredni sistem. Da se neradi dovoljno na modernizaciji prometnog sistema pokazuju i određeni dokumenti kojima se planira razvoj, modrenizacija, investicije, ulaganja. Većina tih dokumenata uz detaljne analize ostvarenog prometa putnika i tereta, nema jasno definirane ciljeve, vremenski rok i nositelje koji bi bili odgovorni za rast i razvoj održivog prometnog sistema Bosne Hercegovine.

Stoga, na osnovu istraživanja o prometnoj politici općenito, prometnom sistemu i elementima prometne industrije Bosne i Hercegovine, kao i međuodnosu prometne politike i modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini, predložen je model modernizacije prometne industrije zasnovan na prometnoj politici Evropske Unije i model prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine u periodu od 2012-2035.

Modeli su rezultirali određenim vrijednostima elemenata prometne industrije i prometne politike koje bi trebalo u dužem vremenskom razdoblju ostvariti, kako bi prometni sistem rezultirao većom uključenošću u evropske privredne tokove. Pored toga, iskristalizirali su se elementi prometne politike, a koji direktno djeluju na cjelokupnu prometnu industriju Bosne i Hercegovine. Osim toga model je testiran provedenim anketnim istraživanjem koji potvrđuje rezultate predloženih modela. Sva navedena istraživanja potvrdila su temeljenu hipotezu da Bosna i Hercegovina treba novi dokument o prometnoj politici koja će biti „conditio sine qua non„ modernizacije, održivog rasta i razvoja prometnog sistema u Bosni i Hercegovini.

Ključne riječi: promet, prometni sistem, elementi prometnog sistema po horizontali i vertikali, prometna politika, prometna industrija, modernizacija prometnog sistema.

SUMMARY

TRAFFIC POLICY AS A MEANS OF MODERNIZING THE TRAFFIC SYSTEM IN THE BOSNIA AND HERZEGOVINA

The Bosnia and Herzegovina is on its way to becoming a memeber of the European Union. The precondition put before Bosnia and Herzegovina, is the harmonization of its legislation wit the acquis communautaire, which also applies of traffic policy and the traffic system. Althoug Bosnia and Herzegovina has adopted a number of strategic documents regulating traffic and traffic subsystem, it still does not have a unique document on traffic policy.Studies have shown that, in the past decades, the traffic policy has been marked by inconsistency, unequal treatment of traffic system, favouring road transport in relation to other branches, inequality of investment in transport sectors etc. Therefor, this dissertation explores the theoretical features of traffic policy, the concept, importance, types, objectives and instruments of the traffic policy, its principles and effects in order to determine the scientific grounds on which the traffic policy is to be developed, and to indicate to the interrelationship of the Bosnia and Herzegovina the European traffic policy.

Analysing traffic policy is not possible without previous knowledge and understanding of the basic features of the traffic system. Traffic is a complex, dynamic system composed of many subsystems that are differently structured and have different features (technical, tehnological, organizational, legal, economic...) Therefore, it is especially important to be aware of and to know the elements of the modern traffic industries which impact the development and operation of all processes and activities within the traffic systems, and thus affect the realizations of traffic policy objectives. The traffic industry of Bosnia and Hercegovina is analized by individual segments: traffic infrastructure, traffic suprastrcture, traffic intellectual capital, information technologies, gross domestic product, traffic law compliance to European requirements and other elements that affect the growth and development of the traffic industry as a whole.

The achieved results were necessary in order to analise and assess the degree of development of the traffic system in the Bosnia and Herzegovina.The analysis and assesstment of the degree of the development of the traffic system in the Bosnia and Herzegovina have shown traffic system is still not sufficiently developed and that it is not competitive in relation to zhe traffic system of developed European countries. Moreover, studies have shown that the Bosnia and Herzegovina traffic system could be of great significance for the overall Europena and global trefific and economic system. A number of documents planing dewelopment, modernization and investments show that a lot of work has been done on the modernization of the traffic system. However,

most of these documents, along with the detailed analysis of passenger and cargo turnover, do not have clearly defined objectives timeline, and holders who would be responsible for the growth and development of a sustainable traffic system in Bosnia and Herzegovina. Therefore, based on the research on the traffic policy in general, the traffic system and elements of the Bosnian traffic industry, as well as the interrelationship between traffic policy and the modernization of the traffic system in the Bosnia and Herzegovina, the author proposes model for modernizing the Bosnian traffic industry founded on the Europena Union traffic policy. Furthermore, the author proposes a model of traffic policy with the aim of modernizing the Bosnian traffic system (2012-2035). Moreover, the models have indicated that traffic industry and traffic policy elements should reach certain values over a longer period of time in order for the traffic system to become more involved in the European economic and traffic flows. In addition, the analyses have shown which elements of the traffic industry should be given more emphasis when defining the traffic policy, as they directky affect the overall traffic industry of Bosnia and Herzegovina. The model was tested by conducting a survey that has confirmed the results of the proposed models. All research confirms the hypothesis that the Bosnia and Herzegovina needs a new document on traffic policy which will be a conditio sine qua non of modernization, sustainable growth and development of the traffic system in the Bosnia and Herzegovina.

Keywords: traffic, traffic system, horizontal and vertical elements of the traffic system, traffic policy, traffic industry, traffic system modernization.

SADRŽAJ

Stranica

PREDGOVOR III

SAŽETAK V

SUMMARY VII

SADRŽAJ IX

1. UVOD 17

1.1. **PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA** 17

1.2. **ZNANSTVENA HIPOTEZA I POMOĆNE HIPOTEZE** 18

1.3. **SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA** 20

1.4. **OCJENA DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA** 21

1.5. **ZNANSTVENE METODE** 22

1.6. **STRUKTURA RADA** 22

2. TEORIJSKE KARAKTERISTIKE PROMETNE POLITIKE 24

2.1. **POJAM, VAŽNOST I VRSTE PROMETNE POLITIKE** 24

2.1.1. Pojam prometne politike 24

2.1.2. Važnost prometne politike 30

2.1.3. Vrste prometne politike 31

2.2. **CILJEVI I INSTRUMENTI PROMETNE POLITIKE** 32

2.2.1. Ciljevi prometne politike 32

2.2.2. Instrumenti prometne politike 35

2.3. **NAČELA I UČINCI PROMETNE POLITIKE** 38

2.3.1. Načela prometne politike 38

2.3.2. Učinci prometne politike 41

2.4. **ZNANSTVENI TEMELJI PROMETNE POLITIKE** 43

2.5. **MEĐUODNOS MAKRO I GLOBALNE PROMETNE POLITIKE** 52

2.6. **MEĐUODNOS PROMETNE POLITIKE I RAZVOJNE POLITIKE** 58

3. VAŽNIJE ODREDNICE PROMETNOG SISTEMA I PROMETNE INDUSTRIJE 61
3.1. **PROMET – SLOŽENI, DINAMIČKI I STOHASTIČKI SISTEM** 61
3.2. **STRUKTURA PROMETNOG SISTEMA PO VERTIKALI** 70
3.3. **STRUKTURA PROMETNOG SISTEMA PO HORIZONTALI** 75
3.4. **PROSTORNO-VREMENSKE DIMENZIJE PROMETNIH SISTEMA** .. 76
3.4.1. Megaprometni sistemi 76
3.4.2. Globalnoprometni sistemi 78
3.4.3. Makroprometni sistemi 80
3.4.4. Mikroprometni sistemi 82
3.4.5. Metaprometni sistemi 84
3.4.6. Interprometni sistemi 84
3.4.7. Intraprometni sistemi 85
3.5. **SAVREMENA PROMETNA INDUSTRIJA** 86
3.5.1. Pojam, važnost i značaj prometne industrije 86
3.5.2. Elementi proizvodnje prometnih usluga 90
3.5.2.1. Prometna infrastruktura 90
3.5.2.2. Prometna suprastruktura 95
3.5.2.3. Prometni intelektualni kapital 97
3.5.2.4. Savremene tehnologije prometa 103
3.5.2.5. Informacijske tehnologije u prometu 109
3.5.2.6. Prometna organizacija 116
3.5.2.7. Poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda 125
3.5.2.8. Predmeti prometne industrije 128
3.5.2.9. Robni tokovi 129
3.5.2.10. Putnički tokovi 136
3.5.2.11. Finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda 136
3.5.2.12. Prometno pravo 139
3.5.2.13. Prometna ekologija 143
3.5.2.14. Logističke djelatnosti u prometnoj industriji 145
3.5.2.15. Transportni lanci i mreže 152
3.5.2.16. Logistički lanci i mreže 154
3.5.2.17. Obrazovni sistem u okviru prometa 160
3.5.2.18. Bruto domaći proizvod Bosne i Hercegovine 166
3.5.2.19. Kvalitet prometnih proizvoda 169
3.5.2.20. Manipulacijskotransportni troškovi 169
3.5.2.21. Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda 173
3.5.3. Specifičnosti prometnih proizvoda 173

4. ANALIZA I OCJENA STEPENA RAZVOJA PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI 175
4.1. **STEPEN RAZVOJA CESTOVNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI** 176
4.1.1. Putnički i teretni cestovni promet 176
4.1.2. Nacionalni i međunarodni cestovni promet 178
4.1.3. Infrastruktura i suprastruktura cestovnog prometa 179
4.2. **STEPEN RAZVOJA ŽELJEZNIČKOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI** 187
4.2.1. Putnički i teretni željeznički promet 187
4.2.2. Nacionalni i međunarodni željeznički promet 190
4.2.3. Infrastruktura i suprastruktura željezničkog prometa 191
4.3. **STEPEN RAZVOJA POMORSKOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI** 184
4.4. **STEPEN RAZVOJA ZRAČNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI** 197
4.4.1. Putnički i teretni zračni promet 197
4.4.2. Nacionalni i međunarodni zračni promet 199
4.4.3. Promet na aerodromima u Bosni i Hercegovini 200
4.4.4. Infrastruktura i suprastruktura zračnog prometa 201
4.5. **STEPEN RAZVOJA RIJEČNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI** 204
4.5.1. Teretni riječni promet 204
4.5.2. Nacionalni i međunarodni riječni promet 205
4.5.3. Infrastruktura i suprastruktura riječnog prometa 207
4.6. **STEPEN RAZVOJA POŠTANSKOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI** 213
4.6.1. Proizvođači usluga u poštanskom prometu 213
4.6.2. Analiza poštanskog prometa 217
4.6.3. Infrastruktura poštanskog prometa 220
4.7. **STEPEN RAZVOJA TELEKOMUNIKACIJSKOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI** 221
4.7.1. Proizvođači telekomunikacijskih usluga 221
4.7.2. Analiza telekomunikacijskog prometa 222
4.7.3. Infrastruktura telekomunikacijskog prometa 226
4.8. **STEPEN RAZVOJA OSTALIH PROMETNIH SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI** 229
4.8.1. Cjevovodni promet 229
4.8.2. Žičarski promet 232

4.8.3. Gradski promet 234
4.9. **STEPEN RAZVOJA LOGISTIČKIH DJELATNOSTI U BOSANSKOHERCEGOVAČKOM PROMETNOM SISTEMU** 236
4.10. **STEPEN RAZVOJA MULTIMODALNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI** 238
4.11. **STEPEN RAZVOJA ODRŽIVOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI** 242

5. ANALIZA I OCJENA MEĐUODNOSA PROMETNE POLITIKE I MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI HERCEGOVINI 247
5.1. **MEĐUODNOS MODERNIZACIJE POMORSKOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 248
5.2. **MEĐUODNOS MODERNIZACIJE ŽELJEZNIČKOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 256
5.3. **MEĐUODNOS MODERNIZACIJE CESTOVNOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 261
5.4. **MEĐUODNOS MODERNIZACIJE ZRAČNOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 265
5.5. **MEĐUODNOS MODERNIZACIJE RIJEČNOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 268
5.6. **MEĐUODNOS MODERNIZACIJE POŠTANSKOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 273
5.7. **MEĐUODNOS MODERNIZACIJE TELEKOMUNIKACIJSKOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** .. 278
5.8. **OSTALI PROMETNI SISTEMI U FOKUSU PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 280
5.9. **LOGISTIČKE DJELATNOSTI U FOKUSU PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 281
5.10. **MULTIMODALNI PROMET U FOKUSU PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 281
5.11. **MJESTO ODRŽIVOG RAZVOJA U PROMETNOJ POLITICI BOSNE I HERCEGOVINE** 282

5.12. **PROMETNA POLITIKA BOSNE I HERCEGOVINE U FOKUSU EVROPSKIH INTEGRACIJA** 287

6. PRIJEDLOG MODELA PROMETNE POLITIKE U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA BOSNE I HERCEGOVINE 292

6.1. **VAŽNIJE ZNAČAJKE NORMATIVNIH I DESKRIPTIVNIH MODELA I NJIHOVA MODELIRANJA** 292

6.2. **SPECIFIČNOSTI NOVOG MODELA PROMETNE POLITIKE KAO TEMELJNOG FAKTORA MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI** 294

6.2.1. Izbor modela prometne politike kao osnovnog elementa modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini 294

6.2.2. Teoretske postavke modela prometne politike kao osnovnog elementa modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini 295

6.3. **MODEL MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI TEMELJEN NA PROMETNOJ POLITICI EVROPSKE UNIJE (2012-2035)** 297

6.3.1. Određivanje i vrednovanje elemenata modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine temeljene na prometnoj politici Evropske Unije 298

6.3.1.1. Prometna infrastruktura 299

6.3.1.2. Prometna suprastruktura 300

6.3.1.3. Prometni intelektualni kapital 300

6.3.1.4. Savremene tehnologije prometa 300

6.3.1.5. Informacijske tehnologije 301

6.3.1.6. Prometna organizacija 301

6.3.1.7. Proizvodna politika proizvođača prometnih proizvoda 301

6.3.1.8. Predmeti prometne industrije 302

6.3.1.9. Finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda 302

6.3.1.10. Prometno prvo 302

6.3.1.11. Prometna ekologija 303

6.3.1.12. Logističke djelatnosti u prometnoj industriji 303

6.3.1.13. Transportni lanci i mreže 304

6.3.1.14. Logistički lanci i mreže 304

6.3.1.15. Obrazovni sistemu u okviru prometa 304

6.3.1.16. Manipulacijskotransportni troškovi 304

6.3.1.17. Bruto domaći proizvod u Bosni i Hercegovini 304
6.3.1.18. Robni tokovi 305
6.3.1.19. Putnički tokovi 305
6.3.1.20. Kvalitet prometnih proizvoda 305
6.3.1.21. Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda 306
6.3.2. Formuliranje modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine temeljen na prometnoj politici EU (2012.-2035.).....306
6.3.2.1. Izračunavanje stopa rasta elemenata modela modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine 308
6.3.2.2. Projekcija direktnih stopa rasta modela modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine 309
6.3.2.3. Projekcija indirektnih stopa rasta modela modernizacije sistema Bosne i Hercegovine 312
6.3.3. Ocjena mogućnosti implementacije modela modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine temeljene na prometnoj politici Evropske Unije (2012.-2035.) 315
6.4. **MODEL PROMETNE POLITIKE U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI (2012.-2035.)** . 317
6.4.1. Određivanje i vrednovanje elemenata modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012.-2035) 317
6.4.1.1. Ciljevi prometne politike 317
6.4.1.2. Načela prometne politike 318
6.4.1.3. Vrste prometne politike 319
6.4.1.4. Instrumenti prometne politike 319
6.4.2. Formuliranje modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012.-2035) 300
6.4.2.1. Izračunavanje stopa rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine 321
6.4.2.2. Projekcija direktnih stopa rasta modela prometne politike Bosne i Hercegovine 321

6.4.2.3. Projekcija indirektnih stopa rasta modela prometne politike Bosne i Hercegovine 323
6.4.3. Ocjena mogućnosti implementacije modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012.-2035.) 324
6.5. **SINERGIJSKI UČINCI IMPLEMENTACIJE PROMETNOG SISTEMA I MODELA PROMETNE POLITIKE U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI** (2012.-2035.) 326
6.5.1. Prvi scenarij sinergijskih učinaka implementacije modela prometnog sistema i modela prometne politike Bosne i Hercegovine (ostvarivanje elemenata oba modela od 76-100-%) 327
6.5.2. Drugi scenarij sinergijskih učinaka implementacije modela prometnog sistema i modela prometne politike Bosne i Hercegovine (ostvarivanje elemenata oba modela od 51% do 75%) 328
6.5.3. Treći scenarij sinergijskih učinaka implementacije modela prometnog sistema i prometne politike Bosne i Hercegovine (ostvarivanje elemenata oba modela do 50%) 329
6.6. **TESTIRANJE NOVIH MODELA PROMETNOG SISTEMA I PROMETNE POLITIKE BOSNE I HERCEGOVINE** 330
6.6.1. Opći podaci i informacije o ispitanicima 331
6.6.2. Testiranje novog modela prometnog sistema u Bosni i Hercegovini ..334
6.6.3. Testiranje novog modela prometne politike u Bosni i Hercegovini 339
6.7. **PRIJEDLOG AKTIVNOSTI ZA IMPLEMENTACIJU NOVIH MODELA PROMETNOG SISTEMA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI** 349

7. ZAKLJUČAK 355

LITERATURA 362
POPIS TABLICA 373
POPIS GRAFIKONA 375
POPIS SHEMA 379
POPIS SKICA 381
ZNAČENJE SKRAĆENICA 383
PRILOG: ANKETNI UPITNIK 390

1. UVOD

U ovom dijelu disertacije predočene su slijedeće tematske jedinice: **1) problem, predmet i objekti istraživanja, 2) znanstvena hipoteza i pomoćne hipozete, 3) svrha i ciljevi istraživanja, 4) ocjena dosadašnjih istraživanja, 5) znanstvene metode i 6) struktura rada.**

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Prometni sistem svake države, pa tako i Bosne i Hercegovine, sastoji se od više podsistema, koji čine jedinstvenu prometnu mrežu u funkciji povezivanja svih subjekata na nacionalnom i međunarodnom nivou. Razvijenost prometnog sistema utječe na razvoj privrednog sistema i obratno. Stoga je razvoj i modernizacija prometnog sistema jedno od važnih pitanja nacionalnog interesa. Upravo zbog tako velikog značaja prometa za privredu, izuzetno je važno dizajnirati takvu prometnu politiku koja će biti u funkciji rasta i razvoja nacionalne privrede, te samim time omogućiti uključenje Bosne i Hercegovine u evropske i svjetske prometne tokove.

Međutim, trenutno stanje u bosanskohercegovačkom prometnom sistemu nije zadovoljavajuće. Naime, trenutnom prometnom politikom daje se naglasak na razvoj prometne infrastrukture, konkretnije na investicije u cestovne prometnice te na razvoj i afirmaciju zračnog prometa, dok se nepovoljni rezultati ostvaruju u zračnom, željezničkom i drugim prometnim podsistemima. Nedovoljno se ulaže u ostale grane prometa, što rezultira neujednačenim razvojem prometnog sistema Bosne i Hercegovine. U kontekstu navedene problematike istraživanja definira se **znanstveni problem istraživanja:**

Strategija prometa Bosne i Hercegovine trebala bi postaviti temelj za razvoj i afirmaciju prometnog sistema kao i formiranje prometne politike radi čega je još uvijek prometni sistem u Bosni i Hercegovini nedovoljno razvijen, nedovoljno učinkovit, nekonkurentan, nefleksibilan, neprofitabilan, nije u funkciji razvoja i rasta privrede što se posebno odražava na neravnomjeran razvoj prometnih grana.

Posljedice takvog stanja su negativne i nepovoljno utječu na efikasnost prometnog sistema u Bosni i Hercegovini, kao što su na primjer:

- **Prva posljedica**: Nepoznavanje i nedovoljna upućenost prema ciljevima, instrumentima, načelima, nositeljima i učincima prometne politike onemogućava efikasno definiranje i provođenje odgovarajuće prometne politike.

- **Druga posljedica**: Nepoznavanje važnijih karakteristika o prometnim sistemima, kao i mogućnosti povezivanja procesa konvencionalnog prometa u jedinstvene multimodalne procese ima za posljedicu neučinkovitost, neracionalnost i smanjenu profitabilnost aktivnih sudionika u prometnim sistemima, dok nedovljno poznavanje elemenata proizvodnje usluga u prometnom sistemu smanjuje mogućnosti za angažiranje svih potencijala, resursa i kapaciteta u razvoju i afirmaciji prometnog sistema.

- **Treća posljedica**: Nedovoljno poznavanje razvijenosti prometnih podsistema ima za posljedicu usporen rast, razvoj i afirmaciju ne samo pojedinih podsistema, već cjelokupnog prometnog sistema ali i svih logističkih djelatnosti u okviru prometnog sistema.

- **Četvrta posljedica**: Nedovoljna upućnost u strategije, programe, planove razvoja prometnih grana onemogućuje sagledavanje međuodnosa prometne politike i modernizacije prometnog sistema.

- **Peta posljedica**: Neravnomjerno ulaganje u razvoj i modernizaciju pojedinih elemenata prometne industrije kao i nedovoljna upućenost u definiranje elemenata prometne politike može dovesti i dovodi do zastoja u razvoju ne samo prometnih grana i prometnog sistema grane, nego i pojedinih regija.

Skladno takvoj problematici i problemu istraživanja, definiran je i **predmet znanstvenog istraživanja:**

Istražiti aktualne teorijske i praktične fenomene o važnostima, vrstama, ciljevima, instrumentima, načelima i učincima prometne politike, sistemski i jednostavno formulirati rezultate istraživanja o važnijim odrednicama prometnog sistema općenito, a posebno o elementima savremene prometne industrije, analizirati stepen razvoja prometnog sistema u Bosni i Hercegovini po pojedinim prometnim granama, ukazati na međuodnos prometne politike i modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini te predložiti model prometne politike koji bi bio u funkciji modrenizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini.

Znanstveni problem i predmet znanstvenog istraživanja odnose se na dva bitna objekta znanstvenog istraživanja, a to su: prometna politika i modernizacija prometnog sistema Bosne i Hercegovine.

1.2. ZNANSTVENA HIPOTEZA I POMOĆNE HIPOTEZE

Znanstveni **problem** istraživanja, **predmet** znanstvenog istraživanja i **objekat** znanstvenog istraživanja odredili su znanstvenu paradigmu za postavljanje **temeljne znanstvene hipoteze:**

Znanstveno utemeljena savremena prometna politika je conditio sine qua non modrenizacije, održivog rasta i razvoja prometnog sistema u Bosni I Hercegovini.

Tako postavljena temeljna znanstvena hipoteza o prometnoj politici implicira više pomoćnih hipoteza (skr.P.H.):

P.H. 1: Adekvatno definirana i postavljena prometna politika neophodna je kako bi se stvorili uslovi i temelji za ravnomjeran rast i razvoj svih podsistema prometnog sistema, a samim tim i privrede u cjelini.

P.H. 2: Promet je složen i dinamički sistem kojeg čine mnogobrojni podsistemi različitih struktura i specifičnosti (tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, pravnih, ekonomskih...) zbog čega je od posebne važnosti poznavati elemenate savremene prometne industrije koji utječu na efikasnost kreiranja i operacionaliziranja svih procesa i aktivnosti u prometnim sistemima.

P.H. 3: Da bi se postavili ciljevi prometne politike koji bi bili u funkciji modernizacije prometnog sistema koji bi omogućio efikasno uključivanje Bosne i Hercegovine u evropske i svjetske tokove, neophodno je analizirati, ocjenjivati i dobro poznavati stepen razvoja promentog sistema.

P.H. 4: Analiza i ocjena prometnog sistema sa svim njegovim podstistemima neophodna je u pogledu utvrđivanja kompatibilnosti i komplementarnosti prometne politike s razvojem i mogućnostima razvoja prometnog sistema Bosen i Hercegovine.

P.H. 5: Na temelju relevantnih spoznaja o prometnoj politici, prometnim sistemima, elementima prometne industrije, analizi i ocjeni razvijenosti prometnih sistema **moguće je predložiti model prometne politike** koji bi bio u funkciji dugoročne modernizacije, održivog rasta i razvoja prometnog sistema Bosne i Hercegovine.

Brojni argumenti podupiru postavljenu temeljnu hipotezu i njene pomoćne hipoteze a navode se samo oni najvažniji:

- **Prvi argument**: Bosna i Hercegovina još uvijek nema cjelovitu i kvalitetnu prometnu **politiku.**

- **Drugi argument**: Prometni sistem ima izuzetno važnu ulogu u privredi svake zemlje pa tako i Bosne i Hercegovine – un utječe na razvoj pojedinih regija,

konkurentnost poslovanja, robne i putničke tokove, efikasnost uključivanja u evropske i prometne tokove te je zato od posebne važnosti ulaganje u promet jer je on dio globalne prometne mreže.

- **Treći argument**: Prometni podsistemi svakog prometnog sistema moraju biti jednakomjerno razvijeni jer su međusobno povezani, isprepleteni i nadovezuju se jedan na drugog, što posebno dolazi do izražaja kod formiranja multimodalnih lanaca i mreža, koje moraju biti čvrste, stoga i sve grane transporta i prometa moraju biti dobro razvijene i povezane.

- **Četvrti argument**: Savremeno poslovanje privrednih i neprivrednih društava karakterizira zahtjev za postizanje brže i kvalitetnije isporuke predmeta prometovanja na pravo mjesto, u pravo vrijeme i uz što manje troškove, što nameće potrebu modernizacije prometne infrastrukture i prometne suprastrukture, odnosno primjenu savremenih tehnologija prometa.

- **Peti argument**: Modernizacija prometnog sistema u Bosni i Hercegovini potrebna je kako bi se afirmisao položaj bosanskohercegovačkog prometnog sistema te je stoga neophodno predložiti modele koji bi ukazali na bitne elemente za učinkovitu modrenizaciju, održivi rast i razvoj prometne industrije, odnosno prometnog sistema.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Direktno i u najužoj vezi sa znanstvenim problemom, predmetom i objektom zanstvenog istraživanaj te postavljenom radnom hipotezom određeni su svrha i ciljevi istraživanja: **istražiti i analizirati sve relevantne karakteristike o prometnoj politici, o važnijim odrednicama prometnog sistema, o stepenu razvoja prometnog sistema u Bosni i Hercegovini, o međuodnosu prometne politike i modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini kako bi se ostvario cilj istraživanja, a to je: predložiti novi model prometne politike koji bi bio u funkciji modrenizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine.**

Tako determinirane svrhe i ciljevi znanstvenog istraživanja moguće je elaborirati i klasificirati u pet grupa ciljeva istraživanja, i to:

- **PRVI CILJ ZNANSTVENOG ISTRAŽIVANJA**: Istražiti i na znanstveno utemeljen način formulirati i predstaviti temeljna znanja o prometnoj politici uopćeno, a posebno o: ciljevima, instrumentima, načelima i učincima poslovne politike, znanstve-

nim temeljima prometne politike, o međuodnosu makro i globalne prometne politike te prometne i razvojne politike.

- **DRUGI CILJ ZNANSTVENOG ISTRAŽIVANJA**: Istražiti, konzistentno formulirati i predstaviti rezultate istraživanja o prometu kao složenom, dinamičkom i stohastičkom sistemu, prometnom sistemu po vertikali i horizontali, prostorno vremenskim dimenzijama prometnih sistema i elementima savremene prometne industrije.

- **TREĆI CILJ ZNANSTVENOG ISTRAŽIVANJA**: Istražiti te sistemski formulirati i predočiti rezultate istraživanja o analizi i ocjeni stepena razvoja prometnog sistema Bosne i Hercegovine prema prometnim podsistemima.

- **ČETVRTI CILJ ZNANSTVENOG ISTRAŽIVANJA**: Istražiti, sistemski i na znanstveno utemeljen način formulirati i predstaviti najvažnije rezultate istraživanja o međuodnosu prometne politike i modernizacije prometnog sistema prema pojedinim prometnim podsistemima.

- **PETI CILJ ZNANSTVENOG ISTRAŽIVANJA**: Istražiti i na konzistentan način oblikovati i predstaviti najvažnija obilježja modela prometne politike u funkciji dugoročne modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini te predstaviti rezultate provedenog testiranja modela prometne politike i prometne industrije u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine.

Da bi se primjerno riješio problem istraživanja, ostvario predmet istraživanja, dokazala postavljena hipoteza i postigli svrha i ciljevi istraživanja, bilo je potrebno dati znanstveno utemeljene odgovore na brojna pitanja od kojih su najvažnija slijedeća:

1) Koji su najvažniji faktori i elementi prometne politike?
2) Koja su najvažnija obilježja prometnog sistema?
3) Šta čini strukturu prometnog sistema po vertikali i po horizontali?
4) Šta je specifično za prometnu industriju?
5) Koji su elementi sastavni dio prometne industrije?
6) Koliki je stepen razvoja prometnog sistema u Bosni i Hercegovini?
7) Koliki je stepen razvoja logističkih djelatnosti i multimodalnog prometa u Bosni i Hercegovini?
8) Šta je karakteristično za međuodnos prometne politike i modernizacije prometnog sistemau Bosni i Hercegovini?
9) Šta je specifično za novi model prometne politike u Bosni i Hercegovini?
10) Koje se aktivnosti mogu predložiti za implementaciju novog modela prometne politike u Bosni i Heercegovini?

1.4. OCJENA DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

Na osnovu analize više desetina prikupljenih i obrađenih bibliografskih jedinica brojnih autora uočljivo je da su samo neka pitanja o temi doktorske disertacije u njima djelimično razmatrana i javnosti nedovoljno prezentirana. Tako, naprimjer, A. Behmen, u jednoj od svojih publikacija govori o mjestu i ulozi Bosne i Hercegovine i Hrvatske u evropskim transportnim i komunikacijskim koridorima; M. Mehanović ističe značaj planiranja saobraćaja, prijevoza i komunikacija u Bosni i Hercegovini i Evropi; E. Šaćiragić i M. Sladoje u analizi istraživanja javnog cestovnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini i Evropi naglašavaju značaj i smjernice budućeg razvoja; E. Arnautović, u publikaciji Izgradnja ekonomskih modela planiranja mreže telekomunikacija govori o značaju i složenosti ovog prometnog podsistema; N. Branković, o apliciranju principa evropske transportne politike pri upravljanju transportnim sistemima i Kombinovanom transportu Bosne i Hercegovine na evropskim transportnim koridorima; I. Bošnjak i S. Čaušević, u publikaciji naglašavaju značaj sistemskog inženjerstva u transportu i komunikacijama; O. Lindov, u knjizi Transport i okoliš daje presjek stanja u Bosni i Hercegovini u pogledu okolinskih problema iz saobraćaja; Zuko R. govori o matematičkim modelima i optimizaciji prometnog sustava. Budući da tematika doktorske disertacije koja ima naslov PROMETNA POLITIKA U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI nije istražena i javnosti prezentirana, postoji teorijsko i praktično opravdanje ovakvog istraživanja.

1.5. ZNANSTVENE METODE

U znanstvenom istraživanju, formuliranju i prezentiranju rezultata istraživanja u doktorskoj disertaciji koristile su se u odgovarajućim kombinacijama brojne znanstvene metode, a od kojih se navode nasmo one najvažnije: metode analize i sinteze, induktivna i deduktivna metoda, metoda apstrakcije i konkretizacije, metoda generalizacije i specijalizacije, deskriptivna metoda, komparativna metoda, matematička i statistička metoda, metoda anketiranja, metoda modeliranja, komparativna metoda i metoda kompilacije.

1.6. STRUKTURA RADA

Rezultati istraživanja u doktorskoj disertaciji prezentirani su u sedam međusobno povezanih dijelova.

U prvom dijelu, **UVODU**, definira se problem, predmet i objekat istraživanja, postavljena je znanstvena hipoteza i pomoćne hipoteze, određene su svrha i ciljevi istraživanja, data je ocjena dosadašnjih istraživanja, navode se najvažnije znanstvene

metode koje su korištene u znanstvenom istraživanju i prezentiranju rezultata istraživanja te je ukratko obrazložena struktura rada.

TEORIJSKE KARAKTERISTIKE PROMETNE POLITIKE naslov je drugog dijela disertacije. U njemu se istražuje i analizira pojam, važnost i vrste prometne politike, ciljevi i instrumenti prometne politike, načela i učinci prometne politike, znanstveni temelji prometne politke te međuodnos makro i globalne prometne politike.

U trećem dijelu disertacije pod naslovom **VAŽNIJE ODREDNICE PROMETNOG SISTEMA** prezentiraju se slijedeće tematske jedinice: promet kao složen dinamički i stohastički sistem, struktura prometnog sistema po vertikali, struktura prometnog sistema po horizontali, prostorno-vremenske dimenzije prometnih sistema i savremena prometna industrija.

Naslov četvrtog dijela disertacije je **ANALIZA I OCJENA STEPENA RAZVOJA PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI**. U ovom dijelu disertacije se analizira stepen razvoja prometnog sistema, i to: pomorskog prometa, željezničkog prometa, cestovnog prometa, zračnog prometa, riječnog prometa, poštanskog prometa, telekomunikacijskog prometa te ostalih prometnih sistema. Također se u istom analizira i razvoj logističkih djelatnosti u bosanskohercegovačkom prometnom sistemu, stepen razvoja multimodalnog prometa te održivi razvoj prometa.

Peti dio nosi naslov **ANALIZA I OCJENA MEĐUODNOSA PROMETNE POLITIKE I MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI**. U ovom dijelu se analizira međuodnos modernizacije: pomorskog, željezničkog, cestovnog, zračnog, riječnog, poštanskog, telekomunikacijskog prometa u odnosu na prometnu politiku. Posebna pozornost se posvećuje međuodnosu prometne politike i logističkih djelatnosti, međuodnosu multimodalnog transporta i prometne politike te mjesto održivog razvoja u prometnoj politici. Provedena je uporedba prometne politike Bosne i Hercegovine s prometnim politikama u nekoliko evropskih država, kao i uporedba bosanskohercegovačkog prometnog sistema s prometnim sistemima istih zemalja.

Posebna pažnja je posvećena šestom dijelu s naslovom **PRIJEDLOG MODELA PROMETNE POLITIKE U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMENTOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI**. U tom dijelu se analiziraju sve važnije karakteristike modela i modeliranja, a na osnovu kojih su prezentirane specifičnosti novog modela prometne politike kao temeljnog faktora modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini. Definirana su dva modela: model modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine zasnovane na prometnoj politici Evropske Unije i model prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2010-2030), te su utvrđeni sinergijski učinci modela prometne industrije i

prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini. Provedeno je testiranje novih modela prometne industrije i prometne politike Bosne i Hercegovine te su predložene aktivnosti za implementaciju novih modela prometne industrije i prometne politike u Bosni i Hercegovini.

U posljednjem dijelu, **ZAKLJUČKU**, sistemski su i koncizno formulirani i prezentirani najvažniji rezultati znanstvenog istraživanja kojima je dokazivana postavljena hipoteza i pomoćne hipoteze.

2. TEORIJSKE KARAKTERISTIKE PROMETNE POLITIKE

Najvažnije karakteristike o prometnoj politici prezentirane su u šest međusobno povezanih dijelova dijelova: **1) pojam, važnost i vrste prometne politike, 2) ciljevi i instrumenti promete politike, 3) načela i učinci prometne politike, 4) znanstveni temelji prometne politike, 5) međuodnos makro i globalne prometne politike i 6) međuodnos prometne politike i razvojne politike.**

2.1. POJAM, VAŽNOST I VRSTE PROMETNE POLITIKE

Nepoznavanje i nedovoljna upućenost u ciljeve, instrumente, načela i učinke prometne politike onemogućava efikasno determiniranje prometne politike. Primjerno definirana i postavljena prometna politika neophodna je kako bi se stvorili uslovi i temlji za ravnomjeran rast i razvoj svih podsistema prometnog sistema, a samim time i privrede u cjelini. Stoga se u nastavku, u tri međusobno povezana dijela, detaljnije analizira: **1) pojam prometne politike, 2) važnost prometne politike i 3) vrste prometne politike.**

2.1.1. Pojam prometne politike

Za svaku politiku je značajno da ona predstavlja skup međusobno povezanih i utemeljenih mjera, funkcija, aktivnosti, instrumenata i odgovarajućih resursa pomoću kojih nositelji politike reguliraju i unapređuju dosadašnji razvoj. Riječ politika često se pojavljuje u dnevnim i stručnim komunikacijama. Savremeno značenje riječi **politika** potječe od starogrčke riječi **politikos**, kojom se ocrtava pojam vezan za nešto što je državno, društveno ili javno. Osnovno značenje te riječi vezuje se za riječ **polis,** grad ili država.[1]

Politika globalno podrazumijeva:[2] 1) djelatnost koja teži uređenju društva u najširem smislu, uređenju nekih dijelova, institucija ili projekata društva i odnosa među njima, 2) umijeće i način vladanja državom, gradom, kompanijom, institucijom, 3) opće usmjerenje, planiranje i način upravljanja djelatnošću nekog posebnog područja društvenog, državnog, privrednog, kulturnog života itd., 4) ponašanje, odnosi i način odnošenja države, preduzeća, institucije u široj zajednici, 5) zastupanje interesa neke države, nacije, društvenog sloja, udruženja, grupacije. **Prometna politika** predstavlja skup ciljeva i mjera za razvijanje prometa kao privredne djelatnosti i njegovih tehničkih sredstava.

---

[1]. MENCER, I.: Strateški menadžement i poslovna politika, Vitagraf, Rijeka, 2008, p.98.

[2]. ZELENIKA, R.: PROMETNI SUSTAVI •Tehnologija-organizacija-ekonomika-logistika-menadžment• Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., p.153-170.

Prometna politika se ubraja u područje opće privredne politike. Mjere koje se podrazumijevaju u prometnoj politici mogu posredno utjecati i na druge grane privrede, jer one djeluju mnogo šire i dublje na vanjskotrgovinske odnose, poljoprivredu, turizam, industriju, politiku zaštite čovjekove okoline i drugo.[3]

Prometna politika, kao sastavni dio sveukupne privredne i razvojne politike jedne zemlje, predstavlja konzistentan međusobni odnos ciljeva, instrumenata i subjekata, kojima treba osigurati optimalnu strukturu prometnog sistema i njegovo uspješno funkcioniranje obzirom na zahtjeve koje pred njega stavljaju faktori okruženja (geografski položaj, državno-pravno uređenje, privredne aktivnosti, privredni prometni tokovi, međunarodna razmjena...). Kao dio ukupne politike društva prometna politika se ne može smatrati samo dijelom ekonomske politike nego i dijelom društvene politike, prije svega onih elemenata te politike koji se odnose na socijalne, političke i odbrambene strane prometa. U takvom funkcionalnom odnosu prometna politika se definira kao mjera koje poduzimaju različiti društveni i privredni subjekti radi optimalnog razvoja prometnog sistema određene države. Iz navedenog proizilazi da prometnu politiku determinira niz faktora od kojih su najzančajniji:[4] 1) ekonomsko politički ciljevi i motivi privrednog razvoja, 2) društveno ekonomski sistem i uvjeti privređivanja, 3) dostignuti stepen i struktura razvoja prometnog sistema određene države, 4) savremeni tehničko, tehnološki i organizacijski procesi i inovacije u razvoju prometne infrastrukture, suprastrukture i prometa kao privredne djelatnosti i 5) obim i struktura potražnje za prijevozom robe i putnika.

Pod prometnom politikom se može podrazumijevati ukupna ekonomsko politička akcija društva radi razvoja prometa kao samostalne ekonomske djelatnosti te, unutar tako shvaćenog sadržaja i kao razvoj prometa određene države ili zajednice država.[5] Međutim, prometna politika se može posmatrati ne samo kao skup općih mjera usmjerenih cjelovitom razvoju prometa nego i kao skup granskih politika, kao što je politika pomorskog, željezničkog, cestovnog, zračnog i drugih vidova prometa, ili kao skup specifičnih dijelova cjelovite prometne politike: investicijska politika, tarifna politika, monetarno-kreditna politika i druge slične (pod) politike na području prometa. Prometna politika je i kao cjelokupan odnos države prema prometnom sistemu, konzistentan međusobni odnos ciljeva, instrumenata i nositelja zadataka, za koje treba osigurati takvo uređenje i funkcionisanje prometnog sistema koji će omogućiti da prometni sistem trajno i uspješno izvršava ulogu što mu pripada kao dijelu privrede.

---

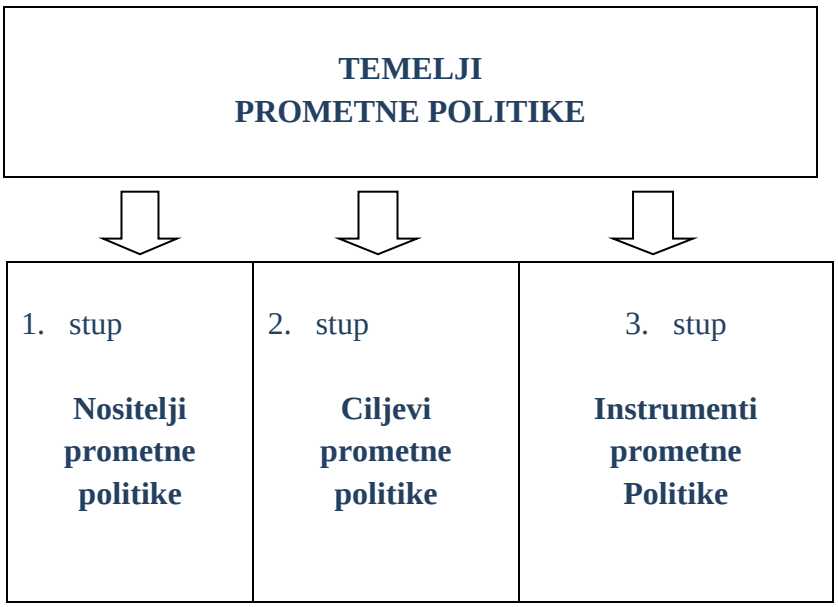
[3]. PADJEN, J.: Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2003., p.21.

[4]. NOVAKOVIĆ, S.: Ciljevi saobraćaja i saobraćajna politika, Savremena administracija, Beograd, 1990, p.54.

[5]. ZELENIKA, R.: PROMETNI SUSTAVI, op.cit. p.153-170.

Navedene definicije i obrazloženja pojma prometne politike upućuju na izuzetnu važnost prometne politike za društvo i privredu jedne države. Upućuju i na zaključak da je prometna politika itekako važan segment za društvo i privredu u cjelini kao bitan faktor njihovog rasta i razvoja. Također, ističe se da prometna politika mora imati jasno definirane ciljeve, nositelje, instrumente... kako bi u državi djelovao takav prometni sistem koji bi bio u skladu s općom privrednom politikom i društvenim razvojem, te omogućio optimalno funkcioniranje sistema društvene reprodukcije i bio u funkciji zadovoljavanja sveukupnih potreba za prometnom uslugom. Skladno svemu navedenom, može se reći da prometna politika počiva na tri stuba koji čine temelje za njeno postavljanje,djelovanje i korekcije.[6]

Shema 1: Temelji prometne politike



Međutim, treba istaći da se pod pojmom prometne politike često označavaju i prometne strategije, što nije isto. Naime, pojam prometne politike ukazuje na definiranje temeljnih principa koje donosi država (vlada) i odraz je njene odgovornosti prema prometnom sistemu. Potrebno je istu razlikovati od pojma prometna strategija koja se odnosi na formalno predstavljanje općih inicijativa koje treba ostvariti da bi se implementirala politika. Prometna (transportna) strategija ponekad se opisuje i kao smjernice, koje u suštini predstavljaju aktivnosti u općoj formi. Transportni, odnosno prometni planovi se poduzimaju radi veće razrade, odnosno detaljnije prezentacije inicijativa postavljenih u strategiji.

[6].SCRAFTON, D.: Transport policy in Australia-Evolution leatning and policy transfer, Transprt Policy, 2010.

Većina objavljenih dokumenata predstavlja mješavinu prometne politike, strategije i razvojnih planova. Nesporno je da posebno važnu ulogu u definiranju, pripremanju, usvajanju i ostvarivanju prometne politike imaju upravo nositelji prometne politike, odnosno subjekti koji utječu na utvrđivanje i ostvarivanje ciljeva prometne politike, a to su: odgovarajući državni, javnopravni i politički organi (tijela), međunarodne organizacije, te izvršni organi i drugi kao što je prikazano u shemi 2.

Shema 2: Nositelji prometne politike

Nositelji prometne politike

Stvaraoci prometne politike			Izvršioci prometne politike		
Pravna tijela	Javnopravna i politička tijela	Međunarodne organizacije			
Parlament Vlada Lokalne vlasti Sudstvo	Privredne komore Stručna udruženja Političke stranke Sindikat Interne skupine	UN UIC IRF ICAO ECMT OECD OTIF IATA IRA	Izvršna tijela	Prometna preduzeća	Ostali subjekti

Izvor: Padjen, J. : Prometna politika Hrvatske, Masimedia, Zagreb, 2003., p.26.

Kao što je uočljivo iz sheme nositelji prometne politike mogu se podijeliti na stvaraoce i izvršitelje prometne politike. Na pitanje o ulozi vlade u prometnoj politici, odnosno zašto se vlade upliću u promet (u svim segmentima), odgovor je vrlo jednostavan: razlozi uplitanja su strah od monopola velikih prometnih preduzeća, potreba za uspostavljanjem i poticanjem sigurnosnih standarda kako za putnički tako i za teretni promet, nemogućnosti privatnih preduzeća da riješe velike infrastrukturne probleme, ali i zaštita nacionalnih interesa.[7] Posebno mjesto u **stvaranju prometne politike** pripada parlamentu kao najvišem zakonodavnom tijelu, budući da on donosi

[7]. GRUMER, F.: Transport institutions and politics in the UK in Germany, Grin Verlag, Norderstedt, 2002., p.2.

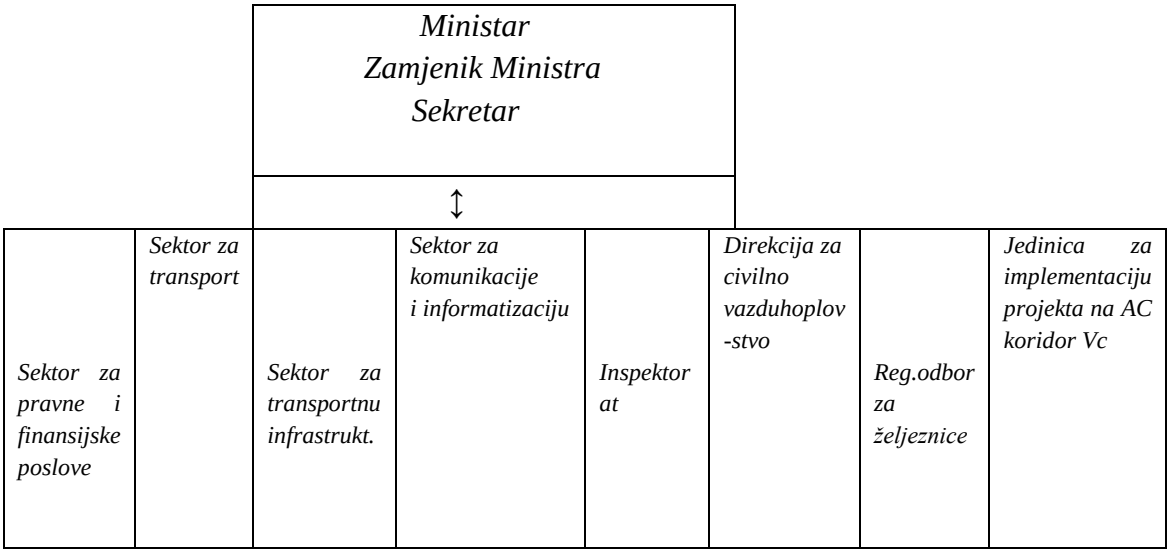
ustav i zakone te propisuje ostale institucionalne uvjete neophodne za uspješan rad svih organizacija, a time i prometnih organizacija. Za provedbu zakonodavnih mjera i odluka u vezi prometnog sistema Bosne i Hercegovine nadležno je **Ministarstvo komunikacija i prometa.**

Ministarstvo obavlja upravne i druge poslove koji se odnose na: predlaganje razvojne politike i uspostave cjelovitog sistema planiranja, programiranja, upravljanja i finansiranja razvoja prometa, izradu i provedbu strateških dokumenata kao i projekata cestovne, željezničke, zračne, riječne, morske infrastrukture, donosi mjere racionalnijeg korištenja vodenog prometa kao prirodnog resursa, nadzor nad provedbom postupka koncesija na području privrednog pojasa i koncesija za podizanje ribogojilišta, unutarnji i međunarodni riječni, pomorski, nautički, cestovni, željeznički, zračni, poštanski promet i elektronske komunikacije; **predlaže strategiju razvoja svih oblika prometa**.

Osim navednog Ministarstvo obavlja upravne, stručne i druge poslove koji se odnose na organiziranje izrade strateških infrastrukturnih projekata i investicijskih programa od posebnog značaja za Bosnu i Hercegovinu te pripremanje prijedloga Vijeću Ministara Bosne i Hercegovine za njihovo odobravanje; organiziranje odgovarajućih infrastrukturnih investicijskih radova i izgradnji objekata i uređaja vodoprivredne prometne infrastrukture, osim njihove rekonstrukcije i održavanja i drugih odgovarajućih krupnih infrastrukturnih radova od značaja za održivi razvoj Bosne i Hercegovine koji se u cjelosti ili u većoj mjeri finasiraju sredstvima državnog proračuna te usklađuje aktivnosti drugih subjekata u izgradnji takvih objekata zatim prati i kontrolira te investicije, također obavlja stručne poslove koji se odnose na pokretanje, usklađivanje i nadzor poslova određenih aktima i propisima kojima se uređuje razvoj vodotoka i obala.

Za obavljanje upravnih i stručnih poslova iz djelokruga Ministarstva uspostavljena su četiri sektora, jedna direkcija, regulatorni odbor, jedan inspektorat te jedna jedinica za implementaciju projekta. Imajući u vidu ustavnu organiziranost Bosne i Hercegovine koja je sastavljena iz dva entiteta i jednog Distrikt područja svi navedeni imaju dodatno svoje Ustave, zakone i podzakonske akte kao i subjekte s kojim regulišu unutrašnje funkcioniranje prometa.

Shema 3: Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine



Izvor: Ministarstvo komunikacija i prometa BiH, http://www.mkt.gov.ba (10.8.2012.)

U javno pravna tijela se ubrajaju udruženja i tijela kao što su: Privredne komore, Vanjskotrgovinska komora, prometna granska udruženja koji mogu regulirati određene odnose od šireg društvenog i ekonomskog interesa, kao i pitanja u vezi razvoja i poslovanja prometnih organizacija. Osim njih i političke stranke značajno sudjeluju u predlaganju, izboru i provedbi prometne politike, djelujući na način da preko parlamenta i izvršnih državnih tijela nastoje ostvariti svoj privredni program, uključujući i ciljeve razvoja prometa.

Sindikalne organizacije svojim djelovanjem također pridonose djelotvornijem formuliranju i donošenju temelja prometne politike. Brojne međunarodne organizacije svojim radom, aktivnostima, mjerama... utječu na prometnu politiku pojedine države ili skupine država. Njihov rad je usmjeren na iznalaženje novih i / ili inoviranih rješenja koja će unaprijediti prometni sistem, prometne tokove, jer promet direktno utječe na privredni rast i razvoj svih država, a time i na efikasno funkcioniranje cjelokupne uže ili šire međunarodne zajednice.

Ne smije se zaboraviti ni uloga znanstvenih institucija, odnosno znanstvenika, istraživača i stručnjaka iz oblasti prometa i njihov doprinos izražen kroz brojne znanstvene, znanstveno stručne i stručne rasprave, koje se mogu i trebaju uzeti kao temelj za postavljanje prometne politike i njenu provedbu. Stvaratelji prometne politike bi zapravo trebali prilikom donošenja dokumenata o prometnoj politici, u saradnji sa znanstvenicima i istraživačima znanstveno utemeljeno istražiti i analizirati preduslove za postavljanje ciljeva prometne politike, a zatim i instrumenata (mjera) za njihovo

ostvarivanje, jer se samo tako mogu postaviti realni temelji, realni ciljevi i očekivati njihovo uspješno ostvarivanje. Kao izvršitelji prometne politike, prometna preduzeća su najvažnija operativna tijela koja se brinu za provođenje prometne politike. Proizvodeći prijevozne usluge i zadovoljavajući prometnu potražnju (potražnja za uslugama prometa) prometna preduzeća neposredno utječu na ostvarivanje ciljeva prometne politike. Osim navedene podjele, postoje i druge podjele učesnika uključenih u proces donošenja i ostvarivanja prometne politike.[8]

2.1.2. Važnost prometne politike

Važnost prometne politike određena je mjestom i ulogom prometnog sistema u ukupnom društvenom i ekonomskom razvoju određene države ili ekonomske integracije. Budući da je prometna politika izuzetno važan segment opće ekonomske politike, stoga njeni ciljevi, sredstva, instrumenti, resursi i drugo trabaju biti komplementarni i kompatibilni s onima koji vrijede za opću privrednu politiku.[8]

Prometna politika, kao dio ukupne, opće politike društva, a ne samo kao dio ekonomske politike, direktno ili indirektno tiče se brojnih elemenata te politike koji se odnose na područja: obrazovanja, kulture, zdravstva, sporta, odbrane i sl. Ona, prema tome djeluje na procese reprodukcije, odnosno proizvodnju, razmjenu i vremenski razmještaj određenih resursa između prometnog sektora i privrednog te vanprivrednog sektora. Važnost prometne politike i složenost prometnog sistema razlog su državne intervencije u gotovo svim segmentima i granama prometa. Tim razlozima treba dodati i ove: međusobna povezanost prometa i narodne ekonomije, visoka kapitalna ulaganja, posebno u krupnu prometnu infrastrukturu, veoma brzi razvoj prometne tehnike i prometne tehnologije, povećana potrošnja određenih oskudnih i neobnovljivih resursa (napr. nafte, obradivog zemljišta), ugrožavanje kvaliteta okoline, sigurnost u prometu, itd.[9]

Imajući na umu direktne i indirektne efekte prometa (kao napr. smanjenje troškova prometa, širenje tržišta, mobilnost proizvodnih činilaca, povećanje privredne aktivnosti...) na društvo u cjelini, privreda jedne države ali i šire njegovo djelovanje, može se zaključiti da je prometna politika osnovna paradigma razvoja prometnog sistema, njegovih podsistema i svih ostalih djelatnosti u vezi s prometom.

---

[8]. ZELENIKA, R., KANDŽIJA,V.: Relevantne značajke prometne politike Evropske unije; Naše more, Veleučilište Dubrovnik, 44, 1997., 1-2., p. 37

[9]. PADJEN, J.: Prometna politika, Informator, Zagreb i Ekonomski institut Zagreb, 1996, op.cit., p.10-12.

2.1.3. Vrste prometne politike

Postoji više vrsta podjela prometne politike, a koje se u nastavku navode. Prema jednoj od podjela razlikuju se:[10]

1) **Neformalna prometna politika**. Ova politika nije izričito iskazana, a javlja se u rješenjima najviših zakonodavnih tijela i u njihovim izjavama o općim „nazorima“ i“ načelima“. Primjeri su takve politike u očitovanjima: o privatnom vlasništvu, o javnom ulaganju, o razvojnoj ulozi države ili stajalište o nekim pravima i povlasticama u prometu.

2) **Formalna prometna politika**. U odnosu na neformalnu prometnu politiku, formalna politika obuhvata izričito, eksplicitno izražene izjave koje su formulirane u zakonima, kojima se formalno definiraju nacionalni ciljevi i osnove prometne politike. To mogu biti i preporuke, deklaracije i slični javni dokumenti kojima se osigurava regulacija prometa, unapređuje sigurnost prometa, efikasnost i ekonomičnost prijevoza, uspostavljaju korektni i lojalni ekonomski odnosi u prometnom sistemu, a posebno među pojedinim granama prometa, sprečava se nelojalna konkurencija. Na taj način se utvrđuju glavna područja djelovanja u prometu. S obzirom na odnos između spoznajnog i iskustvenog doprinosa u izradi prometne politike, razlikuju se:

1) **aprioristička politika**, koja se temelji na iskustvenim postavkama te prethodi iskustvu i praksi, te
2) **empirijska politika,** koja se temelji na stečenom iskustvu. Međutim, u praksi se ove dvije politike kombiniraju jer su međusobno povezane.
   Postoji i podjela na:

Neposrednu (direktnu) politiku, odnosno politiku koja je karakteristična u centraliziranim, planskim privredama, tj. socijalističkim državama, u kojima vlada donosi, organizira i provodi sve odluke.

3) **Posredna (indirektna) politika,** odnosno politika koja je karakteristična za države s tržišnim ekonomijama, u kojima su proizvodnja i raspodjela materijalnih dobara i usluga u cjelosti ili u većoj mjeri prepuštena tržištu, a ekonomska politika i ekonomske aktivnosti teorijski su strogo odvojene. Međutim, gotovo da nema države, pa i u tržišnim ekonomijama, koja se u većoj ili manjoj mjeri ne miješa u determiniranje nacionalne prometne politike, odnosno u proizvodnju i raspodjelu materijalnih dobara i usluga. Prema kriteriju formuliranja problema politike i njihovog rješavanja, razlikuju se:

---

[10]. ZELENIKA, R.: Prometni sustavi, op.cit., p. 35.

1) Kvalitativna prometna politika. Ova politika se zasniva na promjenama određenih strukturnih odnosa postojećeg prometnog sistema. Primjeri kvalitativnih promjena mogu biti: nacionalizacija ili privatizacija neke djelatnosti ili grane prometa, formiranje ekonomske integracije i uvođenje zajedničke prometne politike, npr.: u Evropskoj uniji ili ipak raspad neke zajednice, pojava novih tvoraca prometne politike...Kvalitativna prometna politika je dugoročna politika.

2) Kvantitativna prometna politika se zasniva na promjenama vrijednosti određenih instrumentalnih varijabli unutar postojećeg sistema, ne mijenjajući pri tome strukturu i organizaciju sistema. Kvantitativna politika se u najvećoj mjeri sastoji u tekućem prilagođavanju kontinuiranim promjenama te ne stavlja naglasak na dugoročne ciljeve. Usmjerava se na kvantitativne promjene nekih ekonomskih varijabli i postizanje promjena u kvantitativnim ciljevima, a kao što su: iznos ulaganja, određeni nivo zaposlenosti ili iznos dohotka. Stoga se ova politika najčešće primjenjuje za brzo prilagođavanje određenih komponenti prometne politike koji se često mijenjaju, kao što su određeni porezi, uvozne carine, subvencije...

2.2. CILJEVI I INSTRUMENTI PROMETNE POLITIKE

U definiranju prometne politike posebno mjesto imaju: 1) **ciljevi prometne politike** i 2) **instrumenti prometne politike**, te se stoga i posebno obrazlažu.

2.2.1. Ciljevi prometne politike

Najvažniji cilj prometne politike je efikasan prometni sistem koji omogućava kvalitetan prijevoz uz najniže moguće troškove. Skladno navedenom, moglo bi se reći da su temeljni ciljevi prometne politike slijedeći:[11]

1) Doprinos ekonomskom rastu i nacionalnom blagostanju. Ciljevi prometne politike trebaju osigurati optimalno funkcionisanje reprodukcijskog sistema: proizvodnje, razmjene, raspodjele i potrošnje, odnosno od prometnog sistema se očekuje osiguranje dopreme sirovina, energije i drugih roba, te prijevoz radne snage i prijenos informacija do mjesta proizvodnje i razmjene, kvalitativno i kvantitativno savladavanje prostornih i vremenskih razlika između mjesta proizvodnje i mjesta potrošnje.

2) Povećanje efikasnosti i ekonomičnosti prijevoznih potreba. Ciljevi prometne politike trebaju osigurati primjeren stepen povrata uloženog kapitala i optimalnu alokaciju resursa.

---

[11]. Cf.. Ibidem.

3) Zadovoljavanje društvenih prijevoznih potreba. Ciljevi prometne politike trebaju osigurati primjeran standard javnog putničkog prometa za sve slojeve stanovništva (učenike, studente, penzionere, radnike, socijalno ugrožene kategorije...) ali i stalno jačanje nacionalnog jedinstva i odbrambene sposobnosti.

4) Uklanjanje i/ili ublažavanje nepovoljnih učinaka koji nastaju kao popratna posljedica djelovanja prometa, kao što su: prometne nesreće, zagađenje prometne okoline, rasipanje pogonske energije i sl.

Strategijom prometnog razvoja Bosne i Hercegovine bilo bi prijeko potrebno jasno istaći, da u sklopu općih ciljeva društvenog i privrednog razvoja Bosne i Hercegovine (kao što su: optimalno korištenje prirodnih i stvorenih resursa i demogra-fskih potencijala, usklađenost općih i pojedinačnih privrednih i općedruštvenih razvojnih interesa, razvoj velikih sistema, kao što su promet u svim granama, vodoprivreda, u njenom najširem obimu i energetika te odgovarajuće strukturalno prilagođavanje to području kao i usklađenost tog razvoja s podnošljivim opterećenjem prostora.

Važna je komponenta razvoja prometa s osnovnim ciljanim usmjerenjem da omogući optimalno povezivanje svih dijelova održivog prostora, da osigura racionalnu povezanost proizvodnje i potrošnje, s nastojanjem da se pridonese učinkovitosti industrijskog razovja i ujednačenom regionalnom razvoju, uz neophodnu zaštitu životne okoline. Dakle, svi ciljevi prometnog razvoja moraju biti u funkciji: objedinjavanja prostora zemlje, evropske povezanosti Bosne i Hercegovine, skladnog i postepenog razvoja ukupnog prometnog sistema i njegovih pojedinih dijelova, sigurnosti prometnih pravaca i prometnih tokova te usklađenosti razvoja prometa i zaštite okoline. Ciljevi ukupnog društvenog i privrednog života Bosne i Hercegovine usmjereni su prema poboljšanju životnog standarda stanovništva, dakle takvom razvoju svakog pojedinog dijela državnog i privrednog sklopa koji tome pridonosi.[12]

U tom okviru posebno značenje pripada prometu i skladno tome odgovarajućem utvrđivanju ciljeva strategije razvoja prometne funkcije u cjelini te svake pojedine prometne grane pojedinačno.Izbor i utvrđivanje ciljeva predstavljaju najsloženiji postupak prilikom formuliranja prometne politike. Razlog tome leži u činjenici da izbor strateških pravaca razvoja prometnog sistema i njegovih prometnih grana predstavlja i privredno ali i političko pitanje, jer ciljevi prometne politike moraju biti usklađeni s ciljevima ekonomske politike.

---

[12]. Strategija razvoja BiH, Direkcija za ekonomsko planiranje BiH,Sarajevo, Sarajevo, 2010, p. 97-84.

Ciljevi prometne politike trebaju biti znanstveno utvrđeni, što znači da se znanstvenim istraživanjima najprije trebaju utvrditi osnovne pretpostavke mogućeg pravca i tempo razvoja pojedinih prometnih grana, kao što su:

- stepen tehničke, tehnološke, organizacijske i privredne razvijenosti pojedinih prometnih grana kao i cjelokupnog prometnog sistema te ocjena stepena razvoja;
- obim, struktura i specifičnosti prometne potražnje koja bi trebala zadovoljiti odgovarajućom ponudom kapaciteta pojedinih prometnih grana i prometnog sistema u cjelini;
- ukupne privredne mogućnosti države u vezi osiguranja potrebnih sredstava za učinkovito funkcionisanje prometnog sistema, a posebno za nova ulaganja u prometnu infrastrukturu i prometnu suprastrukturu.

Tek kada su utvrđene navedene pretpostavke, tada znanstvena istraživanja trebaju ponuditi izbor mogućih varijanti koncepcije razvoja prometnog sistema, odnosno ciljeva prometne politike. Tako postavljeni ciljevi, dakle ciljevi koji imaju znanstveno utemeljenu podlogu, nametnut će i potrebu za odgovarajućim instrumentima kojima će se realizirati, a realizacijom ciljeva će se postići i optimalan prometni sistem u kome će ponuda biti u skladu s prometnom potražnjom te cjelokupnim privrednim mogućnostima određene države. Ako se ciljevi prometne politike posmatraju sa stajališta aktivnih sudionika prometnog sistema, tj. prijevoznika (proizvođača prometnih usluga), radne snage, korisnika prijevozne usluge te društva, tada se oni mogu svrstati u četiri grupe i to:

- **Ciljevi prijevoznika**, odnosno proizvođača prometnih usluga. Interes prijevoznika je usmjeren na utvrđivanje takvih ciljeva prometne politike koji će im osigurati uslove za uspješno poslovanje. Prijevoznicima je, kao i drugim poslovnim subjektima, temeljni cilj maksimiziranje dobiti. To se može ostvariti smanjenjem troškova i povećanjem prihoda.

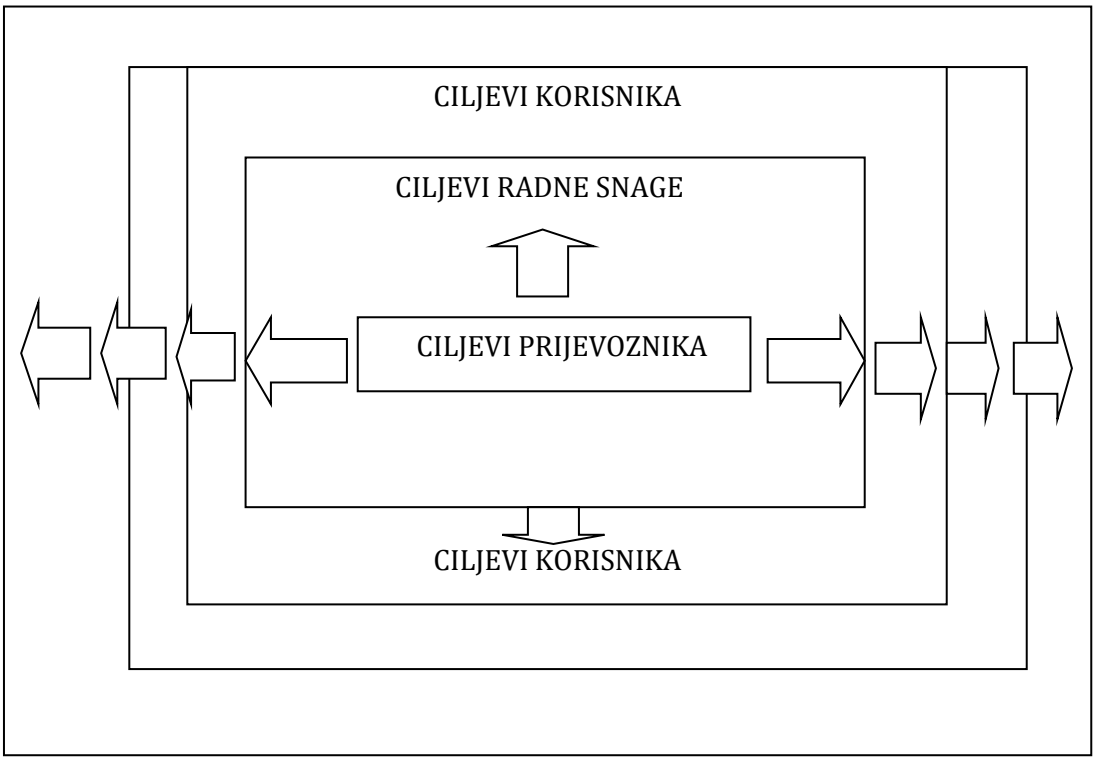
- **Ciljevi radne snage** usmjerni su na postozanje što većeg dohotka, veće sigurnosti na radu, boljim radnim uvjetima, te očuvanju zaposlenja.

- **Ciljevi korisnika prometnih usluga** mogu se svrstati na: povećanje mobilnosti, pouzdanosti, udobnosti i sigurnosti prijevoza te smanjenje troškova prijevoza i trajanje prijevoza.

- **Ciljevi društva.** Iako su ciljevi društva opći ciljevi, oni su vrlo složeni, jer moraju uskladiti i optimizirati sve ciljeve prethodno navedene tri grupe: prijevoznika, korisnika prometne usluge i ljudksih potencijala u prometu. Ciljevi društva mogu, ali i ne moraju biti identični aktivnim sudionicima prometnog sistema. Općenito se kao cilj društva u cjelosti postavlja zdrav prometni sistem, odnosno održivi prometni sistem, ravnoteža između ponude i potražnje za prijevoznim uslugama, zaštita okoline, sigurnost u

prometu, poticanje društveno ekonomskog razvoja, smanjenje negativnih učinaka, prometna pokrivenost... Međuodnos tih ciljeva je složen, što se može prikazati i shemom br. 4. Kao što je uočljivo iz sheme sasvim jednostavno se može zaključiti da ciljevi sudionika promentog sistema mogu biti komplementarni, ali i u sukobu. Na primjer, u želji da smanje troškove proizvođači pormetne usluge mogu težiti smanjenju plaća ili smanjenju broja zaposlenika, dok radnici teže većim platama.

Shema br. 4: Međuovisnost ciljeva aktivnih učesnika u prometu



Proizvođači prometnih usluga nastojat će postići efikasniju upotrebu ljudskih potencijala, odnosno težit će za većom proizvodnjom i efikasnošću. Ostvarivanje ciljeva korisnika usluga prijevoza zahtijevat će od prijevoznika veća kapitalna ulaganja koja se mogu odraziti na povećanje cijene usluge, što opet dovodi do sukoba ciljeva, između dvije interesne grupe. Dakle, treba uspostaviti ravnotežu između ciljeva odnosno ravnoteže ponude i potražnje, između bržeg i jeftinijeg prijevoza te sigurnijeg prijevoza, a sve to treba ostvariti imajući na umu i opći cilj društva tj. održivi razvoj prometa.

Prilikom definiranja prometne politke jasno je da sve ciljeve svih interesnih grupa neće biti jednostavno uskladiti. Stoga prometna politika treba biti odraz optimalne kombinacije ciljeva svih aktivnih učesnika prometnih sistema. Ciljevi moraju biti jasno definirani, moraju imati znanstvenu podlogu i moraju postojati kriteriji njihovog

vrednovanja, kako bi se postigao pravi izbor ciljeva i određivanje prioriteta. Izbor ciljeva i određivanje prioriteta ovisi o mnogobrojnim faktorima, kao što su raspoloživost prirodnih resursa, stepen privrednog razvoja države, razvojni planovi, ciljevi ekonomske politke, mogućnosti ulaganja u prometnu infrastrukturu i suprastrukturu, ali i o nositeljima prometne politike i njihovim međuodnosima.

2.2.2. Instrumenti promete politike

Ekonomska i administrativna sredstva koje nositelji prometne politke ili njihova tijela donose radi ostvarenja nekog cilja ili grupe ciljeva u vezi s prometom **nazivaju se instrumenti prometne politike.**

Najčešće korišteni instrumenti su vozarine, subvenicije, amortizacije, kamate, porezi, devizni kurs, investicije te regulacija odnosno deregulacija prometa. Često se takvi instrumenti svrstavaju u određene grupe kao npr.: kvalitativni i kvantitativni, promjenjivi i nepromjenljivi, ekonomski i administrativni, makroekonomski i mikroekonomski, primarni i sekundarni instrumenti, ali je moguća i određena kombinacija navedenih instrumenata i/ili njihovih grupa.

Osnovna svrha donošenja određenih instrumenata prometne politike je direktan i/ili indirektan njihov utjecaj na prometni sistem ili samo na jedan njegov segment, npr. željeznički promet, ili u okviru njega, teretni željeznički promet. Što se tiče prava donošenja odgovarajućih instrumenata i mjera u prometnom sistemu to pravo ima vlada, a u okviru određene nadležnosti i lokalne vlasti. To se ostvaruje u skladu s ustavnim i zakonskim ovlaštenjima te u okviru opće prihvaćene prometne politike. Obilježje i djelovanje pojedinih instrumenata određeni su mnogim uslovima, od kojih najveće značenje imaju društveni, materijalni i institucionalni uslovi razvoja. Među instrumentima prometne politike koji mogu značajnije utjecati na položaj prometa i prometnih grana najčešće se spominju: određivanje cijena, investicije, obaveze prijevoza i kontrola monopola. Najčešće korišten kriterij za razvrstavanje instrumenata je područje njihovog djelovanja, zbog čega se obično razlikuju sredstva za pojedina područja ekonomske politike: sredstva monetarno-kreditne politike, fisklane politike, vanjskotrgovinske politike, politike raspodjele, politke cijena i sredstava investicijske politike. Međutim, osim instrumenata koji su u većoj ili manjoj mjeri istovjetni i za ekonomiju nacionalne privrede u cjelini, pa tako i za promet kao posebnu djelatnost, postoji i određeni broj sredstava koji se isključivo ili u pretežnoj mjeri primjenjuju samo na području prometa, a prema Blumu i Rothengatteru mogu se podijeliti na:[13]

[13]. Cf.BLUM, U., ROTENGATTER,W.: Intervention Failures in Transport Policy and Environment, Paris,1989.

- **Instrumente politike regulacije**. Ti instrumenti obuhvataju: tehničke standarde, politiku parkiranja, ograničenja brzine, kontrolu regulacije prometa.
- **Instrumente politike cijena,** u koje se ubrajaju ovi instrumenti: parkirališne takse, određivanje cijena za korištenje cesta, usklađivanje vozarina za javni prijevoz.
- **Instrumente investicijske politike**. To su najčešće ovi instrumenti: poticaji ili ograničenja u izgradnji novih prometnica, izgradnja novog parkirališnog prostora, rekonstrukcija prometnica u stambenim područjima radi smanjenja brzine...
- **Instrumenti organizacijske politike**, kao što su upravljanje cestama i željeznicom, upravljanje regionalnim javnim prijevozom, međugranska saradnja, koordinacija upravljanja zračnim lukama...
- **Instrumenti koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe**. Tu se ubrajaju: prihvatanje novog stava prema javnom prijevozu, izbjegavanje korištenja prometnica u vrijeme vršnog opterećenja, poticanje proizvodnje i eksploatacije prijevoznih sredstava, vozila s manjom potrošnjom goriva i a manjim zagađenjem okoline.

Uz ove instrumente u prometu se upotrebljavaju i drugi instrumenti svojstveni za prometni sistem, kao što su:[14]

- **izdavanje dozvole za ulazak na tržište**, kojim se nadzire i ograničava broj prijevoznika i veličina ponude prijevoznih usluga,
- **nacionalizacija**, koja može biti motivirana ideološkim razlozima ili uvjerenjem da će promet uspješnije djelovati ako su prometna preduzeća organizirana kao javna preduzeća,
- koncesije, odnosno pravo centralne ili lokalne vlasti da domaćoj ili stranoj pravnoj ili fizičkoj osobi, pod određenim uslovima, povjeri izgradnju, održavanje i iskorištavanje prometnih puteva ili objekata ili obavljanje prijevoza na određenoj liniji ili određenom području.

Jedno od najsloženijih i najvažnijih pitanja prometne politike je odnos između ciljeva i instrumenata takve politike, jer on pokazuje stepen međuodnosa usklađenosti determiniranih ciljeva i donesenih instrumenata. Temeljni problem u određivanju tih odnosa nastaje radi interakcijske sprege pojedinih ciljeva, sprege pojedinih instrumenata te sprege ciljeva i instrumenata prometne politike. Stoga implementacija ciljeva prometne politike pretpostavlja uspostavljanje konzistentne saradnje s ostalim državnim resorima kako bi se osigurala učinkovitost instrumenata prometne politike u ključnim aspektima: regulativne politike, upravljanja prometom, investicijske politike, fiskalne politike (cijene i porezi), prostornog planiranja i socijalne politike.

---

[14]. MILJUŠ, M.: Transport i logistika, Saobraćajni fakultet Beograd, Beograd, 2010., p. 25-32.

Kada su ciljevi prometne politike znanstveno utemeljeno postavljeni, onda djelotovornost takve politike direktno ovisi o pravilnom izboru instrumenata, o njihovoj blagovremenoj promjeni i o usklađenosti donesenih odluka. Izbor instrumenata ovisi o obilježju privrednog sistema, raspoloživosti instrumenata i razvoju instrumenata. Problem u uspješnom izboru instrumenata nastaje radi višestruke međuovisnosti ciljeva i instrumenata. Naime, mali broj je instrumenata koji utječu na samo jedan cilj, kao što su također rijetki ciljevi koji se nalaze pod utjecajem samo jednog instrumenta.

Blagovremenost promjene odgovarajućih instrumenata odnosi se na činjenicu da je svaka mjera podložna proceduri donošenja koja iziskuje ponekad dosta vremena. Naime, brzina reagiranja ne ovisi samo o sistemu odlučivanja i mogućnosti nositelja politike da prihvate nove promjene, nego i o sposobnosti i odlučnosti stručnih tijela da utvrde sadašnje i predvide buduće stanje i predlože odgovarajuće mjere.[19] Usklađenost postupka odlučivanja neophodna je svuda gdje postoji višestruka međuovisnost ciljeva i instrumenata, gdje sudjeluje više subjekata i kad postoji više nivoa za donošenje odluka. Sve ovo navedeno ukazuje na složenost postupka donošenja ne samo ciljeva već i instrumenata. Zbog njihove velike povezanosti, neophodno je istražiti međuovisnosti između pojedinih elemenata prometne politike, utvrđivati uzroke te analizirati posljedice pojedinih odluka na prometni sistem, odnosno sve aktivne učesnike prometnog sistema, ali i šire: na društvo i privredu u cjelini. Pri tome se nesmije zanemariti i saradnja između prometnih stručnjaka, obrazovnih prometnih kadrova sa nositeljima prometne politike.

2.3. NAČELA I UČINCI PROMETNE POLITIKE

Posebno i koncizno se obrazlažu: 1) **načela prometne politike**, a posebno 2) **učinci prometne politike.**

2.3.1. Načela prometne politike

Načela prometne politike postoje kao posebni kriteriji kojima se utvrđuju osnovna pravila ponašanja nositelja takve politike i funckioniranja prometnog sistema, od kojih se ističu slijedeća:[15]

1) **Načelo povezanosti prometa i ekonomije**. Osnova ovog načela leži u stajalištu o jakoj međusobnoj povezanosti prometa s procesom proizvodnje onih roba čije mjesto potrošnje nije identično mjestu proizvodnje. Na temeljite povezanosti donose se tendencije razvoja prometa i određuju osnovni elementi njegova budućeg razvoja,

[15]. O načelima detaljnije: 1) ZELENIKA, R.: „Načela ekonomije i ekonomike“, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i IQ Plus d.o.o., Kastar, Rijeka, 2008. 2) PADJEN, J.: Prometna politika, op.cit., p.42-46.

a sama povezanost se iskazuje temeljnim ekonomskim parametrima, kao što su: društveni proizvod, broj i struktura stanovništva, zaposlenost ili lična potrošnja stanovništva te glavnih parametara prometnog sistema, kao što su količina i dužina prevezene robe i putnika, veličina prometne mreže, stanje prevoznih sredstava... Elastničnost prijevoza putnika ili robe uobičajen je način kvantitativnog utvrđivanja povezanosti prijevoza putnika ili tereta u ovisnosti, npr. o promjeni i visini društvenog proizvoda.

2) **Načelo usklađenosti djelovanja prometnog sistema**. To načelo predstavlja osnovu za reaguliranje odnosa između brojnih nositelja prometne djelatnosti na tržištu prometnih usluga i brojnih aktivnih učesnika u cjelokupnom prometnom sistemu. Ti se odnosi mogu prepustiti slobodnom djelovanju ekonomskih zakona na prometnom tržištu ili svjesnom i aktivnom djelovanju nositelja prometne politike na prometni sistem. Međutim, opće je poznato da na tržištu prometnih usluga ne postoje svi uslovi za potpuno i slobodno djelovanje ekonomskih zakona. Naime, prometna preduzeća, kao i sva ostala preduzeća na tržištima, mogu djelovati i kao konkurenti i kao monopolisti u isto vrijeme, što može imati za negativnu posljedicu opadanje kvalitete prijevozne usluge, smanjenje sigurnosti u prometu, zagađivanje okoline,.. te je stoga potrebno da država u određenim granicama regulira odnose na tržištu prijevoznih usluga.

3) **Načelo društvene rentabilnosti.** Osnova ovog načela je činjenica da je promet kapitalno intenzivna djelatnost s brojnim učincima. Promet, naime zahtijeva veliki investicijski kapital i dugi rok eksploatacije, a svojim djelovanjem implicira brojne direktne i indirektne, ekonomske i neekonomske, negativne i pozitivne učinke. To je razlog primjene načela društvene, a ne individualne rentabilnosti i to bez obzira ko snosi troškove i ko će imati koristi jer su takve investicije važne za nacionalnu ekonomiju i društvo u cjelini. Cilj društveno rentabilnog djelovanja je:

(1) postizanje stanja u kojem bi se veći nivo blagostanja mogao postići efikasnijom primjenom postojećih resursa,

(2) sprječavanje stanja u kojem bi se isti nivo ekonomskog blagostanja mogao postići upotrebom rjeđih i vrednijih resursa. Opći kriterij takvog ulaganja predpostavlja da iznos investicijskog troška i diskontiranih operativnih troškova bude što je moguće manji, a iznos ukupnih koristi što veći. To znači da prometna politika ne mora uvijek biti isključivo ekonomske narave i u skladu s mjerilima ekonomske alokacije resursa.

Razlog je što društvena alokacija resursa u obzir uzima ne samo ciljeve ekonomske politike, već i ciljeve društvene politike (npr. razvoj nerazvijenih područja, pravednija podjela dohotka, odbrana države, puna zaposlenost, nacionalno jedinstvo...).

4) **Načelo jedinstva prometnog sistema**. Načelo polazi od teorije sistema prema kojem je promet jedinstven, složen, tehnički, tehnološki, organizacijski, ekonomski i

pravni sistem, čiji su dijelovi i elementi interakcijski čvrsto povezani. Ti njegovi podsistemi (npr. pojedine grane prometa i pojedina prometna preduzeća...) uprkos njegovom jedinstvu ne gube svoju individualnost i fizionomiju. Svaki nacionalni prometni sistem je istovremeno i podsistem prometnog sistema višeg reda.

5) **Načelo alokacije ekonomskih resursa.** Ovo načelo uzimajući u obzir promet kao izrazito kapitalnu djelatnost, se odnosi na tri glavna područja:

a) alokacija resursa na cjelokupnu djelatnost prometa,

b) alokaciju resursa po prometnim granama i

c) alokaciju troškova na korisnike prijevoznih usluga. Smatra se da bi trebalo iznos sredstava koji se izdvaja u promet alocirati prema kriteriju ekonomičnosti i prema načelu oportunitetnih troškova. To načelo bi se trebalo primijeniti i u međugranskoj alokaciji resursa. Alokacija resursa koja se veže na visinu troškova što je izazivaju korisnici prometnog sistema temelji se na pravilu prema kojem te troškove snose oni koji ih izazivaju, i to u mjeri u kojoj te troškove prouzrokuju.

6) **Načelo ravnopravnosti vlasništva i jednake mogućnosti rada**. To načelo zahtijeva da sve vrste vlasništva (državno ili privatno) treba imati jednake pravne, ekonomske i druge uslove i mogućnosti poslovanja i razvoja prometnih djelatnosti. Time se osigurava ravnopravnost i konkurentnost učesnika u prometu, te eliminira ili umanjuje djelovanje monopola neke grane prometa ili nekog prometnog preduzeća.

7) **Načelo racionalnog izbora prometne politike**. Da bi se moglo poštovati ovo načelo, neophodno je da postoje znanstveni temelji, odnosno primjena znanstveno-isktraživačkog instrumentarija poput ekonomskih analiza, ekonometrije, kvantitatvinih metoda koji bi pomogli u donošenju odluke u izboru takve prometne politike koja bi minimizirala odstupanje od optimalnog razvoja i funkcioniranja prometnog sistema.

8) **Načelo realizacije prometne politike.** To načelo predpostavlja određivanje takvog okvira i dometa prometne politike koja osigurava cjelovitu realizaciju postavljenih ciljeva te politike. A to znači da se trebaju znanstveno utemljeno determinirati opće prometne potrebe, stepen njihove opravdanosti, te mogućnost njihove realizacije. Bez tih zahtjeva nema uspješne prometne politike. Da bi se ostvarili ti zahtjevi potrebno je pri definiranju prometne politike imati na umu brojne specifičnosti prometnog sistema u cjelini, kao i specifičnosti njegovih podsistema, od kojih su posebno važne: geografska, privredna, prometna i ekonomska povezanost određene države s okruženjem, opći nacionalni interesi i unutrašnji regionalni interesi, efikasnost prometnog sistema, itd. Osim navedenih načela, postoje i druge podjele koje treba uvažavati. U bistvu svih načela je da prometna politika mora biti usklađena s društvenim i ekonomskim rastom i razvojem. Neovisno o tome kojih se načela

pridržavaju nositelji prometne politike, bitno je da se njima rukovode prilikom definiranja ciljeva i izbora instrumenata za njihovo provođenje. Jer posljedice izbora ciljeva i instrumenata ne snose samo prometna preduzeća, već svi ostali aktivni sudionici prometnog sistema: korisnici prometnih usluga i društvo u cjelini, odnosno cjelokupno društvo i privreda.

Tako su osnovna načela zajedničke prometne politike Evropske Unije utvrđena još u Ugovoru o EZ u Glavi V (članci 70-80), pri čemu se ističe glavno načelo, a to je ukinuti prepreke kretanju roba, usluga i kapitala te integrirati evropski prostor.

Načela spomenute prometne politike su: jednak odnos prema svim prometnim granama i preduzećima, sloboda djelovanja prometnih preduzeća, finansijska i komercijalna odgovornost preduzeća, sloboda korisnika pri izboru prijevoznih sredstava i prijevoznika te harmonizacija ulaganja u prometnu infrastrukturu. Stoga je razumljivo da i ciljevi prometne politike EU su skladni navedenim načelima.[16]

2.3.2. Učinci prometne politike

Sve dosad navedeno o prometnoj politici, od samih definicija, pa do ciljeva, instrumenata i načela prometne politike, ukazuje da prometna politika utječe na cjelokupni privredni rast i razvoj društva. Stoga se i njeni učinci posmatraju sa stajališta ne samo djelovanja na prometni sistem, već i privredu u cjelini. Ali, prije svega nego se krene u utvrđivanje učinaka prometne politike i njenu uspješnost, treba imati na umu determinante prometne politike kao presudne faktore razvoja prometa a time i kao bitne elemente prometne politike jer utječu na razvoj pogodnosti i ograničenja, odnosno na pravac i dinamiku razvoja prometa te na krajnji ishod tog razvoja.

Determinante koje utječu na razvoj prometa, a time i prometnu politiku Bosne i Hercegovine su:[17] 1) geoprometni položaj (povoljan), 2) geopolitički položaj (veoma povoljan), 3) reljefna obilježja Bosne i Hercegovine i troškovi prometne mreže (raznolokost reljefa), 4) regionalne osobine bosanskohercegovačkog prostora (ravničarsko, panonsko, planinsko i primorsko područje), 5) prijevozna potražnja i 6) oblik bosanskohercogovačkog prostora (kompaktnost periferije sa centrom zemlje).

Uspješnost prometne politke može se ocjenjivati brojnim i različitim mjerilima, kao što su: njen utjecaj na stopu, kvantitativno i kvalitativno podmirivanje prijevoznih potreba, pružanje podrške općem društvenom i privrednom razvoju i blagostanju

---

[16]. MLINAREVIĆ, T.: Influance of the European Union Traffic Policy, Zagreb, Masmedia, Zagreb, 2000., vol. 5-6, p. 243.

[17]. Strategija razvoja BiH, Direkcija za ekonomsko planiranje Sarajevo, Sarajevo, 2010.

države, kretanjem zaposlenosti i proizvodnosti rada u prometu, stopom rasta dohotka, rentabilnosšću poslovanja, stabilnošću cijena prijevoznih usluga, primjerenošću postupka odlučivanja te dostignutom razinom tehnološkog napretka. Kada se govori o efikasnosti prometne politike tada se ona može sagledati prije svega kroz tehničku i ekonomsku efikasnost.

Tehnička efikasnost pokazuje odnos između veličine proizvodnje prijevozne usluge i količine utrošenih sredstava po jedinici prijevozne usluge. Ekonomska efikasnost iskazuje odnos između novčane vrijednosti proizvodnih prijevoznih usluga i visine izdataka za optimalnu kombinaciju sredstava za proizvodnju tih usluga. Za prometnu politiku posebno je značajna ekonomska efikasnost prometnog sistema koja se može ostvariti maksimiziranjem prometnih usluga pri određenom nivou troškova ili ninimiziranjem troškova pri određenom nivou prometnih usluga. Budući da efikasna prometna politika teži što povoljnijem odnosu između rezultata rada i utroška svih faktora neophodnih za tu proizvodnju, pred zahtjev prometne politike postavlja se takva kombinacija ciljeva i instrumenata kojom se štede oskudni resursi, a osigurava maksimalno zadovoljavanje prijevoznih potreba. Tako se ostvaruje povećanje učinka prometa, njegov doprinos razvoju privrede države, što je ujedno i jedan od ciljeva prometne politike.[18]

Efikasnost prometne politike ovisi o brojnim faktorima, a najviše:[19] 1) prikladnosti i realnosti ciljeva i njihovih prioriteta, 2) djelotvornosti instrumenata, 3) usklađenosti izabranih ciljeva i instrumenata, 4) vremenskoj komponenti djelovanja te 5) načinu i blagovremenosti mjera prometne politike. Kao što je već bilo u prethodnim dijelovima napomenuto, ciljevi prometne politike treba znanstveno utemeljeno determinirati. To znači da se pri određivanju takvih ciljeva treba voditi računa: o privrednim mogućnostima države, o političkim i privrednim prilikama okruženja, o sposobnosi nositelja prometne politike, o ljudskim potencijalima koji na svim nivoima sudjeluju u ostvarenju ciljeva i zadataka prometne politike. Ako se o tome ne vodi računa teško da će se ostvariti, što posljedično može imati negativne ekonomske, društvene i političke posljedice. Djelotvornost instrumenata prometne politike i njeni učinci, također ovise o brojnim faktorima, kao npr. o društveno-ekonomskom uređenju države, o stepenu njene privredne razvijenosti, o odnosima nositelja takve politike prema tržišnim mehanizmima u oblasti prometa: regulaciji, deregulaciji, liberalizaciji prometnih djelatnosti.

---

[18]. O determinantama prometne politike: 1) PADJEN, J: Determinante prometne politike Hrvatske, Ekonomski pregled Zagreb, HDE, Zagreb, 51, 2000., 3-4, 2) STAINER, S.: Elementi prometne politike, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb, 2006.,p.47.

[19].TAYLOR, D.TERHUNE, A.D.: Strategies for Thriving in an Marketplace, New Yor et al., 2008.

Usklađenost odnosa izabranih ciljeva i instrumenata prometne politike je vrlo složeno pitanje. To iz razloga jer su ciljevi i instrumenti višestruko i međusobno isprepleteni, a ponekad i u koliziji, pa ih je stoga i potrebno optimalno uskladiti s općim nacionalnim interesima. Učinci i uspješnost prometne politike su najdirektnije povezani s vremenskom dimenzijom takve politike.

Između kratkoročnih, srednjoročnih i dugoročnih ciljeva treba postojati funkcionalna i djelotvorna povezanost. Ostvarivanje ciljeva treba planirati i efikasno kontrolirati. Uspješnost i učinci prometne politike najdirektnije ovise i o blagovremenom preduzimanju odgovarajućih mjera takve politike, pri čemu je izuzetno važno da se skrati vrijeme od trenutka kad je uočena nužnost preduzimanja određene mjere pa do njenog donošenja i njenog očekivanog djelovanja. I naravno, kao i kod svake druge politike, moraju se pratiti rezultati, odnosno učinci primjene politike kako bi se mogle poduzeti korketivne mjere, te ocijeniti ispravnost donošenja određene odluke.

2.4. ZNANSTVENI TEMELJI PROMETNE POLITIKE

Svaka politika, bilo da je riječ o ekonomskoj politici, poslovnoj politici, vanjsko-trgovinskoj politici, energetskoj politici ili nekoj drugoj, pa tako i prometna politika treba biti znastveno utemeljena, odnosno treba imati znanstveno utemeljene ciljeve, instrumente, načela, učinke i nositelje politike. Samo tako postavljeni ciljevi, te na osnovu njih definirani instrumenti mogu biti realno ostvarivi i doprinijeti rastu i razvoju preduzeća, djelatnosti, grane, regije, privrede, društva i države.[20] Evropska unija već više od pedeset godina oblikuje, usavršava i prilagođava svoju prometnu politiku potrebama jedinstvenog tržišta. Bosna i Hercegovina također pokušava definirati svoju prometnu politiku, kojom bi unaprijedila, modernizirala i ubrzano razvila nacionalni prometni sistem i time se prometno i privredno uključila u prometni i privredni sistem Evropske unije. Prometnu politiku Bosne i Hercegovine prošlog desetljeća okarakteriziralo je: nepostojanje konzistentne ekonomske i prometne politike, neusklađena politika razvoja pojedinih grana prometa, neadekvatna finansijska politika prometa, neprimjerena politika zaštite okoline i sigurnost prometa, neprimjerena i nekonzistentna politika regionalnog razvoja. Analiza prometne politike u Bosni i Hercegovini može ukazati i na činjenicu da je ona nekonzistentna i fragmentirana po prometnim granama (jer nema detaljne sektorske analize), bez jasne razvojne koncepcije i uvažavanja realnih uslova, isključivo zasnovana na finansijskim izvorima javnog sektora (državnom proračunu), te nema cjelokupne analize troškova i koristi te opravdanosti bilo koje infrastrukturne izgradnje.

[20]. ZELENIKA, R., KANDŽIJA, V.: op cit., p.44-45.

Osim toga, razvoj prometnog sistema Bosne i Hercegovine do 1990 godine obilježava razdoblje nerealnih planova i ostalih dokumenata bez uvažavanja realne ekonomske mogućnosti da se oni realizuju. Mnogi dokumenti imali su pretenziju da dogovorima i sporazumima urede i usklade osnovne odnose u prometnom sistemu, ali taj pokušaj nije mogao zaživjeti. U periodu od 1990 do 1997 godine Bosna i Hercegovina je pretrpjela ogromna ratna razaranja, ratne štete i gubitke u poslovanju od preko dvadeset (20) milijardi $.

Posljedice ratnih razaranja na objektima prometa i komunikacija, voznim kapacitetima i objektima prometne infrastrukture su samo jedan od značajnijih faktora neutvrđivanja strategije prometnog razvoja Bosne i Hercegovine. U tom periodu grade se uglavnom cestovne prometnice višeg nivoa ali izuzetno sporo te rekonstruišu postojeći dijelovi magistralne i regionalne cestovne mreže. Treba također istaći da je značajan broj i lokalnih puteva asfaltiran na području cijele zemlje. Međutim, nesporno je da bi donošenje Strategije prometnog razvoja Bosne i Hercegovine bio prvi korak prema formaliziranju prometne politike i jasno izjašnjavanje o budućim planovima razvoja prometnog sistema ali i cjelokupnog privrednog sistema države.

Obzirom da Bosna i Hercegovina nema eksplicite izraženu prometnu politiku kao posebni dokument ali ono što ima je u sklopu općih strategija privrednog razvoja kantona, entiteta te neke od njih na državnom nivou kojim definira ciljeve i utvrđuje određene potrebe za modernizaciju prometnog sistema. Temelje prometne politike Bosne i Hercegovine upravo bi trebala postaviti „Strategija prometnog razvoja“ koja bi se trebala smatrati ujedno i pretečom donošenja prometne politike.

Dakle, Strategija prometnog sistema Bosne i Hercegovine kojom bi se definisali budući pravci razvoja cestovnog, željezničkog, zračnog, riječnog, pomorskog, poštanskog i telekomunikacijskog prometa bila bi prvi dugoročni razvojni dokument prometnog sistema, koji bi bio donešen nakon uspostave samostalne i suverene bosanskohercegovačke države od Daytonu (1995). Osim navedene Strategije Bosna i Hercegovina bi trebala donijeti i druge strategije kojima bi bio cilj unaprijediti prometni sistem, kao što su: Strategija održivog razvoja Bosne i Hercegovine, Operativni program za promet, Strateški plan Ministarstva komunikacija i prometa za srednjoročni period od četiri godine i dalje.[21]

Kada se govori o prometnoj politici slovenački i hrvatski autori Jakomin, Perić i Radačić postavljaju izrazito važno pitanje obzirom na formalnosti ili neformalnosti

---

[21]. Detaljnije cf.: Operativni program za promet http://www.vijeceministara.gov.ba/saopstenja/sjednice/saopstenja _sa_sjednica/default aspx?id= 14180&langTag=bs-BA,Oktobar, 2012., http://www.mft.gov.ba/bos/images/ stories /Danijel/dokument /usvojeni.pdf. (12.7.2012).

postojanja prometne politike: dali je prometna politika integralni dio ekonomske politike ili je to posebna politika?

Naime, ako se prometna politika tretira kao integralni dio ekonomske politike, to znači da se u sklopu ciljeva i mjera (instrumenata) ekonomske politike za realizaciju razvojnih i tekućih ekonomsko-političkih ciljeva može naći dio politike koji se odnosi na promet. Odnosno, u sklopu ekonomske politike ito njenog dijela u području ciljeva i instrumenata, nalaze se definirani ciljevi, instrumenti i nositelji koji reguliraju i prometni sistem. Iz navedenog proizilazi da je prometna politika integralni dio ekonomske politke. Aktivan odnos države prema prometnom sistemu očituje se prije svega u planovima razvoja i aktivnostima planiranja koji su najznačajnija metoda i sredstvo ekonomske politike. Međutim, prometna politika se može izraziti i eksplictno – kao poseban dokument.[22]

Prometna politika je integralni dio svake ekonomske politike u onom dijelu koji se odnosi na promet, ali to ne znači da se odnos države i same ekonomske politike prema prometnom sistemu ne treba posebno izraziti. Sa stajališta definiranja ciljeva, instrumenata i nositelja prometne politike, treba dati prednost eksplicitnom formuliranju prometne politike, dakle kao posebnom dokumentu. Isti autori također podržavaju tezu o izražavanju prometne politike kao posebnog dokumenta. Novi političko pravni i međunarodni privredni uslovi koji predstavljaju opće okruženje u kojima Bosna i Hercegovina djeluje kao suverena država, period obnove i privrednog razvoja i potreba intenzivnih ulaganja u prometnu infrastrukturu nameće potrebu definiranja i formuliranja prometne politike Bosne i Hercegovine, posebnim dokumentom ili zbirom dokumenata.

Kada se govori o prometnoj politici i odnosu države prema prometnom sistemu, tada se može reći da se prometna politika odnosi na čitavu državu i niže administrativno teritorijalne nivoe. Stepen konkretnosti dokumenta kojim se formulira prometna politika obrnuto je srazmjeran veličini područja na koje se odnosi. Svi niži teritorijalno politički nivoi ne moraju imati svoj dokument o prometnoj politici ako su prometnom politikom višeg nivoa obuhvaćene sve njihove karakteristike i specifičnost potreba. Ukoliko postoje dokumenti o prometnoj politici različitog nivoa, onda mora postojati vertikalna usklađenost tih dokumenata, a posebno u pogledu ciljeva i instrumenata.[23]

Razvojni i tekući planovi nositelja privrednih aktivnosti u području prometa koji predstavljaju pojedine segmente prometne politike, moraju biti usklađeni s

---

[22]. PAVLIĆ. S., H.: Prometna politika u Hrvatskoj, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2010., p.20-21.

[23]. http://bs.scribd.com/doc/100735983/OBLIKOVANJE-NACIONALNE-SAOBRA%C4%86AJNE-POLITIKE, (12.7. 2012.).

dokumentima odgovarajućih teritorijalno političkih nivoa države. Za Bosnu i Hercegovinu je neophodno da ima jedinstven pisani dokumentu u kome će se na jednom mjestu jasno, koncizno, realno i mjerljivo postviti ciljeve prometnog sistema, instrumente kojima će se ostvariti zacrtane ciljeve te nositelje politike. Taj zahtjev se pojavljuje kao prijeka potreba posebno sada kada je Bosna i Hercegovina na putu u ispunjavanja preduslova za pristupanje Evropskoj uniji. Budući da je EU izdala Bijelu knjigu-dokument o prometnoj politici, neophodno je da i Bosna i Hercegovina predstavi i svoju prometnu politiku jedinstvenim dokumentom, gdje će se moći prepoznati njeno mjesto u prometnoj mreži Evropske unije. Donijeti takav dokument o prometnoj politici čini složen postupak koji zahtijeva angažovanje i saradnju brojnih znanstvenika i stručnjaka s područja prometa, političara, sredstava i vremena, jer definirati prometnu politiku znači definirati ciljeve, instrumente i nositelje prometne politike. Definiranje prometne politike treba temeljiti na slijedećim polazištima:

1) Prometnom politikom prije svega treba definirati ciljeve koji se žele realizirati u pojedinim prometnim granama i u cjelokupnom prometnom sistemu. Pri tome ciljevi moraju biti znanstveno utvrđeni, međusobno usklađeni, vremenski definirani i realno ostvarivi.

2) Sastavni element prometne politike predstavlja i odgovarajući učinkoviti instrumentarij (sredstva i mjere) privrednog sistema te privredne politike, sa kojim se može uspješno garantovati ostvarivanje ciljeva prometne politike.

3) Prometnom politikom treba utvrditi subjekte: (1) one, čija je zadaća ostvarivanje određenih ciljeva i (2) one, čija je zadaća donošenje određenih mjera i instrumenata.

Cjelokupna aktivnost oko oblikovanja prometne politike, posebno ukoliko se ona izražava posebnim dokumentom ili dokumentima (program razvoja prometa ili pojedinih prometnih grana) može se podijeliti na:[24]

Shema 5: Proces donošenja dokumenata o prometnoj politici

1. Pripremanje dokumenta o prometnoj politici	2. Donošenje dokumenta o prometnoj politici	3. Realizacija dokumenta o prometnoj politici

[24]. RADAČIĆ, Ž.: Prometna valorizacija kao preduvjet određivanja prometne politike, Promet, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta Zagreb, Zagreb, 1992., p.86.87.

1) Aktivnost pripremanja dokumentata o prometnoj politici obuhvata:

- sveukupnu prometnu valorizaciju konkretne države,
- utvrđivanje načela na kojima će se prometna politika temeljiti,
- izrada znanstvenih podloga i statističko-dokumentacijskog materijala
- izradu odgovarajućeg dokumenta (dokumenata) kojima se detaljno definiraju ciljevi, instrumentarij i subjekti prometne politike.

2) Aktivnost usvajanja (donošenja) dokumenata o prometnoj politici obuhvata:

- stručnu i javnu raspravu o predloženim dokumentima,
- znanstvenu i stručnu verifikaciju ponuđenih rješenja,
- parlamentarno usvajannje, odnosno donošenje usaglašenih dokumenata.

3) Aktivnost ostvarivanja (realizacije) dokumenata o prometnoj politici obuhvata:

- utvrđivanje programa aktivnosti s jasno definiranim nadležnostima i zadaćama pojedinih subjekata i rokovima izvršenja zadaća, bilo da se odnose na donošenje pojedinih mjera i instrumenata ili na ostvarivanje pojedinih ciljeva,
- analizu izvršenja zadaća tokom realizacije prometne politike.

Već prva aktivnost u definiranju prometne politike – pripremanje dokumenata o prometnoj politici zahtijeva angažiranje sveukupnog znanstvenog i stručnog prometnog potencijala kako bi se postavili znanstveno utemeljeni temelji prometne politike. Sveukupna prometna valorizacija podrazumijeva vrlo složenu znanstvenu i stručnu aktivnost koja, prethodi određivanju i oblikovanju prometne politike. To podrazumijeva i složene znanstvene, stručne i privredne aktivnosti države i drugih subjekata. Prilikom donošenja Strategije prometnog razvoja Slovenije i Hrvatske na pripremi tog dokumenta radili su najpoznatiji znanstvenici i stručnjaci iz oblasti prometa. U pojedinim prometnim segmentima pripremljeno je više razvojnih studija, programa i projekata, u čijoj su izradi bile angažirane znanstvene institucije i afirmirane međunarodne konsultantske kuće.

Također i sve ostale aktivnosti zahtijevaju da prometna politika bude temeljena na znanstvenoj i stručnoj podlozi, jer se samo tako mogu postavljati jasni i realni ciljevi, optimalan izbor instrumenata za njihovo ostvarivanje te primjerno definirati nositelje prometne politike kao i njihove odgovornosti za uspješno ostvarivanje osnovnih ciljeva prometne politike: doprinos društvenom i ekonomskom rastu i razvoju te efikasan i ekonomičan prometni sistem, zadovoljenje društvenih potreba te održivi prometni razvoj.

Prometni znanstvenik Šimulčik navodi, da je za ostvarenje prometne politike neophodno znanstveno utvrđivanje ciljeva, instrumenata i mjera u okruženju utvrđene strategije dugoročnog razvoja privrednog sistema neke države. Na temelju znanstveno utvrđenih činjenica u porcesu utvrđivanja bosanskohercegovačke prometne politike neophodno je definirati slijedeće radnje:[25]

- utvrđivanje strategije dugoročnog razvoja prometnog sistema i svih njegovih podsistema s pratećim objektima prometne infrastrukture,
- na temelju toga definirati ciljeve, instrumente i mjere bosanskohercegovačke prometne politike za pojedine periode,
- usaglasiti razvoj prometnog sistema i njegovih podsistema sa svim segmentima utvrđene makroekonomske politike države,
- znanstveno i stručno valorizirati ciljeve, instrumente i mjere buduće prometne politike, kao segmenta privrednog sistema države (pri čemu bi bilo neophodno, a i svrsishodno, primijeniti međusektorsku analizu i simualciju određenih determinanti unutar prometnog i privrednog sistema),
- utvrđene mjere i instrumenti za realizaciju prometne politike u pojedinim periodima moraju djelovati u pravcu realizacije ciljeva za navedeni period.
- na samom početku realizacije utvrđene prometne politike neophodno je jasno definirati nositelje pojedinih dijelova programa, tako da je cijeli program pokriven (finansijski) u vremenu realizacije,
- izbor instrumenata za realizaciju utvrđene prometne politike i njihovu međusobnu usaglašenost neophodno je dimenzionirati u okvire realnih mogućnosti.

Formuliranje prometne politike je postupak utvrđivanja ciljeva prometne politike te izrade i ocjene različitih rješenja za postizanje tih ciljeva. To je dio i političkog procesa u kojem parlamentarna tijela, vladini organi, lokalne zajednice, političke stranke, privredna udruženja i druge interesne grupe utvrđuju „pravila ige“ i određuju strategiju za postizanje određenih ciljeva. Tvorci takve politike u pravilu biraju ona rješenja koja su opravdana i koja imaju najviše izgleda da budu ostvarena. Skladno tome, formuliranje prometne politike ima trojni zadatak:

1) da se utvrde i detaljnije opišu prioritetne potrebe, a što se postiže utvrđivanjem ciljeva i njihovih prioriteta,
2) Alokacija resursa, kojom se treba odlučiti kako se ti ciljevi mogu ostvariti (a što se postiže izradom različitih rješenja, kvalificiranjem fizičkih i ljudskih resursa potrebnih za ostvarenje istih te određivanjem vremena neophodnog za ostvarenje tih ciljeva),

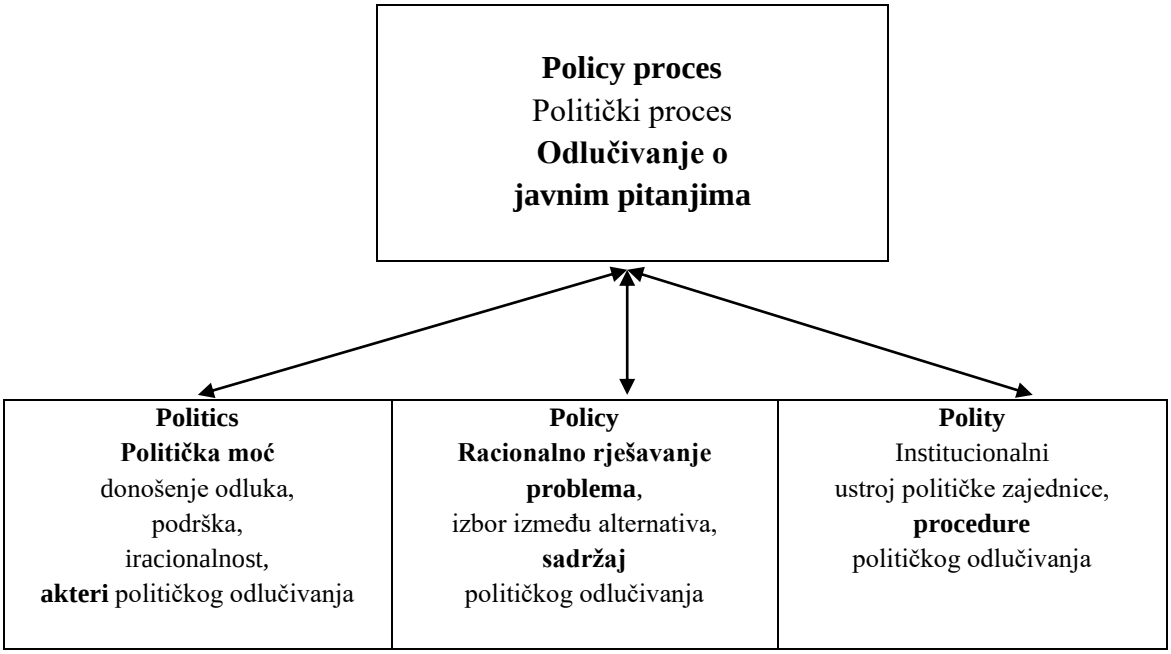
---

[25]. ŠIMULČIK, D.: Hrvatska prometna politika-čimbenik funkcioniranja prometnog sustava, Ekonomija, RIFIN doo, Zagreb, 7, 2000., p.312-313.

3) Vrednovanje uspješnosti politike, koja je neophodna radi utvrđivanja treba li tu politiku nastaviti, preinačiti ili prekinuti.

Sve navedeno upućuje da je prometna politika javna politika i tiče se cijele zajednice ili društva. Stoga je kod donošenja prometne politike riječ o političkom odlučivanju.

Shema 6: Proces donošenja politika – politički proces



Izvor: ŠKRABALO, M., VLAŠIĆ-FEKETIJA, M.: Analiza i razvoj javnih politika kao osnova programskog planiranja, Zagreb, ožujak, 2010., p.3, www.mfin.hr (28.7.2010.)

Danas se mijenja opći kontekst stvaranja politika od vlasti (government) prema javnom upravljanju (governance), što znači da javne politike saučestvuju, sufinansiraju, zajednički provode supranacionalne, nacionalne, regionalne i lokalne institucionalne vlasti, vanjski eksperti te niz zainteresiranih aktera (civilno društvo, poslovni sektor). Skladno tome, akteri javnih politika su nadzor (sudska vlast), regulatorne agencije, donositelji politike (zakonodavna, izvršna vlast), međunarodni akteri (EU, Svjetska banka), vladine agencije, direktni izvršitelji politike (javna uprava), nevladini učesnici (interesne grupe, stručnjaci), ostali nivoi vlasti (koji nisu direktno uključeni) te mediji i javnost. Sam proces donošenja politike može se predočiti shemom br.7.

Ovaj proces donošenja politike predstavlja 12 koraka procesa donošenja politike, koje je definirala SIGMA – program podrške unapređenju javne uprave i menadžmenta: 1) definiranje prioriteta, 2) planiranje politika i izrada zakona, 3) priprema policy

prijedloga, 4) priprema nacrta pravnih akata, 5) međuresorne (ministarske) konsultacije, 6) upućivanje prijedloga akata Vladi na razmatranje, 7) razmatranje prijedloga akata od strane Vladinog ureda, 8) razmatranje prijedloga akta od strane vladinih radnih grupa, 9) odluka Vlade, 10) parlamentarna procedura i usvajanje, 11) implementacija, 12) monitoring i evaluacija.

Shema br.7: Proces donošenja politike

1. POSTAVLJANJE POLITIČKOG DNEVNOG REDA - ODLUČIVANJE

⇒ definiranje prioritetnih problema

⇒ definiranje glavnih ciljeva politike

↕

2. FORMULACIJA / RAZVOJ

⇒Identifikacija opcija

⇒ Procjena učinka opcija

⇒ Razrada politika- izrada instrumenata (propisa)

⇒ Procjena učinka propisa

3. LEGITIMIRANJE

⇒ Donošenje političke odluke

⇒ Promocija i prihvatanje politike

↕

4. IMPLEMENTACIJA (PROVEDBA)

⇒ Administracija, koordinacija

⇒ Monitoring (praćenje) efikasnosti i kvalitete provedbe te direktnih rezultata

5. EVALUACIJA (VREDNOVANJE I PROMJENA)

⇒ Procjena rezultata

⇒ Prijedlozi za nastavak, izmjene ili završetak politike

Strateški planovi za četverogodišnji period sadrže: viziju, strateške ciljeve, načine ispunjavanja ciljeva (akte planiranja, mjere procjene rezultata i sistem praćenja postizanja rezultata. Strateško planiranje predstavlja onaj dio planiranja u okviru kojeg ministarstva i druge državne institucije odnosno tijela definiraju svoje ciljeve i prioritete te načine koji će im omogućiti postizanje tih ciljeva u budućnosti. Odluke o strateškim ciljevima te načinima njihova postizanja donose se na najvišim upravljačkim nivoima. Kroz proces strateškog planiranja želi se stvoriti duži pogled na ono što pojedino ministarstvo, odnosno tijelo državne uprave želi raditi u budućnosti i kako će to provesti. To je proces koji će pomoći ministarstvima i tijelima da planiraju svoje buduće aktivnosti, utvrde prioritete, efikasno alociraju raspoložive resurse te prate napredak u odnosu na prvobitno postavljene ciljeve. Proces strateškog planiranja može se prikazati

kroz nekoliko osnovnih koraka. Poznavanje slijeda koraka omogućava jednostavniju izradu strateškog plana u smislu resursa (vrijeme, ljudski potencijal, finansijska sredstva) potrebnih za provođenje pojedinih koraka. U nastavku se daju osnovni koraci s obrazloženjem.

1) Definiranje vizije misije – odgovara se na tri pitanja: šta ministarstvo, odnosno tijelo državne uprave radi, zašto to radi i za koga, te kako će izgledati u budućnosti.
2) Analiza stanja- razumijevanje konteksta i okoline, predviđanje budućih trendova u okolini, procjena kapaciteta ministarstva, odnosno tijela državne uprave za ostvarivanje postavljenih ciljeva.
3) Utvrđivanje općih i posebnih ciljeva – kao smjerova u kojima se ministarstvo, odnosno tijelo državne uprave želi kretati te odgovara na pitanje šta se pri tom želi postići.
4) Planiranje načina provedbe – utvrđivanje načina, odnosno skupa aktivnosti koji vode ostvarenju postavljenih ciljeva.
5) Razvoj pokazatelja uspješnosti – praćenje napretka u provedbi strateškog plana.
6) Razvoj sistema praćenja – sistemska i objektivna procjena, provedbe aktivnosti i razvoja ministarstva, odnosno tijela državne uprave sa svrhom praćenja učinkovitosti i efikasnosti rada, te ocjenjivanje učinka provedbenih aktivnosti na ostvarenje ciljeva.

Shema 8: Shematski pogled procesa strateškog planiranja

Izvor: Uputa za izradu strateških planova, Ministarstvo financija, Zagreb, 2009.

Strateški pristup planiranju se zasniva na razumijevanju šireg konteksta u kojem funkcionira ministarstvo, odnosno tijelo državne uprave, njegovih unutrašnjih prednosti i nedostataka te problem koji se nastoji riješiti u sektoru. Na taj način postiže se da putem procesa strateškog planiranja ministarstvo, odnosno tijelo državne uprave utvrđuje svoje prioritete i strategije koje će mu omogućiti postizanje zacrtanih ciljeva u budućnosti te definira mjere za procjenu uspješnosti ostvarivanja tih ciljeva.[26]

Strateški plan za četverogodišnji period za Ministarstvo komunikacija i prometa se priprema prema uputama Ministarstva finansija i Zakona o proračunu. Strateški plan ne predstavlja zamjenu za postojeće strateške dokumente i akte planiranja, već stvara vezu između postojećih strateških dokumenata i proračuna te uzima u obzir postavljene ciljeve i promjene u okruženju uključujući važne ekonomske i fisklane implikacije. Obzirom da se u petom dijelu ovog rada analizira međuodnos politike i prometnog sistema, u ovom dijelu se neće posebno pojašnjavati ciljevi, mjere procjene rezultata i sistem praćenja postizanja rezultata određenog državnog ministarstva.

2.5. MEĐUODNOS MAKRO I GLOBALNE PROMETNE POLITIKE

Na spoju Mediterana i srednje Evrope, južne Evrope i Panonije (i dalje prema istoku), srednje Evrope i Balkana, Bosna i Hercegovina se pojavljuje kao spojnica velikih evropskih regija. Jadransko more je najbliži pomorski pristup srednjoj i istočnoj Evropi. Bosna i Hercegovina bi trebala svoje prometne pozicije kompleksno uključiti u evropske i svjetske prometne tokove, a da bi tu ulogu dalje razvijala mora adekvatno valorizirati i uskladiti razvoj prometnih grana, integrirajući ih u savremene prometne procese na evropskom prostoru. Interes je cijelog bosanskohercegovačkog naroda da se integracijom u evropske procese značaj Bosne i Hercegovine poveća i da ona u njima dobije odgovarajuće mjesto i odgovarajuću ulogu.[27]

Svaka država, pa tako i Bosna i Hercegovina, teži biti dio veće cjeline. U tom smislu, ona teži biti punopravna članica sa ostalim državama članicama Evropske unije, kako bi mogla koristiti brojne pogodnosti i mogućnosti koje pruža otvoreno tržište. Stoga u pogledu prometa i prometne politike Bosna i Hercegovina nastoji uskladiti svoju nacionalnu prometnu politiku sa globalnom prometnom politikom Evropske unije, koja se u nastavku detaljnije analizira. Polazeći od mobilnosti kao jednog od temelja građanskih prava Evropska unija više godina razvija zajedničku transportnu (prometnu) politku usmjerenu prema održivoj mobnilnosti, povezujući konkurentnost EU s vrijednostima svojih građana.

---

[26]. Uputa za izradu strateških planova, Ministarstvo finansija, Zagreb, 1990. http://www.mfin.hr./ (28.5.2010.).

[27]. http://www.vijeceministara.gov.ba/home_right_docs/default.aspx?id=14236&langTag=bs-BA. (14.7.2012.).

Početci zajedničke transportne politike datiraju još od Rimskog ugovora (1957.). Prometna politika je definirana Glavom V, člancima 70-80 Ugovora o Evropskoj zajednici. Sloboda pružanja usluga i promet definirani su članom 51. Stav 1. Rimskog ugovora, koji određuje da je sloboda pružanja usluga u području prometa uređena odredbama Sporazuma koje se odnose na promet. Značajniji napredak postignut je tek 1985 godine, kada je objavljena Bijela knjiga o dovršetku unutrašnjeg tržišta.

Zahvaljujući ukidanju granica te većoj liberalizaciji i usklađivanju propisa, stvaranje jedinstvenog tržišta označilo je prekretnicu u razvoju zajedničke prometne politike. Tokom 90 godina ovog stoljeća stranim prijevoznicima bilo je uveliko olakšano poslovati u državama članicama, a EU je počela razvijati zakonodavstvo koje utvrđuje zajedničke standarde o pristupu tržištu, zagađenju, sigurnosti, cijenama, okolini isl.

U decembru 1992 g. Komisija je objavila prvu Bijelu knjigu o budućem razvoju zajedničke prometne politike, koja je označila pomak s dotadašnjeg sektorskog na integrisani pristup zajedničkoj prometnoj politici i naglasila nova pitanja, poput sigurnosti prometa, zaštite okoline, socijalne zaštite, vanjskih odnosa te politke cijena. Istim dokumentom pokrenuta je inicijativa stvaranja transevropskih prometnih mreža u sklopu šireg projekta Transevropske mreže (Trans-European Networks –TENs), projekta uspostave zajedničkih evropskih mreža u energetici, prometu i telekomunikacijama.[28]

U julu 1995 godine Komisija EU je usvojila dokument s naslovom **Zajednička prometna politika**: **Akcijski program 1995-2000,** koja se temeljila na tri glavna aspekta: poboljšanje kvaliteta prometa korištenjem novih tehnologija, poboljšanje djelovanja jedinstvenog tržišta te razvoj vanjske dimenzije prometne politike. Prioriteti akcijskog plana za razdoblje 2000.-2004. godine postavljeni su u dokumentu Evropske komisije s naslovom **Zajednička prometna politika: Održiva mobilnost- Perspektive za budućnost.**

Transportna politika EU jedna je od osnovnih komponenti i Lisabonske strategije koja doprinosi evropskoj ekonomskoj, socijalnoj i teritorijalnoj koheziji. Ciljevi prometne politike EU su: stanovnicima EU osigurati učinkovit prometni sistem s visokim nivojem održive mobilnosti uz zaštitu okoline te unapređenje radnih i kvalifikacijskih standarda za zaposlene u sketoru, vodeći računa o sigurnosti svojih građana.

---

[28]. Više o tome cf.: 1) Ciljevi i pravni temelji EU: www. *ec*.europa.eu/transport/index_en.htm, 2) Cohesion and Transporte, COM (1998) 806 final. http://europa.eu/legislation.bodies.htm., 3) TEN-T Trans-European Transport Network Implementation of the Priority Projects, May, 2008. (4.8.2008.).

Stoga je u fokusu politike održivi razvoj koji zadovoljava socijalne i ekonomske potrebe te učinkovitu zaštitu okoline. Značajan dio pravne stečevine EU čine uredbe i odluke koje se danom ulaska države u članstvo o EU neposredno primjenjuju, a drugi dio predstavljaju direktive koje je potrebno prenijeti u nacionalno zakonodavstvo. Acquis u području zajedničke prometne politike uključuje: cestovni promet, željeznički promet, pomorski promet, promet unutrašnjim plovnim putevima, kombinirani promet, zračni promet i satelitsku navigaciju (upravljanje). Bosna i Hercegovina je do sada učinila brojne aktivnosti u cilju usklađivanja pravne stečevine i nacionalnog zakonodavstva a što joj je i obaveza.

Evropska komisija je 2001 godine objavila Bijelu knjigu pod naslovom Evropska prometna politika za 2010. : vrijeme odluke, najvažniji strateški dokument za dugoročni razvoj zajedničke prometne politike, u kojoj je predloženo 60 mjera za restukturiranje prometne politike EU kako bi se stvorio održiviji sistem s manje zagađenja i zagušenja, kao što su: kvalitativno unapređenje cestovnog prometa, revitalizacija željeznica, promocija vodnog prometa, afirmacija intermodalnosti prometa, nadgradnja transevropske prometne mreže, povećanje cestovne sigurnosti, učinkovita naplate infrastrukture, definiranje prava i obaveza korisnika, postizanje visoke kvalitete gradskog prometa, funkcionalnog istraživačkog i tehnološkog razvoja, upravljanje učincima globalizacije i ekoloških ciljeva održivog prometnog sistema.

Bijela knjiga sadržava i nekoliko prijedloga za rješavanje tih i drugih problema, uključujući „razdvajanje“ privrednog rasta i rasta prometnog sektora kako bi promet bio dinamičniji i manje ovisan o tržnim faktorima. U knjizi se predlaže i pomak cestovnog prometa prema revitalizaciji željezničkog i vodenog prometa, ispravka poreznog sistema kako bi on odražavao stvarne troškove prometa po pitanju zagađenja okoline, zastoja na mreži te nezgoda, a dat je i prijedlog da se evropski prometni sistem učini sigurnijim i općenito učinkovitijim. Bijela knjiga o prometu rezultirala je s nekoliko političkih inicijativa uključujući i slijedeće:[29]

- Evropski akcijski program za sigurnost u cestovnom prometu – mjere za stvaranje sigurnijih i dinamičnijih vozila, poboljšanje ukupne sigurnosti na prometnicama s ciljem smanjenja broja smrtnih slučajeva za 50% do 2010 g.
- Pokretanje programa Marco Polo s ciljem premještanja teretnog prometa sa zagušenih evropskih prometnica na željeznički i vodeni promet, uključujući smjernice za stvaranje transevropske morske mreže.

[29]. O bijeloj knjizi detaljnije cf.: 1) European transport policy for 2010: time to decide,COM (2001), http://www. europa.eu./legislation.en.htm.2009., 2) Pravni instrumenti Evropske Unije:http://www.dei. gov.ba/dokumenti/ ?id=4545. (14.7.2012.).

- Revizija Direktive o eurovinjeti za naplatu prijevoznih troškova vozila kako bi ti troškovi održavali stvarni trošak cestovnog prijevoza.
- Unapređenje projekta TENs radi integracije novih država članica u prometnu mrežu.
- Poticanje liberalizacije i harmonizacije evropskih željezničkih sistema.

U mjesecu junu 2006 godine Komisija je objavila Srednjoročnu reviziju Bijele knjige o prometu, s nekoliko važnih primjedbi:

- Kontekst prometne politike promijenio se zbog pristupanja deset novih država Evropskoj uniji u 2004 godini, ubrzanja globalne ekonomije i konkurencije, porast cijene goriva, provedbe Protokola iz Kyota i pojave globalnog terorizma.
- Razdvajanje prometnih mreža i privrednih faktora nije spmenuto u reviziji, a ispuštena je definicija „intermodalnost“ u korist „modalnog pomaka“ kako bi se ukazalo na pomak od integracije različitih oblika prometa prema povezanosti i hegemoniji svakog pojedinačnog promentog sektora.
- Ušteda energije naglašena je kao ključna strategija poboljšanja prometa.
- Potreba za objavom „zelene knjige o gradskom prometu“ kako bi se isti prometni problemi riješili u gradskim sredinama.
- Komisija će u identificiranje „stvarnog troška“ prometa uključiti proširenje infrastrukture.

Evropska unija je dala doprinos konkurentnosti otvaranjem nacionalnih tržišta i slobodnom kretanju uklanjanjem fizičkih i tehničkih prepreka. Sposobnost da se ljudi i roba kreću brzo, učinkovito i jeftino, centralno je načelo Evropske unije i njenog cilja za dinamičnu privredu i kohezijsko društvo. Sektor prometa donosi 10% bogatstva EU-a , mjereno na temelju bruto domaćeg proizvoda (BDP), te iznosi oko jedan trilion eura godišnje. On osigurava više od deset miliona radnih mjesta.[30]

Stoga je i razumljivo da jedinstveno evropsko tržište ima i jedinstvenu prometnu politiku, odnosno jedinstvenu prometnu strukturu. Naime, u poslednjih deset godina EU je otvorila nacionalna prometna tržišta konkurenciji širom Unije, posebno u cestovnom i zračnom prometu te u manjoj mjeri u željezničkom prometu. Kao rezultat, kamioni mogu prevoziti izvan svojih država. Tako da se na međunarodnim putovanjima više ne vraćaju prazni.[31] U aprilu 2003 godine, na snagu je stupio prvi paket mjera za liberalizaciju željezničke infrastrukture, otvorivši konkurenciju oko 70-80% željezničkog teretnog prometa na glavnim linijama.

---

[30]. O značaju prometa za EU i učincima EU u oblasti prometa cf. Prometna politika http://www. Europedia .moussis eu/books/Book_2/6/20/index.tkl?all=1&pos=283. (15.7.2012.).

[31]. http://www.eraa.org/issues/government-affairs/236-european-transport-policy. (15.7.2012.).

Liberalizacija zračnog prometa donijela je veću konkurenciju i niže cijene karata za putnike, kao i veći broj veza između država članica. Nakon više godina pregovora, EU je u aprilu 2007 godine s SAD-om, potpisala sporazum o „otvorenom nebu“, koji će svakoj avio kompaniji iz EU omogućiti da leti iz bilo koje zračne luke u EU u bilo koji grad u SAD. Taj bi dogovor trebao proširiti pogodnosti liberalizacije Unije na transatlanska putovanja pri čemu EU, također razvija prometne infrastrukturne projekte tzv. Transevropske mreže (TENs). U Bijeloj knjizi o prometu iz 2001 g. Evropska komisija je postavila ciljeve za svaki sektor, od kojih su neki već provedeni. Primjera radi, Vijeće Ministara je u junu 2004 godine dogovorilo da će povećati obavezna razdoblja odmora za vozače teških kamiona sa osam na devet sati, te ograničiti njihovo ukupno vrijeme vožnje na 56 sati sedmično. To je dio šireg sigurnosnog programa za smanjenje smrti na cestama, kojih trenutno ima više od 40.000 godišnje, na polovinu do 2010. g. Ostali ciljevi Bijele knjige teže:[32]

- zaustaviti opadanje udjela željeznica u putničkom i teretnom prometu. Teretni vozovi u EU putuju prosječnom brzinom od 18 kilometara na sat. Stoga željeznice moraju poboljšati brzinu i nivo usluga ako žele privući teretni promet sa ceste;

- smanjiti kašnjenje letova stvaranjem integrirane Evropske strukture za kontrolu zračnog prometa;

- ulagati više u pomorske i unutrašnje vodene puteve, poboljšati usluge luka i standarde pomorske-vodene sigurnosti;

- kombinirati sredstva kako bi se ponudila veća učinkovitost, niži nivo zakrčenja, niži troškovi i čišći zrak, uvesti integrirane sisteme za naplatu karata i prtljaga za putovanja koja kombiniraju dva sredstva.

U pregledu prometne politike iz juna 2006 godine, Evropska komisija je zaključila kako bi se kratkoročni fokus akcijskog plana trebao usmjeriti na ostvarivanje veće konkurentnosti željeznica, uvođenje politika luka, razvoj inteligentnih prijevoznih sistema, naplaćivanje korištenja infrastrukture, proizvodnju veće količine bio goriva te istraživanje načina za smanjenje zakrčenosti gradova i velegradova. Skladno temeljnim postavkama Bijele knjige i Bosna i Hercegovina svoje zakonodavstvo usklađuje u oblasti prometa istina, nedovoljnom brzinom te na taj način i u tom obimu doprinosi u praksi sveukupnom prometnom usklađivanju s prometnom politikom EU.[33] Osim toga, u toku su pregovori između Evropske unije i država jugoistočne Evrope koje još nisu

[32]. Bijela knjiga EU.: http://www.eurunion.org/eu/Transportation/Transportation.html. (16.7.2012.).

[33]. Iz dokumenata Vijeća stranih investitora u BiH: www.fic.ba/pdf/Bijela_knjiga_2010-11_c.pdf. (19.8. 2012.).

postale njene članice, koje su u različitim fazama pregovora o članstvu (Hrvatska, Albanija, Crna Gora, Kosovo, Makedonija, Srbija i Bosna i Hercegovina), a o Ugovoru o transportnoj zajednici jugoistočne Evrope.

Ugovorom se nastoji stvoriti pravni okvir za proširenje unutrašnjeg tržišta prometnih usluga EU na države jugoistočne Evrope (otvorenog za prijevoznike iz regije i EU), a s primjenom pravne stečevine EU. Stvaranje zajedničkog tržišta opravdava se očekivanim poticanjem reforme sektora, povećanjem tržišne učinkovitosti te unapređenjem uvjeta života i rada ljudi. Višegodišnji plan za razvoj osnovne infrastrukturne mreže jugistočne Evrope potpisan je 2005 godine a na rok od pet godina. Isti je definriao pomicanje prioriteta s nacionalnih na regionalni nivo (utvrđivanje regionalne prijevozne mreže, razvoj zajedničke regionalne željezničke strategije i zajedničke strategije luka, implementaciju blagih mjera među kojima su dalja restrukturiranja i privatizacija javnih prijevoznih preduzeća). Ugovor će obavezivati na prijenos prioriteta s unutrašnje na regionalnu transportnu politiku.[34]

To povlači za sobom i određene rizike, kao što su nesposobnost unutrašnje mreže za obnovu, ukidanje lokalnih pomorskih i zračnih luka odnosno izostanak njihova uključivanja u unutrašnje mreže budućnosti, da će se njihov odabir vršiti prema važnosti za Regiju, a ne nacionalnu državu. Smatra se da će Ugovor dodatno ubrzati restrukturiranje prijevoza u Regiji jer je usmjeren otvaranju tržišta i liberalizaciji prijevoza te će dovesti do povećane izloženosti još uvijek slabijih i nekonkurentnih domaćih firmi konkurentijim EU prijevoznicima. Preustroj prioriteta imat će dalekosežno značenje za ukupnu nacionalnu privredu.[35]

Međutim, također se ističe da će, ukoliko izostane odgovarajuća priprema država za prihvat, dodatno obrazovanje i osposobljavanje te novo zapošljavanje očekivanih viškova zaposlenih, nastati negativne posljedice na unutrašnje tržište rada, jednako kao i pitanje dostupnosti prometnih usluga građanima. Ovo je posebno važno kada se zna da se navedene države već bore s posljedicama rata, netransparente privatizacije i restrukturiranja, što je rezultiralno visokim stopama nezaposlenosti s problemom dugotrajne nezaposlenosti, porastom sive ekonomije, porastom ekonomske migracije.., a stanje je dodatno pogoršala globalna kriza. Stoga će primjena Ugovora značajno utjecati na kvalitet života ljudi u Regiji, i ako se upozorava na opasnost od dodatne destabilizacije ovog područja.

---

34. Ugovor o transportnoj zajednici JIE.: http://ec.europa.eu/ten/index_en.htm., (17.7.2012.).

35. Cf. MILIĆEVIĆ-PEZELJ, A.: op.cit.., p.5

2.6. MEĐUODNOS PROMETNE POLITIKE I RAZVOJNE POLITIKE

Sve dosad navedeno o prometnoj politici kao dijela makro privredne politike, ukazuje na činjenicu da ciljevi, instrumenti, resursi prometne politike trebaju biti komplementarni i kompatibilni s onima koji vrijede za globalnu privrednu politiku. Prometna politika direktno utječe na proizvodnju, razmjenu, raspodjelu i potrošnju ali i na mobilnost proizvodnih faktora, na prostorni i vremenski razmještaj određenih resursa. Zato je i razumljivo, s obzirom da se promet povezuje s privrednim rastom i razvojem, da je on uključen u razvojne planove.

Efekti prometa, tj. njegov dostignuti stepen razvoja je povezan sa stepenom privrednog razvoja. Naime, primjena savremenih tehnologija transporta kao i raznih transportnih modela u planiranju prometnih mreža, optimalnih prometnih puteva utječe na smanjenje troškova prijevoza koji čine značajan udio u cijeni koštanja. Nižom cijenom koštanja, postiže se cilj i cjenovna konkurentnost ne samo proizvođača prometnih usluga, već i ostalih sudionika u procesu razmjene i potrošnje. Otvara se mogućnost širenja tržišta, osvajanja novih tržišta ili ukratko povećava privredna aktivnost subjekata.[36]

Ulaganjem u izgradnju prometne infrastrukture ulaže se i u razvoj regija, čime se djeluje na redefiniranje njihovog položaja i uloge, odnosno razvoja. Ulaganja u izgradnju ili modernizaciju, odnosno izgradnja ili obnova infrastrukturnih objekata olakšava trgovinu, dovodi do novih trgovinskih angažmana, povećava se razmjena, dolazi do specijalizacija u sektoru, utječe na lokaciju proizvodnje, a sve navedeno utječe i na migraciju stanovništva. Mobilnost proizvodnih faktora, rada i kapitala, uz dobre prometne veze omogućava pojedinim regijama da ožive, jer bolja prometna povezanost otvara vrata novim tržištima, a postojećim poslovnim subjektima da prošire svoje djelovanje.[37]

Koliko je važno imati dobre prometnice, najbolje osjeća turizam. Dobra prometna povezanost, skraćenje vremena putovanja, povećanje sigurnosti i udobnosti putovanja..., djeluje na povećanje turističke ponude, čije zadovoljavanje ima mulitplikativne učinke na cjelokupnu privredu. Izuzetno važnu ulogu ima segment prometa koji se odnosi na robne tokove. Dobra prometna povezanost može dovesti do skretanja postojećih međunarodnih robnih tokova na domaće prometne pravce i tako doprinijeti značenju nacionalnog prometnog sistema u međunarodnim vodama.

---

[36]. ZELENIKA, R.: Prometni sustavi, op.cit., p.287-348.

[37]. PADJEN, J.: Prometna politika Hrvatske, op.cit., p.282.

Ovo su samo neki primjeri kako prometni sistem može djelovati na privredni rast i razvoj. Stoga je i razumljivo da su ciljevi prometne politike usklađeni s ciljevima ekonomske politike, posebno u onom dijelu u kojem se planira rast i razvoj privrede. Rasprave o razvojnoj politici uključuju i razvoj prometnog sistema.

Raznolikost i brojnost utjecaja prometa na ekonomski razvoj može se posmatrati s više stajališta, kao npr.: 1) sa stajališta utjecaja prometa na veličinu proizvodnje i dohotka, 2) sa stajališta veličine i strukture ponude i potražnje za prometnim uslugama ili 3) sa stajališta alokacije materijalnih sredstava u razvoj prometa i dostignutog stepena razvoja prometne infrastrukture i suprastrukture.

Iako Bosna i Hercegovina nema eksplicite izraženu prometnu politiku, već više strateških dokumenata sa kojima definira ciljeve koje želi postići, može se reći da se razvojna politika prometa temeljila i temelji na ovim strateškim ciljevima:[38]

- postići primjerno vrednovanje prednosti geoprometnog položaja Bosne i Hercegovine kroz evropsku mrežu glavnih prometnih koridora;
- kvalitetno međusobno prometno povezati bosanskohercegovačke entitete i kantone posebno sa morem i rijekom Savom, uz vezu sa evropskim prometnim pravcima;
- razvojem prometne infrastrukture i prometne djelatnosti pospješiti uključivanje bosanskorecegovačke privrede u međunarodnu podjelu rada i osigurati dinamičniji privredni razvoj;
- razvojnim infrastrukturnim programima stvoriti konkretne mogućnosti za direktno ulaganje stranog kapitala, kao i za kreditnu potporu međunarodnih finansijskih institucija;
- razvijati integralni prijevoz kao savremeni oblik prijevoza, primjeran zaštiti okoliša;
- restrukturirati velika preduzeća u državnom vlasništvu, i primijeniti tržišna načela u njihovom poslovanju;
- urediti odnose u upravljanju, izgradnji i korištenju objekata prometne infrastrukutre, posebno onih koja imaju status javnog dobra ili su na javnom dobru.

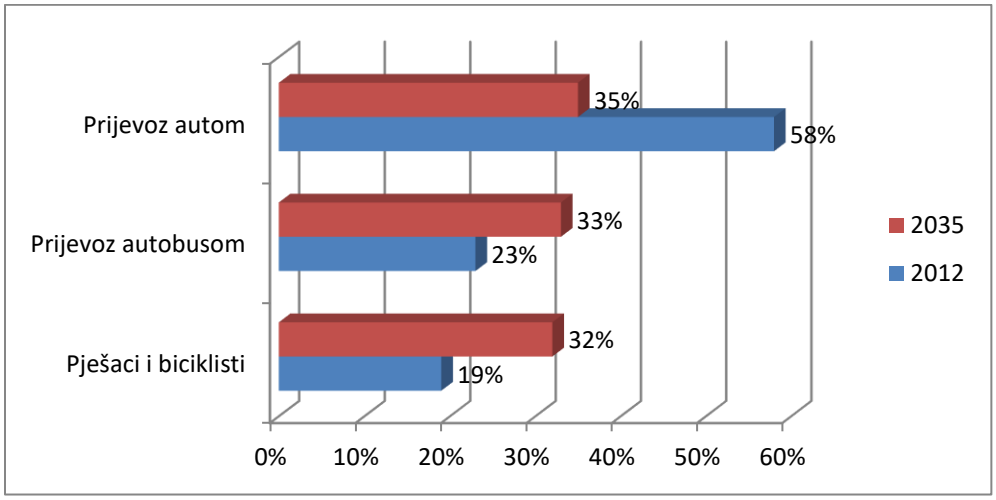
Bosna i Hercegovina je već dosadašnjim prihvatanjem međunarodnih obaveza (konvencija i sorazuma) dužna pratiti evropska i svjetska kretanja u prometu i time se uključiti u sistem evropske ponude i tražnje.

---

[38]. Detaljnije o razvojnoj politici u Bosni i Hercegovini: 1) Strategija razvoja Bosne i Hercegovine, 2010., 2) http://www.fmoit.gov.ba/ba/page/26/bih.,3) http://www.mkt.gov.ba/bos/dokumenti/zakoni/?id=1500 (17.7.2012).

To će svakako zahtijevati dugoročne procese, reforme, deregulirnje i liberaliziranje cjelokupnog prometnog sistema u Bosni i Hercegovini koji su već generalno započeli u prometu a bit će nastavljeni i u ostalim podprometnim sektorima radi čega se samo u nekim oblastima u narednih dvadeset godina (do 2035 g.) mogu očekivati promjene kako to prikazuje slijedeći grafikon.[39]

Grafikon 1: Međuodnos prometne politike i razvojne poltike (2012.-2035.)



Izvor: https:// http://www.koncesijebih.ba/home/index.php?option=com_content&task=view&id=21&Itemid ; http://www.bhas.ba/dokumenti/Pregled_okvira_za_zastitu_okolisa-bh.pdf (16.7.2012.)

[39]. https:// http://www.koncesijebih.ba/home/index.php?option=com_content&task=view&id=21&Itemid ; http://www.bhas.ba/dokumenti/Pregled_okvira_za_zastitu_okolisa-bh.pdf. (16.7. 2012.).

3. VAŽNIJE ODREDNICE PROMETNOG SISTEMA

U pet tematskih jedinica analiziraju se važnije odrednice prometnog sistema, i to:[40] **1) promet-složen, dinamički i stohastički sistem, 2) struktura prometnog sistema po vertikali, 3) struktura prometnog sistema po horizontali, 4) prostorno-vremenske dimenzije prometnih sistema i 5) savremena prometna industrija.**

3.1. PROMET – SLOŽEN, DINAMIČKI I STOHASTIČKI SISTEM

Prije nego se krene u elaboriranje važnijih karakteristika o prometu kao složenom, dinamičkom i stohastičkom sistemu, neophodno je osvrnuti se na sam pojam prometa, prijevoza, transporta, prometnih sistema i drugih pojmova vezanih uz definiranje prometa, budući da u brojnim znanstvenim i stručnim dijelovima autori daju različita značenja i tumačenja navedenih pojmova. Jedanput se istim izrazom označava više pojmova, a drugi put se isti pojam označava jednim ili više izraza. Takva raznolikost je posljedica brojnih uzroka, a posebno upotreba domaćih, udomaćenih ili neprecizno prevedenih stranih izraza, ali i činjenice da se jedan te isti izraz jedanput definira u tehničkom, drugi put u tehnološkom, treći put u organizacijskom, četvrti put u ekonomskom, peti put u pravnom smislu...

Semantički odnos izraza „**prijevoz-promet**“ je prilično kompliciran lingvistički problem. Razlozi su zato brojni. Iako su osnovni elementi procesa proizvodnje i prometne i prijevozne usluge isti, a to su: 1) sredstva za rad, tj. prometna infrastruktura i prometna suprastruktura, 2) predmet rada, tj. teret, putnici, energija, vijesti i 3) rad, tj. svrsishodna djelatnost ljudi (radne snage), prijevoz je uži pojam od prometa. Osim toga, prijevoz označava jednosmislen pojam, a promet označava više jednosmislenih pojmova, a o čemu se u nastavku detaljno analiziraju ti izrazi.

Prijevoz je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne infrastrukture i prometne suprastrukture omogućava proizvodnju prometne usluge. Prevozeći robu (teret, materijalna doba), ljude, energiju s jednog mjesta na drugo, prijevoz organizirano savladava prostorne i vremenske udaljnosti. Prijevoz i transport su sinonimi. Izraz transport ima međunarodno značenje, a nastao je od latinske riječi transportare, koja znači prenositi i novolatinske riječi transportus u značenju prijevoz, prevoženje, prijenos.[41]

---

40. ZELENIKA, R., JAKOMIN, L.: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka,1995., p.21

41. O definiranju pojmova prometa, prijevoza te ostalih pojmova u vezi prometa detaljnije cf.: 1) ZELENIKA, R. Prometni sustavi, op.cit. p.40-41, 2) ZELENIKA, R.: Multimodalni prometni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006., p.13-15.

U bosanskohercegovačkom jezičkom sistemu promet se, kao širi pojam od „prijevoza“ susreće u tri različita smisla, i to:[42]

- Prvo, **u najširem smislu riječi** promet znači odnose među ljudima, pa se može govoriti o društvenom prometu, prometu među ljudima...
- Drugo, **u malo užem smislu riječi** promet znači ekonomsku, odnosno ekonomsko finansijsku kategoriju, pa se može govoriti o robnom, nerobnom, turističkom, deviznom, trgovinskom, platnom, malograničnom prometu...
- Treće, **„promet“** u užem smislu riječi obuhvata prijevoz ili transport ali i operacije u vezi sa prijevozom robe i putnika (ljudi) te komunikacije. **Operacije (**radnje) u vezi sa prijevozom koje obuhvata „promet“ su: utovar, istovar, pretovar, sortiranje, tramakanje, smještaj, slaganje, punjenje i pražnjenje kontejnera, signiranje (obilježavanje) koleta i sl. Te se operacije odnose na prijevoz robe, ali i putnički, poštanski i telekomunikacijski promet te obuhvata također odgovarajuće operacije. **Komunikacije** u prometnom smislu znače djelatnost koja pomoću posebnih tehničkih sredstava organizirano prenosi vijesti, tekst, podatke, slike..., odnosno prevozi poštanske pošiljke.

Tako definirani pojmovi prijevoza i prometa, nametnuli su potrebu da se definira i pojam **prometa kao složenog, dinamičkog i stohastičkog sistema**. Naime, savremena znanstvena i stručna djela u raspravama o prometu sve više koriste izraze prometni sistem, podsistemi prometnog sistema, grane prometnog sistema... To je posljedica tehničko-tehnološkog napretka, proizvodnih i društvenih odnosa, novih izazova i sveukupnog društvenog napretka.[43]

Definiranje i tretiranje prometa kao sistema s pripadajućim podsistemima bazira se na teoriji sistema. U smislu **teorije sistema pod sistemom se podrazumijeva skup međusobno, svrsihodno povezanih i međuutjecajnih elemenata: stvari, pojava, pojmova i odnosa u stalnom kretanju, mijenjanju i razvoju u prirodi, tehnici i društvu koji se karakterišu određenim ciljevima i povratnim spregama kao uslovu postojanja i funkcioniranja skupa**.

U središtu proučavanja teorije sistema govori se o sistemu kojeg čini više međusobno povezanih podsistema, a koji je istovremeno podistem određenog sistema. Sve ono što se nalazi izvan sistema predstavlja okruženje sistema ili sistem višeg reda. To znači da je svaki sistem istovremeno i podsistem sistema višeg reda.

---

[42]. O tome pobliže cf.: 1) JELINOVIĆ, Z.: Ekonomika pomorstva i prometa, Informator, Zagreb, 1983., p. 3, 2) REPČIĆ, N.: Transportna sredstva, Mašinski fakultet Sarajevo, Sarajevo, 2008., p.16-18.

[43]. Detaljnije o teoriji sistema, sistemskog mišljenja i definiranja pojmova cf.: 1) ZELENIKA, R. Multimodalni prometni sustavi, op. cit., p.35-44.

Skladno navedenom **prof. Zelenika** definira **prometni sistem kao skup međusobno, svrsishodno povezanih i međuutjecajnih podsistema i elemenata (cf. shemu 9) koji pomoću prometne infrastrukture, prometne suprastrukture intelektualnog kapitala i drugih elemenata proizvodnje omogućava proizvodnju prometne usluge**.

Shema 9: Podsistemi i elementi transportnog i prometnog sistema

STRUKTURA TRANSPORNTOG I PROMETNOG SISTEMA

↓

MEGATRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
GLOBALNI TARNSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
MAKRO I MIKROTRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
KONVENCIONALNI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
KOMBINIRANI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
MULTIMODALNI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
LOGISTIČKA DJELATNOST U VEZI S TRANSPORTNOM I PROMETOM

↓

ŽELJEZNIČKI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
CESTOVNI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
POMORSKI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
ZRAČNI TRANSPORTNI I PROMENTI SISTEMI
POŠTANSKI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
TELEKOMUNIKACIJSKI TRANSPORTNI I PROMENTI SISTEMI
RIJEČNI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
JEZERSKI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
KANALSKI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
CJEVOVODNI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
ŽIČARSKI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
GRADSKI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
SVEMIRSKI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
TAKSI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
TRANSPORNTI I PROMETNI SISTEMI S LETJELICAMA
TAKSI TRANSPORTNI I PROMETNI SISTEMI
OSTALE VRSTE TRANSPORNTIH I PROMETNIH SISTEMA
(UNUTRAŠNJI TRANSPORT I PROMET : POGONSKI, TVORNIČKI, POLJOPRIVREDNI, TRANSPORT I PROMET ZA VLASTITE POTREBE...)

Izvor: Zelenika, R.: Multimodalni prometni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006., p. 47.

Vodeći se razlikom između prometa i transporta (prijevoza), osim prometnog sistema definira se i **pojam transportnog sistema** kao **skup međusobno, svrsishodno povezanih i međuutjecajnih podsistema i elemenata koji pomoću transportne infrastrukture, transportne suprastrukture i intelektualnog kapitala omogućavaju proizvodnju transportnih usluga, odnosno prijevoz, prijenos i premještanje predmeta transporta (stvari, tereta, ljudi, živih životinja, energije...) s jednog mjesta na drugo mjesto, pri čemu savladava prostorne i vremenske dimenzije**.[44]

U definiranju prometa kao sistema sa svim karakteristikama njegovih veza u okruženjima, s podistemima i elementima s kojima je u neprekidnoj interakciji, prof. Perić, Radačić i Šimulčik ističu da je promet složen dinamički sistem s velikim brojem elemenata unutrašnje organizacije koji ih, u ovisnosti od njemu pripadajućih podsistema, obilježavaju u njihovom dinamičkom razvoju a istovremeno daju obilježje predmetu kao cjelini u realizaciji njegovih funkcija, tj. u savladavanju prostora od ljudi, dobara, vijesti i energije te regulišu kretanje promentih sistema na određenom prostoru.

Kao podsistemi ovakvog dinamičkog složenog sistema mogu se posmatrati i pojedini aspekti njegova djelovanja, kao što su tehnički, tehnološki, organizacijski i ekonomski, zatim i cijele grane prometa.

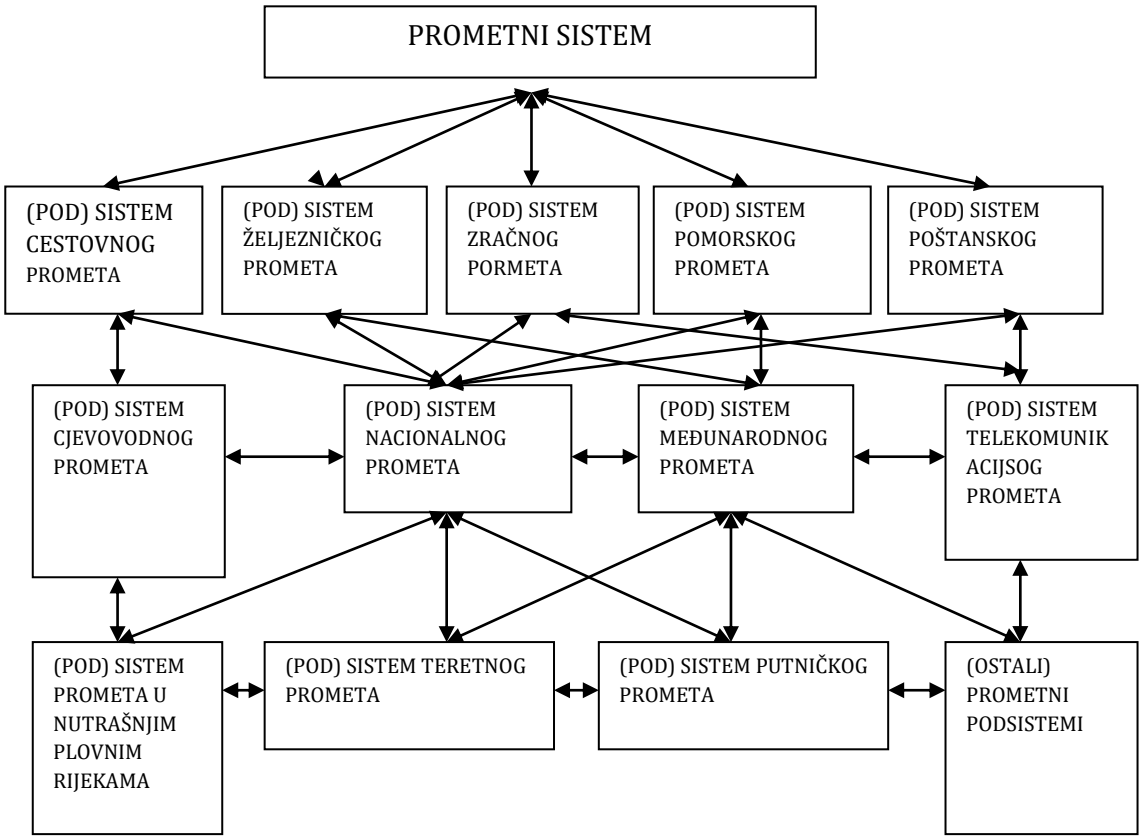
Definicija prometa kao sistema u kome pojedine grane prometa imaju značenje podsistema prometa omogućava lakše sagledavanje prometa sa svim bitnim njegovim obilježjima i kao fenomena i kao dijela narodne privrede, da se lakše sagledaju veze i odnosi između pojedinih elemenata i podsistema, da se lakše uporede tehničke, tehnološke, organizacijske i ekonomske karakteristike i specifičnosti pojedinih grana prometa kao podsistema. Iako djeluju kao podsistem u odnosu na sistem prometa, svaka prometna grana može biti i sama po sebi sistem koji obuhvata više podsistema. Šta to konkretno znači, može se vidjeti na shemi 10.

Kao što je vidljivo iz sheme, prometni sistem dijeli se na svoje pripadajuće podsisteme: cestovni promet, željeznički promet, zračni promet, pomorski promet, te ostale podsisteme prometa: cjevovodni, poštanski, telekomunikacijski, promet unutrašnjim plovnim vodama (kanalski, jezerski, riječni) te druge podsisteme. Svaki od navedenih podsistema ima ipak svoje podsisteme, naprimjer podsistem nacionalnog prometa i podsistem međunarodnog prometa. U tom smislu, podsistemi cestovnog, željezničkog, zračnog... prometa postaju sistemi u odnosu na svoje podsisteme. Na dalje se ti sistemi mogu rasčlaniti na druge podsisteme, kao što je u ovom primjeru podjela na podsistem teretnog prometa i podsistem putničkog prometa.

---

[44]. ZELENIKA, R.: Prometni sustavi, op.cit. p. 359-361.

Shema 10: Prometni sistem s podsistemima



U ovom je primjeru data samo jedna od mogućih podjela prometnih grana na podsisteme prema terirtorijalnom djelokrugu poslovanja, a onda prema predmetu prometovanja. Moguće su i druge podjele. Na primjer, promet unutrašnjim vodama može se rasčlaniti na podsisteme kanalskog prometa, podsistem jezerskog prometa i podsistem riječnog prometa, a unutar te podjele može se dalje dijeliti na podsisteme s obzirom na djelatnosti koje obuhvata. Koliko je kompleksan prometni sistem, te kako njegovom izučavanju treba posvetiti posebnu pozornost, obzirom na ulogu koju ima u funkcionisanju nacionalne privrede te kako djeluje na međunarodnu robnu razmjenu, kretanje stanovništva, važnost ulaganja u prometnu infrastrukturu i suprastrukturu, u unapređenje funkcioniranja pojedinih njegovih podsistema... govori i činjenica da se svake godine održava više konferencija na tematiku prometnih sistema, kao što je npr. konferencija „Prometni sistemi“ koju organizira hrvatsko znanstveno društvo za pormet pod pokroviteljstvom Evropske platforme prometnih znanosti.

[45]. Više o definiranju prometa kao sistema cf.: PERIĆ, T., RADAČIĆ, Ž., ŠIMULČIK, D.: Ekonomika prometnog sustava, op.cit., p.12.

Brojne nacionalne i međunarodne organizacije okupljaju znanstvenike, stručnjake i privrednike da zajedničkim snagama putem znanstvenih i stručnih rasprava doprinesu razvoju prometnih sistema, dakle ne samo nacionalnog, već i međunarodnog prometnog sistema. Sve do sada navedeno upućuje na činjenicu da se s pravom govori o **prometu kao složenom, dinamičkom i stohastičkom sistemu.** [46]

Promet je složen sistem, jer ga čine brojni podsistemi (kao što je prikazano na shemama 9 i 10) sa svojim elementima i vezama. Podsistemi ne funkcioniraju sami za sebe, već su povezani s drugim podsistemima i time čine sinergijsko djelovanje. Tako prometni sistem nije samo jednostavni zbir svih dijelova, svojih elemenata, tj. podsistema.

Promet je dinamički sistem, jer se on neprestano razvija, usavršava, otkrivaju se novi prometni pravci, nove tehnologije transporta, nova prijevozna sredstva... skladno zahtjevima tržišta, novim tehničko-tehnološkim i organizacijskim dostignućima. Savremeni uslovi poslovanja nameću stalnu potrebu da prometni sistem bude optimalan prometni sistem, da se stalno unapređuje, usavršava i optimizira svoje pojedine segmente.

Promet je stohastički sistem, za razliku od determinističkih sistema, tj. sistema koje obilježava krutost, stroga određenost skladno unaprijed poznatim i stabilnim pravilima, čije se buduće ponašanje može sa sigurnošću predvidjeti, stohastički sistemi su elastični sistemi, čije se buduće ponašanje ne može sa sigurnošću predvidjeti, već je s određenom vjerovatnoćom njegove elemente moguće prilagoditi novonastalim promjenama u okruženju. Takav je prometni sistem. Njegovo obilježje kao stohastičkog sistema proizilazi iz činjenice da je on podsistem sistema višeg reda, naprimjer sistema nacionalne privrede, jer na njegovo djelovanje mogu utjecati razne promjene privrednog sistema, promjene na tržištu, demografske promjene i slično.

Da bi odolio izazovima savremenih uslova poslovanja, prometni sistem mora biti fleksibilan, prilagodljiv, odnosno dinamičan. Optimalno funkcioniranje prometnog sistema nije moguće bez brojnih logističkih djelatnosti, kao što su djelatnosti špeditera, agenata, djelatnosti osiguravajućih društava, trgovinske, skladišne, servisne djelatnosti, djelatnosti tijela državne uprave, djelatnosti logističkih, robnodistribucijskih, robnotrgovinskih centara i sličnih djelatnosti.

---

[46]. ZELENIKA, R.: Prometni sustavi, op.cit. p. 359-361.

U nastavku se može vidjeti numerički model označavanja djelatnosti iz oblasti prijevoza, skladištenja i veza u Bosni i Hercegovini koji je važio do 2010 godine.

Tablica 1: Struktura područja I – Prijevoz, skladištenje i veze (SKD 2006)

Područje I			PRIJEVOZ SKLADIŠTENJE I VEZE
Odjeljak	Grupa	Razred	
60			**Kopneni prijevoz i cjevovodni transport**
	60.1		Željeznički prijevoz
	60.2		Ostali kopneni prijevoz
		60.21	Ostali redovni kopneni putnički prijevoz
		60.22	Taksi služba
		60.24	Cestovni prijevoz putnika
	60.3		Cjevovodni transport
61			**Vodeni prijevoz**
	61.1.		Pomorski i obalni prijevoz
		61.10	Pomorski obalni prijevoz
			Prijevoz unutrašnjim vodenim putevima
62			**Zračni prijevoz**
	62.1		Redovni zračni prijevoz
	62.2		Izvanredni zračni prijevoz
	62.3		Svemirski prijevoz
63			**Prateće i pomoćne djelatnosti u prijevozu: djelatnost putničkih agencija**
	63.1		Prekrcaj tereta i skladištenje
		63.11	Prekrcaj tereta
		63.12	Skladištenje robe
		63.23.	Ostale prateće djelatnosti u zračnom prometu
	63.3		Djelatnosti putničkih agencija i turoperatora
64.			**Pošta i telekomunikacije**
	64.1		Poštanske i kurirske usluge
		64.11	Usluge javnih (državnih) pošta
		64.12	Kurirske usluge
	64.2		Telekomunikacije
		64.20	Telekomunikacije

Izvor: Iz Zakona o standardnoj klasifikaciji djelatnosti (Službeni glasnik BiH br. 76/06)

Godine 2010, u Bosni i Hercegovini je usvojena nova Klasifikacija djelatnosti prema kojoj se prometni podsistemi svrstavaju u područje H – Prijevoz i skladištenje (cf. Tablica 2.) Sve su privredne i druge djelatnosti klasificirane s nazivima područja, odjeljaka, grupa i razreda (nema više podrazreda).

Za novu klasifikaciju djelatnosti može se reći da je nekoliko bolja u pogledu klasifikacije pojedinih prometnih grana a uklanjanjem podrazreda postignuta je bolja preglednost i sistematičnost pojedinih djelatnosti prijevoza.

Tablica 2: Struktura Područja H – Prijevoz, skladištenje i veze (SKD 2010)

Područje I			PRIJEVOZ SKLADIŠTENJE I VEZE
Odjeljak	Grupa	Razred	
49			**Kopneni prijevoz i cjevovodni transport**
	49.1		Željeznički prijevoz
	49.2		Ostali kopneni prijevoz
	49.3		Ostali redovni kopneni putnički prijevoz
		49.32	Taksi služba
	49.40		Cestovni prijevoz putnika
	49.5		Cjevovodni transport
50			**Vodeni prijevoz**
	50.1.		Pomorski i obalni prijevoz
		50.10	Pomorski obalni prijevoz
	50.3		Prijevoz unutrašnjim vodenim putevima
51			**Zračni prijevoz**
	51.1		Zračni prijevoz putnika
	51.2		Zračni prijevoz robe
		51.22	Svemirski prijevoz
52			**Skaldištenje i prateće djelatnosti u prijevozu:**
	52.1		Skladištenje robe
		52.10	Skladištenje robe
	52.2		Prateće djelatnosti s kopnenim prijevozom
		52.29	Ostale prateće djelatnosti u prijevozu
53			**Poštanske i kurirske djelatnosti**
	53.1		Djelatnosti pružanja univerzalnih poštanskih usluga
		53.10	Djelatnost pružanja univerzalnih poštanskih usluga
	53.2		Djelatnosti pružanja ostalih poštanskih usluga
		53.20	Djelatnsoti ostalih poštanskih i kurirskih usluga

Izvor: Iz Zakona o standardnoj klasifikaciji djelatnosti (Službeni glasnik BiH br. 76/06, 100/08, 32/10), http://www.fzs.ba/Reg/KDBiH2010-bosanski.pdf. (10.8.2012.)

Standardnom klasifikacijom je u 2006 godini željeznički prijevoz putnika i robe bio obuhvaćen u istom razredu, što nije primjerno obzirom na složenost i karakter prijevoza putnika i tereta. Novom klasifikacijom taj je problem riješen tako što su ove dvije skupine međusobno rastavljene. Osim toga, novom klasifikacijom iz 2010 godine prijevoz unutrašnjim vodenim putevima podijeljen je na prijevoz putnika i prijevoz robe, što prethodno nije bilo niti u podrazredima.Također i zračni promet je podijeljen na putnički i teretni, dok se u standardnoj klasifikaciji od 2006 vodio kao redovni i vanredni, iako se ostali podsistemi nisu tako klasificirali, nego samo na putnički i teretni.

Djelatnost putničkih agencija i turoperatora te ostale usluge turistima više nisu uključene u sklopu prometa, već se nalaze u području N – administrativne i pomoćne uslužne djelatnosti, odjeljak 79 - Putničke agencije, organizatori putovanja (turoperatori) i ostale rezervacijske usluge te djelatnosti povezane s njima.

Prema novoj klasifikaciji iz 2010 godine telekomunikacijski promet više nije sastavni dio prometa, što je najveći nedostatak ove klasifikacije, budući da promet, osim prijevoza obuhvata i operacije i komunikacije. Telekomunikacije su izdvojene novom klasifikacijom u Područje J – Informacije i komunikacije, odjeljak 61, a u odnosu na klasifikaciju iz 2006 puno su primjerenije klasificirane, odnosno obuhvataju: djelatnosti žičane telekomunikacije, djelatnosti bežične telekomunikacije, djelatnosti satelitske komunikacije i ostale telekomu-nikacijske djelatnosti.

Peporuka je da se telekomunikacijski promet vrati u okrilje područja H – Prijevoz i skladištenje, budući da se na taj način dobiva pregled cjelokupnog prometnog sistema Bosne i Hercegovine.

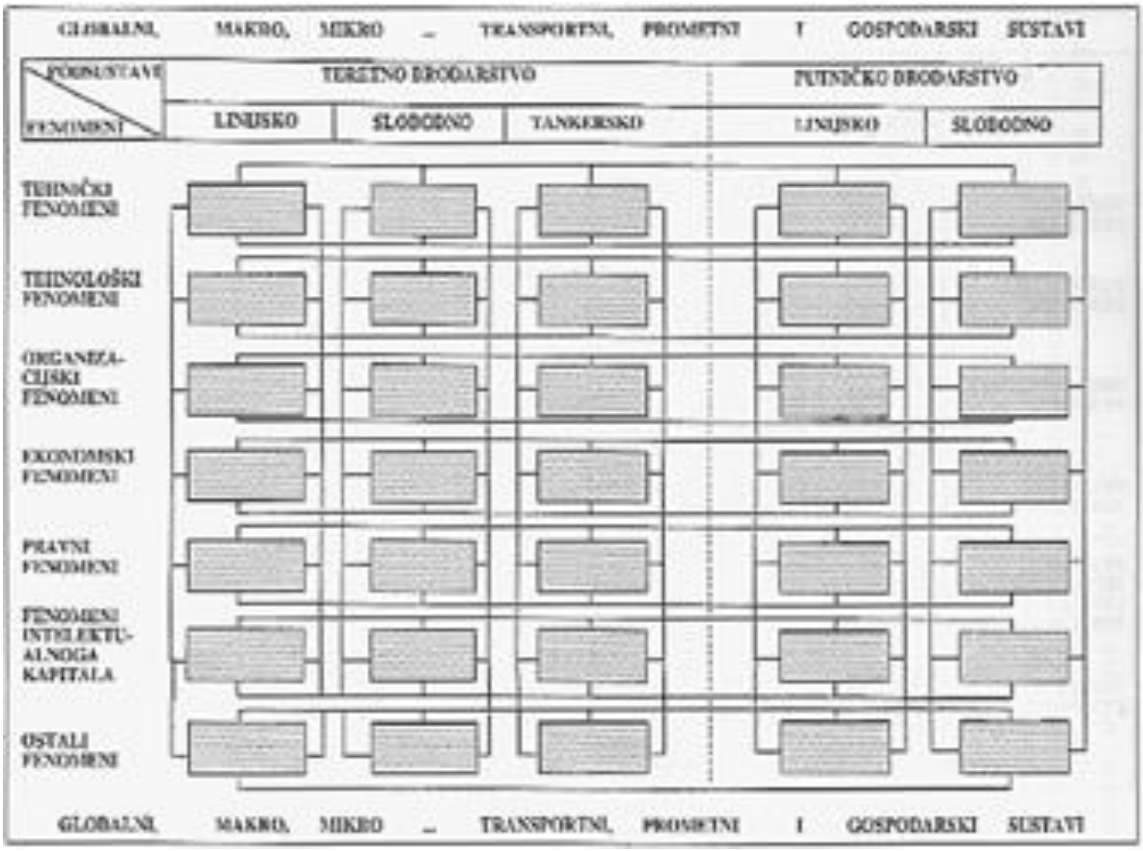
Sama struktura prometnog sistema može se posmatrati na dva načina:[47]1) kroz strukturu prometnog sistema po veritkali, kada se posmatraju pojedini aspekti djelovanja prometa i 2) kroz strukturu prometnog sistema po horizontali, kada se posmatraju pojedine grane prometa, odnosno podsistemi prometnog sistema (cf. shema 11). Proučavanje prometnog sistema po verktikali i horizontali nophodno je radi strateškog značenja prometa za privredni sistem jedne države. Stoga se u nastavku analizira prometni sistem po vertikali a zatim i po horizontali.

[47]. Zakon o standardnoj klasifikaciji djelatnosti (Službeni glasnik BiH br. 76/06, 100/08, 32/10), http://www.fzs.ba/Reg/KDBiH2010-bosanski.pdf. (10.8.012.).

3.2. STRUKTURA PROMETNOG SISTEMA PO VERTIKALI

Iako pojedini autori ističu samo neke aspekte, stratume, fenomene, podsisteme (kao npr. tehničke, tehnološke, organizacijske i ekonomske) prometnog sistema po vertikali, kompleksnost sagledavanja djelovanja promentog sistema nameće potrebu da se svim mogućim djelovanjima prometnog sistema posveti odgovarajuća pozornost. Najobuhvatniju analizu djelovanja prometnog sistema po vertikali dao je prof. Zelenika, analizirajući slijedeće fenomene djelovanja prometa, kao što su:[48] 1) tehnički fenomeni, 2) tehnolški fenomeni, 3) organizacijski fenomeni, 4) ekonomski fenomeni, 5) pravni fenomeni, 6) fenomeni intelektualnog kapitala, 7) ekološki fenomeni i 8) ostali fenomeni.

Shema 11: Struktura prometnog sistema po vertikali i horizontali



Izvor: Zelenika, R.: Ekonomika prometne industrije, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka, 2010.,p. 246.

48. Zelenika, R.: Multimodalni prometni sustavi, op.cit. p. 250.

1) Tehnički fenomeni su osnovni elementi svakog prometnog sistema. Ti fenomeni se odnose na interdisciplinarne i multidisciplinarne znanosti, zakonitosti, znanja, sposobnosti, vještine, aktivnosti... u vezi sa projektovanjem, konstruiranjem, izradom, izgradnjom i investicijskim održavanjem prometne infrastrukture i prometne suprastrukture. Svaka vrsta transporta i prometa ima svoje specifične zahtjeve u odnosu na prometnu infrastrukturu i suprastrukturu.[49]

Svako sredstvo za rad svake vrste transporta i prometa, naprimjer: morski brod u pomorskom transportu, riječni brod u riječnom transportu, avion u zračnom transportu (kada je riječ o transportnoj ili prometnoj infrastrukturi) ili kontejnerski terminal u pomorskom prometu, aerodrom u zračnom prometu (kada je riječ o prometnoj infrastrukturi), ima svoje specifične zahtjeve i svoje specifične tehničke fenomene. Te fenomene treba poznavati, izučavati, usavršavati, razvijati i primjenjivati, odvisno od stvarnih zahtjeva i stepena razvoja, složenosti i dinamičnosti konkretnog transportnog i prometnog sistema. Od stepena funkcionalne usklađenosti zahtjeva i tehničkih fenomena određenog transportnog i prometnog sistema direktno zavisi brzina, sigurnost i racionalizacija procesa proizvodnje transportnih i prometnih usluga.

2) **Tehnološki fenomeni se** logički nadovezuju na tehničke fenomene prometnih sistema. Tehnološki fenomeni se odnose na interdisciplinarne i multidisciplinarne znanosti, zakonitosti, znanja, sposobnosti, vještine, aktivnosti u vezi s procesima proizvodnje transportnih i prometnih usluga. Ti su fenomeni direktno u funkciji eksploatacije i preventivnog održavanja transportne i prometne infrastrukture te transportne i prometne suprastrukture. Procesi proizvodnje transportnih i prometnih usluga, bez obzira na složnost transportnih i prometnih pothvata i duljinu transportnih, logističkih i distribucijskih lanaca, obuhvataju tri bitne faze:[50] tehnologiju pripreme transporta i prometa, tehnologiju provedbe transporta i prometa i tehnologiju završavanja transporta i prometa. Složeniji procesi proizvodnje transportnih i prometnih usluga u koje su uključene savremene transportne tehnologije (tj. paletizacija, kontejnerizacija, **RO-RO, LO-LO, RO-LO, Huckepack, Bimodalna transportna tehnologija),** zahtijevaju implementaciju brojnih, složenih, sofisticiranih fenomena u sklopu tehnološkog sektora transpo-rtnih i prometnih sistema. Stepen funkcionalne usklađenosti tehnoloških zahtjeva i tehnoloških fenomena određenog transportnog prometnog sistema direktno određuje stepen brzine, sigurnosti i racionalizacije procesa proizvodnje transportnih i prometnih usluga.

---

[49]. Više o prometnoj infrastrukturi cf. infra dio 3.5.2.1., Prometna infrastruktura a o prometnoj suprastrkturi cf.infra 3.5.2.2. Prometna suprastruktura.

[50].O tome opširnije cf.: ZELENIKA, R.: Prometni sustavi, ...,op.cit.,p. 451-479.

3) **Organizacijski fenomeni** nadovezuju se na tehničke i tehnološke fenomene prometnih sistema. Organizacijski fenomeni se odnose na interdisciplinarne i multidisciplinarne znanosti, zakonitosti, znanja, sposobnosti, vještine, aktivnosti u vezi s organizacijom rada, organizacijom upravljanja i rukovođenja, organizacijskom strukturom i organizacijskim oblicima transportnih i prometnih sistema.

Organizacijski fenomeni imaju snažan utjecaj na organizaciju proizvodnje, održavanja prometne infrastrukture i prometne suprastrukture, na organizaciju procesa proizvodnje transportnih i prometnih usluga, na organizaciju transportnih i prometnih djelatnosti, na organizaciju poslovne politike transportnih i prometnih subjekata (tj. na kadrovsku, tržišnu, proizvodnu, finansijsku i razvojnu politiku), na organizaciju ljudskih potencijala na svim nivoima transportnih i prometnih sredstava, na organizaciju kontrolinga u višim i nižim organizacijskim strukturama, transportnim i prometnim sistemima.

Transportni i prometni organizacijski fenomeni trebaju se stalno prilagođavati temeljnim načelima organizacije transportnih i prometnih subjekata (npr.: podjeli rada, specijalizaciji, kooperaciji, normizaciji, mehanizaciji, automatizaciji, robotizaciji, centralizaciji, decentralizaciji, regulaciji, liberalizaciji, privatizaciji, globalizaciji..), unutrašnjim faktorima organizacije transportnih i prometnih subjekata (npr.: strategiji i planiranju, transportnoj i prometnoj suprastrukturi, vrstama transporta i prometa, vrstama predmeta transportiranja i prometovanja, fazama proizvodnje transportnih i prometnih usluga, veličini i organizacijskoj strukturi takvih subjekata, lokaciji, ljudskim potencijalima...) i **vanjskim faktorima organizacije transportnih i prometnih subjekata** (npr.: geografsko-prirodnim faktorima, transportnoj i prometnoj infrastrukturi, savremenim transportnim tehnologijama, institucionalnim uslovima, integracijskim procesima, transportnom i prometnom tržištu...).

Svaka vrsta transportnog i prometnog sistema (npr. pomorski transport i promet, zračni transport i promet...) ima svoje specifične organizacijske zahtjeve i svoje specifične fenomene. Svaka organizacija prometnog procesa, odnosno organizacija poslovanja nositelja privrednih aktivnosti mora počivati na **određenim načelima**, kao što su: sigurnost, redovitost, tačnost, učestalost, udobnost, brzina, ekonomičnost. Ova načela se često uzimaju i kao kriteriji međusobnog poređenja prometnih grana s poređenjem eksploatacijske spremnosti i sposobnosti pojedine prometne grane u prometnom sistemu.[52]

---

[51]. RADAČIĆ, Ž.: Ekonomika prometnog sustava, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1995., p.35-62.

[52]. ZELENIKA, R.: Multimodalni prometni sustavi, op.cit.,p.29-75.

4) Ekonomski fenomeni se odnose na interdisciplinarna i multidisciplinarna znanja, sposobnosti, vještine, aktivnosti u vezi s ekonomikom proizvodnje prometnih usluga, ekonomikom ljudskih potencijala... Ekonomski fenomeni su utemeljeni u sve transportne i prometne aktivnosti u najširem smislu riječi npr. izradu kalkulacija i tarifa, izračune troškova, kvantifikaciju odnosa ponude i potražnje, izračune parametara uspješnosti i stabilnosti poslovanja transportnih i prometnih subjekata. To je i razlog da su svi oni koji na bilo koji način i u bilo kakvoj ulozi sudjeluju u fikcioniranju transportnih i prometnih sistema i subjekata, moraju dobro poznavati i primjenjivati sve ekonomske fenomene. Te fonemene treba stalno prilagođavati stvarnim zahtjevima, stepenu razvoja, složenosti i dinamičnosti konkretnog prometnog sistema i njegovog bližeg okruženja.Ekonomski fenomeni su osnovni motiv stvaranja, funkcioniranja i razvoja svih vrsta transportnih i prometnih sistema. Zato su ekonomski fenomeni jaka sila koja homogenizira sve elemente prometnog sistema po vertikali i po horizontali.

5) **Pravni fenomeni** logično se nadograđuju na prethodno protumačene elemente transportnih i prometnih sistema po vertikali: tehničke, tehnološke, organizacijske i ekonomske fenomene. Pravni fenomeni se odnose na uređenje društvenih odnosa između subjekata (pravnih i fizičkih) u prometnom sistemu.

Pravni fenomeni transportnih i prometnih sistema obuhvataju sve transportne i prometne pravne izvore, sva pravna pravila, sve pravne institute, sve odnose (tj. obaveze i prava, a iz kojih proizilaze i odgovornosti) svih stranaka, odnosno aktivnih učesnika koji sudjeluju u proizvodnji, eksploataciji, prometne infrastrukture i suprastrukture, u procesima proizvodnje transportnih i prometnih usluga, u upravljanju organizacijom, ljudskim resursima i td.

Složenost pravnih odnosa između pravnih subjekata u određenom prometnom sistemu određuje stepen implementacije pravnih fenomena. Stepen zahtijevnosti pravnih fenomena određenog nacionalnog prometnog sistema usložnjavaju i određuju brojni faktori, naprimjer: razvijenost prometnih grana, nacionalni, bilateralni i multilateralni prometni izvori primarnih i sekundarnih pravnih izvora (konvencije, sporazumi, zakoni, pravilnici, odluke...) i broj pravnih subjekata. To je iz razloga da svi aktivni učesnici prometnog sistema moraju dobro poznavati i uspješno primjenjivati sve pravne fenomene. Pomenute fenomene treba stalno prilagođavati stvarnim zahtjevima, stepenu razvoja, složenosti i dinamičnosti konkretnog transportnog i prometnog sistema i njegova bližeg okruženja.

---

[53]. O tome opširnije cf.: 1) ZELENIKA, R.-JAKOMIN, I.: Relevantni čimbenici organizacije prometnog preduzeća, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 17, 1997., p.242-248. 2) PERIĆ,T., RADAČIĆ, Ž., ŠIMULČIK, D.: Ekonomika prometnog sustava, op.cit., p.20.

Od stepena funkcionalne usklađenosti pravnih fenomena i pravnih zahtjeva određenog prometnog sistema direktno zavisi kvalitet reguliranja pravnih odnosa aktivnih učesnika takvih sistema. Primjerenim reguliranjem pravnih odnosa subjekata u transportnim i pravnim sistemima izbjegavaju se nejasnoće, nesporazumi, sudski sporovi i arbitraže, što vrlo pozitivno utječe na kvalitet svih proizvodnih procesa u tim sistemima. Tako kvalitetni proizvodni procesi omogućavaju primjernu poslovnost i racionalnost poslovanja svih partnera u određenim transportnim i promentim poduhvatima, lancima i sistemima.

6) **Fenomeni intelektualnog kapitala** su osnovni faktori prometnih sistema po vertikali. Fenomeni intelektualnog kapitala se odnose na interdisciplinarne, multidisciplinarne znanosti, zakonitosti, znanja, sposobnosti, vještine, iskustvo, informacije, kulturu, softvere, patente, licence, zaposlenike u vezi s implementacijom tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, ekonomskih, pravnih i ostalih fenomena u transportnim i prometnim sistemima. Prometni sistemi ne bi mogli funkcionirati bez postojanja i primjene kvalitetnih fenomena intelektualnog kapitala, pa i u slučajevima kada takvi sistemi raspolažu s modernom transportnom i prometnom infrastrukturom i suprastrukturom, stvarnim robnim i putničkim tokovima, velikom potražnjom transportnih i prometnih usluga, jer je intelektualni kapital jedini kreativni i dinamički element proizvodnje transportnih i prometnih usluga u odnosu na druge statičke elemente: prometnu infrastruturu i suprastrukturu. Činjenica je da aktualni tehnički, tehnološki,organizacijski, ekonomski i pravni problemi bosanskohercegovačkog prometnog sistema nameću potrebu inter-diciplinarnog i multidisciplinarnog obrazovanja i usavršavanja transportnih i prometnih menadžera. Interdisciplinarni i multidisciplinarni profil transporntih i pormetnih menadžera postao je osnovna pretpostavka za optimizaciju transporntih i prometnih sistema i kvalitetan znanstveno istraživački rad u prometnim i ekonomskim institutima.

7) **Ekološki fenomeni** prometnih sistema postali su aktualni u savremenim uslovima poslovanja, kada se sve više postavlja zahtjev za postizanjem održivog razvoja prometa. Naime, činjenica da je čovjek primarni generator transportnih i prometnih potreba i funkcionisanja transporta i prometa, ali ujedno i žrtva njihova odvijanja. Pred savremenu ekonomiju treba postaviti nove ciljeve vezane za zaštitu okoline i osiguranje privrednog razvoja u budućnosti, kako sadašnji privredni trendovi (stalni rast trgovine, transporta i prometa) ne bi doveli do ozbiljnije degradacije okoline i ugrožavanja budućeg rasta. Budući da proizvodi prometne industrije (a to su prometno znanje i prometne aktivnosti u vezi s transportiranjem, prenošenjem, premještanjem predmeta prometovanja s jednog mjesta na drugo mjesto...) veoma značajno participiraju u procesima proizvodnje proizvoda, tokom degradacije okoline i proizvdnje štetnih učinaka po ljude, floru i faunu., prometni subjekti kao proizvođači prometnih proizvoda

mogu svojim djelovanjem pozitivno utjecati ne samo na održivi razvoj transporta i prometa nego i na održivi razvoj globalne ekonomije.[54]

8) Ostali transportni i prometni fenomeni. Budući da je prometni sistem složen, dinamički i stohastički sistem, koji se stalno razvija, unapređuje, prilagođava novim tehničko tehnološkim dostignućima, novim društvenim poretcima, neizbježno je da će na njega djelovati i brojni drugi fenomeni kao što je makro transformacija upravljanja prometom odnosno: protekcionizam, regulacija, deregulacija, privatizacija, liberalizacija, globalizacija i slično. Nije sporno da je svaki od navedenih i elaboriranih fenomena transportnog i prometnog sistema po vertikali izuzetno važan u takvim sistemima, kao što nije sporno ni to, da svi oni zajedno interakcijski povezani multipliciraju svoje sinergijske učinke i nekoliko puta više od jednostavnog zbira pojedinačnih fenomena.

3.3. STRUKTURA PROMETNOG SISTEMA PO HORIZONTALI

Analiza prometnog sistema po horizontali nameće potrebu da se sagleda cjelokupni prometni sistem, prema vrstama prijevoza. To znači da prometni sistem prema horizontali čine slijedeći podsistemi: zračni transport i promet, pomorski transport i promet, željeznički transport i promet, cestovni transport i promet, poštanski transport i promet, riječni transport i promet, jezerski transport i promet, kanalski transport i promet, cjevovodni transport i promet, žičarski transport i promet, gradski transport i promet, svemirski transport i promet, taksi transport i promet, telekomunikacijski promet te ostale vrste transporta i prometa. Svi navedeni podsistemi dalje se mogu izučavati kao posebni sistemi. Primjera radi, pomorski transport i promet može se sagledavati kao sistem od tri podsistema: pomorski linijski transport, pomorski slobodni transport i pomorski tankerski transport. Svaki podsistem transporta i prometa (izuzev telekomunikacijskog i poštanskog) može se sagledati i kao teretni i putnički promet, kao nacionalni i međunarodni transport i promet. Postoji više kriterija prema kojima se prometni sistemi mogu podijeliti, kao što su podjele prema: namjeni, predmetu prometovanja, teritorijalnom djelokrugu poslovanja, organizaciji, mediju kojim se koristi, važnosti i sl. Nesporno je da prometni sistem čine brojni podsistemi skladno geografskom položaju države. Pojedini nacionalni sistemi imaju više razvijenih podsistema a neki manje. Određeni nacionalni sistemi imaju posebno razvijen pomorski prometni sistem, dok će drugi imati više razvijen cestovni ili željeznički prometni sistem.

---

[54]. O održivom razvoju cf.infra dijelovi: 3.5.2.13. Prometna ekologija i 4.11. Razvoj održivog prometa u Bosni i Hercegovini.

Bez obzira koliko kojih prometnih sistema ima određena nacionalna ekonomija, činjenica je da ti prometni podsistemi moraju biti u funkciji privrednog rasta i razvoja, te faktor efikasnog uključenja u robne i putničke tokove na međunarodnom nivou. Imperativ mora biti na stalnom ulaganju i modernizaciji promentih podsistema, jer samo tako mogu biti međusobno kompatibilni i uporedivi[56]

3.4. PROSTORNO – VREMENSKE DIMENZIJE PROMETNIH SISTEMA

Prometni sistem može se definisati za svaki geografski prostor i u svakom vremenskom prosjeku, što znači da prometni sistem ima svoju prostornu i vremensku dimenziju.[57] Prostorna i vremenska dimenzija djelovanja prometnog sistema određuje i klasifikaciju promentih sistema na: **1) megaprometni sistemi, 2) globalnoprometni sistemi, 3) makroprometni sistemi, 4) mikroprometni sistemi, 5) metaprometni sistemi, 6) interprometni sistem i 7) intraprometni sistemi.**

3.4.1. Megaprometni sistemi

Megaprometni sistem može se definirati kao sistem međusobno povezanih i utjecajnih podsistema i elemenata koji pomoću elemenata proizvodnje prometnih usluga omogućava proizvodnju promentih usluga na mega prostoru. Sama riječ „mega“ označava nešto veliko, ogromno. Megaprometni sistemi se mogu posmatrati i proučavati na tri nivoa:[58]

Megaprometni sistemi (**u užem smislu**) omogućavaju proizvodnju prometnih usluga na određenom kontinentu (na primjer Evropi), na području velike ekonomske integracije kao što je Evropska unija ili na području velike prometno i ekonomski razvijene države kao što je Kina.Tako, na primjer megaprometni sistem Evropske unije čine prometni sistemi država članica Evropske unije (zemljovid 1). Kao što je shemom prikazano, megaprometni sistem Evropske unije čini prometni sistem 27 država članica sa svim svojim osobenostima. Svaki nacionalni prometni sistem čine mnogobrojni makroprometni i mikroprometni sistemi: pomorski sistem, cestovni sistem, željeznički sistem, zračni sistem, sistem unutrašnjih plovnih rijeka te ostali promenti sistemi koji su svojstveni određenom nacionalnom sistemu države. Razumljivo je da je to složen, dinamički i stohastički sistem kojeg obilježavaju brojni tehnički, tehnološki, ekonomski, pravni, ekološki i drugi fenomeni.

---

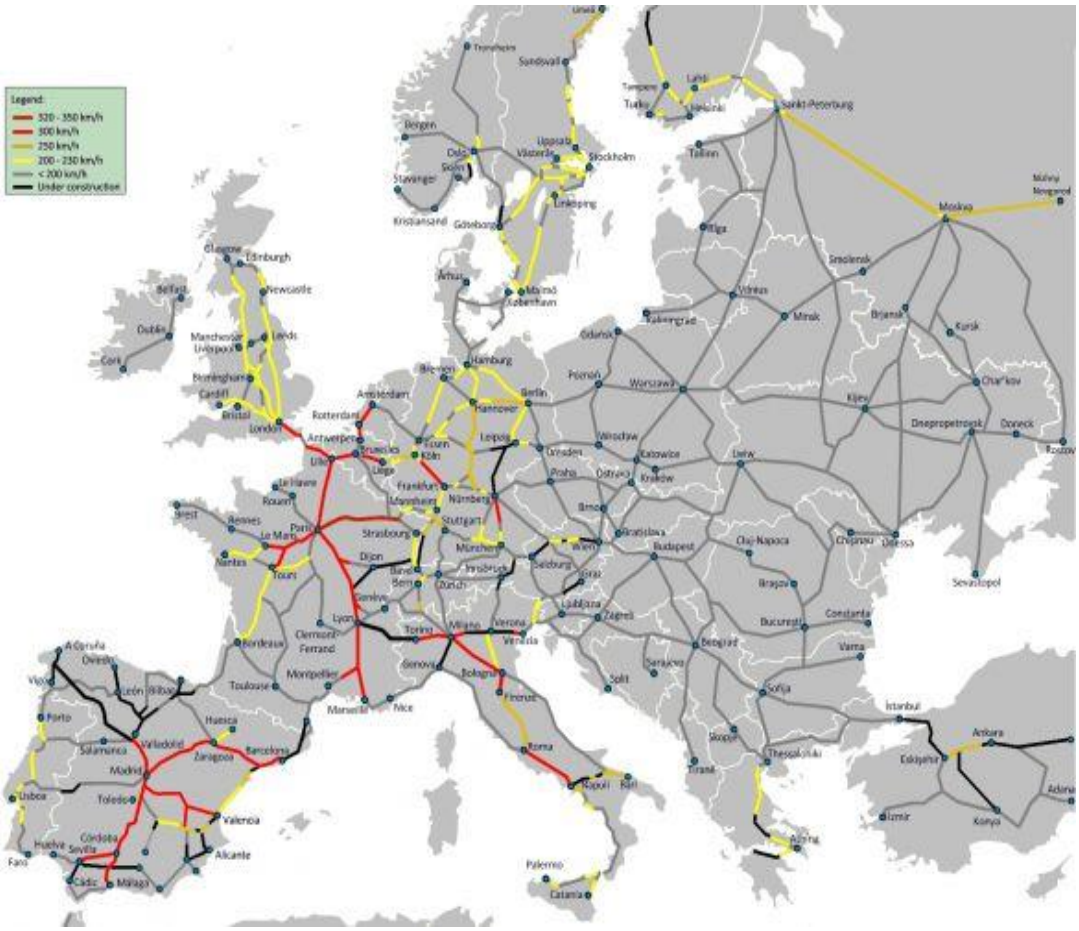
56. MILJUŠ, M., RADIVOJEVIĆ, G.: Transport i logistika, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2004. p.93-115.

57. ŠIMULČIK, D.: Ekonomika prometnog sustava, op.cit.p.12.

58. ZELENIKA, R.: Logistički sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005., p.228.

Stoga je i razumljivo da je Evropska unija pokrenula projekat TEN-T radi stvaranja jedinstvenog prometnog sistema svih država članica kako bi se postiglo efikasno prometovanje putnika i tereta na tako velikom tržištu.

Zemljovid 1: Megaprometni sistem Evropske Unije

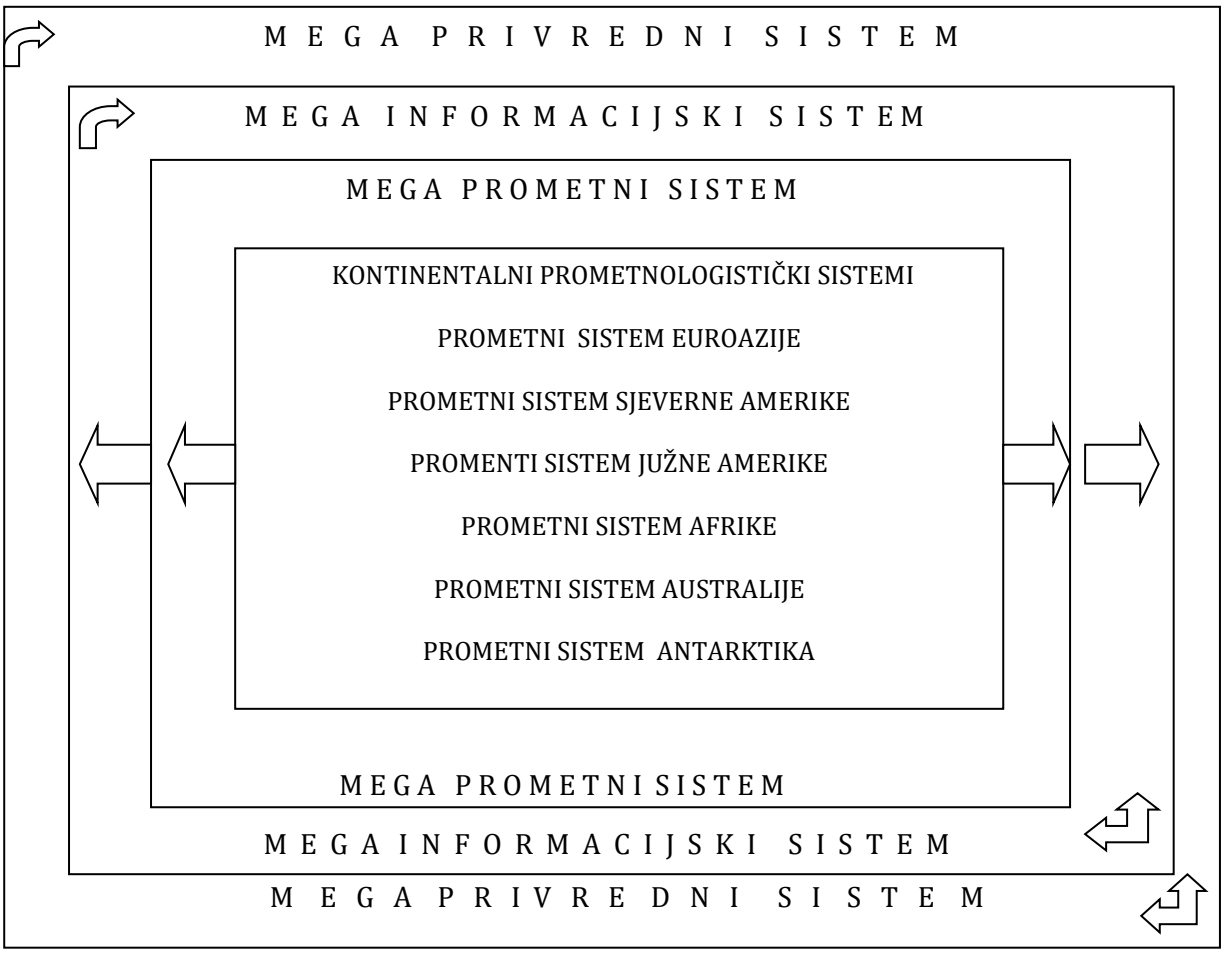


Izvor: http://www.eng.hsrail.ru/abouthsr/networksofhsr/europe/, Septembar, 2012.

Megaprometni sistemi **(u širem smislu)** omogućavaju proizvodnju prometnih usluga na planetu Zemlji ili nekom drugom planetu. S obzirom na područje funkcioniranja takav se prometni sistem može poistovjetiti sa svjetskim prometnim sistemom (cf. Shemu 12).

Megaprometni sistem planeta Zemlje, kako je prikazano u shemi 12, mnogo je složeniji i dinamičniji sistem kojeg čini šest međusobno povezanih megaprometnih sistema odnosno podsistema, a svaki taj kontinentalni prometnologistički sistem čine brojni megaprometni sistemi (u užem smislu), makroprometni sistemi, mikropromenti sistemi s brojnim promentim elementima.

Shema 12: Megaprometni sistem planeta Zemlje



Izvor: Zelenika, R.: Logistički sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005., p.235 (modificirao doktorand)

Svaka vrsta megaprometnog sistema ima jedinstven cilj: optimalan razvoj sistema koji će biti u funkciji privrednog rasta i razvoja te zadovoljavanja društvenih potreba za prijevozom.

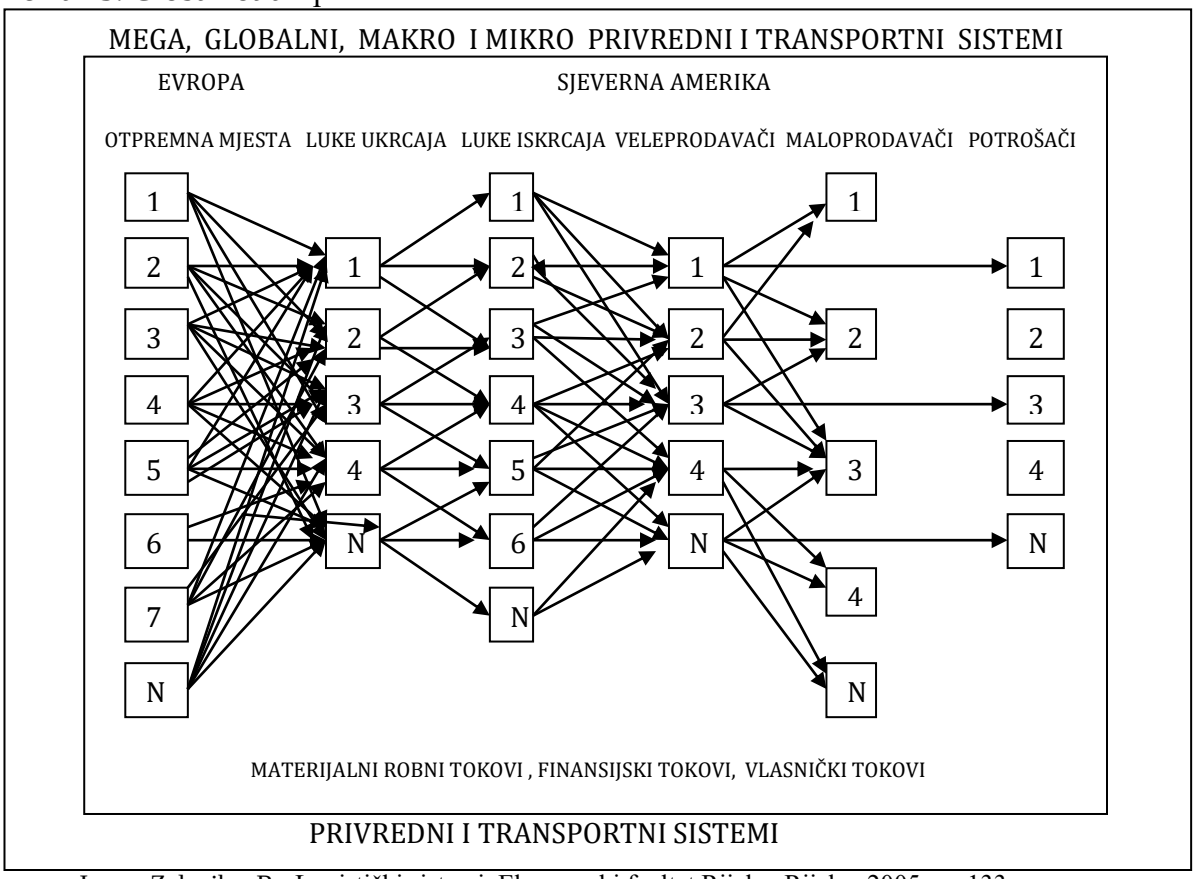
3.4.2. Globalnoprometni sistemi

Globalnoprometni sistem je takav prometni sistem koji omogućava proizvodnju prometnih usluga na svjetskom, globalnom prometnom tržištu, na planetu Zemlji. Globalno prometni sistem utkan je u sve podsisteme i elemente globalnog privrednog sistema čije funkcije ostvaruju pretežno globalne korporacije. Slično megaprometnom sistemu u užem smislu, moglo bi se reći da globalnoprometni sistem omogućava proizvodnju prometnih usluga na određenom tržištu kao što je tržište Evropske unije. Moglo bi se reći da globalnoprometni sistemi su, zapravo, međunarodni prometni sistemi, kojeg kao sistem višeg reda čine brojni nacionalni prometni (pod) sistemi:

pomorski, cestovni, željeznički, zračni, riječni, kanalski, jezerski, cjevovodni, poštanski, telekomunikacijski.. prometni sistemi, ali i drugi podsistemi: vanjskotrgovinski, špediterski, carinski, lučki, osiguravajući, bankarski... između svih tih podsistema postoji direktna i/ili indirektna povezanost. Već je spomenuto da je promet širi pojam od transporta te isto tako da je prometni sistem širi pojam od transportnog sistema. Govoreći o globalnom sistemu, može se reći da ga čine i **globalnotransportne mreže.**

Globalnotransportne mreže se kreiraju i dizajniraju na svjetskom globalnom transportnom tržištu na planetu Zemlji. Takve transportne mreže čini više makrologističkih mreža kao što su: **transportna mreža Evrope i Sjeverne Amerike** (cf. shema 14). U takvim transportnim mrežama samostalno ili u odgovarajućim kombinacijama aktivno sudjeluju gotovo sve grane transporta:[58] pomorski, cestovni, željeznički, riječni, zračni, kanalski, žičarski, gradski, konvencionalni, kombinirani i multimodalni transport.

Shema 13: Globalnotransportne mreže



Izvor: Zelenika, R.: Logistički sistemi, Ekonomski faultet Rijeka, Rijeka, 2005., p. 133.

[58]. O globalnotransportnim mrežama cf: ZELENIKA, R., PAVLIĆ SKENDER., H.: Upravljanje logističkim mrežama, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2007., p. 194-196.

Za globalnotransportne mreže, kako je to prikazano na shemi 14, slikovito je da veze takvih mreža čine cestovne prometnice, željezničke pruge, brodske linije, vodeni kanali, zračni koridori ... kojima se povezuju hiljade otpremnih i odredišnih mjesta te da su takva mjesta u pravilu povezana preko mnogobrojnih transportnih čvorova. U takvim mrežama sudjeluje stotine hiljada pravnih subjekata odnosno poslovnih partnera, a to su najčešće: proizvođači, trgovci, izvoznici, dobavljači, veletrgovci, malotrgovci, prijevoznici različitih grana transporta, špediteri, transportni agenti, skladištari, veterinarski inspektorati, fitosanitarni inspektorati te druga različita preduzeća: terminali, robnotrgovački centri, robnodistribucijski centri, logistički centri, morske luke, riječka pristaništa, stanice, aerodromi, carinske službe (...).

Globalnotransportne mreže nemogu primjerno funkcionirati bez nesmetanog funkcioniranja materijalnih (robnih) tokova, finansijskih i vlasničkih tokova koji djeluju na veoma turbolentnom svjetskom, globalnom privrednom i transportnom tržištu, pravno ekonomski odnosi mnogobrojnih sudionika u globalnotransportnim mrežama su veoma složeni i zamršeni, jer se uređuju mnogobrojnim nacionalnim, bilateralnim i multilateralnim pravnim aktima različitih grana prava: transportnog odnosno prometnog prava, prava međunarodne trgovine, špediterova prava, trgovačkog prava. U kreiranju i dizajniranju globalnotransportnih mreža posebnu važnost imaju transportni operatori, a to su najčešće međunarodni špediteri, odnosno logistički operateri.

3.4.3. Makropromenti sistemi

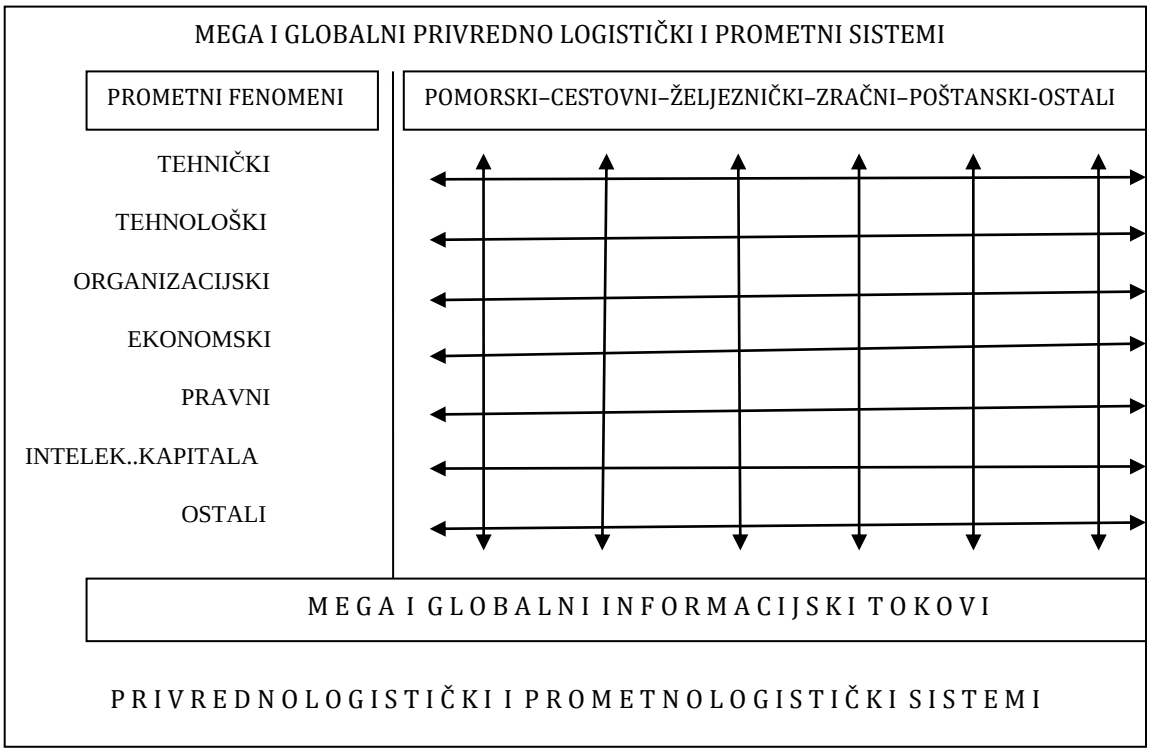
Makroprometni sistemi omogućavaju proizvodnju promentih usluga na određenom nacionalnom prometnom tržištu, na primjer: promentom tržištu Bosne i Hercegovine. U širem smislu makroprometni sistem može funkcionirati na višenacionalnom prometnom tržištu kao što je prometno tržište Evropske unije.

U nacionalnom prometnom sistemu, kao podsistemu međunarodnog prometnog transportnog sistema, odnosno međunarodnog transportnog sistema, aktivno djeluju brojni podsistemi a od kojih su najvažniji: pomorski, željeznički, riječno-jezerski, zračni, cjevovodni, poštanski ali i ostali podsistemi kao što su : vanjskotrgovinski, špediterski, lučki, carinski, bankarski, sanitarni,fitosanitarni, veterinarski, prometno-pomorsko agencijski sistemi, osiguravatelja i izvršitelja kontrole i drugih (shema 14).

Između svih tih podsistema prometnog sistema mora postojati čvrsta povratna sprega. Zato se prometnom politikom postavljaju jasni ciljevi i instrumenti za njihovo ostvarivanje, kako bi se postigao harmoniziran razvoj svih grana prometa koje sudjeluju u prometnom sistemu jedne države. Uključivanje u globalne, tj. međunarodne prometne tokove omogućeno je ne samo favoriziranjem razvoja jedne ili dvije grane prometa, već svim prometnim granama određenog teritorija. Razvoj pomorskog ili cestovnog

prometa nije moguć ukoliko se ne ulaže u razvoj telekomunikacijskog prometa, poštanskog prometa, željezničkog prometa... Razvoj promentog sistema ovisi o razvoju svih njegovih podsistema, o njihovom međuodnosu i čvrstim vezama i povratnim spregama. U suprotnom, može doći do negativnih posljedica za prometni ali i privredni sistem što proizvodi brojne negativne posljedice ito ne samo za sudionike tog sistema nego i za cjelokupnu nacionalnu privredu.

Shema 14: Struktura prometnog makrologističkog sistema



Izvor: Zelenika, R. Logistički sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005., p.240. (modifikovao doktorand)

Također i makroprometni sistem čine makrotransportne mreže, koje se kreiraju i dizajniraju na određenom nacionalnom transprotnom tržištu, odnosno u okviru makro-transportnog sistema kao što je transportna mreža u Bosni i Hercegovini. U takvim mrežama aktivno sudjeluju svi prometni podsistemi: cestovni, željeznički, pomorski, riječni, zračni, kanalski, poštanski, žičarski, gradski, unimodalni, kombinirani i multimodalni transport, kao i brojni proizvođači, prerađivači, prodavatelji, dobavljači, trgovci, prijevoznici, špediteri, agenti, kupci, potrošači itd. Budući da u makro transportnim mrežama sudjeluje veoma mnogo pravnih subjekata, pravno-ekonomski odnosi između njih su veoma zamršeni. Takvi se odnosi uređuju brojnim pravilima i instrumentima više grana prava, kao što su cestovno pravo, željezničko pravo, pravo multimodalnog transporta...

3.4.4. Mikroprometni sistemi

Mikroprometni sistem je takav prometni sistem koji omogućava proizvodnju promentih usluga u okviru određenog organizacijskog oblika kao privrednog društva za pomorsku plovidbu, privrednog društva za cestovni promet (JP Autoceste BiH d.o.o), privrednog društva za željeznički promet (ŽFBiH d.o.o), za poštanski promet (Pošte BH d.o.o), telekomunikacijski promet (Telekom BH d.d.) i sl. Na kraju 2010 godine u Bosni i Hercegovini je registrirano 145.249 privrednih subjekata od čega 34.993 je registrovano kao d.o.o., od čega, posmatrajući statistički aktivna preduzeća po djelatnostima KD BiH 2010 uočljivo je da je najveći broj preduzeća, njih **75,8%, raspoređeno u slijedećih pet područja djelatnosti**: **34,0% u područje G** (Trgovina na veliko i malo; popravak motornih vozila i motocikala), **14,5% u C** (Prerađivačka industrija), **7,7% u M** (Stručne, naučne i tehničke djelatnosti), **7,0% u F** (Građevinarstvo), **6,7% u S** (Ostale uslužne djelatnosti) i **5,9% u područje H** (Prijevoz i skladištenje).[59]

Shema 15: Struktura ukupno registrovanih pravnih lica u Bosni i Hercegovini (u 2010.)

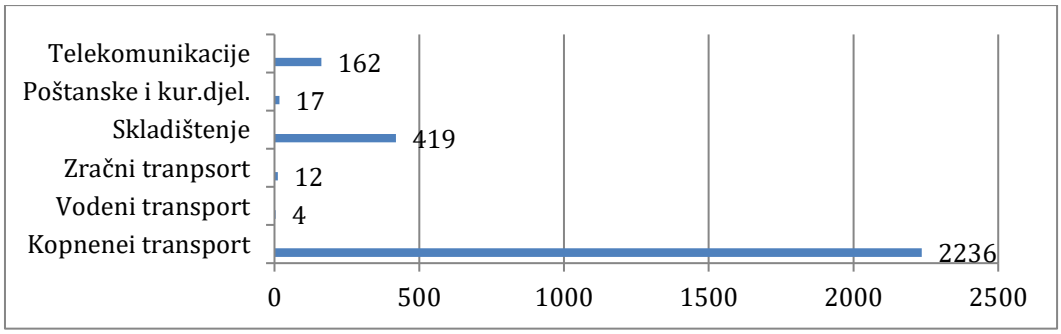
Registrovana preduzeća	Broj preduzeća	%
Kopneni prijevoz i cjevovodni transport	2236	6,38 %
Vodeni transport	4	0,01 %
Zračni transport	12	0,03 %
Skladištenje i pomoćne djelatnosti	419	1,19 %
Poštanske i kurirske djelatnosti	17	0,04 %
Telekomunikacije	162	0,46 %
Sva ostala preduzeća	32.143	91,8 %
Ukupno	34.993	100 %

Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku Bosne i Hercegovine, 2010. http://www.bhas.ba/?option=com_publikacija&id=5&lang=ba. 10.06.2012.

[59]. Podaci se odnose na 2010 godinu a preuzeti su iz Izvještaja (multidomenske statisike) Agencije za statistiku BiH, 2010.

Razvrstavanje preduzeća u klase prema veličini korištenjem kriterija „broj zaposlenih“ pokazuje, da najveći udio u ukupnom broju razvrstanih preduzeća, čak 75,7%, imaju **mikropreduzeća** (0 – 9 zaposlenih). **Mala preduzeća** (10 – 49 zaposlenih) u ukupnom broju sudjeluju sa 18,1%, **srednja preduzeća** (50 – 249 zaposlenih) sa 5,3%, dok je udio **velikih preduzeća** (250 i više zaposlenih) samo 0,9%. Najveći broj **mikropreduzeća**, 37,9%, razvrstano je u područje G (Trgovina na veliko i malo; popravak motornih vozila i motocikala), zatim slijede područje C (Prerađivačka industrija) sa 13,0%, područje M (Stručne, naučne i tehničke djelatnosti) sa 8,9%, područje S (Ostale uslužne djelatnosti) sa 6,7%, H (Prijevoz i skladištenje) sa 6,5% i područje F (Građevinarstvo) sa 6,3%.

Grafikon 2: Pravna lica u oblasti prijevoza i veza prema vrstama pravno ustrojenih oblika i aktivnosti, u BiH (2010 g.).



Izvor: Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, 2010.

Od ukupnog broja **velikih preduzeća** 28,7% razvrstano je u područje C (Prerađivačka industrija), 12,2% u područje G (Trgovina na veliko i malo; popravak motornih vozila i motocikala), 11,9% u područje O (Javna uprava i odbrana; obavezno socijalno osiguranje), 11,9% u područje Q (Djelatnosti zdravstvene i socijalne zaštite), 6,6% u područje K (Finansijske djelatnosti i osiguranje) i 5,6% u području F (Građevinarstvo).[59] U sve ostale djelatnosti razvrstano je u preostalih 23,1% velikih preduzeća. Svaki mikroprometni sistem ima svoj organizacijski oblik, svoju organizacijsku strukturu, poslovnu politiku, resurse... koji mu omogućuje uspješno ostvarivanje ciljeva poslovanja a koji trebaju biti usklađeni sa ciljevima prometne politike. Neodvisno o kom je mikro ili makroprometnom subjektu riječ, odnosno prometnom preduzeću (za željeznički promet, za cestovni, pomorski, zračni ili neki drugi promet), činjenica je da oni, kao i svi ostali subjekti koji su uključeni u proces proizvodnje prometnih usluga (špediterska preduzeća, prometne agencije, skladišna

59. Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, 2010 g.http://www.bhas.ba/saopstenja/2012/ SPS_2010_ 001_01 _bh. pdf. (11.6.2013).

preduzeća..) svojim znanjima, sposobnostima, organizacijom i aktivnostima utječu na funkcioniranje prometnog sistema. Svi oni imaju osnovnu zadaću, a to je da omoguće zadovoljavanje prometne potražnje, odnosno zadovoljavanje potreba za prijevozom bilo putnika, bilo robe. Ciljevi poslovanja mikroprometnih preduzeća moraju biti usklađeni sa temeljnim ciljevima prometne politike, odnosno ciljevima razvoja prometnog sistema. Stoga je i razumljivo postojanje brojnih pravnih izvora kojima se regulira njihovo poslovanje, rad i organizacija.

3.4.5. Metaprometni sistemi

Između mikroprometnih i makroprometnih sistema integrirali su se metaprometni sistemi kao njihova čvrsta interaktivna veza. **Karakteristika metaprometnih sistema** je da oni nadilaze granice pojedinih sudionika (preduzeća) jer su usmjereni na kooperaciju raznih aktivnih sudionika. Metaprometni sistemi se mogu definirati kao skup međusobno povezanih podsistema (fizičkih ili pravnih lica) koji kooperativnim odnosima djeluju između raznih (ne) privrednih subjekata i koji sudjeluju u premještanju dobara. Kooperacije mogu biti horizontalne (saradnja između preduzeća koja obavljaju usluge na istom nivou, kao što je između špediterskih preduzeća i vertikalne saradnje između preduzeća na različitim nivoima kao proizvođači, prijevoznici, špediteri, potrošači i sl. Putem kooperacije vrši se i podjela rada u logističkom kanalu, što uvjetuje i niz prednosti za svako preduzeće koje sudjeluje u pogledu racionalnijeg korištenja transportnih sredstava, otklanjanje praznog hoda i povećanje logističkih usluga boljim servisom snadbijevanja. Takvim zahtjevima udovoljavaju špediteri, odnosno špediterska preduzeća.[60]

Oni upravo djeluju kao poveznica između aktivnih sudionika prometnog i privrednog sistema. Naime, kao organizator otpreme, dopreme i provoza robe, on aktivno povezuje razne privredne i prometne subjekte: proizvođače, prerađivače, dobavljače... s prijevoznicima, prijevoznike jedne grane prometa s prijevoznicima drugih grana prometa te prijevoznike s kupcima, distributerima te ostalim sudionicima poslovnih porcesa.

3.4.6. Interprometni sistemi

U okviru mikroprometnih sistema, odnosno prometnih preduzeća mogu se sasvim jednostavno razviti interprometni sistemi. Interprometni sistemi se odnose na unutrašnje procese samog sistema, odnosno na razvijanje i unapređenje procesa unutar poslovnog subjekta.

---

[60]. ZELENIKA, R.: Prometni sustavi..., op. cit., p.258.

Svaki podsistem, ne samo prometnog sistema, već i drugih privrednih i neprivrednih sistema (subjekata) treba optimalizirati, postići efikasnost u odvijanju procesa, što će omogućiti efikasno funkcioniranje cjelokupnog preduzeća te tu dolaze do izražaja interprometni sistemi. Primjer interprometnih sistema je transport i promet za vlastite potrebe, koji se naziva još i režijski transport i promet i interprodukcija. Bitna odrednica te vrste transporta i prometa je u činjenici da pravna i fizička lica obavljaju transportnu, odnosno prometnu djelatnost vlastitim i/ili zakupljenim prijevoznim i drugim kapacitetima (viljuškarima, dizalicama.. mehanizacijom) za vlastite potrebe.

Brojne su privredne i vanprivredne djelatnosti koje ne bi mogle funkcionirati bez transporta i prometa za vlastite potrebe. To su prije svega, pekarska industrija, mliječna industrija, hemijska industrija, naftna industrija, mesna industrija, poljoprivredni kombinati, aerodromi itd. Takav transport i promet posebno je važan u zdravstvu, policiji, vojsci... Brojna proizvodna i trgovinska preduzeća distribuiraju svoje proizvode, odnosno robu vlastitim prijevoznim sredstvima (proizvođači vina, piva, mineralnih voda...). [61] Transport i promet takve vrste je u pravilu nacionalni ili može biti i međunarodni. Pri obavljanju transporta i prometa za vlastite potrebe treba imati na umu brojne i raznovrsne tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne specifičnosti, bez kojih nije moguće utjecati na brzinu, sigurnost i racionalizaciju procesa proizvodnje prometnih usluga za vlastite potrebe.

3.4.7. Intraprometni sistemi

Intraprometni sistemi predstavljaju podsistem mikorprometnih sistema. Ovi sistemi se odnose na unutrašnji transport i promet, koji se ujedno naziva i **pogonski, industrijski, tehnički i interni transport i promet.**

Najvažnije obilježje unutrašnjeg transporta i prometa je u tome, da se manipulacija i prijevoz specifičnih predmeta (stvari, tvari, repromaterijala, poluproizvoda, gotovih proizvoda, razne robe...) odvija unutar pogona, tvornice, koncerna, sa specifičnim sredstvima za rad te zahtijeva specifičnu organizaciju upravljanja i rada, ima specifičan režim preventivnog i investicijskog održavanja. Takav se promet i transport ne može obavljati izvan područja pogona, tvornice ili koncerna, te se on bitno razlikuje od prometa za vlastite potrebe, koji se odvija po svim medijima: vodi, kopnu i zraku. Osim toga, unutrašnji transport i promet mogu biti samo nacionalni.[62]

---

[61]. DUNDOVIĆ, Č., HESS, S.: Unutarnji transport i skladištenje, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2007., p.11.

[62]. MILJUŠ, M.: Transport i logistika, op.cit., br. 9, str. 85-112.

Unutrašnji transport različito je utemeljen i valoriziran s obzirom na značaj koji ima za pojedinu djelatnost ili preduzeće i njegovu uspješnost poslovanja na tržištu. S obzirom na troškove unutrašnjeg transporta koji dostižu između 10% i 90% troškova radne snage, sve veći je broj preduzeća koji ovu djelatnost tretira kao posebnu funkciju u sistemu upravljanja. U svijetu se danas problematika unutrašnjeg transporta izučava kroz pojačanu istraživačku i obrazovnu djelatnost.

3.5. SAVREMENA PROMETNA INDUSTRIJA

Promet je složen i dinamički sistem kojeg čine brojni podsistemi različitih struktura i specifičnosti (tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, pravnih, ekono-mskih...) radi čega je od posebne važnosti poznavati elemente savremene prometne industrije koji utječu na efikasnost kreiranja i operacionaliziranja svih procesa i aktivnosti u prometnim sistemima a sami time utječu i na ostvarivanje prometne politike. Stoga se u nastavku anlizira:[63] **1) pojam, važnost i značenje prometne industrije te 2) pojedini elementi prometne industrije.**

3.5.1 Pojam, važnost i značaj prometne industrije

Iako je prometna industrija pojam koji se susreće u novije vrijeme, pojam transportne industrije je već našao svoje mjesto u terminologiji transporta i prometa. Teoretičar Karl Marks je govoreći o prometu rekao da je transportna industrija, s jedne strane samostalna grana proizvodnje te stoga predstavlja poseban sektor za plasiranje proizvodnog kapitala. Sa druge strane, transportna industrija se pojavljuje kao produženje procesa proizvodnje koji se obavlja u okviru prometnog procesa i za prometni proces.[64]

Neki autori poput Radačića i Perića govore o transportnoj industriji kao četvrtoj oblasti materijalne proizvodnje, koja ima svoje specifične karakteristike, ali i za koju vrijede sve ekonomske zakonitosti i sva načela poslovanja identična za druge oblasti materijalne proizvodnje.[65] Rad uložen u transportnoj industriji ima proizvodno obilježje jer stvara novu upotrebnu vrijednost. Upotrebna vrijednost prometne usluge određena je kao i kod svakog drugog proizvoda količinom uloženog tržno verifikovanog rada.

---

63. NOVAKOVIĆ, S.: Saobraćajna politika, op.cit.,p.59.

64. ZELENIKA, R.: Ekonomika prometne industrije, op.cit., 32-45.

65. PERIĆ, T., RADAČIĆ, Ž., ŠIMULČIK, D.: Ekonomika prometnog sustava, op. cit., p.30.

Mjesto prometa u procesu proizvodnje društvene reprodukcije definirano je u analizi kružnog toka kapitala. Promet je četvrta oblast materijalne proizvodnje jer porces transportiranja predstavlja produžetak procesa proizvodnje. Naime, u procesu rada, u industrijskoj ili poljoprivrednoj proizvodnji proizvod dobiva samo fizička i hemijska svojstva kao kvaliteta kojima može zadovoljiti potrebe. Međutim, svoju punu upotrebnu vrijednost proizvod stječe isključivo u procesu njegove potrošnje.

Kod većine proizvoda proces potrošnje je odvojen od procesa njihove proizvodnje, i to vremenski i prostorno... Zaradi neposredne potrebe za premještanjem predmeta rada, sredstava za rad, radne snage i proizvodnih dobara, transport se izdvaja u posebnu djelatnost materijalne proizvodnje koja se često naziva transportna industrija. Razvoj transportne industrije ubrzao je razvoj industrije uopće kao i povezivanje sa drugim privrednim djelatnostima i sa svjetskim tržištem.

Međutim, transport je uži pojam od pojma prometa, jer promet osim transporta obuhvata i operacije ili manipulacije u vezi s prijevozom predmeta transportiranja i komunikacije. Stoga je primjernije govoriti o prometnoj industriji kao sveobuhavtnom pojmu za promet, transport, prometni sistem, podsisteme prometa, prometne djelatnosti, aktivnosti, nositelje promentih procesa. Dakle, može se reći da je prometna industrija sistem međusobno povezanih elemenata i podsistema, kao što su: prometni sistemi po vertikali, prometni sistemi po horizontali, nositelja prometnih djelatnosti, nositelja prometne politike te brojnih drugih elemenata uključenih u proces stvaranja prometne usluge. Prometna industrija se na današnjem stepenu razvoja znanosti, tehnologije, proizvodnih snaga, proizvodnih i društvenih odnosa općenito, posebno prometne infrastrukture, prometne suprastrukture, transportnih, manipulacijskih i komunikacijskih tehnologija, prometnog znanja, saznanja, spoznaja i vještina može **definirati kao visokosofisticirana i inteligentna djelatnost koja pomoću posebnih elemenata proizvodnje proizvodi prometne usluge kao visokosofisticirane proizvode takve industrije.**[66]

U proučavanju fenomena **prometnih usluga**, kao visokosifsticiranih **proizvoda prometne industrije**, treba imati na umu činjenicu da su prometne usluge u suštini eksplicitna, implicitna, disciplinarna i višedisciplinarna, univerzalna i specifična znanja, saznanja, spoznanja, vještine i aktivnosti, koje omogućavaju: sigurno, brzo, racionalno, kvalitetno, konkurentno, uspješno, učinkovito i udobno komuniciranje predmeta prometovanja u svim modelima transportnih lanaca i transportnih mreža, kao i svim modelima logističkih lanaca i logističkih mreža.[67]

---

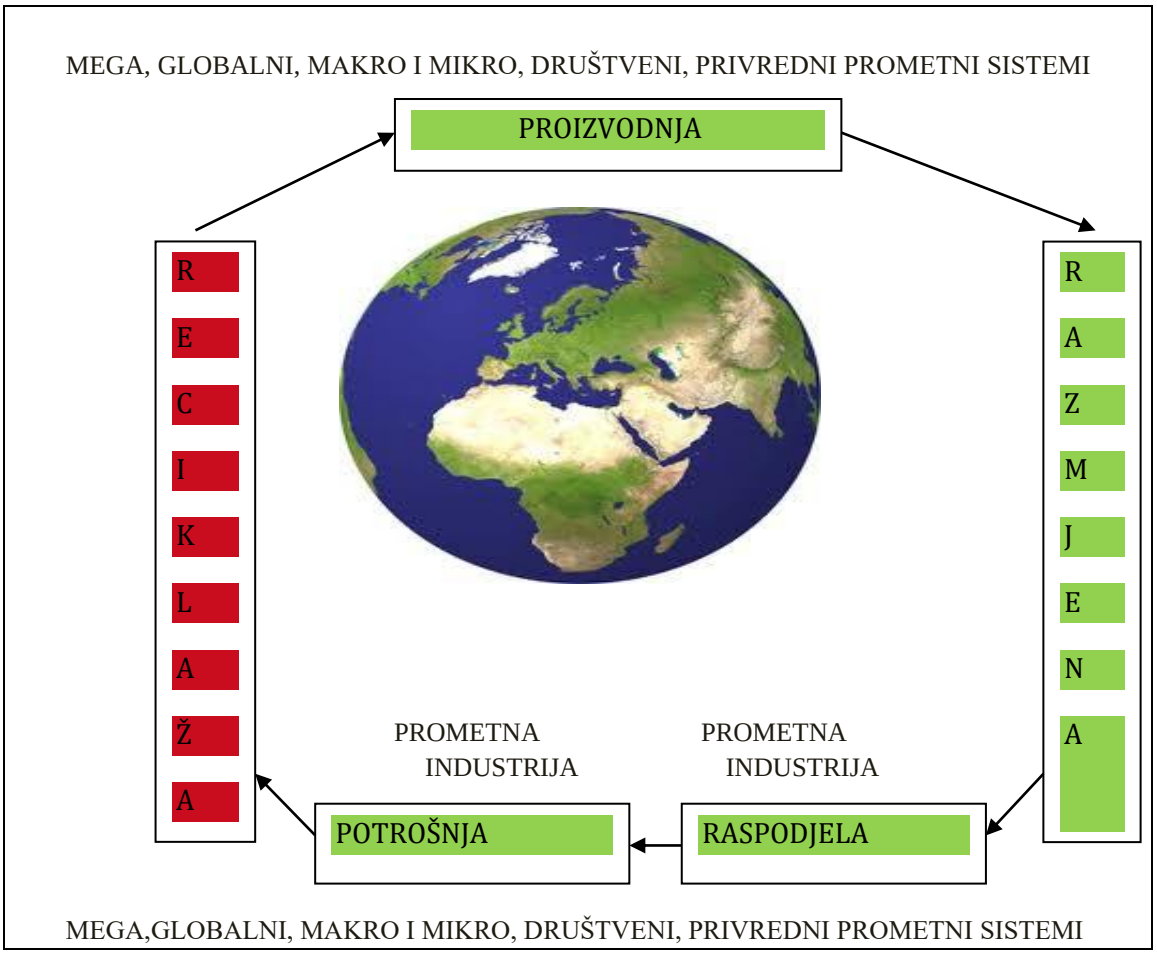
[66]. ZELENIKA, R.: Prometni sustavi...,op.cit., p.123.

[67]. ŠAMANOVIĆ, J.: Logistički i distribucijski sustavi, Ekonomski fakultet Split, Split,1999., p.18.

Pored toga, prometne usluge, kao proizvodi prometnih industrija, trebaju maksimalno zadovoljiti želje, potrebe i potražnju korisnika prometnih usluga, ali i omogućiti proizvođačima proizvoda u prometnoj industriji profitabilno poslovanje, stalan održiv rast i razvoj.

Slično transportnoj industriji, kao okosnici prometne industrije i **prometna industrija** je jedna od najvažnijih industrija na planetu Zemlji. **Razlog leži u činjenici** što pormetna industrija predstavlja temeljnu, primarnu, ekskluzivnu logistiku svim drugim industrijama. Ni teoretski nije moguće zamisliti niti jednu vrstu industrije u kojoj direktno i/ili indirektno ne sudjeluje prometna industrija. Ne sporna je znanstvena činjenica da se prometna industrija nalazi u središtu svih elemenata mikro, makro i globalnih društvenih reprodukcija (cf.shemu 16): **proizvodnja, razmjena, raspodjela, potrošnja i reciklaža.**

Shema 16: Prometna industrija u fokusu reprodukcije



Izvor: Zelenika, R.: Ekonomika prometne industrije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i IQ Plus d.o.o. –Kastav, Rijeka, 2010., p. 229.

U svakom društvu, svakoj društvenoj zajednici, svakom sistemu društvene reprodukcije proizvodnja ima primarnu misiju jer stvara materijalna i nematerijalna dobra za zadovoljenje ljudskih potreba. Mnogobrojni faktori, interni i eksterni, direktno i indirektno utječu na proizvodnju materijalnih i nematerijalnih proizvoda. Međuodnos prometne industrije i proizvodnje, kao primarnog podsistema društvene reprodukcije, moguće je izraziti činjenicom: **nema prometne industrije bez proizvodnje, a proizvodnje nema bez prometne industrije.** Prometne industrije direktno sudjeluju u razmjeni materijalnih dobara a indirektno stvaraju relevantne pretpostavke za razmjenu nematerijalnih dobara.[68]

Razmjena povezuje proizvodnju s raspodjelom te raspodjelu s potrošnjom. Skladno tome, prometna industrija, ne samo da omogućava brze, sigurne, racionalne, kompatibilne, komplementarne, konkurentne... procese manipuliranja, prijevoza, prijenosa materijalnih dobara sa bilo kojeg mjesta na bilo koje mjesto na planetu Zemlji, nego ona stvara kvalitetne pretpostavke za razmjenu roba i usluga te nastajanje, rast i razvoj individualnog društvenog blagostanja. To zapravo znači da je investiranje u modernizaciju, održivi rast i razvoj prometnih industrija najdirektnije investiranje u društva blagostanja. Budući da raspodjela povezuje proizvodnju i potrošnju proizvoda rada te raspoređuje proizvode između teritorijalno – političkih zajednica, preduzeća i članova društva, ona ne može postojati bez prometne industrije. To znači da prometna industrija predstavlja visokosofisticiranu logistiku interakcijske sprege: **proizvodnja-razmjena-raspodjela-potrošnja-reciklaža.**

Između prometne industrije i potrošnje postoji stalna interakcijska sprega, pa se može ustvrditi: da nema prometne industrije bez potrošnje te da nema potrošnje bez prometne industrije. Na obim i strukturu potrošnje direktno i indirektno utječu mnogi faktori kao naprimjer: prirodno bogatstvo društva odnosno društvene zajednice, mogućnosti eksploatacije prirodnih bogatstava (zemlje, ruda, vode, vjetra...) struktura stanovništva, društveno uređenje, tradicija, stepen razvoja obrazovne i znanstvene industrije, geografski položaj određenog društva, visina bruto domaćeg proizvoda, privredna razmjena s inostranstvom, stepen razvoja prometne industrije...

U proučavanju aktualnih problema i fenomena međuodnosa prometnih industrija i društvenih reprodukcija uočava se još uvijek neadekvatno riješen problem takvog međuodnosa.[69]

---

[68]. Više o tome cf.: 1) VLAJIĆ J., VIDOVIĆ, M., MILJUŠ, M.: Modeliranje lanaca snadbevanja, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2005.

[69]. O transportnoj logistici: 1) JUSUFRANIĆ, I.: Značenje transporta u sistemu logistike, FS Travnik, Travnik, 2010.p. 26-32., 2) LIPIČNIK, M.: Logistika v funkciji razvoja transportnih koridorjev, Univerza Maribor, FL.Celje. 3) PERIŠIĆ, R.: Logistika u Jugoslaviji, 1988., IASA Laxenburg, Austrija, p.72. 2010., p.29-36.

Naime, klasičan koncept društvene reprodukcije: proizvodnja-razmjena-raspodjela-potrošnja, eksplicitno ne stvara temeljne pretpostavke za održivi rast i razvoj mikro, makro i globalnih primarnih, sekundarnih, tercijarnih, kvintarnih i kvintalnih privrednih i društvenih sistema jer takav koncept ne podrazumijeva „upravljanje otpadom“! Skladno tome trebalo bi promovirati savremeni koncept društvene reprodukcije s temeljnim fazama: **proizvodnja–razmjena–raspodjela–potrošnja–reciklaža. Također i sistem reciklaže ne može postojati i funkcionirati bez aktivne potpore mikro, makro i globalnih prometnih industrija.**

3.5.2. Elementi proizvodnje prometnih usluga

Elementi proizvodnje prometnih usluga, dakle proizvoda prometnih procesa su brojni a proizilaze iz različitih aspekata djelovanja prometa po vertikali:[70] 1) prometna infrastruktura, 2) prometna suprastruktura, 3) prometni intelektualni kapital, 4) savremene tehnologije transporta, 5) informacijske tehnologije te brojni drugi elementi. Svim tim elementima je neophodno posvetiti posebnu pažnju jer oni direktno djeluju na sve podsisteme prometnog sistema po horizontali, odnosno na sve prometne grane. Cilj svake privrede je izražen putem prometne politike, postići efikasan prometni sistem koji će biti u funkciji privrednog rasta i razvoja. Stoga, kada se govori o prometnoj industriji ne misli se samo na njegove grane prometa već na cjelokupan tehnički, tehnološki, organizacijski, intelektualni, ekološki, pravni aspekt djelovanja. Ulaganje u te elemente neophodno je radi postizanja efikasnog prometnog sistema koji će zadovoljiti sveukupne ekonomske i društvene potrebe. Stoga se u nastavku svakom elementu prometne industrije posvećuje posebna pozornost, jer svaki element predstavlja važnu kariku u stvaranju vrijednosti prometnog sistema, a time i prometne industrije.

3.5.2.1. Prometna infrastruktura

Za promet se tvrdi da on predstavlja kičmu svake države. Pri tome se najčešće misli na sistem prometnica, sistem željeznica odnosno na izgrađene prometne pravce, željezničke kolosijeke, zračne piste ili ukratko rečeno, na fiksirane objekte koji služe proizvodnji prometnih usluga te reguliranju i sigurnosti prometa. Svaka grana prometa ima svoju specifičnu infrastrukturu i objekte, stoga se u nastavku daje pregled najvažnijih infrastrukturnih objekata po pojedinim granama prometa.[71]

---

[70]. ZELENIKA, R.: Ekonomika prometne industrije,op.cit., p. 227-348.

[71]. O prometnoj infrastrukturi detaljnije cf.: 1) ZELENIKA, R.: Prometni sustavi,op.cit. 97, 277-348, 2) VEGAR, B.: Prometna infrastruktura, Institut prometnih znanosti, Zagreb, 1981., p. 31. 3) BOŽIČEVIĆ, J.: Infrastruktura željezničkog prometa I i II, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1985. p.31.

1) **Infrastrukturu pomorskog prometa čine svi objekti i u ređaji stalno fiksirani za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometne usluge i održavanju plovnosti puteva u oblanom moru i funkcioniranju signalnog sistema sigurnosti plovidbe**, kao što su:[72] rasvjeta, obalna i lučka svjetla, signalne oznake, uređaji za maglu, radio farovi i radio reflektori. Također i svi objekti lučke infrastrukture na lučkom teritoriju i akvatoriju pripadaju pomorskoj infrastrukturi, među koje spadaju: prilazni kanali, operativne obale, zatvoreni dokovi, lukobrani, energetska, vodovodna i kanalizacijska mreža.

Lučku infrastrukturu čini i dio infrastrukture željezničkog, cestovnog, cjevovodnog, poštanskog i telekomunikacijskog prometa koja je locirana na lučkom teritoriju. Prema tome u infrastrukturu pomorskog prometa mogu se ubrojati i lučka skladišta, lučki terminali, carinske zone i dijelovi robnotransportnih centara, koji se nalaze na lučkom prostoru, a u kojima se obavlja skladištenje i oplemenjivanje robe te druge operacije u sistemu lučkog, odnosno pomorskog prometa.

2) **Infrastrukturu cestovnog prometa** čine sve vrste i kategorije cesta i puteva te mostovi, vijadukti, tuneli, propusti i sl., kao i uređaji stalno fiksirani za određeno mjesto koji služe proizvodnji prometnih usluga te cjelokupna signalizacija i uređaji koji služe reguliranju i sigurnosti cestovnog prometa, kao i kamionske i autobusne stanice**.** U infrastrukturu cestovnog prometa treba ubrojati i zgrade s fiksiranim uređajima koji služe održavanju i servisiranju suprastrukture i infrastrukture u cestovnom prometu.

3) **Infrastrukturu željezničkog prometa** čine kolosiječni uređaji, donji i gornji stroj željezničkih pruga, uključivo i gornje vodove, mostovi, tuneli, signalni uređaji, telekomunikacijske veze s vodićima i uređajima za sporazumijevanje, zgrade i drugi objekti koji služe za smještaj signalno-sigurnosne i telekomunikacijske tehnike kao i skladišta, zgrade, peroni i drugi objekti za primanje i otpremu putnika i robe te pristupne ceste i rampe za manipuliranje robom.

4) **Infrastrukturu zračnog prometa** čine svi objekti i uređaji stalno fiksirani za određeno mjesto koji služe proizvodnji usluga u zračnom prometu te reguliranju i sigurnosti takvog transporta, odnosno prometa. Infrastrukturu zračnog prometa, čine aerodromi sa svim objektima, uređajima i opremom što služi prihvatu i otpremi aviona, putnika, prtljaga i tereta, kao što su: uzletno-pristajne staze, rulne staze, mjesta za avione u mirovanju, svjetlosna i radionavigacijska signalizacija, energetski sistem aerodroma, vodovodna i kanalizacijska mreža i sl., aerodromske zgrade sa kompleksom

---

[72]. O prometnoj infrastrukturi detaljnije cf.: 1) ZELENIKA, R.: Ekonomika prometne industrije, op.cit. p.229., 2) . KOLENC, J. : Cestni promet, Fakulteta za pomorstvo in promet, Portorož, Portorož, 2005., 3). BOŽIČEVIĆ, J.: Infrastruktura željezničkog prometa I i II, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1985., p.28-34.

objekata i prostorija za putnike, skladišta za teret, garaže, parkirališta, zgrade područnih i aerodromskih kontrola letenja, radionice za održavanje tih uređaja i opreme, objekata za održavanje aviona u tehnički ispravnom stanju...

5) **Infrastrukturu poštanskog prometa** čine fiksirani objekti, uređaji i oprema koji pomoću poštanske suprastrukture omogućavaju proizvodnju poštanskih usluga. Nju čine poslovne i pogonske poštanske zgrade, mreža poštanskih uređaja, automati za prodaju poštanskih maraka, vrijednosnica, nepokretni elementi poštanskog sistema te druga fiksirana poštanska oprema.

6) **Infrastrukturu telekomunikacijskog prometa** čine fiksirani objekti, uređaji i oprema koji omogućavaju proizvodnju telekomunikacijskih usluga. Istu čine: poslovne i pogonske telekomunikacijske zgrade, telefonske centrale, antenski stubovi sa pripadajućim uređajima, nepokretna telekomunikacijska mreža, nepokretna radijska i televizijska mreža, nepokretne radijske i televizijske stanice, nepokretna treminalna oprema, zemaljske stalitske stanice, telekomunikacijski sateliti, nepokretni elementi telekomunikacijskog sistema i drugo.

7) **Infrastrukturu riječnog prometa** čine fiksirani objekti, uređaji i oprema koji omogućavaju pomoću riječne suprastrukture proizvodnju prometnih usluga, reguliranje i sigurnost prometa. Istu čine: svi riječni plovni putevi, brodske prevodnice, sva sredstva koja služe za obilježavanje i reguliranje plovidbe, sama riječna luka, operativni dio obale, energetska, vodovodna i kanalizacijska mreža, željeznički uređaji i pristupne ceste koje su u direktnoj vezi riječnog brodarstva. Infrastrukturi riječnog prometa pripadaju i sve zgrade koje služe reguliranju i sigurnosti plovidbe, te smještaju telekomunikacijskih uređaja, svi objekti lučke infrastrukture pripadaju riječnoj infrastrukturi. U širem smislu u infrastrukturu riječnog prometa mogu se ubrajati i lučka skladišta, lučki terminali, carinske slobodne zone, dijelovi robnotransportnih robnotrgovinskih i logističkih centara, koji se nalaze na lučkom području a u kojima se obavljaju skladišne i druge operacije u sastavu lučkog, odnosno riječnog prometa. Također i lučka mehanizacija koja služi utovaru, istovarui pretovaru prijevoznog supstrata u rijčnom prometu, ukoliko je fiksirana na lučkom prostoru, može se ubrojati u infrastrukturu riječnog prometa.

8) **Infrastrukturu cjevovodnog transporta** čine svi objekti, sistemi cijevi, cjevovodi sakupljači, pumpne stanice, uređaji i instalacije stalno fiksirani za određena mjesta koji služe proizvodnji prometnih usluga cjevovodima, reguliranju i sigurnosti cjevovodnog transporta, odnosno cjevovodnog prometa. Istu također čine i pogonske i poslovne zgrade, postrojenja, uređaji i instalacije te druga stabilna sredstva rada.

9) **Infrastrukturu žičarskog prometa** čine svi objekti, uređaji, oprema i instalacije stalno fiksirani za određeno mjesto koji pomoću žičarske suprastrukture služe

proizvodnji prometne usluge, reguliranju i sigurnosti žičarskog prometa. Pod infrastrukturu žičarskog prometa također spadaju poslovne i pogonske zgrade, terminali sa pripadajućim uređajima i instalacijama za prihvat i otpremu putnika kao i tereta, posebno izgrađene staze za vučenje putnika, stanice za prihvat i otpremu putnika i tereta koje su locirane između početnih i završnih terminala, stubovi-nosači žičarskih uređaja i opreme, energetski sistem, vodovodna i kanalizacijska mreža, signalizacijski, sigurnosni, navigacijski i telekomunikacijski uređaji.

Infrastruktura prometnog sistema i njegovih podsistema utječe na optimizaciju prometnog sistema, s tim da se intenzitet toga utjecaja razlikuje u pojedinim prometnim granama. Ono što je bitno kod infrastrukture je da zahtijeva veliki finansijski kapital u njenu izgradnju, ali i održavanje. Posebno je važno da infrastruktura jedne države treba bit kompatibilna s infrastrukturom druge države, ekonomske integracije ili kontinenta. Taj je zahtjev neminovan kako bi se postigao siguran, brz i racionalan prometni sistem.

To ipak zahtijeva, da se visok stepen standardizacije, automatizacije, kompjuterizacije, informatizacije u području prometne infrastrukture uključenih država u globalni promenti sistem. Prometna infrastruktura je vitalna socijalna i ekonomska imovina, koja strukturira prostor i determinira mobilnost, utječe na robne tokove kao i na lokaciju industrije i stanovništva. Odluke o infrastrukturi imaju dugoročne implikacije, pa čak i stoljetne. Planiranje i finansiranje prometne infrastrukture su kontroverzna politička pitanja na nacionalnom nivou, ali i sve više na međunarodnom nivou.[73]

Naime, u današnjoj, globaliziranoj, svjetskoj ekonomiji konkurentski napredak svake privrede, pa tako i bosanskohercegovačkog, između ostalog zavisi i od mogućnosti što efikasnijeg prijevoza putnika i robe. Ključna prepreka u ostvarenju cilja efikasnog prometa je nedostatak i nedovoljna kvaliteta prometne infrastrukture. Ulaganje u izgradnju nove prometne infrastrukture jedan je od preduslova kontinuiranog održivog razvoja. Planiranje razvoja prometne infrastrukture utemeljeno je na analizi prirode potražnje za prometnim uslugama. Procesom planiranja analiziraju se sadašnji i budući odnosi prometne potražnje. Proces planiranja se sastoji i od niza provjera dobivenih trezultata i to na različitim nivoima odlučivanja. Dugoročni planovi moraju biti u skladu sa ciljevima prometne politke, ekonomskog razvoja, socijalne politike i zaštite okoline. Obzirom, da Bosna i Hercegovina na državnom nivou nema usvojene „Strategije prometnog razvoja“ kao ni „Strategije prostornog uređenja“, sve aktivnosti iz ovih oblasti se provode na noviou usvojenih zakona,odluka i pravilnika države, entiteta i kantona te određenih međunarodnih sporazuma, što u najvećoj mjeri doprinosi presporom rješavanju značajnijih prometnih problema.

---

[73]. BEHMEN, A..: Evropski prometni tokovi i transportna politika Hrvatske i Bosne i Hercegovine, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 1997. p.35.

Jedna od usvojenih Politika i Strategija kao i akcionog plana na nivou Bosne i Hercegovine koju je Vijeće Ministara usvojilo 2004 godine, odnosi se na razvoj informacijskog društva. Tom Politikom su izraženi ambiciozni ciljevi za izgradnju Bosne i Hercegovine kao modernog i prosperitetnog društva. Ostvarenje vizije takvog društva je zadatak najvišeg stepena kompleksnosti koji zahtijeva prije svega konsenzus te koordiniran napor i podršku na državnom nivou svih relevantnih političkih subjekata, ali i suštinsko prihvatanje navedenih principa i opredjeljenja od strane svih relevantnih učesnika. Oblik Bosne i Hercegovine i njena teritorijalna naslonjenost na sjeverne prometne puteve i obale rijeka Save i Drine kao i mora, jasno upućuju na vitalno značenje prometnih infrastruktura za njen razvoj. Također upućuju i na potrebu kopnene i morske međusobne povezanosti država evropskog jugoistoka i srednje Evrope preko bosanskohercegovačkog teritorija. Bosna i Hercegovina je naslijedila najveći dio svojih tradicionalnih prometnih infrastruktura od bivših državnih zajednica u kojoj se nalazila tj. od Austrougarske monarhije i od dvije jugoslovenske države (1918-1941 i 1945-1990). Koncepcija i namjena ovih prometnih infrastruktura nije vodila računa o bosanskohercegovačkim potrebama, a posebno ne o onima, koje je donijela državna nezavisnost. Ove nove potrebe odnose se: na neophodnost prometnog povezivanja i teritorijalnog integriranja Bosne i Hercegovine, na potrebe povezivanja modernih i sigurnih infrastruktura te na potrebe postizanja interoperabilnosti bosanskohercegovačkih prometnih sistema s prometnim sistemima bosanskohercegovačkih susjeda a i naročito sa državama članicama Evropske unije. Razvoj kapitalne prometne infrastrukture koju čine autoceste, željeznice, luke, aerodromi i plovni putevi u razvoju privrede je nesporan i prioritetan. Sistemski pristup toj problematici rezultira usklađenim prometnim sistemima koji garantuju efikasnost javne usluge. Efikasnost ovdje znači racionalnost, funkcionalnost, sigurnost, prihvatljivu cijenu i brzinu prometne usluge.

Program država članica Evropske unije, a posebno njegov dio koji se odnosi na izgradnju vanjskih odnosa pomoću bolje povezanosti sa državama izvan Evropske unije, u prvi plan ističe prometnu infrastrukturu. Prometni sistem Bosne i Hercegovine još uvijek nije izvršio prilagođavanja naraslim potrebama privrede ali i vizijama i neophodnim strateškim ciljevima. Jačanjem intermodalnog prijevoza, skladno proklamiranoj politici Evropske unije promet se sa cesta nastoji prebaciti na pruge i luke ali je to ipak previše sporo i nedovoljno. U tom pogledu potrebno je, uporedno s radovima na cestovnoj mreži provesti odgovarajuće razvojne lučke projekte, a prije svega obnoviti pruge. **Prometna infrastruktura Bosne i Hercegovine kao važan element prometne industrije biće posebno analizirana u poglavlju 4. ove disertacije. Međutim, imajući na umu opće privredno stanje kao i namjeru vlasti na svim nivoima, da značajno investira u ovaj element, za isti se predviđa da će u periodu od 2012.-2035.godine ostvariti višu stopu rasti (Δyi) u odnosu na sve druge prometne elemente.**

3.5.2.2. Prometna suprastruktura

Za razliku od prometne infrastrukture koju čine prometnice i objekti stalno fiksirani na jednom mjestu, za prometnu suprastrukturu može se reći da je čine sva pokretna sredstva koja omogućavaju proizvodnju prometne usluge. Također moglo bi se reći, da prometnu suprastrukturu čine transportna i pretovarna sredstva koja koristeći prometnu infrastrukturu presudno omogućavaju proizvodnju prometne usluge. To znači da prometnu suprastrukturu čine pokretna sredstva za rad koja služe za manipulaciju, prijevoz i prijenos predmeta rada u prometu, tj. tereta, putnika, energije i vijesti. Ili, pojednostavljeno, prometnu suprastrukturu čine sredstva za rad, osim prometne infrastrukture, koja služe proizvodnji prometne usluge.

U procesu proizvodnje prometne usluge, osim prometne infrastrukture i transportnih sredstava, značajno mjesto zauzimaju pokretna pretovarna, ili mehanizacijsko-transportna sredstva (mehanizacija). U ta sredstva za rad mogu se ubrojati: dizalice, viljuškari, transporteri, elevatori, samozahvatna utovarna-pretovarna sredstva, podizači, vitla, sredstva za horizontalno, vertikalno, koso i gravitacijsko manipuliranje teretom. U nastavku se navode elementi suprastrukture po pojedinim prometnim podsistemima:

1) **Suprastrukturu pomorskog prometa** čine transportna i pretovarna sredstva koja služe proizvodnji usluga u pomorskom prometu, kao što su pomorski brodovi svih vrsta za prijevoz tereta i putnika, ali i sva druga pomorska plovila tj. tegljači, plovne dizalice i slično. Također i sva lučka suprastruktura na lučkom teritoriju i akvatoriju pripada pomorskoj suprastrukturi, a koju čine sve pokretne dizalice, viljuškari, konvejeri, transporteri, elevatori, samozahvatna utovarno pretovarna sredstva, sredstva za horizontalno, vertikalno i koso manipuliranje s teretom.

2) **Suprastrukturu cestovnog prometa** čine sve vrste transportnih sredstava i mehanizacije koja služe proizvodnji prometnih usluga u cestovnom prometu, reguliranju i sigurnosti prometa, kao što su sve vrste teretnih cestovnih vozila, autobusi i druga cestovna vozila za prijevoz putnika te sve vrste pokretnih pretovarnih sredstava tj. mehanizacije, koja služi za manipuliranje teretom u cestovnom prometu.[74] U cestovnu suprastrukturu mogu se ubrojati i pokretni uređaji koji služe održavanju i srevisiranju prometne infrastrukture, transportnih i pretovarnih sredstava u cestovnom prometu.

3) **Suprastrukturu zračnog prometa** čine sve vrste aviona i letjelica težih i lakših od zraka kao i pretovarna mehanizacija koja služi proizvodnji usluga, reguliranju i sigurnosti zračnog prometa. Osnovno obilježje suprastrukture zračnog prometa je mobilnost transportnih sredstava i pretovarne mehanizacije.

---

[74]. LALIĆ, Z.: Saobraćajna sredstva i infrastruktura, Saobraćajni fakultet Brčko D.,Brčko Distrik, 2009., p.12-22.

Transportna sredstva omogućavaju prometovanje predmeta prometa, a pretovarna mehanizacija omogućava utovar, istovar, pretovar, predmeta prometovanja.[75] U suprastrukturu zračnog prometa može se ubrojati i druga pokretna sredstva za rad kao što su: pokretna signalizacija, pokretne remontne radionice, cisterne za snadbijevanje aviona gorivom i vodom, vatrogasna vozila...

4) **Suprastrukturu željezničkog prometa** čine sve vrste vučnih i vučenih sredstava koja služe proizvodnji usluga u željezničkom prometu, kao što su: sve vrste lokomotiva i sve vrste teretnih i putničkih vagona, sve vrste pokretnih sredstava i uređaja za utovar, istovar i pretovar tereta u željezničkom prometu. U suprastrukturu željezničkog prometa mogu se ubrojati i pokretni uređaji koji služe održavanju i srevisiranju prometne infrastrukture vučnih, vučenih i pretovarnih sredstava, odnosno mehanizacije željezničkog prometa.

5) **Suprastrukturu poštanskog prometa** čine mobilna sredstva za rad, odnosno mobilna prijevozna i pretovarna sredstva, uređaji, automati, kompjuteri i slična sredstva koja pomoću poštanske infrastrukture proizvode poštanske usluge.

6) **Suprastrukturu telekomunikacijskog prometa** čine mobilni uređaji, aparati, oprema i slični uređaji koji pomoću telekomunikacijske infrastrukture proizvode telekomunikacijske usluge. Nju čine: razne vrste mobilnih telefona, radio aparata, televizijskih aparata, pokretnih radio i televizijskih stanica.

7) **Suprastrukturu riječnog prometa** čine sva prijevozna i pretovarna sredstva koja koristeći riječnu infrastrukturu služe proizvodnji usluga u riječnom prometu, kao što su riječni brodovi svih vrsta za prijevoz tereta i putnika, ali i sva druga riječna plovidba, kao što su: potiskivači, ploveće dizalice, ploveće radionice... Sva lučka suprastruktura pripada riječnoj suprastrukturi a koju čine sve pokretne dizalice, viljuškari, sredstva za manipuliranje teretom.

8) **Suprastrukturu cjevovodnog prometa** čine pokretni uređaji i oprema koji su u funkciji proizvodnje prometnih usluga cjevovodima, reguliranja i sigurnosti cjevovodnog transporta, odnosno cjevovodnog prometa.

9) **Suprastrukturu žičarskog prometa** čine mobilna prijevozna sredstva: sjedalice, gondole, kabine, telekabine, košare, mobilna pretovarna mehanizacija koja služi za utovar i istovar tereta, mobilni uređaji i oprema, koji pomoću žičarske suprastrukture služe proizvodnji prometne usluge, reguliranju i sigurnosti žičarskog prometa

---

[75]. O suprastrukturi pobliže cf.: 1) ZELENIKA, R.: Prometni sustavi .., op.cit., 97, 277-348, 2) REPČIĆ, N.: Transportna sredstva, Mašinski fakultet Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 2008., p.25-49.

U suprastrukturu žičarskog prometa mogu se ubrojati i druga pokretna sredstva za rad koja su u funkciji proizvodnje usluge takvog prometa, kao što su pokretna signalizacija, pokretne remontne radionice, specijalna prijevozna sredstva i slično. Pred suprastrukturu prometnog sistema postavlja se zahtjev za brzinom, sigurnošću, da su odraz savremnih tehničko tehnoloških dostignuća, jer samo takva infrastruktura doprinosi bržem, boljem, sigurnijem, racionalnijem procesu proizvodnje prometne usluge. Pri tome je vrlo bitno i kakva se savremena tehnologija transporta primjenjuje. Budući da je četvrti dio rada posvećen analizi prometnog sistema i njegovih podsistema, na ovom mjestu neće se posebno analizirati stanje prometne suprastrukture po pojedinim promentim granama. **Prometna suprastruktura Bosne i Hercegovine će kao bitan element prometne industrije također biti posebno analizirana u poglavlju 4. ove disertacije. Budući da je najveći dio ovog elementa u privatnom vlasništvu za isti se predviđa da će u periodu od 2012.-2035.godine ostvariti srednju stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge prometne elemente.**

3.5.2.3. Prometni intelektualni kapital

U današnjem uslovima poslovanja intelektualni kapital postaje globalni faktor, kreirajući svjetski privredni sistem zasnovan na znanju. Povezujući disperzirana svjetska znanja posredstvom nove infrastrukture, koja se u najvećoj mjeri temelji na razvoju informacijske i telekomunikacijske opreme, intelektualni kapital ruši barijere neznanja postajući najvažnijim resursom nove ekonomije i najvžnijim faktorom za proizvodnju komparativnih prednosti u novim tehnologijama. Tako globalna privreda, zasnivajući se na informacijskoj i komunikacijskoj tehnologiji, globalizira sve faktore privrednog rasta, a informcijske tehnologije omogućavaju da pravo znanje stigne na pravo mjesto u pravo vrijeme, po mogućnosti uz minimalne troškove.[76]

Intelektualni kapital obuhvata skup ljudi sa svim vještinama, sa svim znanjima, sposobnostima, kreativnostima, inventivnostima, vještinama, iskustvima i informacijama softvera, baza podataka, patenata, licenci, kultura preduzeća, prava te informacija o kupcima i kvaliteti odnosa sa tržištem. Zbog činjenice da su mnogi elementi intelektualnog kapitala nevidljivi, takav se kapital naziva nevidljiva imovina, neopipljiva imovina, nematerijalna imovina preduzeća jer nije u potpunosti obuhvaćena u bilansima. Nesumljivo je da su informacijske tehnologije dovele do afirmacije intelektualnog kapitala kao glavnog pokretača i stvaratelja konkurentskih sposobnosti preduzeća.

---

76. O tome detaljnije cf.: 1) JELČIĆ, K.: Priručnik za upravljanje intelektualnim kapitalom u tvrtkama, Zagreb, 2001, p.11. 2) TRAJKOVIĆ, M.: Preobražaj transportnih sredstava i hartije od vrijednosti, Beograd, 2000. p. 25-42., 3) ZELENIKA, R. SUNDAĆ, D.PUPAVAC, D.: : Intelektualni kapital-kreator inluzivnog svjetskog gospodarstva Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002, p.70.

Naime, iako je znanje bilo osnovni izvor dugoročnog ekonomskog rasta još od industrijske revolucije, ono što razlikuje njegovo današnje značenje kao generatora rasta je to, da je informacijsko komunikacijska tehnologija multiplikativno ubrzala pomak ka ekonomiji znanja, omogućivši da se informacije kodirane u digitalnom obliku prenose na velikim udaljenostima s niskim troškovima. Na dalje, razvoj informacijske i telekomunikacijske tehnologije uzrokuje povećanje udjela informacija i znanja, kako u proizvodnim tehnologijama tako i u proizvodima, koji su utjecali na način komuniciranja i organiziranja.

Upravo je to povećanje udjela znanja u novoostvarenoj vrijednosti glavno obilježje prijelaza iz industrijskog doba u novu ekonomiju koja se još naziva i ekonomijom znanja (eng. knowledge economy), j**er su informacije i znanje ključni faktor poslovnog uspjeha**: šta znati, kako znati, gdje znati i kada znati. Tako informacijske i komunikacijske tehnologije tvore bazu za kreativnu efektivnu upotrebu znanja, inteligentna upotreba informacija postaje krucijalni faktor nove ekonomije i ulaz u društvo znanja. Sa stajališta racionalizacije logističkih mreža, a posebno prometne logistike, posebnu važnost ima prometni intelektualni kapital.[77]

Može se reći da je **prometni intelektualni kapital** skup zaposlenika mega, makro, mikro prometnog sistema sa svojim unidisciplinarnim i multidisciplinarnim znanjima, sposobnostima, kreativnostima, inventivnostima, vještinama, iskustvima, motivacijama, transportnih tehnologija, informacijskih mreža, kultura prometnog sistema, informacija o stvarnim i potencijalnim korisnicima transportnih i prometnih usluga te kvaliteti odnosa na mega, makro i mikro transportnim i prometnim tržištima.

Tri su bitne grupe elemenata prometnog intelektualnog kapitala kao temeljnog faktora proizvodnje promentih usluga (cf.shemu 17):[78] 1) **ljudski humani kapital, 2) strukturalni-organizacijski kapital i 3) potrošački kapital-kapital međuodnosa.**

---

77. ZELENIKA, R., SUNDAĆ, D., PUPAVAC, D.: Intelektualni kapital-kreator inkluzivnog svjetskog gospodarstva, u knjizi Znanje-temeljni ekonomski resurs (urednik Sunadć, D.), Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka, 2002., p.70.

78. O intelektualnom kapitalu pobliže cf.: 1) PULIĆ,A., SUNDAĆ, D.: Intelektualni kapital, I.B.C.C., Rijeka, 1998. i 2) ZELENIKA, R.: Prometni sustavi, op.cit., p. 203-216., 3) JELČIĆ, K.: Priručnik za upravljanje intelektualnim kapitalom u tvrtkama, Hrvatska gospodarska komora, Zagreb, 2001., p.11., 4) TATKOVIĆ, N.: Globalization and the new information and communication tehnologies,Informatologija, Hrvatsko komunikološko društvo, 35, 2002., p.52.

Shema 17: Elementi prometnog intelektualnog kapitala

PROMETNI INTELEKTUALNI KAPITAL

LJUDSKI HUMANI KAPITAL	STRUKTURALNI ORGANIZACIJSKI KAPITAL	POTROŠAČKI KAPITAL KAPITAL MEĐUODNOSA
TIP KAPITALA POKAZATELJI **I KVALITATIVNI POKAZATELJI** **N - tehničko znanje** **O - tehnološko znanje** **V - organizacijsko znanje** **A - ekonomsko znanje** **C - pravno znanje** **I -znanje o intelektualn.** **J kapitalu** **S -sinergijski učinci** **K prometnih znanja** **I** **KVANTITATIVNI POKAZATELJI** **U ⇒ OSTVARENO** **P - tonski kilometri** **R - putnički kilometri** **A - tonska milja** **V - putnička milja** **LJ - pretovarnih tona** **A - utovarenih tona** **Č - istovarenih tona** **K - impulsi** **I** **SINERGIJSKI UČINCI KVALITA-TIVNIH I KVANTITATIVNIH POKAZATELJA**	**TIP KAPITALA POKAZATELJI** **I KVALITATIVNI POKAZATELJI** **N - informacijski sistemi** **O - transportne tehnologije** **V - menadžerska filozofina** **A - korporacijska kultura** **C - proces upravljanja** **I - proces rukovođenja** **J - korporacijske strategije** **S - baze znanja** **K - ekspertni timovi** **I - inteligentni transpo. Sistemi** **KVANTITATIVNI POKAZATELJI** **P - prometna infrastruktura** **R - prometna suprastruktura** **O - patenti** **C - licence** **E - brzina prometne usluge** **S - sigurnost proizv.prom.usluge** **N - cijena po jedinici proizvoda** **I - prihodi po jedinici proizvoda** **- rashodi po jedinci proizvoda** **- dobit po jedinici proizvoda** **SINERGIJSKI UČINCI KVALITA-TIVNIH I KVANTITATIVNIH POKAZATELJA**	**TIP KAPITALA POKAZATELJI** **K KVALITATIVNI POKAZATELJI** **O - ISO kvaliteta promet.usluga** **R - zadovoljstvo korisnika usluga** **I - lojalnost korisnika usluga** **S - preporuke korisnika usluga** **N** **I** **C** **I** **K KVANTITATIVNI POKAZATELJI** **A - broj korisnika prom. Usluga** **P - broj ugovora o proizvodnji usl.** **I - vrijednost sklopljenih ugovora** **L - broj reklamacija u proizvodnji** **A - broj i udio dobavljača** **L - broj i udio dioničara u proizv.** **A** **SINERGIJSKI UČINCI KVALITA-TIVNIH I KVANTITATIVNIH POKAZATELJA**

STVARANJE NOVOG PROMETNOG INTELEKTUALNOG KAPITALA U PROMETNOM SISTEMU

Izvor: ZELENIKA, R.: Model intelektualnog kapitala u funkciji razvoja prometa, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, Rijeka, 2002., p 156.

Iz sheme br. 17 je uočljivo da je za stvaranje nove vrijednosti prometnog sistema i stvaranje novog prometnog intelektualnog kapitala u svakom prometnom sistemu neophodan intelektualni kapital u svim svojim kvalitativnim i kvantitativnim pojavnim oblicima. Međutim, iako je prometni intelektualni kapital najvažniji faktor uspješne i efiksane proizvodnje transportnih i prometnih usluga, te rasta i razvoja prometnog sistema, bez odgovarajuće prometne infrastrukture, prometne suprastrukture, finansijskog kapitala i predmeta rada, on ne bi mogao pridonositi novoj vrijednosti u prometnim sistemima.[79]

Pažnja prometnih preduzeća sve više se usmjerava na kreativnost prometnih menadžera i operativnih izvršitelja, na njihov poduzetnički duh, na spremnost za prihvatanje i korištenje novih ideja, na fleksibilnost i otvorenost mišljenja. Tako kreativnost, stepen znanja i iskustvo predstavljaju osnovne pretpostavke za povećanje efikasnosti i efektivnosti na tržištu prometnih usluga. Samo kreativni i inventivni menadžeri mogu brzo i učinkovito odlučivati i optimalno kombinirati ljudske potencijale i finansijske resurse, stavljajući sve resurse logističke kompanije na raspolaganje na tržištu logističke usluge.

Stoga se može reći da se fenomeni intelektualnog kapitala odnose na interdisciplinarne, multidisciplinarne, pluridisciplinarne znanosti, transdisciplinarne znanosti, zakonitosti, znanja, sposobnosti, vještine, iskustvo, informacije, kulturu, softvere, patente, licence, kreativnost, inventivnost i na motivaciju zaposlenika u vezi s implementacijom tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, ekonomskih, pravnih i ostalih fenomena u logističkim sistemima.[80]

Prema statističkim podacima u 2011 godini u Bosni i Hercegovini je u sektoru za prijevoz i skladištenje bilo 49.158 zaposleno radnika, od čega 10.835 žene, što čini 7,08% ukupno zaposlenih. To svrstava ovaj sektor na šesto mjesto prema broju zaposlenih u odnosu na 17. sektora prema standardnoj klasifikaciji djelatnosti.

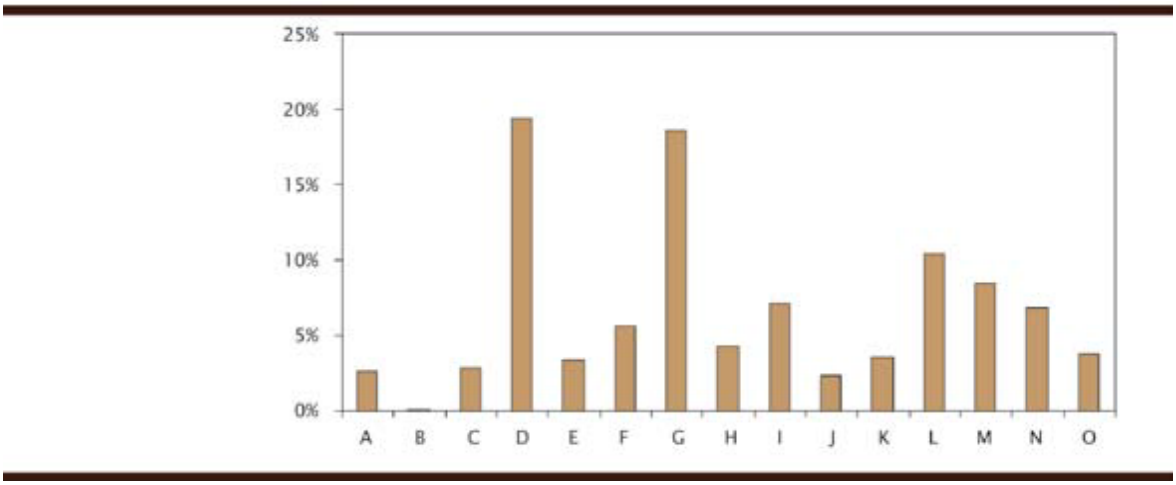
---

79. ZELENIKA, R. SUNDAĆ, D., PUPAVAC, D.:Intelektualni kapital- kreator inkluzivnog svjetskog gospodarstva, u knjizi Znanje-temeljni ekonomski resurs, Rijeka, 20002., p.70.

80. O intelektualnom kapitalu pobliže, cf.: 1) PULIĆ,A., SUNDAĆ, D.; Intelektualni kapital, I.B.C.C. Rijeka, 2002., p.25., 2) CRNOBRNJA, M.: Ekonomija tranzicije, Univerzitet McGill (Montreal) 2006, p.126. 3) OBLAK, H.: Mednarodna poslovna logistika, Ekonomska fakulteta Maribor, Maribor, 2002.

Kretanje zaposlenih po djelatnostima standardne klasifikacije u poslednjih nekoliko godina u Bosni i Hercegovini (izraženo u %) može se vidjeti i na grafikonu 3.

Grafikon 3: Struktura zaposlenih po djelatnostima u Bosni i Hercegovini u 2010 g.



A - Poljoprivreda, lov i šumarstvo
B - Ribarstvo
C - Rudarstvo i vađenje kamena
D - Prerađivačka industrija
E - Snabdijevanje električnom energijom, gasom i vodom
F - Građevinarstvo
G - Trgovina na veliko i na malo; popravak motornih vozila imotocikala, te predmeta za ličnu upotrebu i domaćinstvo
H - Hoteli i restorani
I - Prevoz, skladištenje i komunikacije
J - Finansijsko posredovanje
K - Poslovanje nekretninama, iznajmljivanje i poslovne usluge
L - Javna uprava i odbrana; obavezno socijalno osiguranje
M - Obrazovanje
N - Zdravstvena zaštita i socijalna zaštita
O – Ostale društvene, socijalne i lične uslužne djelatnsoti

Izvor: Centralna Banka BiH, 2011. godine

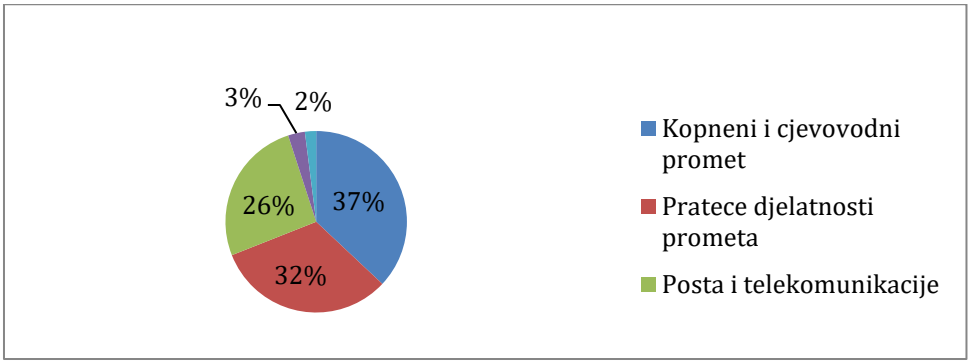
Analizirajući podatke o zaposlenosti u Bosni i Hercegovini, uočljiva je tendencija porasta zaposlenih u sektoru prijevoza i skladištenja u odnosu na 2005 godinu, dok je takođe zabilježen i pad, u odnosu na 2010 i 2011 godinu.[81] Kada je u pitanju zaposlenost u pravnim licima u sektoru prijevoza i skladištenja, ona je najizraženija u **kopnenom i cjevovodnom prometu i znosi 37%, prateće djelatnosti zapošljavaju oko 32%, poštanski i telekomunikcijski promet 26%, vodni promet 3%,** dok je zaposlenost u zračnom prometu najmanje zastupljena i ona iznosi oko 2%.

[81]. Struktura zaposlenih po djelatnostima, Centralna banka BiH: http://www.cbbh.ba/files/godisnji_izvjestaji

/2011/GI_2011_bsas.pdf. (10.08.2012.).

Struktura prethodno navedenih podataka o zaposlenosti u sektoru prijevoza i skladištenja prikazana je i u grafikonu broj 4.

Grafikon 4: Zaposlenost u BiH, u sektoru prijevoza, skladištenja i veza u 2011 g.



Izovor: Agencija za statistiku BiH, 2011.

Ovakva analiza broja zaposlenih nije adekvatna i ako je rađena prema standardnoj klasifikaciji djelatnosti. Primjernije bi bilo ukazati na strukturu zaposlenih u kopnenom prijevozu, odnosno u željezničkom prometu, cestovnom prometu i cjevovodnom prometu jer bi se dobili konkretniji podaci o udjelu pojedinih grana prometa u strukturi zaposlenih i s obzirom na udio pojedinih grana prometa u prijevozu tereta i putnika. Na primjer, podatak da je najveći broj zaposlenih u kopnenom prometu, tj. cestovnom i željezničkom prometu, skladan je ostvarenom prometu putnika i tereta u cestovnom i željezničkom prometu, stoga je i razumljivo zašto je najveći broj zaposlenih upravo u tim prometnim podsistemima.

Na dalje, budući da je cestovni promet dominantan u prijevozu tereta i putnika u Bosni i Hercegovini u odnosu na ostale grane kopnenog prijevoza (tj. željezničkog i cjevovodnog), ali i zračnog i vodnog prometa. Vodni promet obuhvata i pomorski promet i promet unutrašnjim plovnim putevima, odnosno riječni promet. Trebalo bi evidenciju zaposlenih detaljnije provoditi, odnosno tačno prema pojedinim prometnim podsistemima. Osim toga, traba jasno specificirati u kojim pomoćnim i pratećim djelatnostima je ostvaren najveći broj zaposlenih: u djelatnostima kopnenog, vodnog ili zračnog prijevoza i odražava li to tendenciju udjela pojedinih prometnih sistema u ostvarenim rezultatima prijevoza tereta i putnika.

Prometni intelektualni kapital Bosne i Hercegovine će kao značajan element prometne industrije također biti posebno analizirana u poglavlju 4. ove disertacije. Budući da je najveći dio ovog elementa uslijed niza okolnosti u posljednjih dvadesetak godina postao deficitaran za isti se predviđa da će u periodu od 2012.-2035.godine ostvariti srednju stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge prometne elemente.

3.5.2.4. Savremene tehnologije prometa

Primjena savremenih tehnologija transporta zahtijeva savremenu, modernu, tehničko tehnološku razvijenu infrastrukturu i prometnu suprastrukturu, jer u protivnom se ne mogu postići optimalni efekti savremenih tehnologija transporta. Naime, tehnologije transporta direktno djeluju na tehničke, tehnološke i ekonomske fenomene, odnosno podsisteme prometnog sistema po vertikali. Nove tehnologije, nova tehnička sredstva, tehnološki postupci uvode se radi postizanja bržeg i efikasnijeg prometnog procesa. Posebno je vrijeme bitan faktor konkurentnosti, a primjenom novih tehnologija ostvaruju se uštede i u vremenu i u troškovima.

Međutim, treba istaći da savremene tehnologije transporta djeluju i na organizacijske fenomene prometnog sistema, jer utječu i na novu organizaciju poslovanja, novu organizaciju procesa, zatim na fenomene intelektualnog kapitala jer zahtijevaju obrazovanje i usavršavanje prometnih radnika, djeluju na ekološke fenomene, jer se primjenom novih tehnologija smanjuju negativni utjecaji na okolinu, manje nesreća i slično. Stoga se posebna pažnja treba posvetiti i savremenim tehnologijama transporta jer one imaju direktan utjecaj na racionalizaciju procesa proizvodnje prometne usluge, a sami tim i na sve procese u prometnoj industriji. Treba spomenuti da je razvoj savremnih tehnologija transporta pod direktnim utjecajem tehničko-tehnološkog napretka. Stoga se danas može reći za neku tehnologiju da je savremena, ali to ne znači da će i u buduće biti, jer nova tehničkotehnološka dostignuća te potrebe procesa dovest će do stvaranja novih savremenih tehnologija, a postojeće će biti zastarjele ili će se klasificirati kao klasične tehnologije transporta. Danas, kad se govori o savremnim tehnologijama transporta, najčešće se spominju:[82]

1) **Paletizacija**. Sistem paletizacije povezuje pojedinačne komadne terete u okrupljenim jedinicama tereta i omogućava uspostavljanje neprekidnog lanca svih učesnika od sirovinske baze do potrošača. Taj sistem uspostavlja primjernu integraciju manipuliranja transporta robe u industriji i trgovini, a u velikoj je mjeri kompatibilan s drugim savremneim transportnim tehnologijama, posebno kontejenrizacijom, RO-RO i HUCKEPACK tehnologijom. Najznačajnije prednosti paletizacije u odnosu na manipuliranje i prijevoz nepaletiziranog tereta su: 1) upotreba lahke, moderne i ekonomične ambalaže (težina ambalaže se smanjuje i do 75%, a njena cijena 25%), 2) smanjenje oštećenja i gubitka na robi, radi čega osiguravajuća društva naplaćuju za paletiziranu robu i do 70% manju premiju, 3) veliko ubrzanje utovara i istovara ili pretovara paletizirane robe, čime se

[82]. ZELENIKA, R.-JAKOMIN, L.: Suvremeni transportni sustavi, op.cit., p.117-230.

ubrzava promet i direktno povećava stepen upotrebe prometne infrastrukture, a indirektno i prometne suprastrukture, 4) svođenje broja računa manipulacija na minimum, time što se roba već kod proizvođača složije na paletu i tako formira paletna pošiljka te se u nepromijenjenom stanju manipulira u skladištu proizvođača, pri utovaru, pretovaru i istovaru, po potrebi i u usputnim skladištima, a depalitizira se tek u mjestu potrošnje, 5) smanjenje broja ručnih operacija pozitivno utječe na smanjenje radne snage, čime se povećava produktivnost rada i smanjuju troškovi manipulacija robom (prosječno smanjenje radne snage iznosi oko 75% a manipulacijskih troškova oko 35%), veći stepen iskorištenosti kapaciteta sredstava i opreme za manipulaciju robe, 6) velika ušteda skladišnog prostora (oko 50%, a postiže se boljim korištenjem „treće“ dimenzije, slaganjem robe u visinu i do četiri metra, dok se nepaletizirana roba obično slaže do jedan i po metar visine), higijensko tehnička zaštita rada, minimiziranje troškova administrativno tehničkog osoblja zbog pojednostavljenja evidencije i inventure robe u proizvođača, prijevoznika i drugih učesnika u paletnom sistemu i slično. Prednosti paletizacije su utjecale na to, da se u razvijenim državama paletno manipulira i prevozi oko 90% komadnih i blizu 75% vagonskih pošiljaka od ukupnog transporta robe koja se može paletizirati i prevoziti u željezničkom i cestovnom prometu.[65]

2) **Kontejnerizacija.** Sistem kontejnerizacije najcjelovitije i najuniverzalnije povezuje jedinične komadne terete ili paletizirane terete u okrupljenim jedinicama tereta – kontejnerima s teretom i omogućava uspostavljanje neprekidnog transportnog lanca od sirovinske baze do potrošača. Koliko se danas kontejneri i kontejnerizacija primjenjuju u svijetu govori i podatak da se u svjetskim statistikama vode podaci o prijevozu tereta kontejnerima, podaci o najvećim kontejnerskim lukama i slično.

Najvažnije prednosti i ekonomski efekti manipuliranja i prijevoza robe u kontejenrima su: 1) smanjenje troškova pakiranja (smatra se da se u kontejnerizaciji smanjuju troškovi robe i do 80%), 2) prijevoz robe u kontejnerima isključuje pretovar robe, 3) prijevoz robe u kontejnerima osigurava solidno čuvanje robe, 4) prijevoz robe u kontejnerima omogućava brže manipuliranje, što ima za posljedicu kraće zadržavanje vozila u luci, pristaništu, terminalu, kolodvoru, 5) prijevoz robe kontejnerima znatno smanjuje troškove uskladištenja i iskladištenja i povećava brzinu manipulacija, posebno paletizirane robe, 6) kontejenerizacija omogućava u cjelosti korištenje obujma standardiziranih prijevoznih sredstava, kao i da se u toku prijevoza jednostavno, brzo i sigurno kontejner pričvrsti u prijevoznom sredstvu, 7) kontejnerizacija omogućava unificiranje tehničkotehnoloških rješenja, posebno značajnih u multimodalnom transportu, kod pomorskih, željezničkih, cestovnih i riječko-kanalsko-jezerskih prijevoznih sredstava, u tom smislu da vozila postaju univerzalna, neodvisno od robe koju prevoze. Navedeno omogućava da cijeli transportni lanac dobiva jedinstvenu shemu manipuliranja i prijevoza robe, znatno skraćuje vrijeme premještanja robe od proizvođača do potrošača, smanjuje manipulacijsko-prijevozne troškove, povećava

produktivnost rada, znatno pojednostavljuje trgovinske, prometne i administrativne poslove, postupke i slično. U nastavku su prikazani podaci kontejneskog prometa u 20 najvećih svjetskih kontejnerskih luka (tablica 3).

Tablica 3: Dvadeset najvećih svjetskih kontejnerskih luka (u 000 TEU)

Luka	2007 godina	2008 godina	%
Singapur	27.932	29.918	7.1
Šangaj	26.150	28.010	7.1
Hong Kong	23.998	24.494	2.1
Shenzhen	21.099	21.420	1.5
Busan	13.261	13.425	1.2
Dubai Ports	10.653	11.827	11.0
Guangzhou	9.200	11.200	21.7
Zhousan / Ningbo	9.360	10.920	16.7
Rotterdam	10.791	10.784	-0.1
Qingdao	9.462	10.020	5.9
Hamburg	9.890	9.737	-1.5
Khaisiung	10.257	9.677	-5.7
Antwrepen	8.176	8.663	6.0
Tianjin	7.103	8.500	19.7
Los Angeles	8.350	8.081	-3.2
Port Klang	7.119	7.970	12.0
Long Beach	7.312	6.488	-11.3
Tanjung Pelepas	5.500	5.600	1.8
Bremen	4.912	5.529	12.6
New York	5.299	5.236	-1.2

Izvor: http://www.rotterdamportinfo.com/facts/tabel6.cfm. (12.08.2011.)

3) **Roll on – Roll oFF (skr. RO-RO)** ili dokotrljaj (uvezi) – otkotrljaj (izvezi), to je specifična tehnologija transporta za koju je karakterističan horizontalni utovar i istovar kopnenih prijevoznih sredstava najčešće natovarenih teretom, kao naprimjer: utovarenih kamiona, prikolica, tegljača, autobusa s putnicima, spavaćih vagona s putnicima, praznih kopnenih prijevoznih sredstava na kotačima na specijalne RO-RO brodove.

[83]. Više o transportnim tehnologijama cf.: 1) BOJOVIĆ, N.: Transportne tehnologije, Saobraćajni fakultet Beograd, Beograd, 2010., p.36-58., 2) ZELENIKA, R-JAKOMIN, L.: Suvremeni transportni sustavi, op.cit., p.117-230., 3) ZGONIK, M.: Prometna tehnologija in transportna logistika, op.cit.., 67-82.

Bosna i Hercegovina nema svoje pomorske flote, dok susjedna R. Hrvatska u svojoj trgovačkoj floti ima oko desetak RO-RO brodova ito uglavnom u Sredozemlju.

Ova tehnologija u odnosu na druge vrste prijevoza ima tu prednost da:[84] 1) omogućava gotovo potpunu integraciju cestovnog i pomorskog prometa kao i željezničkog i pomorskog prometa i time povećava optimizaciju transportnih lanaca i smanjuje manipulacijsko-prijevozne troškove, RO-RO tehnologija je znanto proširila mogućnost primjene multimodalnog transporta „ od vrata do vrata“ i direktan prijevoz tereta od proizvođača do potrošača na relativno velikoj udaljenosti u dubokoj unutrašnjosti dvije države razdvojene morem, 3) RO-RO brodovi su osposobljeni za utovar, smještaj, prijevoz i istovar tereta u svakom obliku i svake veličine, kao naprimjer: kamiona, automobila, cestovnih prikolica, poluprikolica, teretnih i putničkih vagona, autobusa, kontejnera, paletizirane robe, specijalnih i vangabaritnih tereta, 4) RO-RO tehnologija omogućava vrlo velike pretovarne učinke radi čega se RO-RO brodovi vrlo kratko zadržavaju u lukama, što znatno smanjuje troškove i povećava obrtaj brodova, 5) RO-RO tehnologija, u odnosu na druge tehnologije prijevoza (osim sistema LASH), zahtijeva najniže lučke investicije (potreban je samo operativni vez i operativna površina uz taj vez bez ikakvih dizalica i skladišta, 6) RO-RO brodovi mogu obavljati utovar i istovar tereta i noću bez ikakvih poteškoća i time omogućuju veći promet u 24 sata i brodovima i lukama, 7) rizik uvođenja RO-RO brodova je neznatan, jer su oni vrlo fleksibilni u pogledu širokog dijapazona tereta koje mogu prevoziti, 8) brodari pri uvođenju RO-RO brodova nemaju ništa veće investicije i rizike finansijskih efekata nego pri uvođenju klasičnih brodova te brojne druge prednosti.

4) **Lift on – Lift off (skr. LO-LO)** ili „podigni – spusti“ je specifična tehnologija transporta za koju je karakterističan vertikalni utovar i istovar tereta, komadnog, ujedinjenog, rasutog, (sipkog), pakiranog ili nepakiranog, gotovo svih vrsta, uključujući i žive životinje, pomoću lučke i/ili brodske mehanizacije, na specijalne, univerzalne, kombinirane ili višenamjenske brodove.

5) **Roll on – Roll off / Lift on – Lift off** (skr. RO-RO / LO-LO) ili samo RO-LO je odgovarajuća kombinacija horizontalnog i vertikalnog utovara i istovara tereta na specijalno konstruirane brodove koji imaju tehničke, tehnološke i eksploatacijske karakteristike i RO-RO i LO- LO brodova. Zapravo tu se radi o kombiniranim RO-LO brodovima koji istovremeno omogućavaju utovar i istovar tereta po sistemima „dokotrljaj otkotrljaj“ i „podigni – spusti“. Najčešće se brodski prostor može koristiti i za jednu i za drugu tehnologiju prijevoza, zavisno o predmetima prijevoza.

---

[84]. ZELENIKA, R., JAKOMIN, L.: Suvremeni transportni sustavi, op.cit., p.117-230.

Takve brodove je komplikovano graditi, a i skuplji su od jednonamjenskih RO-RO i LO-LO brodova istih tehničkih, tehnoloških i eksploatacijskih karakteristika. Takvi brodovi su, s obzirom da mogu koristiti sve pogodnosti i RO-RO i LO-LO tehnologija transporta, znatno fleksibilniji i rentabilniji u odnosu na brodove jedne od tih tehnologija.

6) **Float on – Float off (skr. FO-FO**) ili „doplutaj- odplutaj“ je specifična tehnologija transporta za koju je karakterističan horizontalni i vertikalni utovar i istovar mauna (barži, teglenica, potisnica) sa raznim komadnim i/ili sjedinjenim jedinicama tereta, i/ili rasutim tekućim teretima u i iz LASH brodova. Zbog naziva „LASH“ (a to je skraćenica pojma na eng. jeziku „ Lighter Aboard Ship“ u značenju „mauna ili barža na brodu) brodova ta se tehnologija još naziva i LASH tehnologija transporta. Najvažnije prednosti ove tehnologije su: 1) FO-FO tehnologija koja omogućava potpunu integraciju pomorskog i riječno-kanalsko-jezerskog prometa, 2) FO-FO tehnologija transporta pozitivno utječe na razvoj i afirmaciju međunarodnog multimodalnog transporta, odnosno transporta „ od vrata do vrata“, povezujući brojne sudionike transportnih lanaca na velikim udaljenostima u dubokoj unutrašnjosti država razdvojenih morem, jezerima i oceanima, 3) primjenom FO-FO tehnologija transporta najveći se rezultati ostvaruju onda kada pošiljatelj i primatelj tereta mogu svaki na svojoj strani iskoristiti riječne plovne puteve te se u tom slučaju ušteđuju ne samo troškovi pretovara tereta u morskoj luci nego se preskupi prijevoz kopnenim vozilima zamjenjuje znatno jeftinijim prijevozom unutrašnjim plovnim putevima, 4) FO-FO tehnologija transporta omogućava vrlo kratko zadržavanje LASH brodova u lukama zbog znatno bržeg rukovanja teretom, 5) LASH brodovi se odlikuju svestranom upotrebljivošću, ne samo u pogledu tereta nego i u pogledu prometnih pravaca, jer su ti brodovi neodvisni o lukama i lučkoj mehanizaciji, a mogu se uz ostalo, koristiti i kao kontejnerski brodovi uz brojne druge prednosti.

7) **Huckepack tehnologija** transporta predstavlja prijevoz cestovnih vozila i zamjenljivih sanduka (spremnika) zajedno s njihovim teretom (najčešće i u pravilu) na željezničkim vagonima, bar na jednom dijelu prijevoznog puta. Huckepack transport zapravo predstavlja djelotvornu i racionalnu spregu cestovnog i željezničkog prometa i osigurava siguran, brz i racionalan kombiniran prijevoz tereta „od vrata do vrata“. Sa stajališta cestovnog prometa, tj. za preduzeća cestovnog teretnog prometa, koja su aktivno uključena u Huckepack promet, osnovne prednosti Huckepack prometa sastoje se u slijedećem: uštedama troškova na pogonskom gorivu, rezervnim dijelovima, preventivnom i investicijskom održavanju cestovnih vozila, uštedama u naknadama za vožnju i odmor vozača, uštedama u efektivnim satima vožnje, odnosno u efektivnim satima rada vozača.

Prednosti Huckepack sistema sa stajališta željeznice proizilaze iz povećanja obima prijevoza. Povećanje obima u Hucke pack sistemu željezničkog prometa ostvaruje se:[85] pridobivanjem dodatnog prijevoznog supstrata, koji se ranije prevozio cestovnim prijevoznim sredstvima, posebno na dužim relacijama te vraćanjem dijela obima željezničkog prometa koji je ranije željeznici preuzeo cestovni teretni promet. U tom pogledu Huckepac tehnologija je i podijeljena na tehologiju A,B i C. Huckepack tehnologija A obuhvata: utovar kamiona s prikolicom ili tegljača s poluprikolicom, natovarenih s teretom na željezničke vagone sa spuštenim podom. Huckepack tehnologija B ubuhvata: utovar poluprikolice ili prikolice natovarenih teretom na specijalne željezničke vagone sa spuštenim podom. Huckepack tehnologija C obuhvata: utovar i istovar specijalno za tu tehnologiju izrađenih zamjenjivih i standardiziranih sanduka sličnih kontejnerima po sistemu «vertikalne tehnologije» na kontejnerske ili «džepne» željezničke vagone.

8) **Bimodalna tehnologija transporta** je specifična tehnologija transporta za koju je karakterističan prijevoz specijalnih cestovnih poluprikolica s teretom i cestom te željeznicom. Takva tehnologija transportta, zapravo omogućava „pretvaranje“ cestovnih poluprikolica koje na klasičan način prevoze teret u cestovnom prometu u posebne teretne „vagone“, koji na klasičan način prevoze teret u željezničkom prometu. To se, pretvaranje specijalnih cestovnih poluprikolica u specijalna vučena željeznička vozila (tj. vagone“ za prijevoz tereta) postiže različitim modelima cestovno-željezničkih vozila koji se sastoje od neodvisnih dvoosovinskih željezničkih podvoznih elemenata i uključivanje u bimodalne ili klasične teretne vozove. Razlike postoje u dužini i visini poluprikolica i željezničkih podvozja, ali i dopuštenoj nosivosti (opterećenju) po osovini.

Prednost bimodalnog sistema sa stajališta cestovnog prometa sastoje se u uštedama: u naknadama za vožnju i odmor vozača, u efektivnim satima rada vozača, troškova na pogonskom gorivu, rezervnim dijelovima, preventivnom i investicijskom održavanju cestovnih vozila (i vučnog, ali i vučenog vozila).

Prednosti bimodalnog sistema sa stajališta željeznice proizilaze iz povećanja obujma, posebno na dužim relacijama od 500 km.

Prednosti bimodalnog sistema sa stajališta korisnika prijevoza, tj. korisnici teretnog prometa bit će posebno zainteresirani za bimodalni sistem ako im on može garantovati nižu cijenu manipulacijskih i prijevoznih troškova, sigurniji i brži prijevoz njihovih tereta, u odnosu na cestovni ili željeznički promet na određenoj relaciji.

---

[85]. Ibidem, p. 117-230.

U slučaju kada su manipulacijski i prijevozni troškovi u bimodalnom sistemu približno ili potpuno jednaki tim troškovima u klasičnom cestovnom i željezničkom prometu, presudno će utjecati brzina, sigurnost i redovnost što omogućava bimodalna tehnologija transporta, koja nudi prijevoze po svakom vremenu. Za sve tehnologije transporta namjerno su samo istaknute prednosti iz razloga što je glavni nedostatak tehnologije u početnom visokom kapitalu koji je potreban za investiranje u uvođenju novih tehnologija te modernizaciju postojeće infrastrukture i suprastrukture. Kratkoročno gledano, svako investiranje je skupo, ali dugoročno gledano sa stajališta optimizacije prometnog sistema, ostvarivanja ušteda u troškovima, povećanje brzine procesa proizvodnje prometnih usluga te drugih prednosti.. neophodno je uvoditi nova tehničkotehnološka rješenja u prometni sistem. Razumljivo je, da visoko razvijene države primjenjuju, razvijaju i ulažu u najnovije tehnologije upravo zbog brojnih prednosti koje donose za sudionike prometnih procesa, kao što su na primjer najveće kontejnerske luke (cf. Tablicu 4): Singapur, Šangaj, Hong Kong, Roterdam i sl. Upravo radi toga savremene tehnologije i omogućavaju da budu vodeće kontejnerske luke. U susjednoj R. Hrvatskoj se u putničkom prometu najviše koriste RO-RO tehnologije transporta. **Savremene tehnologije prometa u Bosni i Hercegovini će kao značajan element prometne industrije također biti posebno analizirane u poglavlju 4. ove disertacije. Međutim najveći dio ovog elementa uslijed niza okolnosti u posljednjih dvadesetak godina postao je nefunkcionalan i neučinkovit te u značjnom dijelu i zastario, radi čega se predviđa da će u periodu od 2012.-2035.godine imati najmanju stopu rasti (Δyi) u odnosu na sve druge elemente. Mala stopa rasti savremenih tehnologija prometa će svakako negativno utjecati i na razvoj drugih elemenata prometne industrije u Bosni i Hercegovini.**

3.5.2.5. Informacijske tehnologije u prometu

Razvojem informacijskih tehnologija, odnosno kompjutera, interneta i novih informacijsko–komunikacijskih uređaja dolazi do revolucionarnih promjena u prometnom poslovanju. Informacijske tehnologije dovele su do nastanka informacijskog društva, u kome su glavni faktori života i rada informacije i informacijska tehnologija i tako su utjecale na informaciju društva iz industrijskog u informacisjko društvo. Zahvaljujući informacijskoj tehnologiji, prostorne i vremenske udaljenosti između preduzeća nestaju, poslovni svijet postaje „**globalno selo**“ u kome se u svakom trenutku mogu dobiti sve potrebne informacije. Brzina dolaska do kupca postaje bitan faktor poslovnog uspjeha, a informacijske tehnologije to omogućavaju. Nove tehnologije dovode do stalnih promjena, što tržište čini dinamičnijim, a kupce sve zahtijevnijim. Svi su povezani internetom, informacije kruže mrežom neprekidno i dostupne su svima, broj i izbor dobavljača se iz dana u dan povećava, čim u prvi plan dolaze oni koji su svjesni činjenice da je informacijska tehnologija faktor konkuretnosti i da moraju stalno

biti u toku s novim tehnološkim dostignućima. Time se postiže troškovna efikasnost, koja omogućava konkurentniji položaj.[86]

Da informacijske tehnologije omogućavaju preduzećima ostvarivanje ušteda u troškovima potvrđuje i podatak da je FedEx smanjio troškove provjere statusa isporuke sa 5 $ po paketu, na samo 5 centi te omogućava kupcima upite elektronskim putem na vlastitim računarima. Ukupne uštede procijenjene su na dva (2) miliona USD na godinu. Osiguravajuće društvo Aetna uštedi šest miliona USD na godinu zamjenjujući papirne dokumente s dokumentima koji se nalaze na on-line.

Osim toga, utvrđeno je da informacijske tehnologije utječu na produktivnost i poslovne cikluse. Prema rezultatima projekta OEC-a (eng. Organization Economic Cooperation and Development), kojim su se ispitivali razlozi pojave različitih stopa rasta njegovih država članica, utvrđeno je da tehnološki napredak uveliko utječe na privredni rast. Iz toga se može zaključiti da su upravo nove tehnologije dovele do neočekivanih promjena u mnogim privredama svijeta. Definirana su tri kanala preko kojih se taj učinak realizuje: [87]

- Prvi je ICT proizvođački sektor koji vrijednošću vlastitog outputa direktno doprinosi ukupnom privrednom rastu.

- Drugi kanal je investiranje u ICT (informacijsku i komunikacijsku tehnologiju), koje povećava kapitalnu aktivnost proizvodnje, što rezultira boljim kvalitetom i smanjenjem cijena ICT opreme.

- Treći kanal je karakterirziran tzv. učinkom prelijevanja, čiji je najbolji primjer odnos interneta i aplikacija kao npr. e-commerce.

Stoga je potrebno usmjeriti se na proizvodnju politika koje potiču upotrebu informacijsko komunikacijskih tehnologija u privredi. U tablici 5. mogu se vidjeti određeni pokazatelji informatičkog doba u kojem se živi i radi. Kao što je vidljivo iz tablice 4, države s visokim dohotkom prednjače u broju osobnih računara na 100 stanovnika, pri čemu se posebno izdvaja podatak za Euro zonu. To je i sasvim raumljivo jer se tehnološki napredak ostvaruje upravo u državama s visokim dohotkom, koje mogu izdvojiti značajna finansijska sredstva u razvoj novih informacijskih i komunikacijskih tehnologija, a visok životni standard odražava te tendencije. Osim toga i najveći broj korisnika interneta je upravo u navedenim državama, što pokazuje međuovisnost privrednog razvoja i korištenja informacijskih sistema.

---

[86]. LOCKER, K.O.: Business and Administrative Communitacion, Irwin McGraw-Hill, Boston et.al., 2000., p.17.

[87]. KAVRAN, Z.: Računarske mreže, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2007, p.45-52.

Budući da su te države visokorazvijene, u njima se s razvojem novih tehnologija i cijena smanjuje, a jačanje konkurencije smanjuje cijenu koštanja pristupa internetu.

Tabilca 4: Pokazatelji razvoja informacijskih tehnologija (2010. godine)

STEPEN PRIVREDNOG RAZVOJA	Broj PC na 100 stanovnika	Broj internet korisnika na 100 stan.	Troškovi ICT % od GDP	Trgovina ICT	Trgovina ICT	Trgovina ICT
				Izvoz u % od ukupnog izvoza	Uvoz u % od ukupnog uvoza	Izvoz u % od ukupnog izvoza usluga
Države s niskim dohotkom	1.5	5.2	..	1.4	6.7	..
Države s srednjim dohotkom	5.6	15.2	5.9	16.9	18.0	4.9
S donjim srednjim dohotkom	4.6.	12.4	6.5	20.6	20.2	5.0
S gornjim srednjim dohotkom	12.4	26.6	5.2	13.5	16.2	4.8
Države s niskim i srednjim dohotkom	5.3	13.1	5.9	16.1	17.5	4.9
Istočna Azija i Pacifik	5.6	14.6	7.3	30.9	28.1	5.2
Evropa i Centralna Azija	10.8	21.4	5.0	1.8	7.0	5.0
Latinska Amerika i Karibi	11.3	26.9	4.9	11.4	15.9	4.7
Srednji Istok i Sj. Afrika	6.3	17.1	4.5	..	..	..
Južna Azija	3.3	6.6	5.7	1.2	8.1	39.0
Podsaharska Afrika	1.8	4.4	..	1.1	8.2	..
Države s visokim dohotkom	67.4	65.7	6.7	15.2	14.6	7.0
Euro zona	55.5	59.2	5.9	9.4	10.9	8.2

Izvor: World Telecommunication Development Report, International Telecommunication Union (ITU) 2009 World Development Indicators, The World Bank, 2009., p.312

U državama niskog dohotka situacija je obrnuta, manji broj korisnika interneta, što se može objasnitii nedovoljnim životnim standardom koji onemogućava pristup osobnim računarima te internetu zbog visokih cijena. Razumljivo je da su i veći izdaci za informacijsko komunikacijsku tehnologiju u državama s visokim dohotkom za razliku od država s nižim dohotkom. Što se tiče uvoza i izvoza informacijskih i telekomunikacijskih tehnologija, države s visokim dohotkom prednjače u izvozu ICT-a, a ICT s niskim i sa srednjim dohotkom imaju veći uvoz ICT-a, jer njihov tehničko tehnološki napredak ne omogućava proizvodnju konkurentnih i troškova jeftinijih tehnologija.[88]

[88]. O inteligentim inform.tehnologijama: 1) KOVAČEVIĆ, D.: Razvoj telematike i njena primjena u prometu, Suvremeni promet, 2003., 3-4-., p 181-182. 2) LOCKER, K.O.: Business and Administrative Communication, Irvin McGraw-Hill, 2000, p.17.

Informacijsko društvo traži brzinu, tačnu i korisnu informaciju u svim sferama života. To se posebno odnosi na servisne informacije pod kojim se podrazumijevaju informacije za korisnike informacijskih sistema i potrebe informiranja te rješavanja svakodnevnih problema. Među takve informacije svakako spadaju **prometne informacije.**

Inventivni prijevoznici koji se bave prijevozom putnika i tereta prepoznali su prednosti interneta kao nositelja najraznovrsnijih informacijskih sadržaja pa su vlastite web stranice sadržajno prilagodili svojim korisnicima. Mnogi od njih su omogućili svojim korisnicima da se preko web-a upoznaju s cjelovitom ponuđenom uslugom, da planiraju putovanje te da istovremeno obave rezervacije i kupnju prijevozne karte. U takvom načinu informiranja najdalje su otišli avio i željeznički prijevoznici. Stoga su i pojmovi: informacijski sistem, integralni transport i logistički lanac usko povezani, budući da je dobar informacijski menadžment srž potpune integriranosti transportne kompanije. Informacijsko telekomunikacijske tehnologije olakšavaju upravljanje većine informacijskih tokova povezanih s tokovima proizvoda između svih učesnika uključenih u proizvodnju prometnih usluga.

Zahvaljujući informacijskim tehnologijama prometni operatori mogu efikasnije obavljati prometne zadatke a informacijske i komunikacijske tehnologije postaju bitan faktor racionalizacije prometnog procesa. Njihovo se značenje prvenstveno ostvaruje kroz razvoj programskih rješenja u funkciji utvrđivanja optimalnih prijevoznih puteva i optimalnoj kombinaciji prijevoznih sredstava. Na taj će način informacijske tehnologije osigurati ne smetan i efikasan tok roba, usluga, ljudi, informacija... Upravo zahvaljujući razvoju i primjeni informacijskih sistema u prometu danas se govori o **inteligentnim transportnim sistemima.** Ti sistemi obuhvataju širok spektar telematskih aplikacija, odnosno koriste savremene računare, informacijska i telekomunikacijska dostignuća radi povećanja mobilnosti, sigurnosti i bolje zaštite okoliša, efikasnijeg i efektivnijeg prijevoza predmeta prometovanja. Glavni cilj primjene inteligentnih transportnih sistema je uspostava potpunog razumijevanja (komunikacije) između korisnika sistem, a i onih koji upravljaju transportnim sistemom. U cilju uspostavljanja međunarodne saradnje u razvoju savremenih transportnih tehnologija 1985 godine započet je u 19. evropskih država program EUREKa, u okviru kojeg su najznačajniji projekti:

- PROMETHEUS (engl. Program for a European Trafficwitf Highest Efficiency and Uniprecedented Safety-Program visoke djelotvornosti i besprimjerne sigurnosti evropskog prometa).
- DRIVE (engl. Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe-Posvećen cestovnoj infrastrukturi za veću sigurnost vozila u Evropi),
- CARIN (engl. A car Information and Navigation System- Informacijski i navigacijski sistem vođenja vozila).

- MOTIV (engl.Mobility and Transport in Intremodal Transport System- Mobilnost i transport u intermodalnim transportnim sistemima).

U svijetu su već, uz pomenute projekte razvijeni mnogobrojni inteligentni transportni sistemi kao što su: ABS (engl.Anti Brake-Locking System- Sistem za sprečavanje klizanja za vrijeme kočenja), ATMS (Advanced Traffic Menagement System- Napredni sistemi upravljanja prometom) GPRS (engl. Globač Positioning System- Globalni sistem pozicioniranja), te mnogobrojni drugi sistemi.

Inteligentni transportni sistemi – ITS, poznati i kao transportni telematski sistemi temelje se na informacijskim i telekomunikacijskim tehnologijama primijenjenim u transportu. Teži se postizanju automatizacije upravljanja prometom, prijevoznim sredstvima, parkiranjem, javnim transportom, teretom, uspostavljanju prijevoznih informacijskih sistema namijenjenih putnicima, elektronsko plaćanje usluga i slično.

Inteligentni transportni sistemi omogućavaju vlastima, mrežnim operatorima, davaocima usluga, prijevoznicima i putnicima donošenje bolje informativnih odnosno inteligentnih odluka i aktivnosti. Struktura temeljnih usluga inteligentnih transportnih sistema sadrži osam grupa: putničke informacije, upravljanje prometom, sistemi u prijevoznim sredstvima, komercijalna prijevozna sredstva, unaprijeđeni javni transport, upravljanje u hitnim slučajevima, elektronsko plaćanje i sigurnost.[89]

Svaka od tih osnovnih grupa ima i razrađene podusluge na koje se odnosi. U namjeri da se unaprijedi razvoj inteligentnih transportnih sistema nastao je projekat **GALILEO**, odnosno globalni pozicijski i navigacijski sistem čiji je program trebao biti završen i početi sa radom 2010 godine. Tim sistemom je predviđeno da ima 30 satelita lansiranih u orbiti kontroliranih sa zemaljskih centara.

Globalni pozicijski i navigacijski sistem trebao bi služiti svim granama prometa, a posebno cestovnom (lokacija ili kretanje vozila, traženje ruta, kontrola brzine, sistem navođenja..), ali isto tako bi se koristio i u druge svrhe kao pružanje socijalnih usluga, u pravnom sistemu. Zahvaljujući tom sistemu postiglo bi se efikasnije upravljanje procesima u logističkoj mreži.

---

89. O inteligentnim transportnim sistemima cf.: 1) BOŠNJAK, I.:Generalised framework and country-adapted architecture of inteligent transport system, 11th International Symposium on Electronics in Trafics, ISEP 2003., Ljubljana, 9-10.october 2003., V2, i 2) LANOVIĆ, Z., ANŽEK, M.:Using a set theory for ITS services analysis,11 th International Symposium on Electronics in Traffic,ISEP 2003., Ljubljana, 9-10.october 2003., 3) GOURDIN, K.N.: Global logistics management a compatitive advantage for the new millennium, Oxford, 2001., p.114 i 174.

U cilju razvoja prometnih sistema, odnosno praćenja i lociranja kretanja prijevoznih sredstava i tereta, razvijaju se i drugi sistemi. Razvoj i upotreba GIS sistema značajno olakšava prometnim i logističkim menadžerima praćenje kao i lociranje kretanja pošiljki.[90] GIS (engl. Geographic Information sistem) geografski informacijski sistem je sistem komjuterskog softvera, hardvera, podataka i ljudi koji pohranjuje, manipulira, analizira i prezentira određene prostorne (geografske) informacije na zemlji.

Zemljovid 2: Satelitski sistem GALILEO

Izvor:http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy-transport/galileo/index-en.htm. (14.08.2012.)

GIS sistem može se primijeniti u različitim segmentima poslovanja, a posebno je transport jedno od brzo rastućih područja u kojima je njegova upotreba intenzivna. Danas se u poslovanju koriste i GPS sistemi (engl. Global Positioning System), odnosno sistemi za globalno praćenje prijevoznih sredstava (i pošiljki koje prevoze) u realnom vremenu.[91]Zahvaljujući GPS tehnologiji preduzeća i operatori multimodalnog transporta mogu pratiti tačnu lokaciju svakog prijevoznog sredstva, u bilo kojem dijelu svijeta. GPS sistemi ne koriste se samo u praćenju i nadziranju vozila, već se koriste u planiranju prijevoznih relacija. Menadžeri, te prometni i logistički operateri na taj način mogu informirati kupce o lokaciji pošiljke i očekivanom vremenu isporuke. Osim toga, kamioni mogu u toku vožnje promijeniti i relaciju kako bi preuzeli tzv. last minute pošiljke ili hitne isporuke. Pomoću prenosnih računara i celularnih telefona vozači mogu biti u stalnoj vezi s dispečerom. Tako se postiže smanjenje vremena isporuke uz istodobno povećanje nivoa usluge kupcima, što je u konačnici i cilj svakog logističkog sistema i informacijskih tehnologija. Svi navedeni sistemi su omogućili efikasno praćenje kretanja prijevoznih sredstava, predmeta prometovanja, planiranja relacija

[90].PRPIĆ, T.: Primjena informatičke tehnologije Zagreb, Suvremeni promet, Zagreb, 2002., p.35.

[91].CARIĆ, T.: Informacije i komunikacije, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb,2006.,p.330.

i dobivanja blagovremenih informacija o svim aspektima prijevoznog procesa. Mogućnost praćenja, odnosno nadzora i kontrole nad cjelokupnim prometnim sistemom omogućava prometnim i logističkim operatorima brojne prednosti i uštede u samom prijevoznom procesu, a koje se odražavaju na fleksibilnosti i adaptivnost prometnih podsistema.

Može se reći da razvoj računarstva bitno utječe na značenje, funkcioniranje i upotrebu informacijskih tehnologija u rješavanju transportnih problema. Naime, primjena informacijsko podržanih metoda operacijskih istraživanja omogućava racionalizaciju transportne mreže. Racionalizacijom transportnih mreža potrebno je potaknuti usklađivanje i optimiziranje relevantnih faktora prijevoznog procesa, kao što su: prijevozni put, prijevozna sredstva, način prijevoza i vrijeme prijevoza. U tom kontekstu zadaće informacijske tehnologije su: prikupljanje relevantnih podataka i informacija, stvaranje informacijske podloge za definiranje odgovarajućeg modela optimizacije prijevoza, oblikovanje modela optimizacije, obrada podataka i informacija, distribuiranje određenih podataka i informacije na relevantne lokacije.[91]

Skladno svemu navedenom mogu se navesti najvažnije koristi informacijske tehnologije u cjelokupnom prometnom sistemu:[92] bukiranje, odnosno rezerviranje svih transportnih usluga na vrijeme, konstantno računarsko praćenje i kontroliranje svih oblika transporta, koordiniranje svih sudionika u transportnim odnosno multimodalnim lancima i mrežama, optimalno planiranje i programiranje transporta, koordiniranje planiranja prihoda i izdataka u vezi projekata optimizacije transporta, špedicije i ostalih usluga u vezi prometa, postizanje konkurentske prednosti na tržištu špedicije i transporta, anticipiranje velikih transportnih teškoća i njihovo eliminiranje, koordinacija i sinhronizacija svih procesa multimodalnog transporta, efikasno strateško i operatvino upravljanje klasičnim i multimodalnim transportom, podrška informacijskog sistema i marketinga.

Informacijske tehnologije kao vrlo važan element prometne industrije biće posebno analizirane u poglavlju 4. ove disertacije. Međutim, opće privredno stanje u Bosni i Hercegovini ukazuje na činjenicu, da je i javni i privatni sektor saglasan, da su u današnje vrijeme informacije ključ uspjeha te je za očekivati značajnije investiranje u ove tehnologije, uz predviđanja da će u periodu od 2012.-2035. godine ovaj element ostvariti višu stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente prometne industrije, što će doprinijeti razvoju prometa u opće.

---

91. O prednostima implementacije informacijskih tehnologija u procesima prijevoza cf.: 1) CAMPBELL, A.: Everyting under control, Frontline Solutions (Pan-European edition), Duluth, 12, 2003, 2003.

92. Cf.: VUKMIROVIĆ, S., ZELENIKA, R.: Informatičko oblikovanje baza modela transportnih mreža, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, 24, 2004., 1-2, p.116.

3.5.2.6. Prometna organizacija

Organizacija prometnih preduzeća ovisna je od brojnih faktora, kao što su: grana prometa u kojem djeluju, predmet prometovanja (putnici, teret ili impulsi) struktura vlasništva, odnosno oblik trgovačkog društva, privredna situacija u državi i okruženju, politička situacija, promjene u politčkim i robnim tokovima, poslovnoj politici, strategijama i ciljevima preduzeća te brojnim drugim vanjskim i unutrašnjim faktorima. Organizacijska struktura predstavlja bitan faktor uspješnih funkcioniranja prometnih preduzeća. O njenoj fleksibilnosti ovisit će sposobnost preduzeća da se prilagođava potrebama tržišta. Na ovom mjestu se ukratko ukazuje na organizacijsku strukturu odabranih prometnih preduzeća za željeznički promet, cestovni promet, zračni promet, poštanski promet. Upoređivanje i ocjenjivanje koliko je čija organizacijska struktura efikasna nije moguće upravo zbog raznih vanjskih i unutrašnjih faktora koji djeluju na poslovanje prometnih preduzeća, te samih specifičnosti tržišta na kojima djeluju.Ono što je zajedničko svim prometnim preduzećima je da se organizacijskom strukturom definiraju djelatnosti u službi korisnika njihovih usluga, te djelatnosti u službi samog preduzeća, tj. zaposlenika i njihove podjele posla.

Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine djeluje kao upravna organizacija Ministarstva komunikacija i prometa. Njegova okvirna nadležnost je da propisuje tehničke standarde i tehničke specifikacije te da kontrolira željeznički sektor u Bosni i Hercegovini, vodeći pritom računa o direktivama Evropske unije o željeznicama odnosno da:

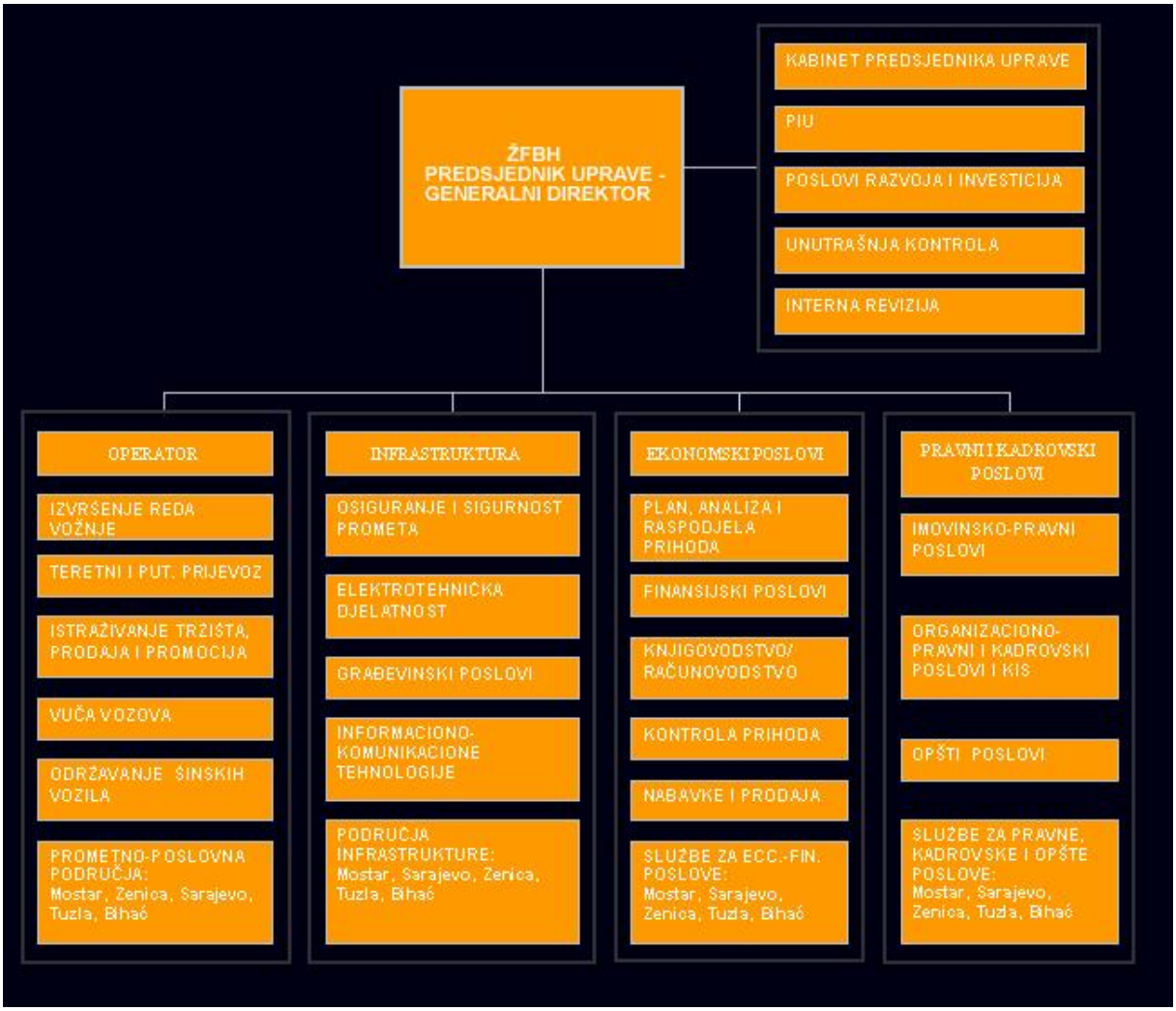
- donosi instrukcije za sigurnost i interoperabilnost željezničkog sistema, nadzire poštivanje tih instrukcija i odobrava željezničku opremu potrebnu za sigurnost i interoperabilnost;
- kontrolira i izvještava o inspekcijskim kontrolama;
- obavlja istrage o nezgodama i izvještava o njima;
- vodi i objavljuje statistiku o nezgodama;
- žalbeno je tijelo za željezničke operatere, u skladu s članom 23. ovog zakona.

Javna željeznička infrastruktura je sva imovina željezničke infrastrukture koju posjeduju entiteti u cijelosti ili djelimično kao i imovina koju posjeduje Brčko Distrikt i sve stavke navedene u Dodatku I. A Uredbe Komisije (EEC), br. 2598/70 od 18. decembra 1970., kojim se utvrđuju stavke koje će biti obuhvaćene pod različitim zaglavljima u formi računa prikazanih u Dodatku I. Uredbe (EEC), br.1108/70(1), sa izuzetkom posljednjeg stava koji, samo radi Direktive, glasi: "zgrade koje koristi odjel infrastrukture" i tačke 2. b., c., d. u Dodatku II. Direktive 2001/14/EC Evropskog parlamenta i Vijeća Evrope od 26. februara 2001. o dodjeli kapaciteta željezničke

infrastrukture i za ujednačavanje naknada za korištenje željezničke infrastrukture i dobivanje potvrde o sigurnosti.

Željeznički promet: U skladu sa Zakonom o željeznicama BiH (iz 2005 g.), uređuje se ukupno strukturno i eksploataciono područje željezničkog prijevoznog sistema u Bosni i Hercegovini, uslovi i način upravljanja željezničkom infrastrukturom, obavljanje prijevoza u željezničkom prometu, kontrola, nadzor, regulatorne i apelacione funkcije, kao i druga pitanja značajna za rad i funkcioniranje željezničkog prijevoznog sistema. U BiH djeluju dva javna željeznička operatera: JP Željeznice FBiH d.oo. Sarajevo i Željeznice R.S. d.d. Banja Luka te Regulatorni odbor Željeznica BiH. U nastavku je prikazana organizacijska struktura jednog od dva željeznička operatora Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine.

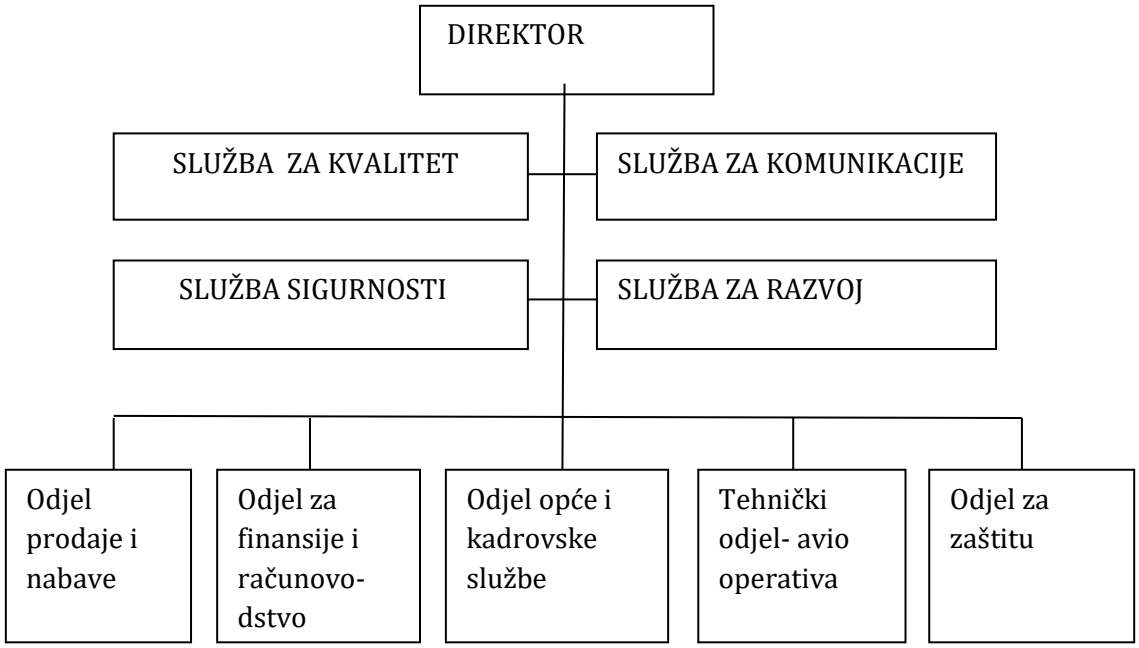
Shema 18: Organizacijska struktura Željeznica FBiH



Izvor: http://www.zfbh.ba/zfbhbax/xc. (17.9 2012.)

Zračni promet: Jedini zračni prijevoznik koji pruža usluge prijevoza i tereta na teritoriji Bosne i Hercegovine je J.P.BH Airlines d.o.o. Sarajevo. Firma Amadeus BH je odabrani partner za pružaoce usluga, prodavce i kupce putovanja. Kompanija omogućava distribuciju, IT podršku i prodajna rješenja kako bi pomogla klijentima da se prilagode, narastu i uspiju u putničkoj industriji sklonoj brzim promjenama. Grupe klijenata uključuju putničke provajdere (avio kompanije, hotele, rent a car i osiguravajuće kompanije i tour operatore), putničke prodavce (putnicke agencije) i putničke kupce (korporacije i putnici). Korisnička rješenja su grupisana u četiri kategorije – **distribucija i sadržaj, prodaja i elektronsko poslovanje, poslovno rukovođenje i usluge te savjetovanja.**

Shema 19: Model organizacija optimalne avio kompanije



Izvor: Flight Attendat Manual 7.2, str. 3. – modifikacija doktoranda

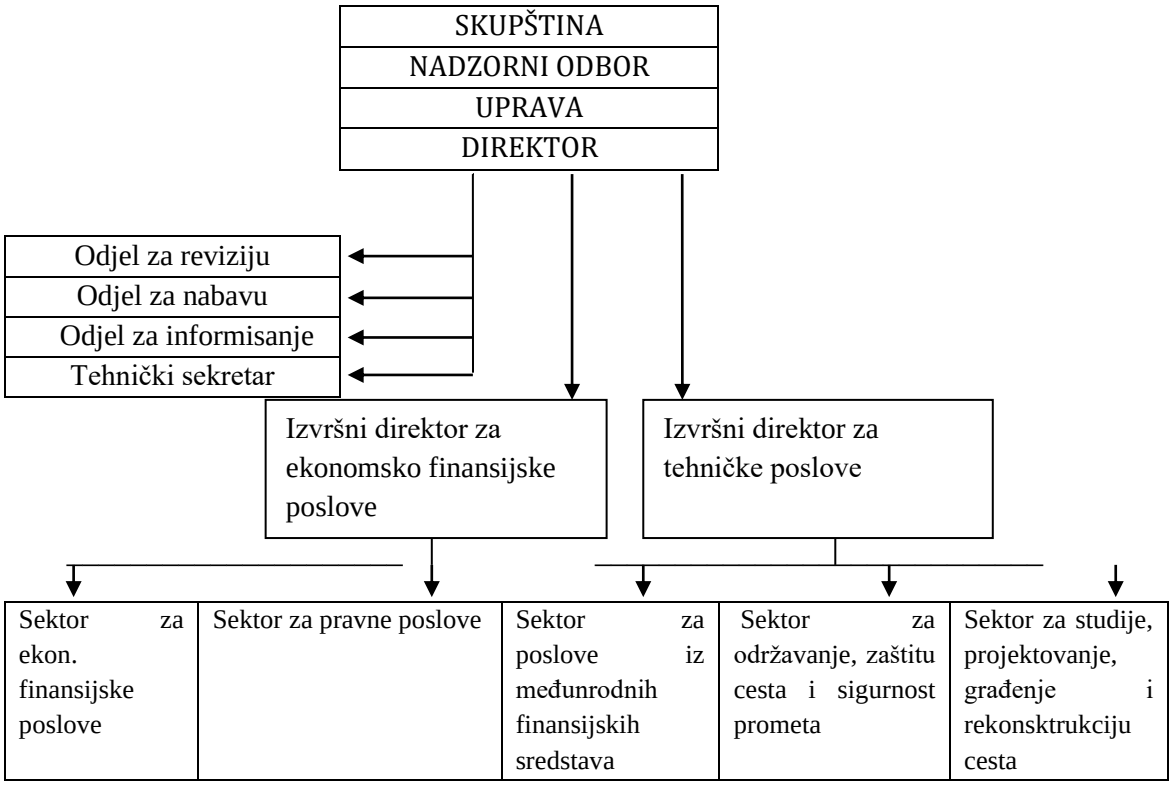
C**estovni promet:** U ovoj prometnoj grani, postoje brojni učesnici među kojima su najaktivniji: cestovni prijevoznici, cestovna preduzeća, cestovna udruženja te društva za upravljanje cestama.

[93]. O modelu organizacije zračnog prijevoznika: http://www.bhairlines.ba/local/o_nama/profil.php. (16.09.2012.).

[94]. ZELENIKA, R.: Prometni sustavi,..., op.cit., p. 287-301

U nastavku se prikazuje organizacijska struktura entitetskog društva za upravljanje magistralnim cestama J.P. Ceste Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. Sarajevo,[95] koje je uspostavljeno 2002 godine na osnovu Zakona o cestama Federacije Bosne i Hercegovine.

Shema 20: Organizacijska struktura JP Ceste Federacije Bosne i Hercegovine, d.o.o. Sarajevo.



Izvor: http://www.jpdcfbh.ba/ba/ (20.8.2012.)

Obzirom da su na području entiteta u Bosni i Hercegovini podijeljene nadležnosti po kategorijama puteva na području Federacije Bosne i Hercegovine uspostavljeno je i J.P. Autoceste FBiH d.o.o. Mostar, koje obavlja stručne i druge poslove iz nadležnosti Federacije BiH, koji se odnose isključivo na:[96]

1. Pripremu, organizaciju i vođenje izgradnje cesta visokog nivoa usluge (autoceste i brze ceste),
2. koordinaciju i provođenje preuzetih obaveza u definisanju i izgradnji cestovnog Koridora Vc i drugih koridora,

[95]. O organizacijskoj strukturi JP Ceste FBiH: http://www.jpdcfbh.ba/ba/ (20.8.2012.).

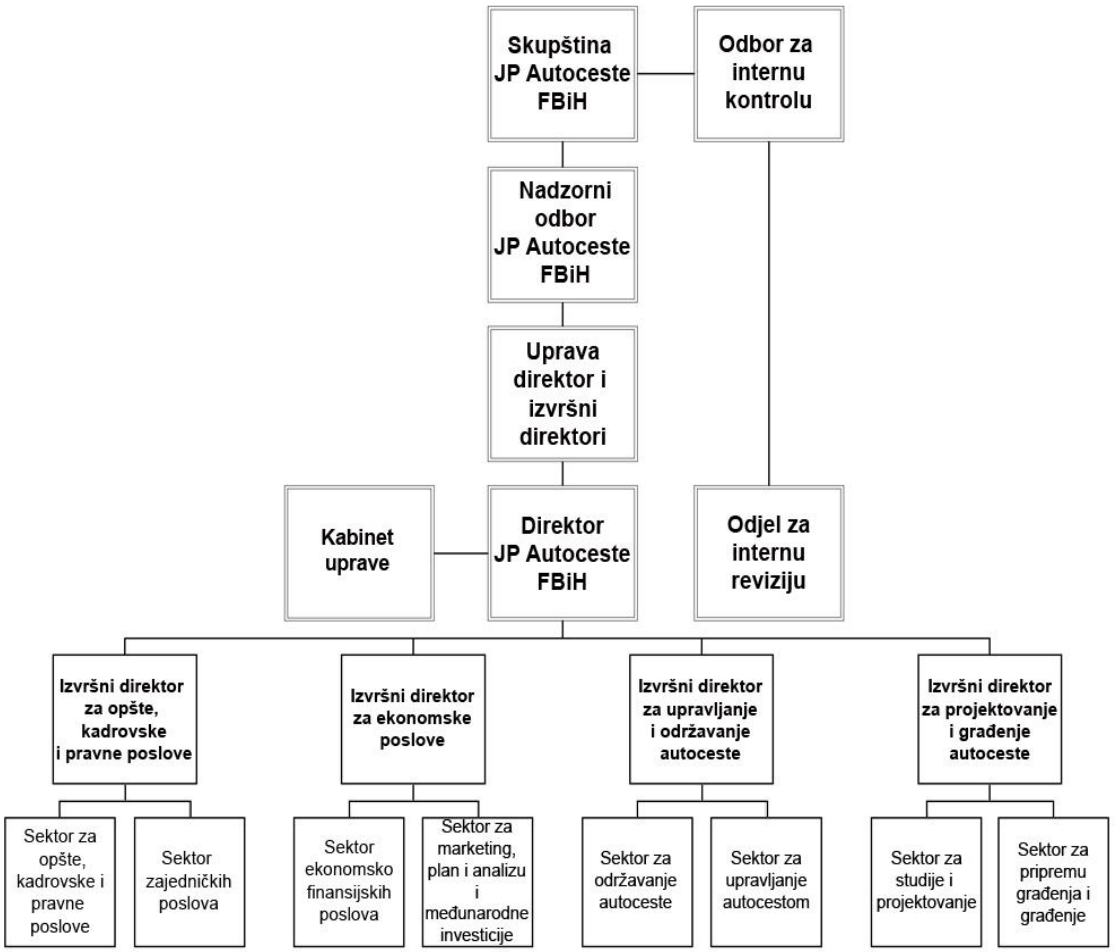
[96]. Ibidem.

3. pripremu dugoročnog i srednjoročnog plana razvoja autocesta i brzih cesta u Federaciji BiH,
4. pripremu finansijskog inžinjeringa, što podrazumijeva finansijsko planiranje načina finansiranja, načina obezbjeđenja izvora finansiranja za plan izgradnje autocesta u Federaciji BiH, a sve u skladu sa budžetom Federacije BiH i odlukom Vlade Federacije BiH,
5. organizovanje finansiranja izgradnje cesta visokog nivoa usluge - kontakti sa međunarodnim finansijskim institucijama,
6. izradu projektnih zadataka za izgradnju autocesta u Federaciji BiH,
7. pripremu investiciono-tehničke dokumentacije,
8. pripremu projektne dokumentacije (tehničke provjere različitih varijanti prostiranja trase u prostoru i usklađivanje među ministarstvima, općinama i vlasnicima objekata i zemljišta, izrada studija i idejnih projekata, priprema lokacijskih crteža i slično),
9. pripremu, definisanje i izradu tenderske dokumentacije,
10. pripremu ostalih uslova za izgradnju autocesta (eksproprijacija, saglasnosti, urbanističke dozvole, odobrenje za građenje i drugo),
11. vođenje postupka i izrada tenderske dokumentacije za licitaciju, te provođenje postupka licitacije i ustupanje radova izgradnje cesta visokog nivoa usluge i cestovnih objekata,
12. ugovaranje izvođenja radova na autocesti,
13. izgradnja autocesta, organizacija stručnog nadzora i kontrola izgradnje,
14. praćenje izvršenja građevinskih poslova u skladu sa dinamičkim planovima,
15. organizaciju tehničkog pregleda i primopredaje cesta visokog nivoa usluge, te dijelova ovih cesta na korištenje i održavanje,
16. otkup zemljišta i objekata,
17. organizaciju tehničkog pregleda,
18. upravljanje, održavanje i zaštita izgrađenih dionica autocesta i brzih cesta,
19. plaćanje odštete i drugih troškova u vezi pripreme izgradnje i
20. druge poslove koji se federalnim zakonom stavljaju u nadležnost ove direkcije.

Prema prethodno definisanim nadležnostima, navedena tijela imaju obavezu i odgovornost za utvrđivanje i provođenje Strategije i Akcionog plana razvoja mreže autocesta i brzih cesta na području Federacije Bosne i Hercegovine.

Uporedbom organizacijskih shema JP Ceste FBiH i JP Autoceste FBiH može se reći da su vrlo slične. To je i razumljivo s obzirom da se radi o javnim/državnim preduzećima, te da se i jedni i drugi bave skoro istim djelatnostima.

Shema 21: Organizacijska struktura JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar

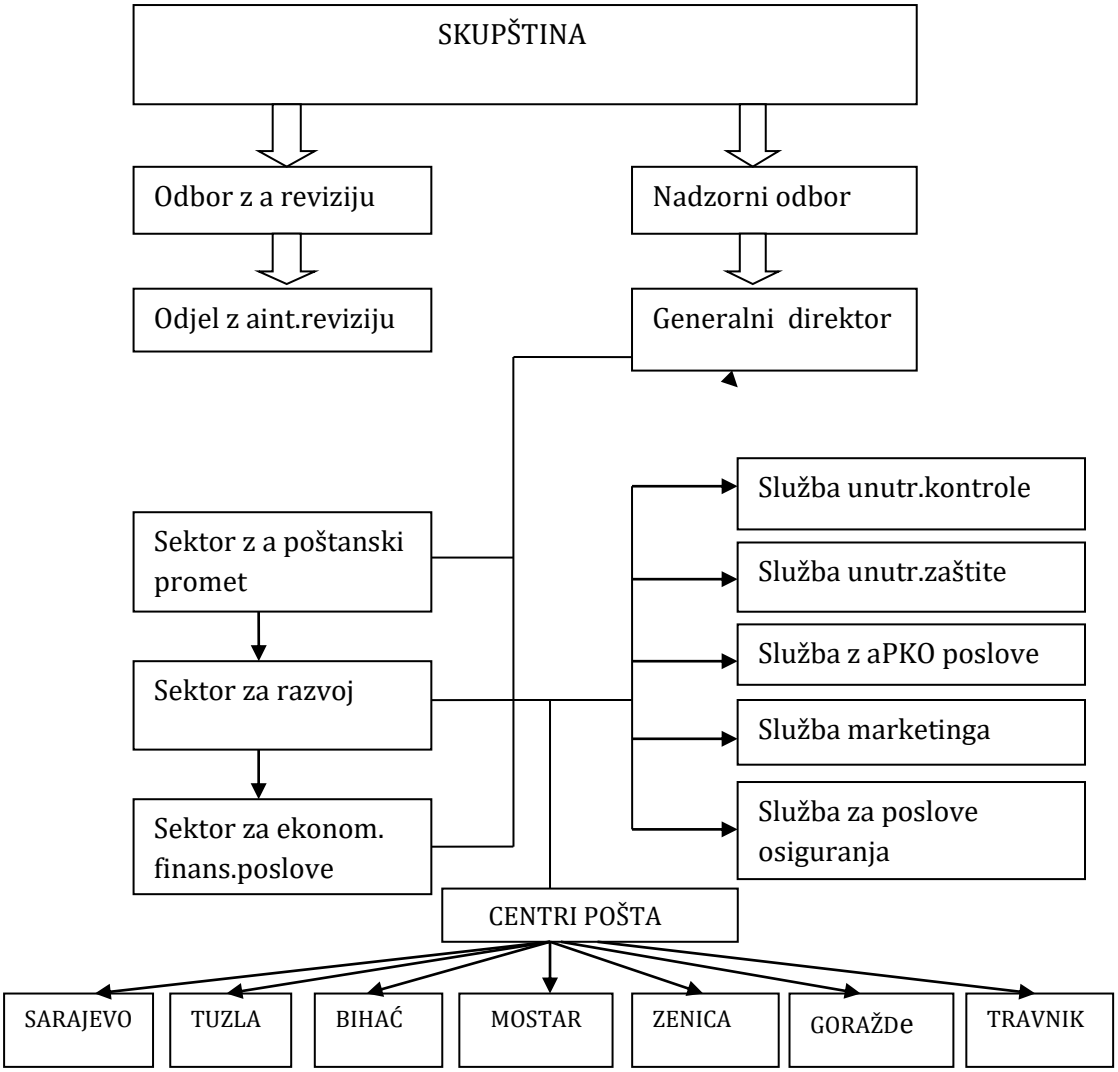


Izvor: http://www.jpautoceste.ba/web/o-nama.php (14.8.2012.)

Poštanski promet: Na nivou Bosne i Hercegovine postoje tri javna poštanska operatera (JP. Pošte BH d.o.o. Sarajevo, HP Mostar d.o.o. i Pošte Srpske, Banja Luka). Pored navedenih javnih operatera u Bosni i Hercegovini je registrirano i 10 privatnih: In time d.o.o. Sarajevo, Euro express d.o.o.Banja Luka, In time express d.o.o. Banja Luka, Intereuropa d.d. Sarajevo, DHL International Sarajevo, Fedex Sarajevo, Rahea express d.o.o. Sarajevo, A2B express Delivery, Expo d.o.o. Banja Luka, City express d.o.o. Mostar i Vip 24. Za regulaciju funkcija poštanskog prometa na nivou Bosne i Hercegovine uspostavljena je i **Regulatorna agencija za poštanski promet.** U njenoj

nadležnosti su: donošenje pravila, izdavanje licenci, čuvanje podataka, nadgledanje i razvoj tržišta poštanskog prometa, nadzor nad operatorima poštanskog prometa kao i saradnja sa domaćim i međunarodnim organizacijama te institucijama vezanim za poštanski promet. Sjedište agencije je u Sarajevu.[97]

Shema 22: Organizacijska struktura J.P. BH Pošte d.o.o. Sarajevo



Izvor: http://www.posta.ba (10.08.2012.)

Telekomunikacijski promet u Bosni i Hercegovini se nalazi u rukama tri javna telekom operatera BH telecom d.d.Sarajevo, HT d.d.Mostar i Telekom Srpske a.d. Banja Luka.

[97]. Cf.više : http://www.rap.ba/index.php/home.html. (14.8.2012.).

Prema svim indikatorima ova tri telekom operatora do sada imaju monopol na tržištu fiksne telefonije u podrucjima koja pokrivaju svojim mrežama. Kao indikatori koji ukazuju na tržišnu snagu ovih telekom operatora kao ključni elementi analiziraju se: tržišni udjeli na segmentima na kojima oni djeluju, ostvareni prihodi, broj konkurentskih kompanija, i slično.[98]

1) **BH Telecom d.d. Sarajevo** je privredno društvo organizovano kao dioničko društvo, koje samostalno obavlja privrednu djelatnost radi sticanja dobiti, i s tim ciljem istupa na bh. tržištu. Dioničko društvo BH TELECOM Sarajevo nastalo je na osnovu Odluke Vlade Federacije Bosne i Hercegovine o davanju saglasnosti na Plan reorganizacije - promjena oblika JP BH TELECOM Sarajevo u Dioničko društvo BH TELECOM Sarajevo ("Službene novine FBiH" broj 66/03) i Odluke Vlade Federacije BiH o davanju saglasnosti o promjeni oblika organizovanja Javnog preduzeća BH TELECOM Sarajevo u Dioničko društvo ("Službene novine FBiH", broj 1/04). Osnovni kapital Dioničkog društva BH Telecom Sarajevo je podijeljen na dionice, od kojih je oko 90% vlasništvo Federacije BiH, a 10% vlasništvo PIF-ova (privatizacijskih investicionih fondova) i malih dioničara.

2) **HT d.d. Mostar** od 1. januara 2003. godine počinje samostalan rad Hrvatskih telekomunikacija d.o.o. Mostar (HT Mostar), koje tako postaju jedan od tri nacionalna operatora u Bosni i Hercegovini. Na osnovu reorganizacije preduzeća 24. novembra 2006.godine, HT Mobilne d.o.o. pripajaju se HT-u Mostar i tako postaju sastavni dio Javnog preduzeća HT d.o.o. Mostar. Skupština ovog društva donijela je 1. aprila 2009. godine odluku o preregistraciji preduzeća iz društva ograničene odgovornosti u dioničko društvo. Preregistracija je izvršena 8. juna 2009. godine. Vlasnička struktura u HT d.d. Mostar je: Vlada Federacije BiH (FBiH) 50,10%, T-Hrvatski telekom d.d., Zagreb (T-HT, Zagreb) 39,10%, Hrvatska pošta d.d., Zagreb (HP, Zagreb) 5,23% i mali dioničari 5,57%.

3) **Javno osnovno državno preduzeće ("JODP") Telekom Srpske**, Banja Luka registrovano je na dan 20. decembra 1996. godine i do 12. decembra 2002. godine poslovalo je kao preduzeće u potpunom državnom vlasništvu, kada je izvršena vlasnička transformacija u akcionarsko društvo, kao i promijenjen naziv u Telekomunikacije Republike Srpske a.d., Banja Luka. U toku 2002. godine, na osnovu Zakona o privatizaciji u Republici Srpskoj i Odluke Vlade Republike Srpske 20% državnog kapitala preduzeća je privatizovano putem vaučer ponude, od čega se na Privatizaciono-investicione fondove odnosilo 10,5%, a na fizička lica 9,5%.

---

[98]. O telekom operatorima u Bosni i Hercegovini: 1) http://www.bhtelecom.ba/onama_bht.html, 2)http://www.hteronet.ba/upoznajte-nas/, 3) http://www.mtel.ba/o-nama/, (15.08.2012.).

Preostalih 80% (Državni kapital 65%, Fond penziono-invalidskog osiguranja 10% i Fond za restituciju 5%) se privatizovao po Posebnom privatizacionom programu Vlade Republike Srpske, u skladu sa Zakonom o privatizaciji državnog kapitala u preduzećima. Rješenjem Osnovnog suda u Banjoj Luci od 12. decembra 2002. godine, upisana je promjena imena u Telekomunikacije RS a.d., Banja Luka i statusna promjena. Na osnovu Rješenja Osnovnog suda u Banjoj Luci od 28. juna 2007. godine, upisana je statusna promjena - vlasnička transformacija prodajom ukupnog dijela državnog kapitala preduzeću "Telekom Srbija" a.d., Beograd. Nadzor nad telekomunikacijama u Bosni i Hercegovini vrši Regulatorna agencija za komunikacije, koja je u potpunosti nezavisna prilikom donošenja odluka. Agencija obavlja svoj rad na državnom nivou i u skladu sa opštim principima legalnosti, objektivnosti, transparentnosti i nediskrimi-nacije. Regulatorna agencija za komunikacije: Izdaje dozvole za područja emitovanja i telekomunikacija na otvoren i pravedan način, te unapređuje najviše nivoe profesionalizma i poslovne održivosti zajednica operatora telekomunikacija i elektronskih medija u Bosni i Hercegovini.Osim navedenih i obrazloženih organizacijskih struktura izabranih prometnih preduzeća, kao nositelja prometne grane u kojoj djeluju, postoje i brojni drugi privatni transporteri, transportna udruženja, davatelji telekomunikacijskih usluga, zračni prijevoznici, špediterska preduzeća, razne kurirske službe i drugi aktivni sudionici prometnog sistema uključeni u proces stavaranja prometne usluge, a to je prijevoz putnika i tereta. Iz organizacijskih struktura je vidljivo da su usmjereni prvenstveno na korisnike njihovih usluga. Za prometnu industriju su karakteristična mala, srednja i velika prometna preduzeća koja se međusobno razlikuju po obimu i složenosti organizacijskih struktura.

Za mala preduzeća posebno je karakteristično da se prilikom početka rada sastoje od vlasnika i nekoliko zaposlenih osoba, kada se organizacijska sruktura niti ne postavlja, jer je vlasnik uključen u sve aktivnosti poslovanja a zaposleni obavljaju više različitih poslova. Ukoliko takvo malo preduzeće opstane na turbolentnom tržištu i postane uspješno tada dolazi do veće podjele rada. Dizajniranjem organizacijske strukture postiže se pravilno raspoređivanje dužnosti, autoriteta, zaposlenika i komuniciranja unutar prometnog preduzeća. Do promjena u organizacijskoj strukturi prometnih preduzeća u Bosni i Hercegovini došlo je i dolazi radi djelovanja internih i eksternih faktora od kojih se izdvajaju: prijelaz s komandnog na tržno privređivanje, deregulacija, privatizacija i liberalizacija prometnog tržišta, širenje ili sužavanje obima poslovanja prometnih preduzeća, strateška partnerstva ili osvajanje novih tržišta. **Prometna organizacija će kao element prometne industrije također biti posebno analizirana u poglavlju 4. ove disertacije. Najveći dio ovog elementa je uslijed privatizacijskih okolnosti odnosno promjene vlasničkih odnosa u značajnoj mjeri doprinio poboljšanju poslovanja ali ga je još uvijek neophodno značajanije razvijati i u njega ulagati te se predviđa da će u periodu od 2012.-2035.godine ostvariti srednju**

stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente prometne industrije Bosne i Hercegovine.

3.5.2.7. Poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda

Svaki poslovni subjekt a samim time i proizvođači prometnih proizvoda trebaju jasno definirati poslovnu politiku. Poslovna politika im postaje okosnica poslovanja kojom definiraju ciljeve i viziju svog poslovanja.[99] Poslovna politika podrazumijeva kontinuirano praćenje poslovnog procesa kojim se žele ostvariti unaprijed definirani privredni i društveni ciljevi. To je sistem mjera i utjecaja kojim se žele producirati društveni odnosi zasnovani na organizaciji društvene reprodukcije, kojoj je osnovna svrha proizvoditi proizvode namijenjene razmjeni na tržištu. Dakle racionalnom i skladnom proizvodnjom, plasmanom i prodajom na tržištu žele se zadovoljiti interesi kupaca. To je stvaralačka aktivnost kojom se traže i određuju poslovni ciljevi, te usmjeravaju konkretne poslovne organizacijske strukture preduzeća unutar sebe u odnosu na poslovne ciljeve a radi prilagođavanja okolin i opet radi ostvarivanja zacrtanih ciljeva preduzeća i društvene zajednice u cjelini. Po svom sadržaju poslovna politika preduzeća obuhvata: proizvodnu orijentaciju, obim i asortiman proizvodnje, tehnološki proces i tehnički nivo, prodajnu i nabavnu orijentaciju, cijene, pribavljanje i upotrebu finansijskih sredstava, razvoj preduzeća i investicije, nivo osobnih dohodaka, udruživanje, organizaciju, sistem rukovođenja i upravljanja, nagrađivanja, izbora i obrazovanja kadrova, razmještaj kadrova te brigu o ostalim uslovima života i rada kolektiva. Skladno navedenom, poslovna politika se sastoji od slijedećih poslovnih politika:[100]

1) **Proizvodna politika proizvođača prometnih proizvoda**. Osnovna misija proizvodne politike proizvođača prometnih proizvoda jeste da permanentno omogućava punu zaposlenost prometnih kapaciteta, potencijala i resursa u proizvodnji kvalitetnih, konkuretnih, profitabilnih, promentih proizvoda. Zahtijevnost proizvodnih politika proizvođača prometnih proizvoda direktno ovisi o veličini i obimu poslovanja proizvođača prometnih proizvoda, složenosti i dužini transportnih lanaca i logističkih lanaca, složenosti transportnih mreža i logističkih mreža. Proizvodna politika povezana je i sa ostalim politikama jer mora implementirati ciljeve, mjere, akcije kadrovske i tržne politike a uspješnim ostvarivanjem osnovne misije proizvodne politike stvaraju se osnovne pretpostavke za ostvarivanje ciljeva finansijske i razvojne politike proizvođača prometnih proizvoda.[101]

---

99. MENCER, I.: op.cit.,p.97-99.

100. ZELENIKA, R.: Ekonomika prometne industrije, op.cit., p. 239-304.

101. GORUPIĆ, D.: Poslovna politika poduzeća, Ekonomski institut Zagreb, Zagreb, 1963.,p.15.

2) **Ljudski potencijali proizvođača prometnih proizvoda,** odnosno politika upravljanja ljudskim potencijalima. Budući da su ljudski potencijali osnovni faktor efikasne operacionalizacije ciljeva proizvodne politike, ističe se važnost adekvatno definirane kadrovske politike. Ovom politikom trebaju biti jasno definirani ciljevi i mjere u poslovanju, odnosno zapošljavanju, obrazovanju, usavršavanju, osposobljavanju prometnih specijalista a posebno menadžera na sva tri nivoa (višem, srednjem i nižem) kao nositelja proizvodnje i prodaje transportnih, prometnih i logističkih proizvoda. Primjena novih znanja zahtjeva i permanentnu edukaciju ljudskih potencijala. Konstantno obrazovanje ljudskih potencijala neophodno je kako bimogli razvijati, primjenjivati i koristiti nove tehnologije. To je posebno važno u današnjim uslovima poslovanja kada je primjena savremnih tehničko tehnoloških dostignuća postao imperativ poslovanja. Osim toga, istraživanja pokazuju da uspješne organizacije imaju kvalitetnu strategiju razvoja ljudskih potencijala koja jasno stavlja u prvi plan ljude i njihov razvoj, a zajednički je kreiraju zaposlenici i nadređeni, čime je osiguran sklad s poslovnom strategijom. Preduzeća s razvijenim odnosnom prema ljudskim potencijalima imaju bolje finansijske rezultate.

3) **Tržišna politika proizvođača prometnih proizvoda.** Proizvođači prometnih proizvoda svojim znanjima, aktivnostima i postupcima tipologije, segmentacije i stratifikacije mikro, makro i globalnog prometnog tržišta (npr.tržišta pomorskog brodskog prostora, tržišta kontejnerskog prometa, tržišta željezničkog prometa, tržišta fizičke distribucije tereta na određenom području), trebaju dobiti relevantne informacije o željama, potrebama i realnim platežnim i drugim mogućnostima potencijalnih kupaca, korisnika, odnosno potrošača prometnih proizvoda, a zatim promotivnim aktivnostima (tj. ekonomskom propagandom, unapređenjem prodaje prometnih proizvoda, odnosima s javnošću i ekonomskim publicitetom...) te pretvoriti želje i potrebe potencijalnih korisnika u potražnju za konkurentim prometnim proizvodima. U sklopu tržišne politike proizvođači prometnih proizvoda trebaju konzistentno definirati sve elemente: tržišne startegije i planiranja, segmentacije mikro, makro i globalnog prometnog tržišta, tržišnog spleta prometnih fenomena, tržišnih odluka i kontrolinga tržišnih aktivnosti, u sistemu poslovanja proizvođača prometnih proizvoda i marketinškog informacijskog sistema.[102]

4) **Finansijska politika proizvođača prometnih proizvoda.** Finansijska politika proizvođača prometnih proizvoda jedna je od najvažnijih politika jer predstvalja novčani izraz cjelokupnog poslovanja proizvođača prometnih politika kojoj je temeljna

[102]. JEŽIĆ, Z.: Human Resources development and research capacity and their impact on economic growth, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka, 27, 2009.,2., p. 264.

misija: maksimalizacija finansijskog rezultata poslovanja, odnosno finansijskog kapitala potrebnog za uspješno, efikasno i profitabilno poslovanje, dugoročni održivi rast i razvoj proizovđača prometnih usluga. Osnovna misija finansijske politike proizvođača prometnih proizvoda je: pribavljenim finansijskim kapitalom omogućiti likvidno poslovanje, ekonomičnost, rentabilnost, profitabilnost, investiranje, primjeren standard zaposlenicima, punu zaposlenost kapaciteta, potencijala, resursa, konkurentnost, na makro, mikro i globalnom prometnom tržištu te omogućiti dugoročni održivi rast i razvoj proizvođača prometnih proizvoda.

Navedeno samo potvrđuje činjenicu o složenosti finansijske politike, koju čini više međusobno povezanih politika, a najvažnije su ove: 1) politika pribavljanja finansijskih sredstava, 2) politika finansijskih odnosa s kupcima prometnih proizvoda, (tj. korisnicima, potrošačima prometnih proizvoda), 3) politika finansijskih odnosa s dobavljačima, 4) politika amortizacije, 5) devizna politika, 6) politika plasmana finansijskog kapitala, 7) politika utvrđivanja i raspodjele ukupnog prihoda i dohotka, 8) politika zadržane dobiti...

5) **Ekološka politika proizvođača prometnih proizvoda.** Ekološka politika sve više dobiva na značenju, upravo raste svijest o nužnosti održivog razvoja prometa. Činjenica je da je promet veliki zagađivač, stoga se ekološkom politikom nastoje razviti i usvojiti planovi, definirati novi načini proizvodnje, pružanje usluga koje su ekološki prihvatljive.

6) **Razvojna politika proizvođača prometnih proizvoda**. Razvojna politika proizvo-đača prometnih proizvoda, uz prethodno elaborirane politike: proizvodnu politiku, kadrovsku politiku, tržišnu politiku, finansijsku politiku i ekološku politiku, upotpunjuje sistem politika svakog proizvođača prometnih proizvoda, opravdava misiju postojanja i poslovanja takvih proizvođača, ali im stvara i osnovne pretpostavke za dugoročni i održivi rast i razvoj. Razvojnom politikom se definira vizija, ciljevi, instrumenti, nositelji rasta i razvoja nekog proizvođača prometnih proizvoda, koji se žele i realno mogu u određenom razdoblju ostvariti, ali i kojim se određuju strategije i taktike, instrumenti i sredstva za ostvarivanje razvojnih ciljeva u dugoročnom, srednjoročnom i tekućem planskom razdoblju.

Najvažniji ciljevi razvojne politike proizvođača prometnih proizvoda, mogli bi biti:[103] 1) povećanje produktivnosti rada povoljnijim odnosnom outputa prema inputima, kao što je: odnos između prihoda, neto dobiti i prosječnog broja zaposlenika, 2) povećanje profitabilnosti poslovanja, 3) povećanje ekonomičnosti, 4) povećanje likvidnosti, 5) povećanje investiranja, 6) poboljšanje položaja na makro i globalnom

[103]. ZELENIKA, R.: Prometni sustavi, p.156-159.

transportnom i prometnom tržištu većim udjelom, boljim kvalitetom, nižim cijenama usluga, proširenjem mreže i kanala plasmana usluga, 7) permanentno uvođenje novih ili inoviranje postojećih prometnih proizvoda, 8) stalno poboljšanje postojeće organizacije upravljanja i rada, kao i organizacijske strukture i kulture, 9) usavršavanje sistema transportnih lanaca, transportnih mreža, logističkih mreža i logističkih lanaca. 10) povećanje stanja stručnosti, sposobnosti, vještine, motiviranosti... zaposlenika, posebno kreativnih i operativnih prometnih menadžera, 11) povećanje materijalnog i nematerijalnog standarda zaposlenika, 12) permanentna modernizacija prometne suprastrukture, 13) stalno etičko i ekološko osvješćivanje zaposlenika, 14) razvijanje tržišnih, privrednih, demografskih, kulturoloških i drugih odnosa u mikro, makro i globalnim mrežama, logističkim lancima i logističkim mrežama, 15) razvijati transportni i logistički outsourcing, 16) razvijati i usavršavati prometni kontroling.

Smatra se, da se razvojna politika u praksi najčešće određuje i realizira ako postoji kao pisani dokument. Naime, teško je pratiti realizaciju razvojne politike ako ona u preduzeću postoji samo kao ideja, usmena predaja ili vjerovanje. Stoga se treba zalagati da razvojna politika bude pisani dokument koji sadrži: definiran pravac razvoja, dinamiku razvoja, vremenski horizont. **Poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda će također kao važan element prometne industrije biti posebno analizirana u poglavlju 4. ove disertacije. Obzirom na globalizacijske i integracijske procese i odlučnost proizvođača prometnih proizvoda u Bosni i Hercegovini, sasvim je logično i za očekivati odgovorniju poslovnu politiku istih ukoliko se želi postati dio globalnog tržišta. Predviđanja su, da će u periodu od 2012.-2035. godine ovaj element imati višu stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente prometne industrije, što će ujedno doprinijeti razvoju drugih elemenata prometne industrije.**

3.5.2.8. Predmeti prometne industrije

Cjelokupni tekst ove disertacije oslanja se na prometnu politiku, prometni sistem, podsisteme prometnog sistema, prometnu industriju i sl., pri čemu se stalno spominju ciljevi prometa, prometne politike, elementi proizvodnje prometne usluge i sl.. Svima njima je zajedničko to, da su usmjereni na efikasno i efektivno zadovljavanje potražnje za uslugama prijevoza putnika i roba (stvari, tvari, živih životinja**...). Upravo su putnici i robe predmet prometne industrije.** Putnici kao predmet prometne industrije mogu biti i mlađi i stariji ljudi, djeca, srednjoškolci, studenti, radnici, turisti, općenito svako ljudsko stvorenje koje ima potrebu koristiti prometnu infrastrukturu i prometnu suprastrukturu neophodnu za dolazak za odredišno mjesto.[104]

[104]. BRANKOVIĆ, N.: Koncepcija transportne politike i sistem privređivanja u transportu BiH, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 2005, p.25.

Oni su predmet putničkog transporta i prometa. Stvari, tvari, robe , energija, vijesti, podaci, poštanski paketi, žive životinje i sl. predstavljaju teret koji se prevozi, prenosi, pretovara, utovara, istovara tokom transporta pružaju im se usluga istovara, pretovara, doleđivanja, pojenja, hranjenja i sl. Oni su predmet teretnog transporta i prometa. Svaki predmet prometovanja ima svoje specifičnosti o kojima prijevoznici tj. pravne i fizičke osobe koje nude uslugu prijevoza trebaju voditi računa, kao što su: količina, vrsta pakiranja, oznaka na embalaži, trgovački naziv, težina, obim, vrijednost, svojstva isl. Razumljivo je da i u prijevozu putnika treba raspolagati sa slijedećim relevantnim podacima: osobni podaci, starost, država porijekla, država boravišta, mjesta dolaska, broj putnika, broj članova porodice, grupe putnika i sl.

Budući da su putnici najdelikatniji predmet prometovanja, organizaciji njihovog prijevoza treba posvetiti posebnu pozornost, a obzirom da današnje uslove karakterizira sve veća konkurencija i borba za svakog kupca, to će proizvođači prometnih usluga više pažnje posvećivati zadovoljavanju potreba za sigurnošću, udobnošću, brzinom prijevoza, širokom paletom usluga. Ako se uporede podaci o prijevozu putnika u Bosni i Hercegovini prema pojedinim prometnim granama, onda se može uočiti da primat kako u prijevozu putnika tako i robe ima cestovni promet, nakon čega je željeznički promet, a zatim vodeni promet.[105]

Za predmete prometne proizvodnje kao element prometne industrije u Bosni i Hercegovini predviđa se da bi u periodu od 2012.-2035.godine trebao ostvariti srednju stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente prometne industrije. Značajnije ulaganje u ovaj element značio bi poticaj povećanju kako proizvodnje tako i potrošnje.

3.5.2.9. Robni tokovi

Svaka grana prometa odnosno svaki podsistem prometnog sistema (izuzev telekomunikacijskog i poštanskog prometa) dijeli se na dva velika podsistema: [106] podsistem teretnog prometa i podsistem putničkog prometa. Razlog je u tome što svaki od navedenih podsistema ima specifičan predmet prometovanja: teret, tj. roba, stvari, tvari, žive životinje, kontejenere,, i putnike. Stoga je nužno u analizi prometne industrije, tj. elemenata proizvodnje prometnih usluga posebno analizirati robne, a posebno putničke tokove. Formiranje robnih tokova od strateškog je značaja za prometni sistem nacionalne privrede.

---

[105]. www.zfbh.ba/zfbhbax/index.php?option (17.06.2012.).

[106].Cf. BRKIĆ, A., ŠVALJEK, I., BUKLJAŠ, M.: Promet kao integracijski dio aktivnosti prometne politike Evropske unije, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 20, 200., 5, p.425.

Naime, promet utječe na privredni rast i razvoj svojom osnovnom funkcijom: prijevozom roba i putnika. Time se stvara vrijednost, angažiraju se domaći nacionalni prometni resursi (prometna infrastruktura, prometna suprastruktura, pormetni ljudski potencijali...). U prometovanju roba i usluga značajno mjesto ima tranzitni promet, koji iako ne koristi nacionalna prijevozna sredstva, donosi vrijednost privredi kroz cestarine, mostarine, vozarine, noćenja, prehranu... Na taj način proizvođači prometnih proizvoda prodajom svojih potencijala, kapaciteta, resursa... stječu potreban finansijski kapital za svoje poslovanje, dugoročni održivi rast i razvoj.[107]

Stoga je posebno važno dizajnirati takav prometni sistem koji omogućuje da međunarodni robni tokovi prolaze kroz nacionalnu privredu. Za uključenje Bosne i Hercegovine u evropski prometni sistem važno je spomenuti da su na Evropskoj konferenciji u Helsinkiju 1997 godine neki važni bosanskohercegovački prometni pravci usmjereni u evropsku mrežu glavnih prometnih koridora (V, VII/dunavski koridor i X). Prirodno geografski položaj Bosne i Hercegovine ide u prilog dizajniranju prometnog sistema koji bi efikasno opsluživao i nacionalne i međunarodne robne tokove. U prilog tome govori i činjenica da kroz teritorij Bosne i Hercegovine prolazi vrlo važan krak koridora V nazvan krak (c) koji je usmjeren na direktnu vezu sa koridorom X. Panevropsku transportnu mrežu čine koridori V, VII i X u ukupnoj dužini od 48.000 km, od čega 25.000 km odnosi se na željezničku mrežu i 23.000 km na cestovnu mrežu.

Zračne luke, pomorske i riječne luke služe kao mjesta povezivanja prometnih grana. Prilikom dizajniranja prometnog sistema, odnosno izgradnje i ulaganja u prometnu infrastrukturu treba se posvetiti posebna pozornost pravcima kretanja tih koridora, kako bi se nacionalni robni tokovi nalazili u gravitacijskom području glavnih prometnih ptravaca. Stoga se u nastavku daju najvažnije karakteristike koridora V, VII i X, budući da se odnose na Bosnu i Hercegovinu čineći je dijelom globalne prometne mreže.

Koridor V prostire se od jugozapada Evrope, od Italije prema sjeveroistoku Evrope, do Ukrajine. Glavni pravac prolazi kroz Veneciju i Trst (Italija), preko Ljubljane (Slovenija) i Budimpešte (Mađarska) do Lvova i Kijeva u Ukrajini. Uz glavni pravac postoje još tri odvojena kraka koji vode prema jadranskim lukama, te krak za Bratislavu, koji spaja koridor IV i koridor V. Važniji podaci o ovome nalaze se na zemljovidu 3. kao i tablici 5.

---

107. http://www.bhepa.ba/bs/images/stories/Strategije/5izvozna%20strategija%20za%20sektor%20turizma.pdf (17.6.2012.).

Zemljovid 3: Deset Pan-evropskih koridora

Izvor: http://ec.europa.eu/ten/index_en.html. (19.6.2012.)

Koridor Vc koji se proteže od Budimpešta-Osijek-Sarajevo-Ploče, smatra se jednim od najznačajnijih i najprioritetnijih projekata za BiH. Izgradnja ovog autoputa je u toku te se očekuje da će njegova izgradnja biti ključni pokretač privrednih i društvenih aktivnosti Bosne i Hercegovine ali i njena uključenja u glavnu evropsku prometnu mrežu, te globalni evropski društveni i ekonomski sistem.

Dužina koridora Vc kroz Bosnu i Hercegovinu iznosi ukupno 340 km, a od sjevera prema jugu podijeljena je na dionice: 1) Rijeka Sava (spajanje sa koridorom 10) - Doboj (Jug) – 64 km; 2) Doboj (Jug) - Sarajevo Jug (Tarčin) – 150 km; 3) Sarajevo Jug (Tarcin) - Mostar (Sjever) – 58 km i 4) Mostar (Sjever) - granica sa Republikom Hrvatskom – 68 km.

[108]. Feasibility studija Autocestea na koridoru Vc-Izvod iz završnog izvještaja. http://www.mkt. gov.ba /aktivnosti. ?id=49. (17.7.2012.).

Tablica 5: Tehničke karakteristike Koridora V

Korodor V prolazi kroz države	Bosnu i Hercegovinu, Hrvatsku, Italiju, Mađarsku, Ukrajinu, Slovačku i Sloveniju
Transportni moduli	Željeznički, cestovni, zračni vodeni
Dužina koridora Željeznica Cesta Unutrašnji plovni putevi Broj zračnih luka Broj morskih i riječnih luka	 3.270 km 2.850 km - 5 3
Pravac	Venecija-Trst/Koper-Ljubljana-Budimpešta-Uzgorod-Lviv
Željeznica	Venecija-Trst/Koper-Sežana-Divača-Ljubljana-Zidani Most-Pragersko-Hodos- Zalalovo-Szekesfehervar-Budimpešta-Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony-Uzgorod-Lvovo
Cesta	Venecija-Tras-Fernetiči-Divača-Ljubljana-Maribor-Prince-Becsehely-Budimpešta-Nyirgyhaza-Zahony-Uzgorod-Lvov
Va - ogranak iz Bratislave	
Željeznica	Bratislava-Zilina- Kosice-Cop
Cesta	Bratislava-Zelina-Kosice-Zahor-Uzgorod
Vb - ogranak iz Rijeke	
Željeznica	Rijeka-Zagreb-Gyekenyes-Dombovar-Budimpešta
Cesta	Rijeka-Zagreb- Becsehely
Vc- ogranak iz Ploča	
Željeznica	Ploče-Gabela-Mostar-Sarajevo-Bos.Šamac-Osijek-Magyarboly-Pecs-Dombovar
Cesta	Ploče-Dračevo-Mostar-Sarajevo-Orašje-Osijek-Udvar-Budimpešta

Izvor: Status of the Pan-European Transport Coridors and Transport Areas, Developments and Activites in 2001-2010.Final report,TINA Transport Strategies and European Commision, Vienna, 2002., p.70.

Koridor VII je pravac koji se odnosi na rijeku Dunav, drugu rijeku po veličini u Evropi i predstavlja glavni unutrašnji plovni transportni koridor povezujući Zapadnu i Istočnu Evropu preko rijeke Rajne, Majne i kanala Rajna-Majna-Dunav. Koridor povezuje Sjeverno more s Crnim morem prolazeći kroz Njemačku, Austruju, Slovačku, Mađarsku, Hrvatsku, Srbiju, Rumuniju, Bugarsku, Moldaviju i Ukrajinu.

Tablica 6: Tehničke karakteristike Koridora VII

Države kroz koje prolazi	Njemačka, Austrija, Slovačka, Hrvatska, Mađarska, Srbija, Rumunija, Bugarska, Ukrajina, Moldavija.
Transportni moduli	Riječni
Približna dužina koridora	2.415 km
Broj luka	44

Izvor: Status of the Pan-European Transport Coridors and Transport Areas, Developments and Activites in 2001-2010. Final report, TINA Transport Strategies and European Commision, Vienna, 2002., p.84.

Koridor X je multimodalni transportni pravac koji se proteže od sjeverozapada prema jugoistoku, odnosno od Salzburga (Austrija), preko Ljubljane (Slovenija), Zagreba (Hrvatska), Beograda i Niša (Srbija), Skopja i Velesa (Makedonija) do Thessalonikija u Grčkoj. Ovaj glavni pravac povezan je s četiri ogranka (cf.tablicu 14):

1) Graz (Austrija) - Maribor (Slovenija) – Zagreb (Hrvatska,
2) Budimpešta (Mađarska) – Novi sad-Beograd (Srbija),
3) Niš (Srbija) – Sofija (Bugarska) i dalje koridorom IV do Istanbula i
4) Veles-Bitola (Makedonija) – Florina (Grčka) i dalje do Igoumenitsa.

Evropska unija postepeno privodi kraju strategiju prometno-privrednog povezivanja s područjem Bliskog, Srednjeg i Dalekog Istoka, kao najvećeg svjetskog tržišta danas i u predstojećoj budućnosti. S prometno-strateškog gledišta preostalo je projektovanje novog transevropskog koridora XI, koji bi trebao povezati Jadran sa Baltikom uz pomoć savremenog intermodalnog prometnog sistema u kome će sistem sjevernojadranskih luka biti ključni input-output. Geoprometne pozicije lukama Rijeka i Koper (kao susjednim zemljama BiH) nude izvanredne mogućnosti da postanu ključni i strateški partneri EU i Kine.

Posmatrajući ukupnu robnu razmjenu BiH sa regionalnim grupacijama u 2011. godini, najveći obim trgovine BiH je ostvarila sa zemljama članicama EU, i to u iznosu od 49% od ukupnog obima vanjske trgovine. Uvoz iz zemlja EU u 2011. godini porastao je za 12,7% u odnosu na prošlu godinu i iznosi 7 milijardi KM. Od ukupno ostvarenog uvoza tokom 2011. godine na uvoz iz zemalja članica EU otpada 45,3%. Izvoz iz BiH u zemlje EU porastao je za čak 18,5%. Učešće bh. izvoza na tržište EU iznosi 55,7% od ukupno ostvarenog izvoza u 2011. godini.

[109].http://www.mvteo.gov.ba/linkovi/ANALIZA%20VANJSKOTRGOVINSKE%20RAZMJENE%20ZA%202011%20-%2020.03.2012%20-%20BOSANSKI%20JEZIK.pdf. (19.7.2012.).

Tablica 7: Tehničke karakterisitke Koridora X

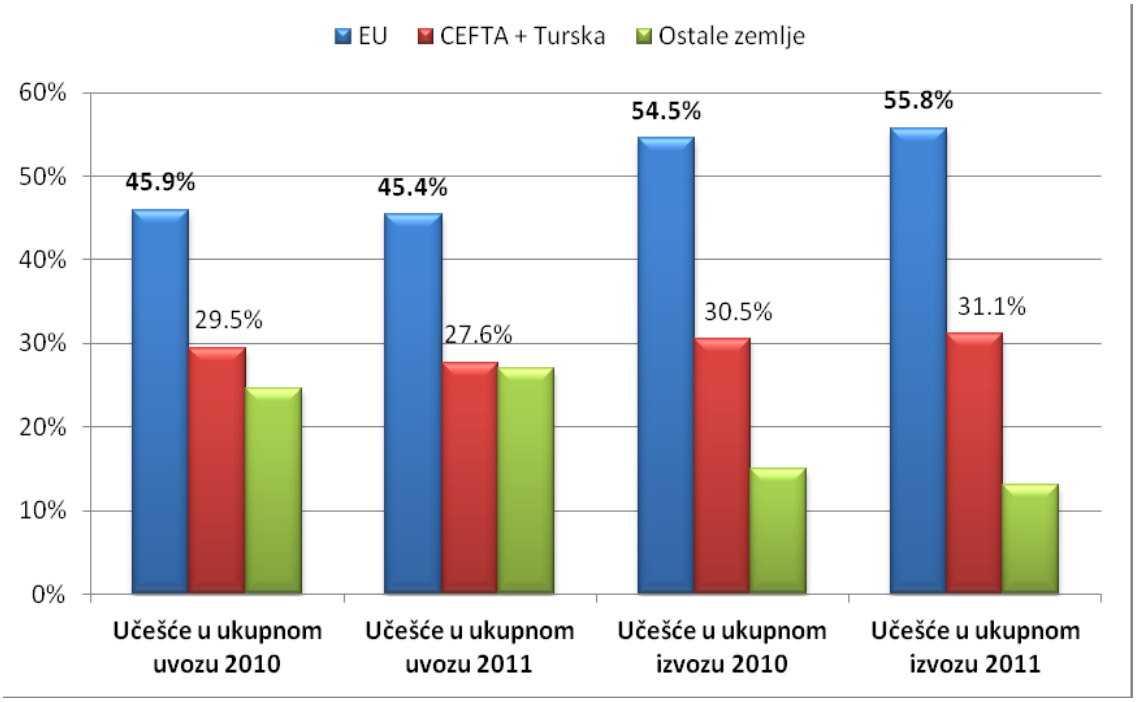
Države kroz koje prolazi	Austrija, Slovenija, Mađarska,Hrvatska, Srbija, Makedonija,Bugarska, Grčka
Transportni moduli	Željeznički, cestovni, zračni, vodeni
Željeznica Cesta Unutrašnji plovni putevi Broj zračnih luka Broj morskih riječnih luka	2.528 km 2.300 km - 12 4
Pravac	Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-Vales-Thessaloniki
Željeznica	Salzburg-Vilach-Rosenbach/Jesenice-Ljubljana-Zidani most-Dobova/Savski Marof-Zagreb-Tovarnik-Beograd-Niš-Preševo/Tabanovce-Skopje-Veles-Gevgelija/Idomeni-Thessaloniki
Cesta	Salzburg-Vilach-Karavanke-Ljubljana-Višnja gora/Obrežje- Zagreb-Lipovac-Beograd-Niš-Sopot-Skopje-Gradsko-Bogorodica/Idomeni-Thessaloniki
Krak koridora Xa	Iz Graza
Željeznica	Graz-Spielfeld/Šentilj-Gruškovje-Zagreb
Cesta	Graz-Spilfeld/Šentilj-Zagreb
Krak koridora Xb	Iz Budimpešte
Željeznica	Budimpešta-Kelebia-Subotica-Novi sad-Beograd
Cesta	Budimpešta-Kecskemet-Szeged-Roszke-Subotica-Novi sad-Beograd
Krak koridora Xc	Niš-Sofija
Željeznica	Niš-Dimitrovgrad/Kalotina-Sofija
Cesta	Niš-Dimitrovgrad/Kalotina-Sofija
Krak koridora Xd	Veles – Florina
Željeznica	Veles-Kamenica/Mesonision- Florina
Cesta	Gradsko-Medzitlija/Mesonision-Florina

Izvor: Status of the Pan-European Transport Coridors and Transport Areas, Developments and Activites in 2001-2010. Final report, TINA Transport Strategies and European Commision, Vienna, 2002., p.110

Posmatrajući nominalnu vrijednost izvoza, BiH je na tržište EU izvezla 4,5 milijardi KM robe i proizvoda. BiH je tokom 2011. godine bilježila višu stopu rasta izvoza na tržište EU, zbog oporavka zapadnoevropskih tržišta od ekonomske krize kojom su bili zahvaćeni prethodnih godina. U narednim godinama očekuje se sve veći obim trgovine sa zemljama članicama EU zbog postepenog smanjanja carina do 2013. godine i konačno njihovog ukidanja krajem 2013. godine.

Da je za Bosnu i Hercegovinu neophodno da bude uključena u evropsku prometnu mrežu, da ulaže u izgradnju i modernizaciju prometne infrastrukture i suprastrukture kako bi bila ravnopravan partner u globalnoj prometnoj mreži, govori i podatak da značajan dio robne razmjene ostvaruje upravo s evropskim državama (grafikon 5).

Grafikon 5: Izvoz i uvoz prema ekonomskim grupacijama država (2010.-2011.g.)



Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku BiH, 2011. 17.07.2012.

Tokom 2011. godine BiH je u trgovanju sa zemljama članicama EU ostvarila trgovinski deficit u iznosu od 2,4 milijarde KM i u odnosu na prošlu godinu deficit je blago rastao za 3,3%. BiH je sa Turskom i članicama CEFTA-e ostvarila obim trgovine koji obuhvata 28,8% u ukupnom obimu spoljne trgovine, a iskazan vrijednosno iznosi 6,8 milijardi KM. Tokom 2011. godine također je došlo do povećanja uvoza iz asocijacije Turska i članice CEFTA za 6,9% u odnosu na prošlu godinu. Nominalna vrijednost uvoza iznosila je 4,2 milijarde KM i ostvareno je učešće uvoza od 27,6%. Izvoz iz BiH u 2011. godini imao je veći rast od uvoza i povećao se za 18,3% u odnosu na 2010. godinu. Učešće izvoza na ova tržišta iznosi 31,1% od ukupno ostvarenog izvoza tokom 2011. godine.

BiH je u trgovanju sa Turskom i članicama CEFTA-e ostvarila deficit u visini od 1,7 milijardi KM, što čini 23,7% ukupnog deficita ostvarenog u 2011. godini. Deficit sa Turskom i članicama CEFTA-e u 2011. godini smanjen je za 6,5% u odnosu na prošlu godinu. Već od 2008. godine primjetan je utjecaj SAA sporazuma, koji je bio više izražen tokom 2009. i 2010. godine, jer su do 2008. godine najveći doprinos promjenama kako uvoza tako i izvoza davale zemlje iz asocijacije Turska i članice CEFTA, a od 2009. godine najveći doprinos promjenama uvoza i izvoza imaju zemlje članice EU. Očekivati je da će se taj trend nastaviti i u budućnosti, jer je sa SAA

sporazumom tržište EU otvorenije za BiH i moguće je da će polako dolaziti i do promjene u strukturi porijekla kako uvoznih tako i izvoznih kategorija proizvoda. **Za ovaj element prometne industrije se predviđa da bi u periodu od 2012.-2035.godine trebao ostvariti višu stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente, ali i da će njegov dalji razvoj zavisiti kako od prometne politike tako i obima ulaganja u druge elemente prometne industrije u Bosni i Hercegovini.**

3.5.2.10. Putnički tokovi

Kao što je već spomenuto kod robnih tokova, gotovo svaka grana prometa ima razvijen i putnički promet. Putnički promet je daleko složeniji od teretnog prometa prije svega radi samog predmeta prometovanja: ljudi sa svojim karakteristikama, zahtjevima, potrebama... Zadovoljenje potreba putnika: cijene prijevoza, brzina prijevoza, udobnost sigurnost, kvaliteta pratećih usluga nameću pred proizvođače prijevoznih usluga (avio kompanije, brodare, cestovne prijevoznike, željezničke prijevoznike...) stalno ulaganje u obnovu i modernizaciju kapaciteta, inoviranje usluga, marketing i sl. kako bi zadovoljili potražnju za prijevozom ali i da opstanu na tržištu prijevoznih usluga. Konkurencija, ne samo unutar jedne grane prometa, već i konkurencija drugih grana prometa, stalnim snižavanjem cijena, diverzifikacijom usluga, bonusima, nagradama za putnike i sl. otežavaju borbu za opstanak. Neminovno je da robne tokove slijede i putnički. Stoga će ulaganjem u izgradnju i modernizaciju prometne infrastrukture i suprastrukture u cilju privlačenja i zadržavanja robnih tokova, profitirati i putnici i njihovi prijevoznici.[79] **Za putničke tokove kao značajan element prometne industrije u Bosni i Hercegovini predviđa se da će u periodu od 2012.-2035.godine ipak ostvariti srednju stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente.**

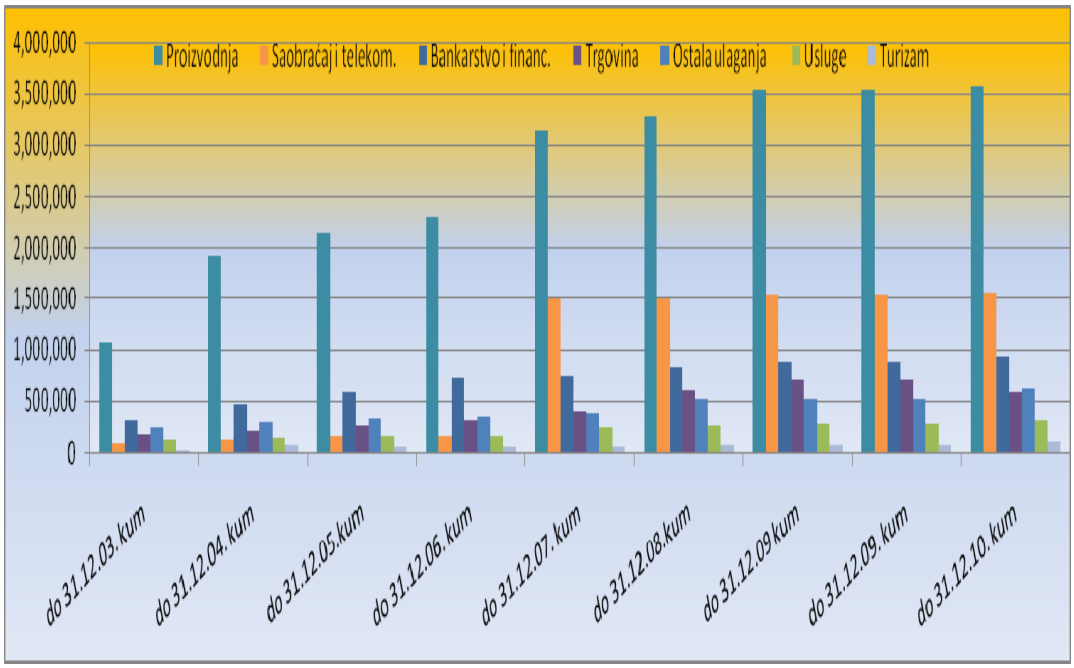
3.5.2.11. Finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda

Da bi proizvođači prometnih proizvoda mogli obavljati svoju osnovnu funkciju a to je prijevoz putnika i tereta, oni moraju raspolagati i odgovarajućim finansijskim potencijalom. Taj im je finansijski potencijal neophodan radi efikasnog servisiranja usluga prijevoza:[110] modernizacije prometnih sredstava, obnove voznog parka, unapređenje sistema prijevoza, reorganizacije poslovanja, izgradnje nove infrastrukture, uvođenja novih tehnologija, tehnoloških postupaka, novih tehnologija, transporta i slično. Osim vlastitih sredstava stečenih osnivanjem društva te kapitala ostvarenog pružanjem usluga prijevoza, proizvođači prometnih proizvoda ovise i o bankarskom

[110]**.**www.cbbh.ba,http://www.google.ba/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=8&ved=0CFsQFjAH&url=h (20.7.2012.).

sistemu radi dobivanja kapitala, odnosno o investicijama u prometni sistem, preko međunarodnih finansijskih institucija, programa pomoći i sl. Ukupno usmjerena sredstva na investicije u 2011 g. u Bosni i Hercegovini su iznosila 4.237.432.000 KM što u odnosu na 2010. godinu predstavlja povećanje od 0,1 %. Omjer investicija u BiH u 2011 g. je iznosio na Federaciju BiH 66,94 %, Republiku Srpsku 31,80 %, a na Brčko Distrikt BiH 1,26 %, pri čemu je vrijednost ukupno ostvarenih investicija u stalna sredstva pravnih osoba u BiH u 2011 g. iznosila 4.194.326.000,00 KM, što u odnosu na 2010. predstavlja smanjenje od 0,41 %. Ukupne investicije u nova stalna sredstva u 2011., iznose 3.851.006.000,00 KM i u odnosu na 2010. godinu predstavljaju povećanje od 0,20 %.

Grafikon 6: Ostvarene investicije u nova stalna sredstva u BiH (2005.-2010.)



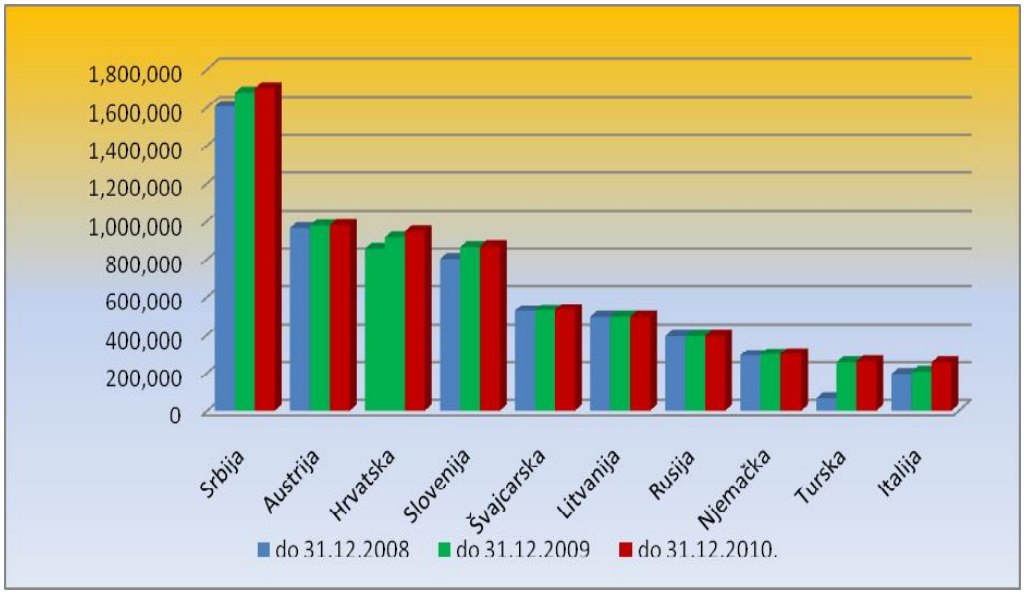
Izvor : MVTEO Bosne i Hercegovine

Najveća ulaganja u ukupnim investicijama, posmatrano prema djelatnosti investitora u 2011. imali su: prerađivačka industrija 17,12 %, trgovina na veliko i malo 16,53 % i **prijevoz, skladištenje i veze 15,58 %.** Prema djelatnosti investitora, najveći udjel u ostvarenim investicijama u nova stalna sredstva u 2011. godini imali su: prerađivačka industrija 16,93 %, **prijevoz, skladištenje i veze 16,03 %**, trgovina na veliko i malo 15,48 %.

[111]. Izvještaj MVTEO BiH, http://www.mvteo.gov.ba/izvjestaji_publikacije/izvjestaji/?id=4568, (23.07.2012.).

[112]. Izvještaj Agencije za statistiku BiH, Sarajevo, 2011, http://www.bhas.ba/?option= com_publikacija &id=5&lang=ba (28.7.2012.).

Grafikon 7: Najznačajnija strana ulaganja u BiH prema državama do 31.12.2010.



Izvor: Direkcija za ekonomsko planiranje BiH, 2011 g.

Iz tabele u nastavku je vidljivo da je najveći dio investicija u Bosni i Hercegovini uloženo u izgradnju cestovnog prometa a zatim u blasti telekomunikcija, dok je najmanje investirano u zračnom i željezničkom prometu.

Tablica 8: Ostvarene investicije u novu dugotrajnu imovinu prema tehničkoj strukturi po prometnim granama (u 000 KM) u BiH (2009.- 2010.)

Investicije u prometu u 000 KM	2009	2010
Autoceste, ceste, ulice	422.505	502.399
Željezničke pruge	8.894	8.089
Aerodromske piste	14	74
Mostovi, vijadukti, tuneli, podhodnici	33.208	21.450
Luke, plovni kanali, brane i ostali hidrogr. objekti	12.000	12.516.
Daljinski cjevovodi, komunikacioni i el.vodovi	161.810	116.624

Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 2011. g.

Ovi podaci pokazuju samo jedan segment što se tiče potrebnog finansijskog kapitala neophodnog za ulaganje u nove kapacitete, proširenja, modernizaciju, nabavku opreme i

sl. Ovom je također neophodno dodati i potrebni finansijski kapital za finansiranje ličnih dohodaka zaposlenika, pokrivanje manipulacijsko-transportnih troškova te ostalih troškova koji se javljaju u toku obavljanja raznih prometnih djelatnosti. **Imajući u vidu da se u narednom periodu očekuje porast BDP kao i investicija za ovaj element prometne industrije u Bosni i Hercegovini se također predviđa da bi u periodu od 2012.-2035.godine trebao ostvariti višu stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente.**

3.5.2.12. Prometno pravo

Prometni sistem čine brojni podsistemi, kao što su pomorski, cestovni, željeznički, riječni, zračni, cjevovodni, žičarski i drugi. Svaki od navedenih podsistema ima svoje tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske, pravne i druge specifičnosti po kojima se razlikuju od drugih. Stoga se njihova djelatnost regulira brojnim međunarodnim i nacionalnim pravnim aktima, a svi ti izvori čine **prometno pravo**.[11]

Prometno pravo predstavlja skup pravnih akata, međunarodnih i nacionalnih s pomoću kojih se reguliraju prometni podsistemi, odnosno prometne grane. U okviru prometnog prava za pojedine grane prometa se regulira način i postupak osnivanja prometnih preduzeća, funkcioniranje i organizacija prometnih preduzeća, djelatnosti prometnih preduzeća te druge odredbe. Osim pravila sa kojim se uređuju odnosi prethodno navedenih aktivnih učesnika prometnog sistema prometnim pravom obuhvaćena su i pravila kojima se uređuje: sigurnost prometa, zaštita okoline, izgradnja, eksploatacija i održavanje prometne infrastrukture i prometne suprastrukture, osnivanje i djelovanje nacionalnih i međunarodnih organizacija, udruženja i saveza.[114]

Proces afirmacije prometnog prava, u prometnom smislu riječi započeo je prije stotinu godina donošenjem i ratifisiranjem prvih međunarodnih konvencija koje su regulirale pravne odnose između između stranaka u međunarodnom prometu. Budući da su pravna pravila važećih međunarodnih konvencija nadređena granskim nacionalnim pravnim pravilima, to su se i u nacionalnim pravnim sistemima počeli ostvarivati procesi osamostaljivanja prometnog i transportnog prava. Ti su procesi bili različitog intenziteta u pojedinim granama prometa, skladno značenju i ulozi pojedinih grana prometa kao faktora trgovinske, privredne i vojne sile. Tako su na primjer prvi pravni akti koji su regulirali promet nastali u pomorskom prometu.

---

113. ZELENIKA, R.: Pravo multimodalnog prometa, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2006., p. 69-128.

114. Uniform International Maritime Law, Il Diritto Marittimo, 1-1999, p. 91-115; Rolf Herber, German Domestic and International Law - Lights and Shadows, Il Diritto Marittimo, 1-1999, p. 56-64; Plinio Manca, International Maritime Law, 1st Volume, European Transport Law, Antwerpen, 1970, p. 9- 31.

Važniji međunarodni pravni akti s pomoću kojih se regulira oblast prometa su:[115] P**omorskom promet:** 1) Međunarodna konvencija o izjednačavanju pravila o teretnici iz 1924 godine, s protokolima o izmjeni iz 1968 godine te 1979 godine, 2) Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978 godine, 3) Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. s Protokolom iz 1978 godine, 4) Međunarodni pomorski kodeks opasnih stvari iz 1977 godine. Konvencija za zaštitu rijeke Dunav (Dunavska konvencija), Konvencija o zaštiti i korištenju prekograničnih vodotoka i međunarodnih jezera (Helsinška konvencija), Okvirni sporazum o slivu rijeke Save, Konvencija o zaštiti Sredozemnog mora od zagađivanja (Barcelonska konvencija), Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađivanja mora naftom, Konvencija o pristupu informacijama, učestvovanju javnosti u donošenju odluka i pristupu pravosuđu po pitanjima okoliša (Hamburška konvencija),

Zračni promet: 1) Konvencija o izjednačavanju nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Varšavska konvencija) iz 1929 godine, 2) Konvencija o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Čikaška konvencija) iz 1944 godine, 3) Konvencija o šteti koju prouzrokuju strani zrakoplovi trećim licima na zemlji (Rimska konvencija) iz 1952 godine.

Cestovni promet: 1) Konvencija o cestovnom prometu (KSP) iz 1949 godine, 2) Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) iz 1956 godine, 3) Evropski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih stvari cestom (ADR), 4) Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovu Karneta (TIR konvencija) iz 1959 godine.

Željeznički promet: 1) Međunarodna konvencija o prijevozu robe željeznicom (CIM) iz 1890 godine, koja je stupila na snagu 1.1.1893 godine. Revidirana je 1896., 1905., 1923., 1933., 1952., 1961., 1970.,1980. godine nakon čega CIM postaje dodatak COTIF-u, 2) Konvencija i Statut o slobodi tranzita iz 1923 godine, 3) Konvencija i Statut o međunarodnom režimu željeznica iz 1923 godine, 4) Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1980 godine. Među najvažnije nacionalne pravne akte koji sadrže pravna pravila i pravne institute za uređenje odnosa u nacionalnom i međunarodnom prometu mogu se ubrojati:[116]

- **za sve grane prometa**: Zakon o obligacijama, Zakon o prijevozu opasnih tvari, Zakon o osiguranju, Zakon o finansijskom poslovanju,

[115]. Detaljnije o pravu općenito, a posebno o pravnim aktima u prometu: 1) ZELENIKA, R.: Pravo multimodalnog prometa,op.cit.,p.69-128., 2) ZELENIKA, R.: Elektronička brodska teretnica za 21.stoljeće, 3) http://epravo.ba/forum/index.php?board=124.0,(22.9.2012.), 4)http:// www.fbihvlada.gov.ba/bosanski/zakoni/2010/zakoni/19bos.htm. (24.11.2012.).

- **za pomorski / vodeni promet:** Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi, Zakon o vodama FBiH i R.S, (Pomorski zakonik, Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, Zakon o lučkim kapetanijama, Zakon o plovnom putu),
- **za željeznički promet:** Zakon o željeznicama BiH, Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu,
- **za zračni promet**: Zakon o zrakoplovstvu BiH
- **za cestovni promet**: Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu BiH, Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima BiH, Zakon o cestama FBiH, Zakon o javnim putevima R.S., Zakon o cestama Brčko Distrikt, Zakon o osiguranju odgovornosti za motorna vozila, Zakon o javnom prijevozu putnika FBiH, Zakon o prijevozu u drumskom saobraćaju Brčko Distrikt, Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju R.S.,
- **za poštanski i telekomunikacijski promet**: Zakon o poštama BiH, Zakon o komunikacijama BiH, Zakon o elektronskom pravnom i poslovnom prometu BiH, Zakon o elektronskom potpisu BiH.

Osim navedenih zakona, postoje i drugi zakoni, kao i brojni pravilnici, odluke, uredbe, naredbe, kojima se regulira svaka grana prometa, odnosno prometni podsistem.[116] Obzirom da je Bosna i Hercegovina u namjeri da postane punopravna članica Evropske unije, to znači da mora primjenjivati i pravnu stečevinu unije (Acquis Communautaire). To zahtijeva usklađivanje nacionalnih pravnih izvora s pravnim izvorima Evropske unije. U tom smislu Bosna i Hercegovina vrši svakodnevne pripreme, što se očituje kroz pokrivenost svake grane prometa odgovarajućim zakonskim propisima. Na putu da postane punopravna članica Evropske unije, Bosna i Hercegovina mora uskladiti svoje zakonodavstvo u cjelosti s direktivama EU. U nastavku se daje kraći osvrt na postignuto po granama prometa skladno Izvještaju o analitičkom pregledu Bosne i Hercegovine, u poglavlju 14. Prometna politika.

Da Bosna i Hercegovina ipak bilježi određeni napredak potvrđuje Izvještaja Evropske komisije od 12.10.2011 godine. Bosna i Hercegovina primjenjuje i prati višegodišnji plan 2011.-2015.g. transportne opservatorije za Jugoistočnu Evropu te aktivno učestvuje u provedbi Memoranduma o razumijevanju o razvoju Glavne regionalne transportne mreže JIE. Cestovni promet. R.Srpska je usvojila Zakon o bezbijednosti saobraćaja na putevima R.S. Usvojeno je i provedbeno zakonodavstvo neophdno za uvođenje sistema digitalnih tahografa, osigurana je oprema i sistem je operativan. Bosna i Hercegovina počela je s izdavanjem karneta ATA (Carine i porezi).

[116] "Službeni glasnik *BiH*", broj : 32/01, 1/02, 32/02, 5/03 ,31/03, 42/03 , 12/04, 26/04 , 42/04, 64/04, 52/05,78/05, 45/06, 75/06, 88/07, 08/09, 49/09 te Sl. list SFRJ", br. 29/78, 39/85, 45/89 i 57/89.

Nastavljeno je održavanje i gradnja puteva, ali još uvijek nije usvojen Zakon o prijevozu opasnih materija.

• **Željeznički promet**: Regulatorni odbor željeznica Bosne i Hercegovine je u okviru svojih nadležnosti izdao licence i izradio propise o željeznicama koji su usklađeni sa acquisem. Unaprijeđeni su uslovi vezani za vozni park. Željeznice Federacije Bosne i Hercegovineobjavile su svoje mrežne izjave. Međutim Željeznice R.Srpske to još nisu učinile. Iako su entitetska željeznička preduzeća pretvorena u vertikalno integrisana preduzeća, oba su u teškom finansijskom stanju. I dalje je potrebno preuzimati acquis o obavezama javnih usluga, te uspostaviti tijelo z adodjelu ovlaštenja za obavljanje tih usluga

• **Riječni promet**: Dobar ali neujednačen napredak se bilježi oblasti unutrašnjih plovnih puteva. Usvojen je sporazum između Vijeća Ministara Bosne i Hercegovine i R.Srbije o plovitbi unutrašnjim plovnim putevima, što je preduslov za ponovno uspost-valjanje plovidbe rijekom Savom. Međutim još uvijek nije postignut napredak u kombinovanom tarnsportu.

• **Zračni promet**: Bosna i Hercegovina ralizuje prvu fazu Sporazuma o zajedničkom evropskom zračnom prostoru. Preuzimanje zakonodavstva o jedinstvenom evropskom nebu i je završeno. Zakon o zrakoplovstvu još nije prilagođen.

• **Pomorski promet.** Bosna i Hercegovina nije potpisinica većine konvencija Međunarodne pomorske organizacije, kao što je to Međunarodna konvencija o sigurnosti života namoru (SOLAS), uključujući i Međunarodni kodeks za sigurnost brodova i lučkih objekata ili Međunarodne konvencije o sprječavanju zagađenja mora sa brodova (MARPOL).

• **Poštanski promet:** Regulatorna agencija za poštanski promet je usvojila Opće uvjete za obavljanje poštanskih usluga. Međutim još uvijek ne postoji strategija za poštanske usluge kako na državnom tako ni na entitetskom nivou. Državni zakon o poštama treba revidirati kako bi se osiguralo dalje usklađivanje s acquis-em. Administrativni kapaciteti u oblasti poštanskih usluga na državnom nivou su još uvijek nedovoljni. Obaveza pružanja univerzalnih usluga na nivou Federacije Bosne i Hercegovine je postavljena iznad minimuma zahtjeva, a u R.Srpskoj i iznad granice utvrđene u važećem državnom zakonu. Situacija je ista u pogledu rezerviranih usluga koji je širok u odnosu na acquis o poštanskim uslugama.

Obzirom na prethodno navedeno ali i unutrašnje ustrojstvo države koje ustavno usporava brže usvajanje zajedničkih pravnih akata za ovaj element prometne industrije predviđa se, da će u periodu od 2012.-2035.godine ipak biti ostvarena srednja stopa rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente prometne industrije.

3.5.2.13. Prometna ekologija

Savremena prometna industrija nije čista industrija. Promet uzrokuje mnoge loše ekološke posljedice. Negativan utjecaj prometa na okolinu se očituje u stalom povećanju emisija štetnih tvari u zrak, što je posljedica stalnog porasta broja vozila i potrošnje motornih goriva kao i nesreća pri prijevozu. Glavni utjecaj prometa na okolinu vezan je uz emisiju stakleničkih plinova, lokalno zagađenje zraka, buku i prometno zagušenje. Prometna aktivnost stvara i značajne eksterne troškove povezane s prometnim nesrećama te iscrpljivanje neobnovljivih izvora energije (posebno fosilnih goriva). Eksterni troškovi prometa su prometom uzrokovani društveni troškovi a oni se dijele na tri kategorije:[117] troškove zagađenja, troškove zagušenja i troškove stradanja.

Na niovu Evrope u kontekstu glavnih smjernica zajedničke prometne politike, provedena su fundamentalna istraživanja s ciljem valorizacije veličine eksternih troškova. Priča o negativnoj dimenziji prometne industrije na okoliš u Evropi je otvorena početkom devedesetih godina prošlog stoljeća, donošenjem Zelene knjige o utjecaju prometa na okolinu uporedo s održavanjem Skupa o zemlji i usvajanjem Rio deklaracije o okolini i razvoju. Potreba internalizacije eksternih troškova prometa prvi put je notirana u Bijeloj knjizi Evropske komisije iz 2001 godine, Evropska prometna politika za 2010 godinu: predložen je paket od 60 specifičnih mjera prometne politike kao instrumenta implementacije načelnih smjernica među kojima se spominju i ekološki ciljevi održivog prometnog sistema.

Osim Bijele knjige, koja zapravo predstavlja strategijski plan razvoja prometa u proširenoj Evropi do 2010 godine, još dvije strategijske odrednice aktuelizirane su sa svrhom jače afirmacije načela održivosti u sklopu zajedničke prometne politike Evropske unije: **odredba Kyoto protokola** o smanjenju od 8% CO2 zagađenja između 2008 i 2012 godine u odnosu na referentnu 1990 godinu i odredba Zelene knjige o zamjeni 20% potrošnje konvencionalnog goriva s alternativnim gorivima. Aktuelni trend rasta u Evropskoj uniji inicira porast zagađenosti CO2 gasom iz prometa za 40% do 2010 godine, u odnosu na 1990 godinu. Uvažavanje protokola i dinamike smanjivanja veličine antropogenih emisija, posebno stakleničkih gasova, pred prometnu industriju postavlja zahtijevne zadaće povećanja ekološke učinkovitosti postojeće tehnologije, ali zato diktira i revolucionarne pomake u smislu razvoja alternattivnih propulzija i novih konfiguracija prijevoznih sredstava.[118]

---

117. A Community Strategy for“Sustainable Mobility“, Green Paper on the Impact Transport on the Environment.COM (92) 46 final, Commision of the European Communities, Brussels, 20 February 1992., http://aei.edu/1325/01/trnasport environment (7.8.2012).
118. The Earth Summit, United Nations Conference on Environment and Development (UNCED), Rio de Jeneiro, 3-14 June, 1992, http://www.un.org/geninfo/bpenvironment .html (7.8.2012).

U tom smislu, prometna politika pretpostavlja primjenu cijelog instrumentarija tehnologijskih i operativnih mjera od povećanja učinkovitosti potrošnje goriva i menadžmenta prometne potražnje, do razvoja i primjene alternativnih goriva. Upravljanje tokovima na integriranoj intermodalnoj prometnoj mreži primjenom inteligentnih transportnih sistema izazov je, ali i nužna strategijska opcija zajedničke prometne politike u Evropi. Realizacija regionalnih projekata, primjera radi: razvoj i implementacija satelitskog sistema Galileo zahtiejva multilateralnu i globalnu usklađenost i kooperativnost. Osim planiranja infrastrukturne mreže u fizičkom, građevinskom smislu, u strategijskim se koncepcijama prometnog razvoja načelo integrativnosti najuže povezuje s načelima intermodalnosti i održivosti.

Prometna politika u funkciji integracijskih procesa, stoga, treba podržavati stumulativni razvoj logističke mreže, uvažavajući pri tome potrebu jačanja prometnih funkcija prirodnih resursa – pomorskog i riječnog prometa u ukupnoj strukturi prometa. Sama liberalizacija tržišta u EU nije uspjela riješiti nekoliko duboko ukorijenjenih problema koje izaziva promet. Osim zastoja, problemi uključuju dominantnost ceste nad drugim oblicima prijevoza, zagađenje te fragmentaciju prometnih sistema, uključujući slabe veze s udaljenim regijama ili manjak dobrih veza između regionalnih i nacionalnih mreža. Cestovnim prometom sada se prevozi 44% ukupne robe koja se prevozi u Uniji, u odnosu na 39% za kratke relacije (rute) pomorskim prometom, 10% željezničkim i 34% unutrašnjim vodenim prometom. Neravnoteža je još značajnija u putničkom prometu, gdje na ceste (uglavnom putovanja automobilom) odlazi 81% u odnosu na željeznički prijevoz 6% te 8% u zračnom prijevozu. Preusmjeravanje roba i putnika s ceste na manje zagađujuće oblike prijevoza postaje kljčni faktor u svakoj politici održivog razvoja.[119]

Još jedan faktor bit će sposobnost integriranja različitih načina prijevoza kombiniranjem elemenata cesta-željeznica, more-željeznica ili željeznica-zrak. U demokratskoj tržišnoj ekonomiji, prelazak s ceste na željeznicu ne može se nametnuti od strane EU ili provesti odredbom vlade. To se najbolje postiže putem procesa poticaja, poput ciljanih ulaganja u druge oblike prijevoza, koji bi mogli riješiti višak, te shema cijena koje odražavaju stvarni trošak upotrebe ceste i potiču „prirodnu“ migraciju s ceste na alternativne oblike prijevoza. Cilj je imati manju količinu roba ili manji broj putnika koji putuju cestom na velikim udaljenostima, a više onih koji putuju željeznicom, te zamijeniti neke kratke putničke letove putovanjima željeznicom. Predviđa se da će do 2030 godine na Zemlji prometovati oko milijardu cestovnih vozila. Sve veći broj motornih vozila tipična je pojava za razvijene zemlje i gradove.

---

[119]. Final report on then Green Paper o „Towards s Europena strategy for the security energy supplyn the Impact COM (2002) 321 final, Commision of the European Communities, Brussels (26.6.2002.). http:// eu-lex.europa.eu (7.9.2009).

Tako je, primjera radi 2005 godine u državama članicama EU-25 registrirano oko 220 miliona putničkih motornih vozila, što je u odnosu na 1990 godinu povećanje od 37%. Najveći dio potrošnje energije otpada na cestovna vozila, skoro 82.5%. Doprinos prometnog sektora emisiji CO2 gasa u državama OECD-a porasti će sa 20% od 1995 godine na 30% do 2020 godine. Također i u Bosni i Hercegovini najviše je zastupljen cestovni promet, pa samim time ima i najveći udio u štetnim djelovanjima na okolinu. Po tom pitanju, ne razlikuje se od stanja u evropskom prometnom sistemu. Međutim, sve više se izrađuje studija o utjecaju pojedinih grana prometa na okolinu i poduzimaju mjere sprečavanja negativnih utjecaja prometa, kako bi se ostvario održiv razvoj prometa. Ali bez obzira na sva nastojanja i aktivnosti u tom pogledu na državnom nivou Bosna i Hercegovina još nije usvojila vlastitu Prometnu politiku i Transportnu startegiju**.**

Ekološka pitanja danas postaju integralni dio svake prometne politike, odnosno odluka povezanih sa transportom i investicijskom politikom. Odluke se moraju bazirati na ravnoteži između novčanih koristi i eksternalija. Stoga treba napomenuti, da pronalaženje zadovoljavajuće ravnoteže između socijalnih, ekonomskih i ekoloških ciljeva održivog razvoja nije jednostavno. To se posebno odražava u državama s socijalnim problemima i izrazitim naglaskom na ekonomski razvoj, kada ekološki ciljevi padaju u drugi plan. Taj je problem posebno istaknut u tranzicijskim ekonomijama, odnosno državama centralne i istočne Evrope. Iako je koncept održivog razvoja obuhvaćen transportnom politikom u okviru nacionalne razvojne politike, implementacija u praksi je jako spora.

Uzimajući u obzir pored međunarodnih, regionalnih ali i domaćih ekoloških obaveza ovaj element prometne industrije u Bosni i Hercegovini, u periodu od 2012.-2035. godine trebao bi ostvariti značajniju ulogu u sveukupnim događanjima uz srednju stopu rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente.

3.5.2.14. Logističke djelatnosti u prometnoj industriji

Transportni i prometni sistemi bez obzira na vrstu i nivo organiziranja ne mogu optimalno funkcionirati bez partnerske saradnje s mnogobrojnim logističkim djelatnostima kao na primjer:[120]

1) **Djelatnosti međunarodnog špeditera**: Međunarodni špediter je privrednik, pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa,

[120]. Podrobnije o tome cf: 1) ZELENIKA, R., PAVLIĆ-SKENDER, H.: Upravljanje logističkim mrežama, op.cit.p. 64-95, 2) ZELENIKA, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveuučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996, p. 51-55 i 3) ZELENIKA, R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.,op.cit.,p. 96-120.

koja isključivo i u obliku stalnog zanimanja zaključuje u svoje ime i za tuđi račun (kao komisionar), u tuđe ime i za tuđi račun (kao agent) i u svoje ime i za svoj račun (kao samostalna kategorija privrednika) ugovore potrebne pri organiziranju otpreme (izvoza), dopreme (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca s pomoću vozara i obavlja druge propisane ili uobičajene specijalne (sporedne) poslove i radnje u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe. Osnovni je zadatak međunarodnog špeditera da oslobodi svojega nalogodavca (izvoznika, uvoznika, proizvođača) cjelokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu, kako bi nalogodavac mogao svu svoju pozornost koncentrirati na svoju osnovnu djelatnost. Pri obavljanju tih zadatka međunarodni špediter se susreće s raznovrsnim, mnogobrojnim i složenim poslovima bez kojih ne bi mogli optimalno funkcionirati savremeni vanjskotrgovinski i prometni sistemi, a koji se odnose na grupu od 14 osnovnih te 17 specijalnih špediterskih poslova.

2) **Djelatnosti morskih luka**: Šira definicija luke: **morska luka** je s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, luko-branima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodica, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale privredne djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi.

Lučke djelatnosti proizilaze iz osnovnih lučkih logističkih funkcija (prometne, trgovačke, industrijske), one su mnogobrojne, a najvažnije su:[121] 1) utovar, istovar i pretovar tereta i putnika, 2) skladištenje i manipuliranje roba, tvari, stvari, 3) privez, odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata, 4) mnogobrojne ostale privredne djelatnosti koje su s prethodno navedenim u direktnoj ekonomskoj, prometnoj i tehničkoj vezi kao naprimjer: snadbijevanje brodova, pružanje usluga putnicima, teglenje, srevisi lučke mehanizacije, lučkoagencijski poslovi, špediterski poslovi, poslovi kontrole kvaliteta i kvaniteta robe. Za organiziranje, upravljanje i obavljanje aktivnosti morskih luka zadužene su lučke uprave i specijalizirana trgovačka društva. Najvažnije djelatnosti lučke uprave su: 1) briga o izgradnji, upravljanju, održavanju, zaštiti i modernizaciji pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje, 2) briga o izgradnji, upravljanju, održavanju, zaštiti i modernizaciji lučke infrastrukture i lučke suprastrukture, 3) osiguranje trajnog i nesmetanog obavljanja lučkog prometa, tehničko tehnoloških lučkih procesa, sigurnosti plovidbe i lučkog prometa, 4) osiguravanje pružanja usluga od općeg nacionalnog i

[121]. Ibidem.

privrednog interesa, 5) planiranje i usmjeravanje, usklađivanje i nadziranje rada privrednih društava, koja vrše privredne djelatnosti na lučkom području, 6) upravljanje slobodnim zonama na lučkom području. Lučke djelatnosti obavljaju privredna društva na osnovu koncesije.

3) **Djelatnosti lučkih slagača**. Slagači (stavadori) su specijalizirana pravna i fizička lica koja najčešće u svoje ime i za račun nalogodavca profesionalno obavljaju: 1) istovar tereta s broda, odnosno plovila u kamione ili na obalu i njegov prijevoz morem, vodom ili kopnom od broda do lučkog skladišta ili terminala, radi uskladištenja, ili do kopnenih prijevoznih sredstava te utovar u ta sredstva, 2) utovar tereta u brod ili terminal i slaganje tereta u brodu i 3) pretovar tereta iz jednog broda u drugi pbrod. Skladno svom statusu slagači imaju sve obaveze, prava i odgovornosti.

4) **Djelatnosti skladišta i terminala**. **U širem smislu** skladište je ograđeni ili neograđeni prostor, pokriven ili nepokriven prostor koji se koristi za čuvanje sirovina, poluproizvoda ili gotovih proizvoda koji su u funkciji odvijanja poslovnih procesa u preduzeću. **U užem smislu** skladište podrazumijeva mjesto smještaja, čuvanja i izdavanja robe. Definicija skladišta u savremenom načinu upravljanja poslovnim procesima predstavlja skladište kao tačku u logističkoj mreži na kojoj se predmet skladištenja prihvata ili prosljeđuje u nekom drugom smjeru unutar mreže. **Osnovni su ciljevi skladišne službe**: nesmetano i kontinuirano poslovanje, očuvanje vrijednosti i kvalitete čuvanog materijala ili robe i skladištenje uz minimalne troškove.

Pod **terminalima** se podrazumijevaju tačno određeni, u pravilu, otvoreni prostor s pripadajućim objektima i uređajima (tj. transportnom i prometnom infrastrukturom i suprastrukturom), locirani u prometnim čvorištima ili u njihovoj blizini (morskim lukama, ričnim pristaništima, aerodromima, željezničkim stanicama, cestovmim raskrsnicama, cjevovodnim raskrsnicama, žičarskim raskrsnicama, poštanskim raskrsnicama i sl.) koje služe za uskladištenje, privremeno čuvanje, rukovanje, iskladištenje, razvoz, provoz tereta, putnika ili živih životinja.

5) **Djelatnosti carinskih skladišta**. U carinsko skladište smještaju se uvozno neocarinjena roba sve do okončanja carinjenja i predaje vlasniku, kao i domaća ocarinjena roba namijenjena izvozu, do trenutka predaje robe prvom prijevozniku te roba u tranzitu. Carinska skladišta mogu otvoriti trgovačka društva koja ispunjavaju propisane uslove, a zato moraju imati rješenje nadležne carinarnice. Može se otvoriti samo u mjestu u kome je sjedište carinarnice ili njenih organizacijskih jedinica (tj. carinskih ispostava).

6) **Djelatnosti slobodnih zona**. Slobodne zone. Nastanak slobodnih zona u svijetu povezan je s razvojem međunarodne trgovine i svjetske podjele rada i investicijskog kapitala. Prve slobodne zone pojavljuju se u staroj Grčkoj, u obliku slobodnih luka, gdje

je roba dolazila u velike luke slobodno, tj. oslobođena od svih fiskalnih davanja, državnih naknada ili taksi te uobičajenog carinskog nadzora, čime su te luke dobile značajno mjesto u međunarodnoj razmjeni dobara, što se dobrim dijelom, održalo i do danas. Tako se pod pojmom carinska zona smatra prostor na kojem se primjenjuju posebne mjere carinskog nadzora i postupanja s osobama i stvarima u prometu, dok pojam slobodna zona može značiti zonu ili prostor s posebnim uslovima rada i privređivanja uz posebne pogodnosti (bez plaćanja carinskih naknada, oslobođenje od obaveze obračuna i plaćanja poreza na dodanu vrijednost, poreza na dobit itd.), a može imati i drugo značenje vezano za određene političke i vojne ciljeve. Slobodna carinska zona - najčešći je naziv za zone u svijetu u kojima se pod povoljnijim (protekcionističkim) uvjetima obavljaju promet, skladištenje, industrijska proizvodnja i dorada robe itd. u toku transportnog procesa. U nekim zemljama osnivaju se specijalne ekonomske zone, koje uz privredne imaju i određene političke ciljeve, a najčešće su na vrlo velikim prostorima kopna i mora uz državnu graničnu crtu.

7) **Djelatnosti robnotransportnih centara.** Robno transportni cenatar (skraćeno: RTC) podrazumijeva uređen i organiziran prostor na kojem se vrši prihvat, priprema, pretovar i otprema raznih vrsta roba. Primarna uloga RTC-a je da bude mjesto koncentracije i distribucije roba proizvodne, trgovinske i prometne djelatnosti cjelokupnog područja koje gravitira određenom RTC-u, te da odigra ulogu transmisije u transportu robe, na prijevoznom putu od proizvođača do potrošača. Bez savremenih skladišta i robnih terminala nije moguće zamisliti transport robe od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje, a sama proizvodnja se ne može ostvariti bez višenamjenskih skladišta, odnosno skladišta za sirovine, poluproizvode, gotove proizvode, te robu široke potrošnje.

Izgradnja RTC-a se zasniva na istraženim robnim tokovima, količinama i vrstama roba za prijevoz, a posebno savremenim tehnologijama transporta, kako u međunarodnom, tako i u unutrašnjem prometu. Pod ovim se kriterijima podrazumijeva i opsluživanje dalekih i teško pristupačnih destinacija. Dobrom organizacijom RTC-a može se postići visok stepen iskorištenosti pojedinih postrojenja, čak i za promjenljive uslove u pogledu vrsta robe, tehnologije, rukovanja, transporta i skladištenja. To ujedno znači da jedan suvremeni RTC treba da sadrži pored pretovarnih postrojenja s odgovarajućim prometnim skladištima također i skladišta, čija postrojenja ne proističu iz transportne potrebe, već iz potrebe dužeg čuvanja robe. RTC mora biti zasnovan na potpunoj povezanosti s odgovarajućim željezničkim i cestovnim prometom i na bazi primjene raznih tehnologija integralnog i multimodalnog transporta.[122]

---

[122]. Cf. MARKOVIĆ, I., MUIĆ, V., MUIĆ, M.: Suvremene transportne tehnologije u kombiniranom transportu, Suvremeni transport, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 24, 2004., 1-2-., p.79.

8) **Djelatnosti robnodistribucijskih terminala.** Robnodistribucijski centri predstavljaju savremene objekte u kojima se prebire, čuva, dorađuje i priprema roba za daljnju distribuciju do kupaca. Predstavljaju sastavni dio trgovinske infrastrukture, a razvili su se iz tradicionalne funkcije skladišta, tako što se povećava broj funkcija, primjenjuju suvremena načela organizacije rada, nove tehnike i tehnologije, omogućuva visoka koncentracija robe i brz protok u distribucijskim kanalima te ravnomjerno i racionalno napajanje maloprodajnih mjesta. Robnodistribucijski centar može biti i maloprodajni objekat kao najviši stepen koncentracije maloprodajne trgovine. Na srazmjerno malom prostoru potrošač ima mogućnost izbora najrazličitijih proizvoda i usluga. Internalizacijom poslovanja došlo je do centralizacije distribucije, a distribucijski centri su tržišni primjer takve centralizacije.

Pri razmještanju distribucijskih centara analizira se blizina tržišta značajnog svojom veličinom ili kupovnom moći, prometna povezanost s glavnim centrima i lokalnim tržištem, efika-snost u dostavi proizvoda, kvaliteta i trošak radne snage, cijena nekretnina. Bitna karakteristika modernih opskrbnih centara je visoka fleksibilnost koja se očituje kroz njihov relativno brz dolazak, ali isto tako da brzo i odlaze ukoliko se bitno pogoršaju oslovi ili ukoliko uoče bolju priliku negdje na bliskom tržištu. Veliki pritisak konkurencije i dioničara tjera ih na maksimalnu racionalizaciju poslovanja i neprekidnu brigu za povoljnim lokacijama. Takvi su se centri koncentrirali najprije po zapadnoj Evropi. Njihova se formacija radi takvog oblika često naziva „**evropska banana“,** jer se distribucijski centri kreću u luku Londona na sjeveru, preko Benluxa, Njemačke, Francuske, Švicarske i sjeverne Italije do Barcelone.

Najatraktivnijom se smatra Belgija jer zadovoljava sve navedene uslove. Njemačka je zanimljiva radi nižih troškova poslovanja, a Francuska radi dobrog strateškog položaja i nešto manjim cijenama nekretnina. Posebno je značajna Barcelona koja je glavna luka za komunikaciju s Azijom i Helsinki kao ulaz u Rusiju. Razvojem istočnoevropskih tržišta počinje i postepena ekspanzija u tu regiju, posebno u Češku, nakon čega se širi po liniji Varšava-Prag-Bratislava-Budimpešta. Istočna Evropa privlačna je radi niskih cijena i velikog tržišta, međutim nedostatak je u slaboj infrastrukturi, birokraciji i nedostatkom kvalitetnih nekretnina za najam.

9) **Djelatnost robnotrgovinskih centara**. Robnotrgovinski centri imaju mnogobrojna obilježja robnodistribucijskih centara kao što su funkcije, lokacije, sredstva rada, ljudski potencijali i sl., ali i određene specifičnosti. Robnotrgovinski centri su savremeni kompleksi maloprodajnih objekata u kojima se koncentrirane mnogobrojne specijalizirane i mješovite maloprodajne trgovine. U takvim centrima potrošači roba i korisnici usluga imaju mogućnst izbora najrazličitijih proizvoda i usluga. Robnotrgovinski centri su zapravo funkcionalna kombinacija robnih kuća, super marketa, diskontnih kuća i specijaliziranih prodavnica. Uz trgovačke objekte

robnotrgovinskih centara nalaze se i objekti za turističke, ugostiteljske, finansijske, obrtničke i mnoge druge logističke usluge. Robnotrgovinski centri su dakle, mjesta u kojima su koncentrirane primarne trgovačke funkcije:[123] nabava, distribucija u užem smislu riječi te maloprodaja i veleprodaja različitih proizvoda i usluga.

10) **Djelatnost logističkih centara**. Logistički centri su po svojim bitnim tehničkim, tehnološkim, organizacijskim, ekonomskim i pravnim fenomenima te fenomenima ljudskog, odnosno intelektualnog kapitala izuzetno složeni stohastički makrokompleksi više podsistema: podsistem skladišta, podsistem terminala, podsistem carinskih skladišta, podsistem slobodnih zona, podsistem robnotransportnih centara, podsistem robnodistribu cijskih centara, podsistem robnotrgovinskih centara i ostalih logističkih podsistema. To, međutim, ne zanači da svaki logistički centar mora imati u svojoj strukturi sve nabrojane podsisteme.

Struktura logističkih centara kao podsistema je relativno fleksibilna, ona se stalno prilagođava zahtjevima tržišta, kupaca, potrošača, korisnika roba i usluga, određenog centra. Logistički centri su locirani u gravitacijskom području više velikih i srednjih industrijskih centara, velikih i srednjih gradova, regija i sl. Takvi su centri u pravilu nacionalni ali to ne znači da ne mogu snadbijevati robnodistribucijske i robnotrgovinske centre u inostranstvu, ukoliko oni gravitiraju određenom logističkom centru.

Međutim, djelovanje na međunarodnom ili globalnom tržištu zahtijeva puno više angažiranja aktivnih učesnika logističke mreže u cilju ostvarivanja i formiranja djelotvornih logističkih lanaca.[124] Pozicioniranju logističkih centara treba se posvetiti posebna pažnja jer o dobrom strateškom planiranju, izboru tržišta, blizini prometnih pravaca, stepena privrednog razvoja određene zemlje ili regije ovisi i racionalizacija logističkih mreža i uspjeh na globalnom tržištu.

11) **Djelatnosti pomorskih agenata**: Pomorski agenti, zastupaju interese brodara u lukama u svim poslovima koji su povezani s prihvatom i otpremom broda. Nazivaju ih još i kao lučki agenti. Pored njih su također zastupljeni i agenti koji zaključuju ugovore u linijskom prometu (**agenti bookinga**), zatim agenti u slobodnoj plovidbi (**chartering**), te agenti koji zastupaju interese tereta (**cargo agenti**).[125]

---

[123]. ZELENIKA, R., PAVLIĆ SKENDER, H.: Upravljanje logističkim mrežama, op.cit., p. 96-120.

[124]. Cf.: 1) OGORELC, A.: Logistika, Ekonomska fakulteta Maribor, Maribor, 2000. i 2) VRŠIĆ, E.: Logističke metode određivanja gravitacijskih lučkih zona, Suvremena trgovina, Zagreb, God. 48, 1999., 10.

[125]. Transport and Traffic Technologies – The Market, http://europa.eu.int/comm/ene, gy_transport/atlas/html/body ttechomark.html. (17.9.2005.).

Njihov glavni zadatak je posredovanje pri osiguranju robe, broda i putnika te poslovi prodaje i kupovine brodova. Agenti kao prateći faktori u međunarodnom transportu su se pojavili zato što brodar u državama u koje putuje nema svog predstavnika niti svojih agenata. Brodar se mora odlučiti da li će u zaštiti vlastitih interesa u državi u koju brod plovi za svako putovanje imenovati svog agenta ili će imenovati generalnog agenta, koji će zastupati sve njegove interese u svim lukama. Uloga agenta je da prije nego što brod uplovi u luku stupi u kontakt sa onim faktorima u pomorskom transportu koji su bitni za brz i efikasan prihvat broda te da izvrši sve pomorske operacije. Agent obično brine za brod i posadu broda, sve dok ne otplovi iz luke.

12) **Djelatnosti izvršitelja ugovorene kontrole**: Kontrolu i preuzimanje robe svrstavamo u prateće službe. Kada govorimo o kontroli robe tu prije svega mislimo o kontroli kvalitete i kvantitete robe. Kontrole se vrše na temelju posebnih ugovora između naručitelja i izvršitelja, izvršitelji moraju biti za njih ovlašteni i specijalizirani. Jedna od najpoznatijih kontrolnih kuća u Evropi je Societe generale de surveillance iz Genove.

Kontrolom kvalitete želimo dobiti odgovor da li roba posjeduje elemente koji su dogovoreni prilikom zaključivanja kupoprodajnog ugovora. Kontrola se odnosi na sirovine, poluproizvode, finalne proizvode ili investicijsku opremu.

Kontrolom kvantitete: utvrđujemo da li količina robe stvarno odgovara deklariranoj količini robe prema ugovoru. Kontrolna kuća to može utvrditi mjerenjem, vaganjem, brojanjem ili na neki drugi način, koji najbolje i najuvjerljivije ukazuje na stvarno stanje.

Preuzimanje robe: Preuzimanje robe jedna je od funkcija, koje može izvršiti kontrolna kuća po narudžbi pošiljatelja, primatelja ili drugog naručioca. Preuzimanje robe razlikuje se od kontrole kvalitete i kvantitete jer preuzimanje predstavlja širi pojam. Preuzimanjem robe specijalizirana organizacija daje izjavu, da roba odgovara načelima odredbi iz kupoprodajnog ugovora. Ostale usluge kontrolnih kuća su: pakiranje robe, otprema robe, nadzor kod pretovara robe, skladištenje robe i prijevoznih sredstava, uzorkovanje, laboratorijske pretrage i ekspertize.

13) **Djelatnosti osiguravajućih društava**. Osiguravajuća društa su pravna lica koja se profesionalno bave imovinskim i životnim osiguranjem i/ ili reosiguranjem. Za aktivne sudionike u transportnim i prometnim sistemima posebno je važno **transportno kasko i kargo osiguranje** koje može biti nacionalno i međunarodno. Najrazvijenije je pomorsko kasko i robno osiguranje te reosiguranje kao i osiguranje odgovornosti brodara po pravilima P&I klubova. Kasko i kargo u nepomorskim granama transporta

prometa ima svoje mnogobrojne specifičnosti u odnosu na takva osiguranja u pomorskom sistemu.

14) **Djelatnosti nadležnih organa državne uprave.** U funkcionisanju transportnih i prometnih sistema, posebno onih s elementima inostranstva, imaju posebnu važnost brojna tijela državne uprave, kao što su: carinska služba, granični veterinarski, sanitarni, fitosanitarni i tržni inspektorat.

15) **Ostale logističke djelatnosti u vezi s transportom i prometom**. Uz prethodno spomenute logističke djelatnosti u vezi s transportom i prometom, u funkcioniranju transportnih i prometnih sistema, imaju posebno važnu ulogu i druge logističke djelatnosti, kao što su djelatnosti lučkih kapetanija (koji se brinu o sigurnosti plovidbe brodova, sigurnosti ljudi na moru, nadziru dolazak brodova u luke i odlazak iz njih), granične policije (koja obavlja kontrolu prometa i putnika na graničnim prijelazima na kopnu i moru...), finansijskih institucija i sl. Prilikom definiranja i analiziranja prometne industrije neophodno je posebnu pažnju posvetiti i ovim navedenim logističkim djelatnostima u vezi transporta i prometa, jer o njihovom funkcioniranju, organiziranju i učinkovitosti direktno zavise svi ostali procesi u prometnom sistemu. Svi oni predstavljaju kariku u djelotvornom finkcioniranju prometnog sistema. Bez navedenih logističkih aktivnosti ne može se govoriti niti o transportnim a ni o prometnim procesima**.**

Predviđa se da bi integracijski i globalizacijski procesi u Evropskoj Uniji pa time i Bosni i Hercegovini logističkim djelatnostima kao elementu prometne industrije u periodu od 2012.-2035. godine mogli pružiti dovljno prilika i mogućnost ostvarenja srednje stope rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente što je i relano za očekivati.

3.5.2.15. Transportni lanci i mreže

Transportni lanac je skup međusobno i interesno povezanih karika, odnosno partnera i aktivnih sudionika koji omogućuju brze, sigurne i racionalne procese proizvodnje transportnih proizvoda. Karike u transportnom lancu predstavljaju aktivni sudionici procesa proizvodnje transportne usluge primjerice: [126] pošiljatelj-prijevoznik-skladištar-terminal-slagač-primatelj. Svi aktivni sudionici u transportnim lancima imaju svoj poseban interes koji ih povezuje u transportnim pothvatima, iako su interesi sudionika u pravilu suprotni, svi oni u partnerskim odnosima ipak pronalaze svoje zajedničke interese. **Transportne mreže** predstavljaju sistem međusobno i interesno povezanih transportnih čvorišta, prometnica, koridora, ruta, linija transportnih lanaca koji omogućavaju brze, sigurne i racionalne procese proizvodnje transportnih usluga.

[126]. MARKOVIĆ, I: Integralni transportni sustavi, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1990., p.15.

One omogućavaju transport, prijevoz, premještanje, prijenos neke stvari, tvari, materijala, robe, tereta, živih životinja, putnika sa jednog mjesta na drugo mjesto, savladavajući pri tome prostorne i vremenske dimenzije. Transportne mreže time predstavljaju temeljnu infrastrukturu fizičke distribucije, logističke distribucije kao i logističkih mreža. Pri tome čvorove transportnih mreža čine manja ili veća skladišta, terminali (univerzalni ili specijalizirani), robnotrgovinski centri, robnodistribucijski centri, logistički centri, kolodvori (autobusni, željeznički) morske luke, riječna pristaništa, aerodromi, poštanski uredi i slično.

Shema 23: Transportni lanac s paletama kao jedinicama tereta u multimodalnom transportu

N A C I O N A L N I I M E Đ U N A R O D N I P R I V R E D N I S I S T E M I

NACIONALNI I MEĐUNARODNI PROMETNI I TRANSPORTNI SISTEMI

1. Proizvodnja
2. Pakovanje robe
3. Formiranje paleta
4. Utovar paleta
5. Dostava paleta cestovnim ter.vozilom
6. Pretovar paleta
7. Transport paleta cestovnim ter. Vozilom
8. Transport paleta željeznicom
9. Transport paleta avionom
10. Transport paleta brodom
11. Pretovar
12. Otprema paleta cestovnim ter.vozilom
13. Istovar paleta (...)

NACIONALNI I MEĐUNARODNI PROMETNI I TRANSPORTNI SISTEMI

N A C I O N A L N I I M E Đ U N R O D N I P R I V R E D N I S I S T E M I

Izvor: Zelenika, R. – Jakomin, L.: Suvremeni transportni sustavi, Rijeka, Rijeka,1995., p.112-113

Razumljivo je da za optimalno funkcionisanje prometnog sistema, ne samo nacionalnog, već i međunarodnog, neophdno je da postoji dobro razgranata mreža transportnih lanaca, odnosno mreža prometnih koridora. To je uslov da se postavlja pred svaki nacionalni prometni sistem, jer on omogućava međunarodnu razmjenu, međunarodnu trgovinu, direktno utječe na makroekonomske agregate i vanjskotrgovinski bilans. U kreiranju prometne politike, posebno se ističe cilj prometnog sistema, i to je doprinos ekonomskom rastu i nacionalnom blagostanju. Ciljevi prometne politike trebaju osigurati optimalno funkcioniranje reprodukcijskog sistema:[127] proizvodnje, razmjene, raspodjele i potrošnje, odnosno od prometnog sistema se očekuje osiguranje dopreme sirovina, energije i drugih roba te prijevoz radne snage i prijenos informacija do mjesta proizvodnje i razmjene, kvalitativno i kvantitativno savladavanje prostornih i vremenskih razlika između mjesta proizvodnje i mjesta potrošnje.

---

[127]. SEGELTIJA, Z.: Uvod u poslovnu logistiku, Ekonomski fakultet Josipa Juraja Strossmayera Osijek, Osijek, 2002., p.189.

Liberalizacija evropskog transportnog tržišta i u Bosni i Hercegovini je dovela do promjena kao što su pojednostavljenja pristupa tržištu, postepeno opadanje zabrane kabotaže i omogućavanja pojedinačnih aktivnosti na transportnom tržištu jedne države od strane transportnih preduzeća koja nisu domaća kao i dodatnog regulisanja cijena pomoću tarifa čvrsto vezanih, pojednostavljenja graničnih formalnosti te sličnih prednosti liberalizacije evropskog transportnog tržišta. **Ove promjene dovode do znatnog povećanja ponude transportnih usluga kako u prekograničnom tako i u unutrašnjem prometu. Preko otvorene konkurencije i boljih mogućnosti korištenja ostalih dijelova tržišta, može se računati sa smanjenjem troškova transporta. Stoga se za ovaj element prometne industrije u Bosni i Hercegovini u periodu od 2012.-2035.godine se očekuje povoljan ambijent i ostvarenje srednje stope rasti (Δyi) u odnosu na druge elemente što se smatra realnim.**

3.5.2.16. Logistički lanci i mreže

Logistički lanac označava skup međusobno interesno povezanih logističkih i nelogističkih subjekata udruženih s ciljem ostvarivanja zajedničkoga poslovnoga pothvata. Aktivnosti logističkoga lanca započinju narudžbom kupca, a završavaju kada mu zadovoljni kupac za isporučenu robu i ispostavljeni račun plati.[128] Upravljanje logističkim lancima predstavlja jedan od najvećih izazova savremenim praktičarima i teoretičarima menadžmenta. To je područje kojim se bave operacijska istraživanja favorizirajući koncept optimalnog upravljanja. Optimizacija proizvodnje unutar globalnoga logističkoga lanca u 21. stoljeću svodi se na problem određivanja optimalne količine proizvodnje u vremenu, uz uslov da troškovi nabave, troškovi proizvodnje, troškovi skladištenja gotovih proizvoda, transportni troškovi i troškovi nezadovoljene potražnje budu minimalni, s tim da budu zadovoljena sva ograničenja, relevantna za proces proizvodnje unutar globalnog logističkog lanca.

U skladu s tim postavljena je sljedeća radna hipoteza: optimizacijom proizvodnje unutar globalnoga logističkog lanca moguće je ostvariti značajne uštede troškova u gotovo svim fazama proizvodnje unutar logističkoga lanca, a najviše u zalihama. Odvisno o prostornom djelovanju ili bolje rečeno stepenu pokrivanja pojedinih tržišta, logistički lanci mogu biti **nacionalni, međunarodni i globalni**.[129]

Nacionalni logistički lanci formiraju se unutar određene države i povezuju brojne privredne subjekte različitih regija unutar države.

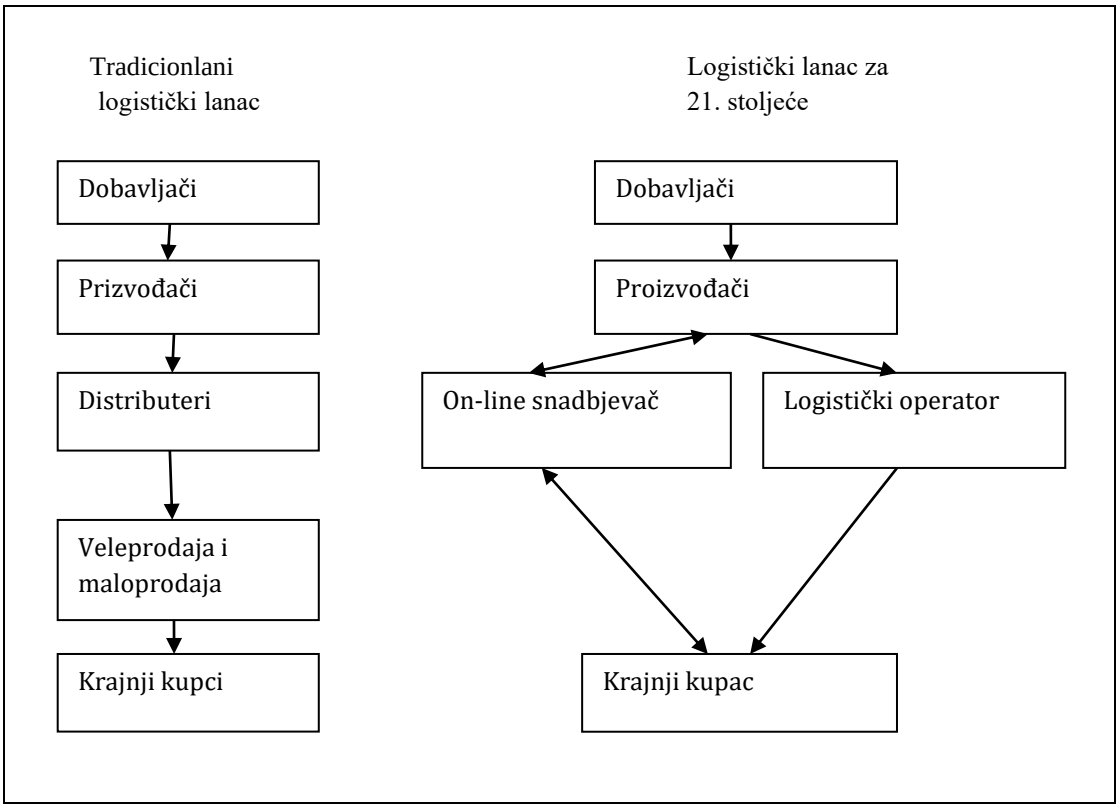
---

[128]. Logistic chains and marketing models, 1999., p.4, http://www.phys.uu.nl.durr/transport Stuff/HIFA/ pdfFILE/logisticsChaains2.pdf. (21.9.2011.).

[129]. VITASEK, K.: Logistics Channel, Supply chain vision, logistics terms and glossary SupplyChain Visions, Bellevue,Washington,2003.

Njih karakterizira nacionalni karakter, odnosno proizvođači, tržišni posrednici (trgovine na veliko i malo, brokeri...) kupci, tijela državne uprave te brojni drugi sudionici prometnog, trgovinskog i privrednog sistema a koji su iz iste države, istog govornog područja, imaju isto sredstvo plaćanja, primjenjuje se kombinirani i multimodalni transport unutar nacionalne granice. Iako mogu biti kompleksni s obzirom na broj sudionika, oni su manji i kraće traju u odnosu na međunarodne i globalne logističke lance. Nacionalni logistički lanci se sastoje od nacionalnih logističkih centara i drugih logističkih subjekata.[130]

Shema 24: Struktura tradicionalnog logističkog lanca i logističkog lanca za 21. stoljeće



Izvor: Pupavac D.• Optimalizacija proizvodnje unutar logističkoga lanca za 21. stoljeće Zbornik radova Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka, 2006, vol. 24, 2, p. 291-304

Međunarodni logistički lanac je složeniji od nacionalnog logističkog lanca. Za međunarodni logistički lanac može se reći da ga sačinjavaju logistički lanci više različitih država.

[130]. O logističkim mrežama: 1) Dürr, E.H.(urednik): Core Data Set for Intermodal Messages, London, 2007. P.35-82. 2) MAGISTER,T.: Transportne mreže, Fakulteta za logistiko Maribor, Maribor, 2006, 3) ŠAFRAN, M.: Transportna logistika, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb, 2007., 4) ZELENIKA, R.: Logistički sustavi, op.cit., p.213-261.

Oni se mogu odnositi na više država ili pokrivati određene regije na većem geografskom području. Budući da prelaze nacionalne granice, broj logističkih aktivnosti i logističkih subjekata se povećava u međunarodnom logističkom lancu. Cjelokupni proces se usložnjava jer su u pitanju mnogo veći geografski prostori. To znači da se subjekti međunarodnog logističkog lanca suočavaju s pravnim, jezičkim, finansijskim, kulturološkim barijerama, koje je potrebno efikasno i na vrijeme otkloniti ili djelovati na njih, kako bi se ostvario efikasan logistički lanac. Logistički centri gube nacionalna obilježja u korist međunarodnih.[131]

Globalni logistički lanac je složeniji u odnosu na nacionalne i međunarodne logističke lance. Može se reći da se globalni logistički lanci sastoje od više međunarodnih logističkih lanaca, te samim time angažiraju brojne učesnike globalnog vanjskotrgovinskog, prometnog i privrednog sistema. Upravo radi toga, sve karike lanca moraju biti čvrsto povezane, stabilne, ali isto tako i fleksibilne.[132] Svi učesnici u globalnom, logističkom lancu a to vrijedi i za nacionalni i međunarodni logistički lanac, moraju imati zajednički cilj: isporuka pravog predmeta prometovanja u traženoj kvaliteti, u pravo vrijeme, na pravo mjesto, a sve se to treba ostvariti uz minimalne troškove. Da bi se to ostvarilo, svi učesnici trebaju biti povezani čvrstim poslovnim povjerenjem. Sugurnost, brzina, kvalitet, niski troškovi, fleksibilnost i povjerenje postaju faktori odlučivanja o učesnicima u logističkom lancu. Jer lanac je jak, koliko i njegova najslabija karika. Ukoliko ona pukne, puca i cijeli lanac, što izaziva brojne gubitke, ne samo za jednog učesnika u lancu, nego se to lančano odnosi i utječe na sve učesnike logističkog lanca.

Logističke mreže predstavljaju sistem međusobno i interesno povezanih logističkih centara, prometnica, koridora, ruta, linija, logističkih lanaca, logističkodistribucijskih lanaca, transportnih lanaca, transportnih mreža koji omogućava brze, sigurne i racionalne procese proizvodnje logističkih proizvoda. Logistička mreža zapravo predstavlja model za izgradnju temeljne strukture logističkog sistema, koja se sastoji od čvorova i niti. Sve logističke mreže možemo prema osnovnim karakteristikama klasificirati u šest posebnih vrsta: konvencionalne logističke mreže, multimodalne logističke mreže, mikrologističke mreže, makrologističke mreže, globalnologističke mreže te megalogističke mreže. Upravljanje logističkim mrežama je vrlo zahtijevno i složeno, te zahtijeva izrazito sposobne i kreativne logističke operatore. Tri su temeljna razloga za to:

---

[131]. ZELENIKA, R., RUDIĆ, D., PUPAVAC, D.: Logistika pomorskog gospodarstva, Naše more, Sveučilite u Dubrovniku, Dubrovnik, 2002., p. 121-152.

[132]. Mi Towards Fair and Efficient Pricing in Transport – Policy options for Internalising the External Cost of Transport in the European Union, European Commission, COM.

1) Logističke mreže su često velike i kompleksne. Mnoge kompanije obavljaju stotine ili hiljade kretanja tokova materijala i gotovih proizvoda između tvornica i skladišta. Upravljanje različitim proizvodnim skupinama u logističkoj mreži često kreira različite zahtjeve za specijalnim skladištenjem, rukovanjem materijalima i prijevozom.

2) Logističke mreže moraju na efikasan način zadovoljiti tržišne potrebe. U potrošačkom svijetu, efikasno upravljanje tokovima proizvoda kroz logističku mrežu ima krucijalno značenje za zadovoljavanje zahtjeva kupaca odnosno potrošača.

3) Logističke mreže moraju biti troškovno efikasne. Uglavnom operativni troškovi (proizvodni, prijevozni, manipulacijski i skladišni troškovi) čine značajan postotak prihoda kompanije.

Stoga upravljanje mrežama mora biti ne samo efektivno u zadovo-ljavanju potreba kupaca, već mora biti i što je više moguće efikasno sa stajališta troškova.

Zemljovid 4: Globalni logistički sistem

Izvor: https://www.google.ba/search?q=globalni+logisti% (15.8.2012.)

Upravo radi svega toga izgradnja logističke mreže je primarna odgovornost logističkog menadžmenta i to od trenutka kad je utvrđena struktura aktivnosti preduzeća koja je potrebna radi osiguranja i zadovljenja kupaca (tržišta), proizvodima ili uslugama. Tipični logistički objekti su proizvodne tvornice, skladišta, cross-dock operacije i trgovine na malo. Prilikom izgradnje logističke mreže značajnu ulogu ima determiniranje koliko je svakog od tih objekata potrebno, njihove lokacije i aktivnosti koje je potrebno izvoditi u svakome od njih. U specifičnim situacijama, neke od navedenih aktivnosti mogu se outsorcirati. Međutim, bez obzira ko pojedine aktivnosti organizira i izvodi, sve one moraju biti integralni dio logističke mreže. Formiranje

logističke mreže je iz navednih razloga izuzetno složeni i kompleksno pitanje. Ono zahtijeva utvrđivanje broja logističkih sudionika i njihovu lokaciju. O lokaciji ovisit će i utvrđivanje potrebnih kapaciteta za skladištenje i otpremu skladno zahtjevima kupaca. Treba postići optimalno rješenje koje će zadovoljiti i tržišne zahtjeve i zahtjeve troškovne efikasnosti. Posebno značajnu ulogu u formiranju logističkih mreža imaju i imat će informacijski sistemi kao i transportni kapaciteti. Da bi se ostvario navedeni cilj tj. da isporuka prvog predmeta prometovanja u traženoj kvaliteti, u pravo vrijeme, na pravo mjesto, uz minimalne troškove neophodno je imati dobro razvijen prometni sistem odnosno razgranatu mrežu transportnih lanaca i transportnih mreža. Skladno tome, kada se govori o optimizaciji logističkih mreža, kao šireg pojma koji ubuhvata i transportne lance i transportne mreže kao i logističke lance, imajući na umu i brojne logističke aktivnosti u vezi transporta i prometa, optimizacija logističkih mreža podrazumijeva i: [133]

- Izbor optialnih puteva, odnosno cestovnih prometnica, željezničkih pruga, morskih linija, zračnih koridora, rijeka, cjevovoda, te svih vrsta infrastrukturnih objekata, uređaja, postrojenja koji omogućavaju brzu, sigurnu i racionalnu proizvodnju logističkih proizvoda , reguliraju procese proizvodnje i čini ih sigurnim.

- Izbor najpovoljnijih sredstava mehanizacije i najpovoljnijih prijevoznih sredstava koji omogućavaju sigurno, brzo i racionalno manipuliranje te prijevoz svih vrsta predmeta distribuiranja, svih vrsta prijevoza, svih vrsta prometnica, na svim mogućim udaljenostima.

- Izbor najpovoljnije kombinacije savremenih transportnih tehnologija (kao što su: paletizacije, kontejenrizacije, RO-RO, Huckepack, Bimodalne tehnologije transporta) koja bi omogućavala sigurno, brzo iracionalno savladavanje prostornih i vremenskih dimenzija između svih otpremnih i svih odredišnih mjesta, pa i u najsloženijim i najdužim transportnim, logističkim i logističkodistribucijskim lancima.

- Izbor najpovoljnijeg vremena manipuliranja, transporta i distribucije materijalnih dobara u svim vrstama transportnih, logističkih i logističkodistribucijskih lanaca te svim vrstama i modalitetima transportnih mreža i logističkih mreža.

- Izbor najpovoljnije kombinacije metoda optimizacije zaliha materijalnih dobara te najpovoljnijeg obrtaja materijalnih dobara, kapitala, raspoloživih potencijala i resursa.

---

[133]. O skladišnim sistemima: 1) ZELENIKA, R. Logistički sustavi, op.cit., 213-271., 2) MILJUŠ, M.: Transport i logistika, Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2009., p.28., 3) FERIŠAK,V.:Poslovna logistika, Informator, Zagreb, 1983., 4) OGORELC, A.: Mednarodni transport in logistika, Ekonomsko poslovna fakulteta Univerze v Mariboru, Maribor, 2004.

- Izbor najpovoljnijih transportnih lanaca, logističkih lanaca i logističko-distribucijskih lanaca sa svim svojim elementima: karikama, nitima, čvorovima, okama, te svim karakteristikama gravitacijskih logističkih zona.

- Izbor najpovoljnije kombinacije organizacijskih modela, organizacijskih struktura, organizacije upravljanja, organizacije rukovođenja i organizacije rada u svim organizacijskim oblicima svih logističkih subjekata i svih nivoa logističkih sistema: mikro, makro, globalnih i megalogističkih sistema.

- Izbor najpovoljnijih informatičkih tehnologija i informacijskih sistema, koji bi efikasno podržavali sve aktivnosti u procesima proizvodnje logističkih proizvoda.

- Izbor najpovoljnijih modela upravljanja materijalnim (robnim) tokovima, upravljanja informacijskim tokovima, upravljanja finansijskim tokovima te vlasničkim tokovima koji bi omogućili uspješno, efikasno i profitabilno poslovanje te stalni rast i razvoj aktivnih učesnika u logističkoj industriji.

- Izbor najpovoljnije kombinacije ljudskog potencijala: logističkih kreativnih i operativnih menadžera i logističkih stručnjaka različitih profila koji upravljaju svim potencijalima i resursima, procesima, aktivnostima svih aktivnih logističkih subjekata, u svim procesima proizvodnje logističkih proizvoda, u svim transportnim, logističkim i logističkodistribucijskim lancima, transportnim i logističkim mrežama svih vrsta i modaliteta.

Logističkim operatorima, odnosno logističkim distributerima, koji kreiraju i dizajniraju sve vrste logističkih mreža i njihovih sastavnih dijelova, stoje na raspolaganju mnogobrojne kvalitativne metode i modeli kojima mogu racionalizirati mnogobrojne procese i aktivnosti u logističkim mrežama, kao što su metode operacijskih istraživanja, odnosno metode linearnog programiranja, nelinearnog i dinamičkog programiranja, teorije igara, mrežno planiranje, redovi čekanja, upravljanje zalihama ali i ekonometrijske metode i modaliteti kao što su:[134] metode i modeli regresijske analize, metode simulacija... Sve navedeno upućuje na zaključak da su transportni lanci bitna sastavnica transportnih mreža i logističkih lanaca te da su svi oni temeljna sastavnica logističkih mreža. To zapravo, znači da se logističke mreže ne mogu kreirati, funkcionirati, racionalizirati bez prethodno dizajniranih transportnih i logističkih lanaca i transportnih mreža.[135]

---

[134]. Cf. ROBERTSON, J.F., COPACINO, W.C.,HOWE,R.E.: Logistics Handbook, Maxwell Macmillan Inc.,New York et al., 2004., p.151.

[135]. BOWERSOX, D.J., CLOSS.: Logistical Management, The intergrated Sypply Chain Process, The McGraw-Hill Companies, Inc, New York, 20002., 26-29.

U teoriji i praksi transportne i logističke industrije transportne mreže i logističke mreže funkcioniraju u staloj interakcijskoj sprezi: one su međusobno povezane, kompatibilne i komplementarne, njihovi se ciljevi prepleću. Stoga je u analizi prometne industrije, neophodno voditi računa i o postojećim logističkim lancima i logističkim mrežama, te usvajati savremena teorijska i praktična znanja u njihovom efikasnom dizajniranju i implementiranju u nacionalni prometni i privredni sistem.

Za logističke lance i mreže kao element prometne industrije u Bosni i Hercegovini se predviđa da bi u periodu od 2012.-2035.godine mogao ostvariti istu (srednju) stopu rasta (Δyi) kao i transportni lanci i mreže.

3.5.2.17. Obrazovni sistem u okviru prometa

Institucionalna slika obrazovnog sektora u Bosni i Hercegovini logičan je odraz specifičnog ustroja države i shodno tome, Ustavom i zakonima utvrđenih odgovornosti konstitutivnih jedinica i države Bosne i Hercegovine u oblasti obrazovanja.[136]

Ministarstvo civilnih poslova Bosne i Hercegovine jedino je ministarstvo na nivou Bosne i Hercegovine koje, pored ostalih nadležnosti, ima u nadležnosti i oblast obrazovanja. Ministarstvo civilnih poslova je nadležno za utvrđivanje osnovnih principa koordinacije aktivnosti, usklađivanje planova entitetskih organa i drugih vladinih tijela, te za definisanje strategija na međunarodnom planu u oblasti obrazovanja. Obzirom da nema izvornih ustavnih nadležnosti u oblasti obrazovanja, Ministarstvo civilnih poslova svoje zakonom definisane nadležnosti, poslove i zadatke vrši u bliskoj i kontinuiranoj saradnji sa entitetskim, kantonalnim i obrazovnim vlastima Brčko distrikta BiH.

Odgovornost za upravljanje obrazovnim sektorom na nivou entiteta, kantona i Brčko distrikta BiH imaju nadležna ministarstva obrazovanja, odnosno Odjeljenje za obrazovanje u Vladi Brčko distrikta BiH.[137] U području obrazovanja u 2010. godini postignut je izvjestan napredak**.** Mehanizam koordinacije na državnom nivou postao je djelotovorniji. Agencija za razvoj visokog obrazovanja i osiguranje kvaliteta je pridruženi član Evropskog udruženja za osiguranje kvaliteta u visokom obrazovanju. Sprovedene su i određene odredbe okvira za kvalifikacije u visokom obrazovanju. Završen je i početni državni okvir za kvalifikacije u cjeloživotnom učenju.

---

[136]**.** http://www.zapravicnoobrazovanje.ba/Dokumenti//Medijski%20paket,%20duza%20verzija.pdf. (19.7.2012.).

[137]. Više o obrazovanju u Bosni i Hercegovini: 1) Ministarstvo civilnih poslova Bosne i Hercegovine, http://www.mcp.gov.ba/org_jedinice/sektor_obrazovanje/Default.aspx?template_id=19&pageIndex= (19.8.2012), 2) Agencija za razvoj visokog obrazovanja u BiH, http://hea.gov.ba/Aktuelnosti/?id=115 (20.8.2012.).

U okviru Ministarstva civilnih poslova uspostavljen je odsjek za statistiku i informatiku čiji je zadatak da pomaže u statističkom izvještavaju o obrazovanju u skladu sa standardima Eurostat-a. Povezanost između zapošljavanja i obrazovne politike je slaba. Okvirni zakon o srednjem stručnom obrazovanju i obuci na državnom nivou se ne provodi u potpunosti. Ni entiteti niti Brčko Distrikt nemaju koncepte za cjeloživotno učenje. U Federaciji je postignut napredak u usaglašavanju kantonalnih zakona sa okvirnim zakonima o visokom obrazovanju. Određeni kantoni su usvojili zakone o predškolskom obrazovanju i zakone o stručnom obrazovanju. Osam od deset kantona je usvojilo zakone o visokom obrazovanju. U Republici Srpskoj je usvojen Zakon o obrazovanju odraslih i Zakon o visokoškolskim obrazovnim ustanovama.

Obrazovni sistem u okviru prometa: Često se kaže da je znanje temelj društva blagostanja. Međutim, samo primijenjeno znanje može biti temelj društva blagostanja.

To znači da nije dovoljno samo studirati, čitati, istraživati, pisati... već je potrebno i stečeno znanje primjenjivati u praksi. To je posebno značajno u **prometnoj industriji**. Naime, prometna industrija je skup znanja i aktivnosti svih njenih podsistema: prometnog sistema po horizontali, i prometnog sistema po vetikali, svih ljudksih potencijala uključenih u stvaranje prometnih usluga (usluga prijevoza i prometa ljudi, stvari, robe i putnika, informacija...). Postizanje optimalnog prometnog sistema zahtijeva takve ljudske potencijale koji će direktno doprinijeti rastu i razvoju privrede, te sveukupnom društvenom blagostanju.

To znači da se prometni stručnjaci, prometni menadžeri te svi povezani sa stvaranjem prometne usluge moraju obrazovati i usavršavati, stalno unapređivati svoja znanja i primjenjivati nova u svom poslovanju. Također i nositelji prometne politike se moraju stalno znanstveno usavršavati kako bi mogli realno analizirati postojeće stanje, postavljati realne ciljeve prometne politike, a prije svega izabrati optimalnu kombinaciju instrumenata i mjera sa kojima će se navedeni ciljevi ostvariti. Stoga se obrazovanju i usavršavanju prometnih stručnjaka treba posvetiti posebna pažnja, počev od viših i visokih škola, preko fakulteta do poslijediplomskog obrazovanja i usavršavanja: [138]

1) Na fakultetima bi se obrazovali **kreativni transportni i prometni menadžeri.** Takav bi studij trajao četiri do pet godina. I ti studenti bi trebali najmanje dva semetra primjenjivati teorijska znanja u transportnoj i prometnoj praksi.

---

[138]. Podrobnije o tome cf.: 1) ZELENIKA, R.: Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela • peto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, knjiga sedma, IQ PLUS d.o.o. Kastav i Sveučilište Univerzitet „Vitez“ – Travnik, 2) ZELENIKA,R.: Pisana djela na poslijediplomskim doktorskim studijima, Rijeka, 2012, p. 179-250.

Time bi se studenti solidno osposobili za kvalitetno izvršavanje najsloženijih kreativnih poslova u proizvodnji transportnih i prometnih proizvoda. I ne samo za to. Takvi bi menadžeri trebali biti kreatori nacionalne prometne politike ali i poslovne politike i njenih osnovnih podpolitika: kadrovske, tržišne, proizvodne, ekološke, finansijske i razvojn epolitike transportnih i prometnih preduzeća. Najuspješnijim kreativnim transportnim i prometnim menadžerima trebalo bi omogućiti znanstveno usavršavanje na poslijediplomskim specijalističkim i doktorskim studijima.

2) **Znanstveno usavršavanje transportnih i prometnih menadžera.** Znanstveno usavršavanje transportnih i prometnih menadžera obavlja se na odgovarajućim fakultetima i univerzitetima na dva nivoa: poslijediplomskim specijalističkim i poslijediplomskim doktorskim studijima.

- **Poslijediplomski specijalistički studij za usavršavanje transportnih i prometnih menadžera** traje od jedne do dvije godine, a njime se stječe zvanje specijaliste određenog područja. Na njega se mogu upisati osobe koje su završile odgovarajući četverogodišnji ili petogodišnji sveučilišni diplomski studij.

Završeni menadžeri su, zapravo, specijalisti za upravljanje (menadžment) transportnim i prometnim procesima ili transportnim i prometnim sistemima odnsno preduzećima (kao što su: pomorska, željeznička, cestovna, zračna, riječna, cjevovodna, žičarska, poštanska, telekomunikacijska). Oni moraju posjedovati veći kvantum disciplinarnih, interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja nego kreativni transportni i prometni menadžeri koji su završili samo diplomski studij.

Najuspješnijim menadžerima specijalistima za transportni i promenti menadžment potrebno je omogućiti daljnje znanstveno usavršavanje na poslijediplomskim doktorskim studijima. Poslijediplomski studij za stjecanje doktorata znanosti može trajati najmanje tri godine ili najmanje jednu godinu, a što zavisi od toga šta je doktorand prethodno završio. Naime, ako je doktorand prethodno stekao akademski stepen magitra znanosti, takav će poslijediplomski znanstveni studij trajati najmanje jednu godinu, ako nije stekao akademski stepen magistra znanosti, takav će studij trajati najmanje tri godine. U toku poslijediplomskog studija za stjecanje doktorata znansoti doktorandi bi trebali produbiti svoja znanja iz transportnih i prometnih znanosti, a posebno iz znanstvenih polja, grana i ogranaka o tehnici prometa, o tehnologiji prometa, o organizaciji prometa, o ekonomiji prometa, o ekologiji prometa, o prometnom pravu, ali i osamostaljivati se za fundamentalna, primijenjena i razvojna istraživanja.

Nakon odbrane doktorske disertacije doktorandi stječu akademski stepen doktora znanosti. Time dokazuju da su osposobljeni za samostalan znanstveno istraživački rad, kao i za znanstveno rješavanje najsuptilnijih transportnih i prometnih problema. Međutim, osnovni problem sistema obrazovanja prometnih menadžera je da se

izučavaju posebno fenomeni prometnih sistema, a posebno fenomeni menadžmenta. Nema integriranog pristupa obrazovanju prometnih stručnjaka. Na taj problem ukazuje i prof. Zelenika, ističući slijedeće probleme:

1) **Aktualni problemi disciplinarnog, interdisciplinarnog i multidisciplinarnog obrazovanja i usavršavanja transportnih i prometnih menadžera**. Brojni su aktualni problemi disciplinarnog, interdisciplinarnog i multidisciplinarnog obrazovanja i usavršavanja transportnih i prometnih menadžera a od kojih su najvažniji ovi:

- **Obrazovanje menadžera u srednjim školama**. Vrlo su rijetki primjeri da se u srednjim, općim (gimnazijama) ili specijalističkim (ekonomskim, prometnim, tehničkim, medicinskim) školama proučava problematika menadžmenta.

- **Obrazovanje menadžera u visokim školama na fakultetima i univerzitetima.** Menadžeri se, u pravilu, osposobljavaju i obrazuju u općim ili specijalističkim ekonomskim (poslovnim) školama te na ekonomskim fakultetima. Stoga je i razumljivo da se znanost menadžmenta kao posebna znanstvena disciplina, posebno znanstveno polje, grana i ogranak, direktno povezuje s ekonomskim znanostima u sklopu znanstvenog područja društvenih znanosti. Više od petnaest godina se tematika menadžmenta proučava u bosanskohercegovačkim visokim ekonomskim školama, na ekonomskim fakultetu, a povremeno i u posebnim poslovnim školama.[139]

Na početku se manadžment proučavao u sklopu određenih ekonomskih predmeta, da bi se kasnije uveli posebni predmeti, odnosno posebni moduli s više specijalističkih predmeta o menadžmentu. Osim na preddiplomskim, diplomskim studijima tematika o menadž-mentu se već desetak godina izučava na poslijediplomskim znanstvenim i stručnim studijima te poslijediplomskim doktorskim studijima. Poslijediplomske znanstvene i stručne studije te poslijdiplomske doktorske studije **„Menadžment“** isključivo organiziraju ekonomski fakulteti. Ti su studiji otvoreni za sva znanja i zanimanja, svima onima koji su završili univerzitetski (fakultetski) četverogodišnji ili petogodišnji diplomski studij. Međutim, neekonomisti (kao što su: [140] diplomirani inženjeri prometa, elektrotehnike, mašinstva, doktori medicine...) tokom studija trebaju položiti nekoliko diferencijalnih ekonomskih ispita radi dobivanja osnovni ekonomskih znanja. Takvu obavezu nemaju neekonomisti na poslijediplomskim znanstvenim i stručnim studijima u Sloveniji, Austriji, Italiji, Njemačkoj ... U srednjim, višim i visokim prometnim i ekonomskim školama, prometnim i ekonomskim fakultetima učenici i studenti dobivaju minimalna znanja o menadžmentu.

---

[139]. GUARDIN, K.N.: Global Logistics Menagement-A-Competitive Advantage for the New Millennium, Oxford, 2009.

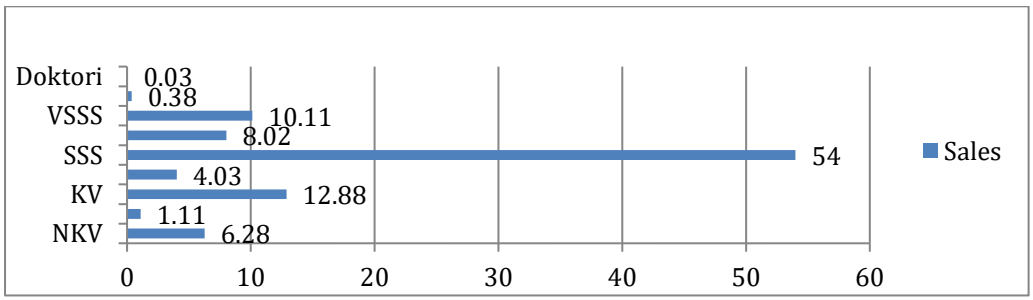
[140]. ZELENIKA, R.: Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela • PISANA DJELA NA STRUČNIM I SVEUČILIŠNIM STUDIJIMA •peto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, knjiga peta, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i IQ PLUS d.o.o.-Kastav,Rijeka, 2011.

Stoga su oni prinuđeni pohađati i završavati posebne poslovne škole ili se upisivati na diplomske i poslijediplomske studije ekonomskih fakulteta kako bi dobili veće kvantume znanja, vještina i kompetencija o menadžmentu.

2) **Osnovne smjernice za disciplinarno, interdisciplinarno i multidisci-plinarno obrazovanje i znanstveno usavršavanje transportnih i prometnih menadžera.** S obzirom na brojne specifičnosti poslovanja transportnih i prometnih kompanija i specifična znanja i vještine koja su potrebna u porcesu proizvodnje prometne usluge, čini se da bi bilo više nego opravdano na visokim prometnim i poslovnim školama i sveučilištima, prometnim i ekonomskim fakultetima formirati posebne module za edukaciju transportnih i prometnih menadžera. Isto tako bi trebalo i na poslijediplomskim specijalističkim i doktorskim studijima o menadžmentu, koje organiziraju ekonomski fakulteti, formirati posebne module za znanstveno usavršavanje kreativnih transportnih i prometnih menadžera. Respektirajući i druga moguća rješenja tog problema, prof. Zelenika ističe da je najbolje ovo rješenje: formalno znanstveno polje „tehnologija prometa i transporta“ unutar znanstvenog područja „ tehničke znanosti“ transformirati u interdisciplinarno i/ili multidisciplinarno znanstveno polje koje bi imalo najmanje pet znanstvenih grana: **tehnika transporta i prometa, tehnologija transporta i prometa, organizacija transporta i prometa, ekonomika transporta i prometa i prometno pravo**.

Pri tome u znanstvenoj grani ekonomika transporta i prometa proučavale bi se ekonomske znanosti općenito, ekonomske zakonitosti pojedinih grana transporta i prometa, transportne i prometne tehnike, tehnologije transporta i prometa, menadžmenta, ekonomike transportnih i prometnih kompanija itd. Na osnovu navedenih smjernica bilo bi moguće pripremiti kvalitetne nastavne planove i programe za interdisciplinarno i multidisciplinarno obrazovanje i usavršavanje transportnih i prometnih menadžera na visokim prometnim školama, na prometnim fakultetima, ali isto tako i na poslijediplomskim specijalističkim i doktorskim studijima „Menadžment“.

Grafikon 8: Zaposleni u pravnim licima prijevoza, skladištenja i veza prema stepenu stručne spreme u BiH, 2010 g.

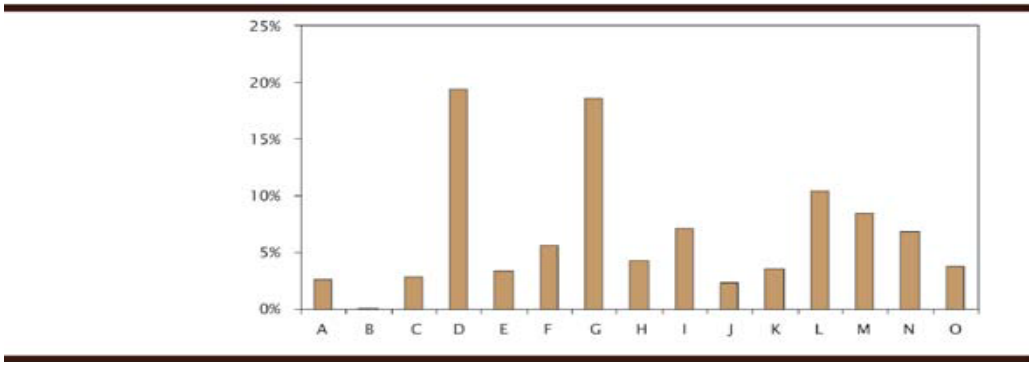


Izvor: Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, 2010. g. – (izradio doktorand)

Ljudski potencijali sigurno su najvažniji element proizvodnje transportnih i prometnih proizvoda, pa bi njihovom osposobljavanju, obrazovanju i znanstvenom usavršavanju trebalo posvetiti posebnu pozornost. U strukturi zaposlenih u Bosni i Hercegovini s obzirom na stepen obrazovanja u 2010 godini u sektoru prijevoza, skladištenja i veza bilo ukupno zaposlenih 48.887 radnika, od čega 10.883 žena. Od toga ih je 6,28% sa statusom NKV; 1,11% PKV; 12,88% KV; 4,03% VKV; 54,00% SSS; 8,02% VŠS; 10,11% VSS; 0,38% magistara i 0,03% doktora nauka.

Prema podacima Agencije za statistiku Bosne i Hercegovine u 2010 godini na svim univerzitetima u zemlji je okončalo postidplomske studije i steklo zvanje magistra nauka i specijalista 1.296 osoba, a 205 osoba zvanje doktora nauka. Treba istaći da je problematika obrazovanja u prometu odraz cjelokupne problematike obrazovanja u Bosni i Hercegovini. Naime, kvalitet obrazovanja stanovništva u ovoj zemlji nije zadovoljavajući, a uzroke treba tražiti u dohodovnoj nejednakosti.

Grafikon 9: Struktura zaposlenih u BiH po djelatnostima u 2010 godini.



A - Poljoprivreda, lov i šumarstvo
B - Ribarstvo
C - Rudarstvo i vađenje kamena
D - Prerađivačka industrija
E - Snabdijevanje električnom energijom gasom i vodom
F - Građevinarstvo
G- Trgovina na veliko i na malo; popravak motornih vozila i motocikla, te predmeta za ličnu upotrebu i domaćinstvo
H – Hoteli i restorani
I - Prevoz, skladištenje i komunikacije
J - Finansijsko posredovanje
K - Poslovanje nekretninama i poslovne usl.
L - Javna uprava i odbrana; obavezno s.os.
M - Obrazovanje
N - Zdravstvena zaštita i soscij.zaštita
O – Ostale društvene, soc.ijalne i lične usl.

Izvor : Centralna banka Bosne i Hercegovine, 2010 godina

Jedna od važnijih značajki u ovom dijelu je ta da samo manji dio populacije ima primarno, srekundarno i tercijarno obrazovanje u uporedbi sa razvijenim zemljama Evropske unije i CEE državama, pri čemu ni uporedba u pogledu trajanja obrazovanja također nije zadovoljavajuća, što se generalno odražava na ekonomski razvoj.

3.5.2.18.Bruto domaći proizvod Bosne i Hercegovine

Veličina bruto domaćeg proizvoda svake države stvara osnovne privredne, odnosno ekonomske pretpostavke za rast i razvoj svih primarnih, sekundarnih, tercijarnih, kvintarnih i kvintalnih djelatnosti, a to znači i za rast i razvoj svih elemenata proizvodnje prometnih proizvoda u nacionalnoj prometnoj industriji. Između porasta bruto domaćeg proizvoda i cjelovitog prometnog razvoja postoji direktna veza. U obračunu bruto domaćeg proizvoda za Bosnu i Hercegovinu i entitete primjenjuje se metodologija Ujedinjenih nacija (Sistem nacionalnih računa 1993- SNA 93) kao i njena evropska verzija Evropski sistem nacionalnih računa (1995- ESA95). Bruto domaći proizvod (BDP), obračunat prema proizvodnom pristupu u tekućim cijenama, procijenjen je na **24.6 milijardi konvertibilnih maraka KM (odnosno per capita 4.817 $)** u 2010 godini sa nominalnom stopom rasta od 2,2% u odnosu na 2009 godinu.[141] Bruto nacionalni dohodak za Bosnu i Hercegovinu u 2010 godini je 25.075 mil. KM, a bruto nacionalni raspoloživi dohodak 28.410 mil. KM.[142] U proizvodnim djelatnostima (poljoprivreda, rudarstvo, ribarstvo, prerađivačka industrija, snadbijevanje električnom energijom i građevinarstvo) stvara se 34,2 % dodane vrijednosti a u uslužnim djelatnostima 65,8%. Najveće učešće u BDP ima dodana vrijednost u trgovini (13,3%), prerađivačkoj industriji 11,2%, javnoj upravi 9,3% te poslovanju nekretninama 9,1%. Posmatrano po djelatnostima najveći pad bruto dodane vrijednosti je zabilježen u građevinarstvu 15,2%, javnoj upravi 3,2%, ribarstvu 36,3%, poljoprivredi 1,4% i rudarstvu 1,4%. Najveći rast bruto dodatne vrijednosti u ugostiteljstvu od 7,5% i prerađivačkoj industriji od 6,2%.

Tablica 9: Bruto domaći proizvod u BiH u periodu od 2005.-2010. g.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BDP za BiH u KM	17.218	19.333	21.836	24.759	24.051	24.584
Prosječni godišnji tečaj KM/EUR	1,9558	1,9558	1,9558	1,9558	1,9558	1,9558
BDP po stanovniku	4.480	5.031	5.683	6.444	6.258	6.397
Stopa rasta (%)	-	12,2	12,9	13,3	-3	2,2
Stanovništvo u mil.	3.843	3.843	3.843	3.843	3.843	3.843

Izvor : Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, 2010.

Kao što se može uočiti iz podataka ove tablice, BDP bilježio je stalni rast što je potvrđivala i stopa rasta.

---

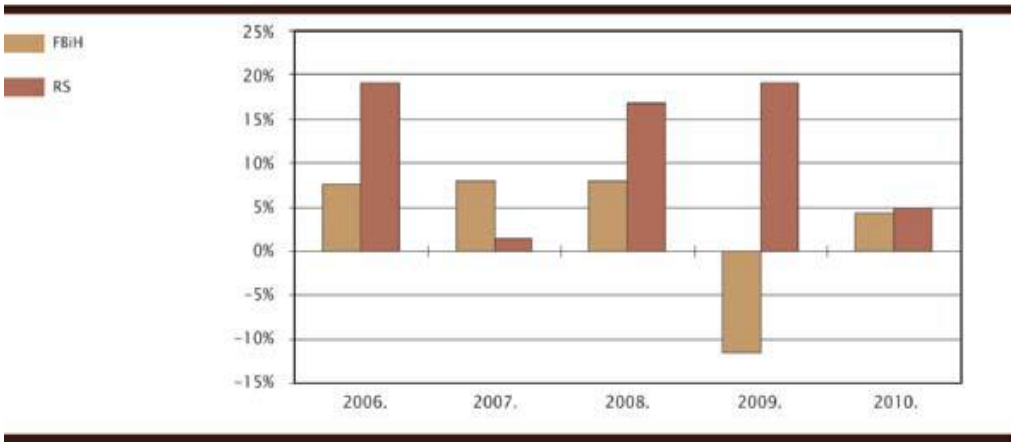
141. Izvještaji Agencija za statistike BiH: www.bhas.ba/saopstenja/2011/GDP_P_2010_001_bh.pdf. (18.7.2012.)

142. http://www.mft.gov.ba/bos/index.php?limitstart= 14. (19.07.2012.).

Međutim već u 2009 i 2010 godini kada je stopa rasta zanačajno opala smatra se posljedicom krize u koje je upala cjelokupna međunarodna ekonomija, a ne samo Bosna i Hercegovina. Prvu polovinu 2009 godine obilježili su i snažni inflatorni pritisci, a drugu produbljivanje finansisjke krize i slabljenje globalne privredne aktivnosti, prvo u razvijenim državama a zatim i u državama u razvoju. Radi negativnih kretanja usporio se i realni rast svjetske privrede na samo 3,2%. U 2008 godini realni privredni rast u Evropskoj uniji iznosio je 0,9%, a u eurozoni neznatno manje: 0,8%.

Prema statističkim podacima Ujedinjenih naroda za Bosnu i Hercegovinu (za period od 1994 g. do 2010 g.) je uočljivo da je GDP u tom periodu imao konituirani porast od 2 do 18% te da je ipak u 2008 g. bilježio izvjestan pad. Sve su države eurozone (izuzev Italije i Irske) ostvarile slabiji rast nego u 2007 godini.[143] Najveći doprinos usporavanju rasta BDP-a dao je pad domaće, ali i inozemne potražnje. Slabljenje privredne aktivnosti u razvijenim državama, kao i sve primjetniji učinci krize na države u razvoju, realizirali su padom potražnje za izvozom robe i usluga iz eurozone. U periodu od 2006. – 2009. godine bilo je predviđeno da će prosječna stopa rasta realnog BDP rasti po stopi 5,1%, a u narednom periodu 2010.- 2013.

Grafikon 10: Godišnja stopa rasta industrijske proizvodnje 2006.-2010. godine

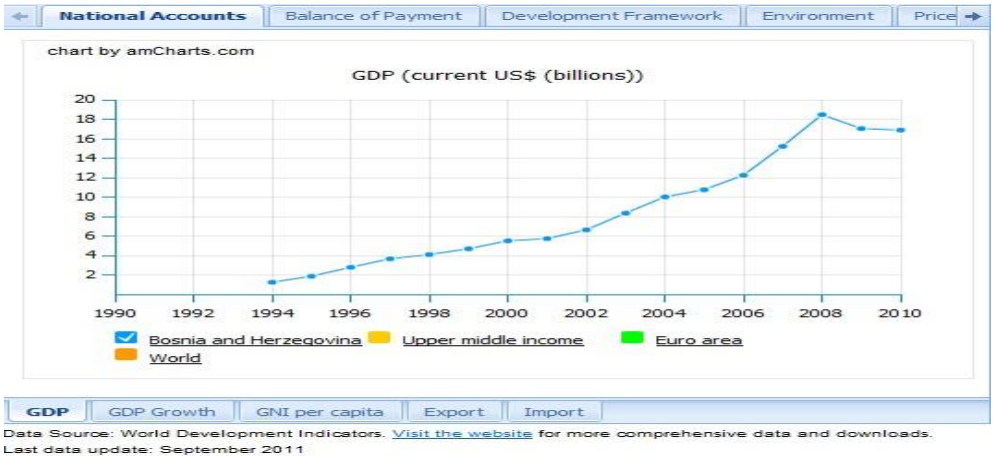


Izvor : Izvještaji Centralne banke Bosne i Hercegovine, 2010.

Po stopi 7,3%. Međutim, kao što je već navedeno, zbog inflacijske krize koja je pogodila regionalna i svjetska tržišta, a time i Bosnu i Hercegovinu, ta stopa nije ostvarena. Oporavkom tržišta te provođenjem nekih od predviđenih instrumenata i akcija, ciljevi razvoja Bosne i Hercegovine će se početi ostvarivati te se očekuje u drugom četverogodišnjem periodu prosječna stopa rasta od 4-5% godišnje.

[143]. http://www.cbbh.ba/files/godisnji_izvjestaji/2007/cbbh_annual_report_2007_bs.pdf.pdf . (23.7.2012.).

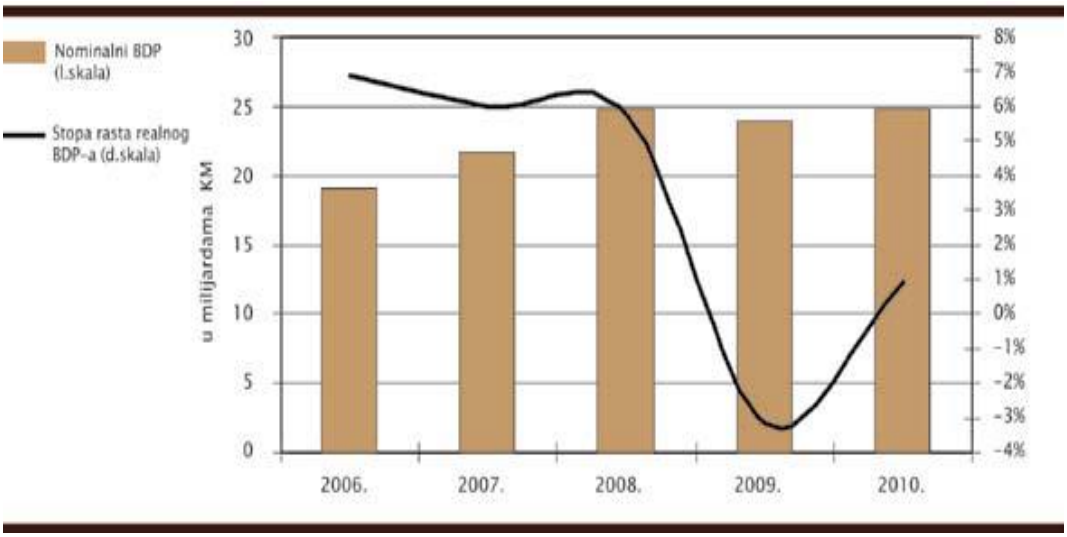
Grafikon 11: Bruto domaći proizvod (GDP) prema podacima UN za Bosnu i Hercegovinu (1994-2010).



Izvor: http://www.un.ba/bih/stranica/o-bih, (20.7.2012.)

Bruto domaći proizvod za 2011. godinu u tekućim cijenama po proizvodnom pristupu iznosio je 25.474. mil. KM. Nominalni rast u odnosu na 2010. godinu iznosio je 3,62% dok je realni rast iznosio 1,26 %. Implicitni (cjenovni) deflator je 2,33%. BDP po stanovniku iznosio je 6.634 KM, odnosno 4.718 USD ili 3.392 EUR.

Grafikon 12: Stope rasta realnog BDP-a u Bosni i Hercegovini (2006.-2010.)



Izvor: Centralna banka Bosne i Hercegovine, 2010. g.

Posmatrano po djelatnostima najveći porast bilježe: ribarstvo (22,84%), vađenje ruda i kamena (20,08%), ostale djelatnosti (7,52%), finansijsko posredovanje (6,27%).[144]

---

[144]. http://www.mft.gov.ba/bos/index.php?limitstart=140. (24.7.2012.).

Najveći doprinos rastu BDP, od 3,62%, imale su trgovina (13,79%), prerađivačka industrija (11,80%), državna uprava (9,69%) i poslovanje nekretninama (9,19%). Ako se pogleda struktura udjela u djelatnosti prema NKD-u u bruto dodanoj vrijednosti, onda se može zaključiti, da prometne djelatnosti imaju značajnu ulogu u stvaranju bruto dodanoj vrijednosti, odnosno bruto domaćeg proizvoda, čija se vrijednost svake godine povećava.

3.5.2.19. Kvalitet prometnih proizvoda

Prometni proizvod je prometna usluga, usluga prijevoza, usluga prijenosa, usluga pretovara, utovara, istovara isl. Pred svaki proizvod, pa tako i prometni proizvod kupci sastavljaju zahtjev kvaliteta, bilo da se to odnosi na svojstvo, kvalitet ili dizajn... Tako i prometna usluga mora biti kvalitetna, a to se najčešće odnosi na sigurnost prijevoza, dostupnost prijevoza, prihvatljivu cijenu, udobnost prijevoza, brzinu prijevoza, dostupnost prijevoznih sredstava, tehničko tehnološke karakteristike prijevoza i slično. Stoga su proizvođači prometnih usluga prisiljeni voditi računa o zahtjevima kupaca, kako kupaca usluga prijevoza roba (tereta), tako i putnika. Danas su proizvođači prometnih usluga prisiljeni usklađivati svoje poslovanje prema međunarodnim standardima, **kao što su ISO standardi: ISO 9001-2008 (tj. sistem upravljanja kvalitetom), ISO 14001:2009 (tj. sistem upravljanja okolinom).**[145]

3.5.2.20. Manipulacijskotransportni troškovi

Smatra se da transportni troškovi predstavljaju najvažniji pojedinačni element u logističkim troškovima za većinu preduzeća, s udjelom od 1/3 do 2/3 od ukupnih logističkih troškova. Transportni troškovi se razlikuju prema granama prometa. Naime, zračni prijevoz je najskuplji, dok cjevovodni i vodeni najjeftiniji. Cestovni je nekoliko puta skuplji od željezničkog, ali je i željeznički skuplji od cjevovodnog i vodenog prometa. Troškovi proizvodnje prometnih proizvoda u prometnim industrijama mogu se posmatrati na slijedeće načine:[146]

1) **Prometni bruto troškovi u najužem smislu obuhvataju**: troškove eksternog transporta uvećane za troškove manipulacije (operacija) u vezi s transportom predmeta transportiranja i troškove komunikacija.

---

145. Detaljnije o tome cf.: 1) KARAMAN A.N., DENONA , N., JEŽIĆ, Z.: Education poverty and income inequality Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 24, 2006., 1, p.24-37.

146. Detaljnije o troškovima cf. ZELENIKA, R.: Ekonomika prometne industrije, op.cit., p.323-324.

2) **Prometni bruto troškovi u širem smislu obuhvataju**: troškove eksternog transporta uvećane za troškove manipulacija (operacija) u vezi s transportom predmeta transportiranja, troškove logističkih djelatnosti i troškove komunikacija.

3) **Prometni bruto troškovi u najširem smislu obuhvataju:** troškove internog transporta (skr. Tit) + troškove eksternog transporta (skr. Tet) + troškove manipulacija u vezi s transportom predmeta transportiranja (skr.Tm) + troškove logističkih djelatnosti (skr. Tld) + troškove komunikacija (skr.Tk) ili

$$\Sigma \text{ PT} = \text{Tit} + \text{Tet} + \text{Tm} + \text{Tld} + \text{TK}$$

U prometne bruto troškove ukalkulirani su svi troškovi poslovanja, amortizacije, porezi, doprinosi, naknade i slično a kojima se dodaje i očekivana dobit (ekstradobit) prilikom formiranja cijena koštanja i prodajnih cijena prometnih proizvoda. Prometni bruto troškovi formiraju se kao zbir njegovih parcijalnih bruto troškova. Pri proučavanju troškova proizvodnje prometnih proizvoda u prometnim industrijama moraju se uzeti u obzir specifičnosti izračuna prometnih troškova u svakoj grani transporta i prometa, posebno teretnog, a posebno putničkog, kao i specifičnosti izračuna troškova u konvencionalnoj, kombiniranoj i multimodalnoj transportnoj i prometnoj industriji.

Budući da ne postoje ili barem javnosti nisu dostupni rezultati znanstvenih istraživanja i znanstvene studije u kojima se po jedinstvenoj metodologiji utvrdio dio troškova proizvodnje prometnih proizvoda u cijeni koštanja ili prodajnoj cijeni nacionalnih proizvoda (prosječno) na domaćem i inozemnom tržištu u prometnim industrijama najrazvijenijih država, država u tranziciji, srednje razvijenih i vosoko razvijenih država, a te udjele je moguće procijeniti na osnovu određenih spoznaja i realnih pokazatelja o efikasnosti, efektivnosti, profitabilnosti transportnih i prometnih industrija u grupama navedenih država. Prosječni troškovi proizvodnje prometnih proizvoda u najširem smislu, koji obuhvataju: interne i eksterne transportne troškove, troškove manipulacija u vezi s prijevozom predmeta transportniranja, troškove logističkih djelatnosti i troškove komuniciranja, sudjeluju u prosječnoj prodajnoj cijeni nacionalnih materijalnih dobara na inostranom tržištu u grupama država i procijenjenim udjelima, i to:[147]

- Procijenjeni dio prosječnih prometnih troškova u prodajnoj cijeni materijalnih dobara **nerazvijenijih država,** koji se prodaju na inozemnom tržištu, iznose više od **50%,**

[147]. ZELENIKA, R., PUPAVAC, D.: Menadžment logističkih sustava, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2008., p. 272.

- Procijenjeni dio prosječnih prometnih troškova u prodajnoj cijeni materijalnih dobara **tranzicijskih država**, koji se prodaju na inotemnim tržištima, iznosi oko **40%,**
- Procijenjeni dio prosječnih prometnih troškova u prodajnoj cijeni materijalnih dobara **srednje razvijenih država**, koji se prodaju nainozmenom tržištu iznosi oko **30%**
- Procijenjeni dio prosječnih promentih troškova u prodajnoj cijeni materijalnih dobara **visokorazvijenih država**, koji se prodaju na inozemnom tržištu, iznosi oko **20%.**

Relativno visoki udjeli troškova proizvodnje prometnih proizvoda u cijeni koštanja i prodajnoj cijeni materijalnih dobara, koji se prodaju na nacionalnim i međunarodnim tržištima, potvrđuje posebno veliku važnost prometnih troškova kao elemenata proizvodnje prometnih proizvoda.

Svako, pa i najmanje smanjenje promentih troškova direktno povećava konkurentnost proizvođača, prodavačaa, odnosno izvoznika takvih dobara. Budući da manipulacijsko transportne aktivnosti kao troškovni input značajno sudjeluju u cijeni koštanja materijalnih dobara (smatra se da manipulacijski troškovi, bez troškova prijevoza, imaju udio u cijeni koštanja u prosjeku oko 10%, koliki udio imaju i troškovi prijevoza...), odnosno u prodajnoj cijeni materijalnih dobara (smatra se da manipulacijski troškovi, bez troškova prijevoza, imaju udio u prodajnoj cijeni domaćih materijalnih dobara na inozemnom tržištu u prosjeku oko 15%, koliki udio imaju i troškovi prijevoza...), svaki aktivni subjekat u distribucijskim kanalima, odnosno logističkoj distribuciji posebno mora voditi računa o minimiziranju internih i eksternih logističkih troškova u kojima znatan udio (oko 50 %) imaju manipulacijsko transportni troškovi.

Konkurentni odnosi između pojedinih promentih grana javljaju se kao posljedica značajnih razlika u troškovima, ali i brzine prijevoza, kvalitete prometne usluge, kontinuiteta prijevoza, elastičnosti i stepena prilagođavanja potrebama korisnika prometnih usluga te stepena sigurnosti prometa.

Naime, cestovni promet troškovno je najkonkurentniji na kratkim i srednjim udaljenostima, željeznički promet na srednjim i dužim udaljenostima, a pomorski promet na velikim relacijama. Dostignuti nivo konkurentnosti na savremenom promentom tržištu sve više isključuje mogućnost bilo koje prometne grane ili bilo kojeg prometnog preduzeća za uspostavom apsolutne monopolske pozicije na bilo kojem segmentu prometnog tržišta. Međutim, činjenica je da na konkurentne odnose između pojedinih vrsta prometa često djeluju i brojne izvantržišne snage (kao što su državne subvencije, investicije, tarifna politika). Relativni učinak prijevoznih troškova na konačnu cijenu proizvoda, u pravilu, određuje izbor i način prijevoza dobara. Sudionici

međunarodne trgovine opravdano nastoje smanjiti utjecaj prijevoznih troškova na konačnu cijenu proizvoda, pogotovu radi utjecaja troškova dužine vremena prijevoza.

Naprimjer: kod vrednijih dobara, opredjeljuju se za brže načine prijevoza čija je prijevozna usluga i skuplja. Jedinični troškovi različitih dijelova prijevoznog lanca na glavnim prijevoznim smjerovima omogućuje produktivne dobitke s tokovima većeg obima tereta, ali najveći udio troškova otpada na posljednji podsistem (do prometnog odredišta) u prijevoznom lancu. Koliko god da je pomorski prijevoz postao troškovno najkonkurentniji, kopneni prijevoz je ostao ključni ekonomski faktor u prijevoznom lancu. U cilju smanjivanja troškova, sve se više primjenjuje kombinirani, odnosno multimodalni promet, dakle kombinacija više prometnih grana kako bi se smanjili manipulacijsko transportni troškovi.

Tablica 10: Primjer izračuna prijevoznih troškova kombiniranog i cestovnog prijevoza

Iz Banovića do	KOMBINIRANI PRIJEVOZ ŽELJEZNICA + CESTA					CESTOVNI PRIJEVOZ	
Odredište	km	Cijena prijevoza u KM	Manipulacije	Loko dostava	Ukupno	Km	Cijena u KM
Višća	12	229,00	42,00	71,00	342,00	9	150,00
Živinice	17	134,00	42,00	71,00	247,00	11	200,00
Husino	19	132,00	42,00	71,00	245,00	13	230,00
Tuzla	22	124,00	42,00	71,00	237,00	17	270,00
Lukavac	36	185,00	42,00	71,00	298,00	25	330,00
Gračanica	50	195,00	42,00	71,00	308,00	44	616,00

(izradio doktorand)

Na ovom jednostavnom primjeru dat je pregled kako se kombinacijom prometnih grana mogu ostvariti manji prijevozni troškovi na dužim relacijama. Iako gledano prema kilometrima, cestovnim se prijevozom ostvaruje manja kilometraža, ali su zato ukupni troškovi (uključujući i manipulacijske troškove) daleko manji. Iz ovog jednostavnog primjera proizilaze i prednosti koje se ostvaruju kombiniranim prijevozom, a to su: ekonomski isplatniji, ekološki prihvatljiviji i energetski učinkovitiji.

Međutim, nedostatci mogu biti u manjku vučnih i vučenih sredstava te nepovoljan transit time. Upravo na jačanju intermodalnosti, odnosno smanjenja cestovnog opterećenja u korist drugih grana prometa radi i Evropska unija kroz svoje programe: PACT i Marco Polo. Intermodalnost može biti promovirana konsolidacijom i jačom saradnjom (horizontalnom i vertikalnom između partnera u transportnom lancu), što predstavlja logičan put prema smanjenju jediničnih troškova transporta.

3.5.2.21. Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda

Osim navedenih i obrazloženih elemenata proizvodnje prometnih proizvoda postoje još i drugi brojni elementi koji utječu na dizajniranje i funkcioniranje prometnog sistema, odnosno cjelokupne prometne industrije. Među njih spadaju: protekcionizam, liberalizacija, regulacija, deregulacija poslovanja proizvođača prometnih usluga, utjecaj globalizacije na ponudu i potražnju za uslugama prometa, novi oblici organizacije poslovanja, nova tehničko-tehnološka dostignuća, ekološki zahtjevi, promjene u strukturi ponude i potražnje, politička situacija, demografska, privredna kretanja... Navedeni elementi mogu pozitivno i/ili negativno utjecati na procese proizvodnje prometnih proizvoda, na konkurentnost proizovđača prometnih usliga, na potražnju promentih usluga i uopće, na cjelokupnu prometnu industriju, a preko nje i na privredni rast irazvoj.

3.5.3. Specifičnosti prometnih proizvoda

Prometni proizvodi se proizvode u prometnoj industriji. Oni, kao takvi se odnose na prijevoz, prijenos, premještanje predmeta prometovanja (stvari, tvari, roba, putnika...) s jednog mjesta na drugo. Skladno navedenom, prometni proizvodi se prije svega odnose na usluge prijevoza roba, raznog tereta, ljudi a sve kroz aktivnosti prijevoza.

Međutim u prometnoj industriji, osim usluge ili aktivnosti prijevoza proizvodi se i prometno znanje.[148]

Prometno znanje, zapravo znači poznavanje prometnih činjenica, prometnih zakona, zakonitosti, teorija, načela te prometnih fenomena. Prometno znanje je sistem spoznaja, iskustava, vještina, događaja i osjećaja zaposlenika u prometnim preduzećima. Isto tako, prometno znanje je i zbir svega što je poznato, svih istina, načela i informacija o promentim fenomenima. Ali, prometno znanje su i posebne informacije kojima se razvijaju, usavršavaju vještine i stavovi u cilju uspješnog i učinkovitog obavljanja funkcija, poslova aktivnosti u procesima prometnih industrija.

Prometno znanje može biti: implicitno znanje (ono se temelji na iskustvima i osjećajima koji postoje u pamćenju prometnih menadžera i prometnih stručnjaka) i eksplicitno znanje (ono se zasniva na znanstvenim činjenicama, zakonima, zakonitostima o prometnim fenomenima koje je moguće tačno odrediti, provjeriti, kategorizirati, memorirati).

---

148. O prometnom znanju i prometnim proizvodima detaljnije cf. ZELENIKA, R.: Ekonomika prometne industrije, op.cit., p. 396-400.

Sjedinjena prometna implicitna i prometna eksplicitna znanja osnovna su pretpostavka za upravljanje prometnim potencijalima, promentim kapacitetima, prometnim resursima, prometnim proizvodnim procesima, transportnim lancima, transportnim mrežama, logističkim lancima, logističkoskrbnim lancima, logističkodistributivnim lancima i logističkim mrežama.

Ako se imaju na umu sve važnije posebnosti prometnih proizvoda: prometnih znanja i prometnih aktivnosti, može se reći da bez takvih proizvoda nije moguće primjerno osmisliti materijalnu proizvodnju i u njoj proizvoditi materijalna dobra i korisne usluge, koje je moguće materijalizirati na tržištima, u različitim oblicima. Uz navedene i elaborirane specifičnosti prometnih proizvoda, u procesima njihove proizvodnje potrebno je imati na umu još nekoliko specifičnih fenomena koji su prepoznatljivi za prometna znanja i prometne aktivnosti, kao što su:[149]

- Prometni proizvodi nisu opipljivi. Za razliku od materijalnih dobara, prometni proizvodi se i troše. Oni nisu materijalni proizvodi koji se najprije proizvedu, zatim skladište, distribuiraju posredstvom više posrednika i tek na kraju konzumiraju.
- Prometni proizvodi su nedjeljivi. Prometni proizvodii su nedjeljivi, jer se oni istovremeno i proizvode i troše. Smatraju se materijalnim jer se najprije proizvedu, zatim skladšte, distribuiraju putem manje ili više posrednika a nakon toga konzumiraju.
- Prometni proizvodi su prolazni. Svaki prometni proizvod ima svoj životni vijek, rađanje, rast, zrelost, opadanje i umiranje.

Određena prometna znanja i određene prometne aktivnosti mogu imati veoma kratak, dug ili veoma dug životni vijek, što zavisi od prostornih i vremenskih dimenzija procesa proizvodnje prometnih proizvoda te brojnih drugih objektivnih i subjektivnih faktora. Osim toga, svaki prometni proizvod ima svoj po mnogo čemu poseban životni vijek.

[149]. ZELENIKA, R.: PUPAVAC, D.: Menadžment logističkih sustava, op.cit., p. 162-179.

4. ANALIZA I OCJENA STEPENA RAZVOJA PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI

Bosna i Hercegovina ima veoma povoljan geoprometni položaj. Zahvaljujući svom položaju tretira se ko srednjeevropska, panonska i mediteranska zemlja. Može se reći da predstavlja most u povezivanju zapadne i srednje Evrope s Crnim morem te istočne Evrope i Baltika s Mediteranom. Koliko Bosna i Hercegovina ima povoljan geoprometni položaj govori i činjenica da se pored ove zemlje protežu tri Pan-evropska koridora: V, X iVII koridor kao i nekoliko E - putnih pravaca koji prolaze korz Bosnu i Hercegovinu povezujući istok sa Zapadom te Sjever sa Jugom. Sve navedeno ukazuje koliko su promet i prometna infrastruktura važni faktori sveukupne ekonomije i društvenog razvoja zemlje.

Međutim, sadašnje stanje u prometnom sistemu nije zadovoljavajuće, a što se posebno odražava u riječnom i željezničkom prometu. Osim toga, evidentan je raskorak u razvoju prometne infrastrukture po prometnim granama. Najviše se ulagalo u cestovnu infrastrukturu. I dalje su potrebna, uz postojeća dalja ulaganja u infrastrukturu te povezivanje primorskog i kontinentalnog dijela Bosne i Hercegovine. Kako se trenutno radi na izgradnji nov einfrastrukture te ulaže u postojeću ne može se reći da nije došlo do određenih pomaka.Bosanskohercegovačka privreda do 1991 godine bila je transportno vrlo intenzivna te njen sadašnji kao i budući razvoj sve više zahtijeva efikasniji, savremeniji, brži i organizacijsko razvijeniji promet u odnosu na današnji.

Tablica 11: Struktura ostvarenog i planiranog obima prijevoza u Bosni i Hercegovini prema ostalim oblicima prometa (izraženo u %).

Godina	Cestovni prijevoz	Željeznički prijevoz	Vodeni prijevoz	Ostali oblici prijevoza
1990	60,8	34,2	4,0	1,0
2000	95,2	3,7	0,1	1,0
2010	83,8	12,2	3,0	1,0
2020	65,2	28,8	5,0	1,0

Izvor: JICA, Studijski tim BHTMP

Da bi se u dizajniranju prometne politike definirali adekvatni ciljevi, te na osnovi njih odredili instrumenti i mjera za njenu efikasnu implementaciju koja bi bila u funkciji modernizacije prometog sistema Bosne i Hercegovine, neophodno je analizirati i dobro poznavati stepen razvoja prometno gsistema Bosne i Hercegovine, što nameće potrebu istraživanja i analiziranja slijedećih tematskih cjelina:

1) stepen razvoja cestovnog prometa u Bosni i Hercegovini, 2) stepen razvoj željezničkog prometa u Bosni i Hercegovini, 3) stepen razvoja pomorskog prometa

u Bosni i Hercegovini, 4) stepen razvoj zračnog prometa u Bosni i Hercegovini, 5) stepen razvoja riječnog prometa u Bosni i Hercegovini, 6) razvoj poštanskog prometa u Bosni i Hercegovini, 7) razvoj telekomunikacijskog prometa u Bosni i Hercegovini, 8) razvoj ostalih prometnih sistema u Bosni i Hercegovini, 9) razvoj logističkih djelatnosti u bosanskohercegovačkom prometnom sistemu Bosne i Hercegovine, 10) stepen razvoja multimodalnog prometa Bosne i Hercegovine i 11) razvoj održivog razvoja prometa Bosne i Hercegovine.

4.1. STEPEN RAZVOJA CESTOVNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI

Cestovni promet ima dominantnu ulogu u prometnom i privrednom životu Bosne i Hercegovine, budući da je najviše putnika i tereta prevezeno upravo cestovnim prometom. U nastavku se analiziraju: **1) putnički i teretni cestovni promet, 2) nacionalni i međunarodni cestovni promet i 3) infrastruktura i suprastruktura cestovnog pormeta.**

4.1.1. Putnički i teretni cestovni promet

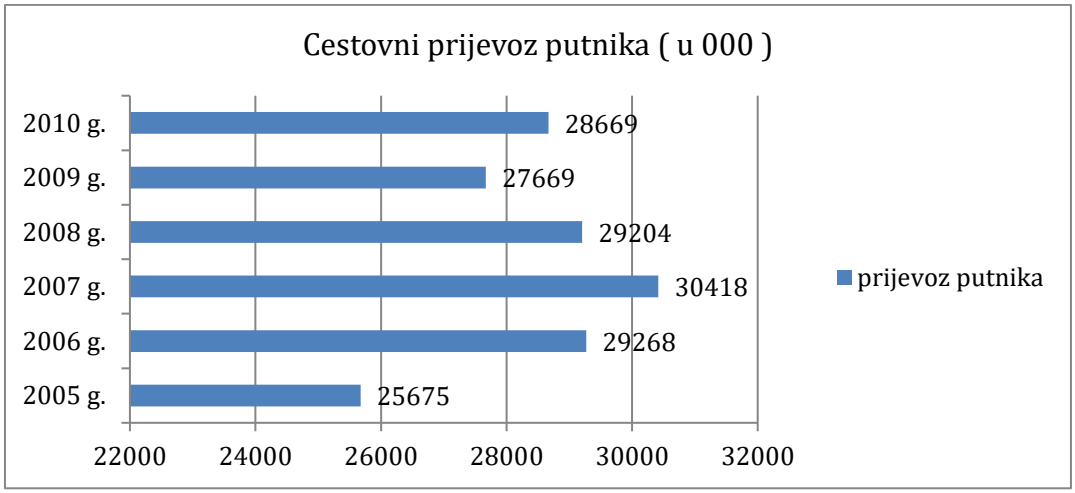
Od 1995 pa sve do 2012 godine u Bosni i Hercegovini cestovni promet ima primat u prijevozu putnika, zračni promet je na drugom dok je željeznički promet na trećem mjestu. Cestovni promet ima brojne prednosti u prijevozu putnika u odnosu na druge grane prometa a prvenstveno se odnosi na prijevoz od vrata do vrata, učestalost, brzina, cijena, dostupnost. U periodu ne samo od 2005. već i od 2000 g. pa sve do 2007 g. cestovni prijevoz bilježi kontinuiran porast prijevoza putnika ali od 2007 g. do 2010 on bilježi pad od cca 6 % što se potvrđuje u tablici 11 ali i u gafikonu 12.

Tablica 12: Obim cestovnog prijevoza u Bosni i Hercegovni (2005.-2010.)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cestovni prijevoz Road transport (u 000 putnika)	25.675	29.268	30.418	29.204	27.669	28.669
Cestovni prijevoz (u 000 pkm)	1.579.149	1.873.598	2.043.895	2.113.950	1.959.227	1.864.471
Gradsko prigradski Road urban transport (u 000 putnika)	223.176	209.432	165.994	165.095	164.240	168.010

Izvor: http://www.bhas.ba/saopstenja/TRA_2005-2009_001_01-bh.pdf. (20.8.2012.)

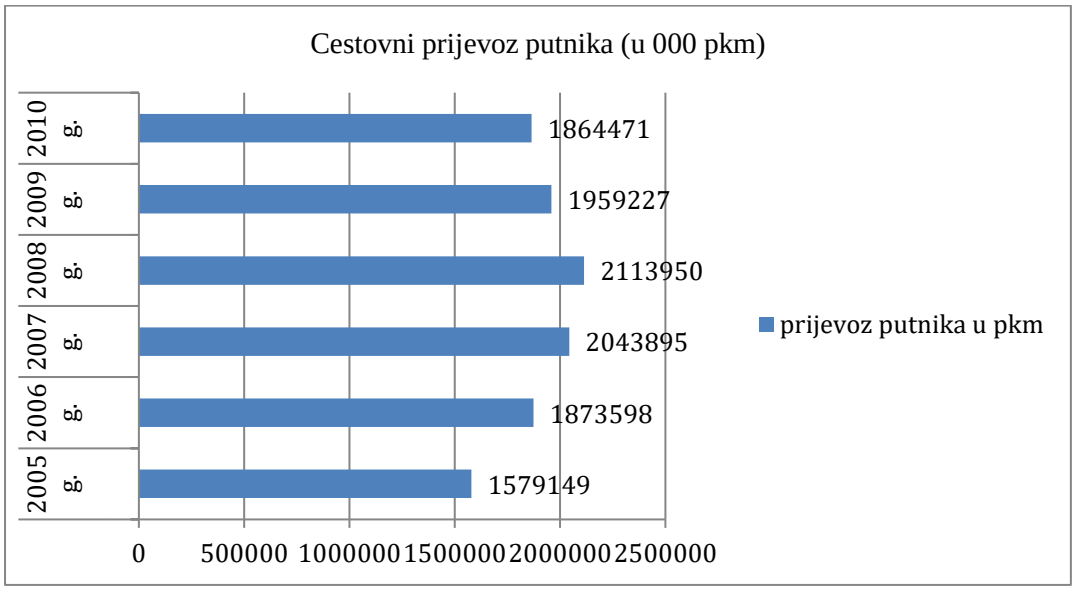
Grafikon 13: Obim cestovnog prijevoza u BiH u periodu od 2005. – 2010 g.



Izvor: http://www.bhas.ba/saopstenja/TRA_2005-2009_001_01-bh.pdf. (22.08.2012)
izradio doktorand

Posebno u 2009 godini zabilježen je pad prijevoza putnika od 9,4% u odnosu na 2008 godinu. U cestovnom prijevozu putnika pređeni kilometri vozila manji su za 2,6%, broj prevezenih putnika manji je za 1,2%. Ostvareni putnički kilometri veći su za 1,7%.

Grafikon 14: Obim cestovnog prijevoza u BiH u periodu od 2005. – 2010. g.



Izvor: http://www.bhas.ba/saopstenja/TRA_2005-2009_001_01-bh.pdf. (22.8.2012.)

(izradio doktorand)

U gradsko-prigradskom prijevozu u IV kvartalu 2011. godine u odnosu na isti kvartal prethodne godine pređeni kilometri vozila manji su za 2,4%, a broj prevezenih putnika manji je za 6,5%. Prema statističkim podacima u Bosni i Hercegovini je u 2011 godini putnički prijevoz obavljalo 215 prijevoznika. Za prijevoz tereta u odnosu na prijevoz putnika u cestovnom prometu može se reći da u proteklih pet godina on bilježi značaj pad od cca 15% što potvrđuje u podatak da je u 2007 godini prevezeno 5.714.000 tona robe dok je u 2011 g. ta količina prevezene robe iznosila 4.857.000 tona. Međutim ukoliko analiziramo podatke od 2005. do 2011. godine prosječna količina prevezene robe godišnje iznosi 4.529.000 tona.

Tablica 13: Količine prevezene robe u tonama i tonski kilometri u periodu od 2005. do 2011. g.

Godina	2005	2007	2009	2011
Prevezeno tona robe (u hiljadama)	2.479	5.714	5.069	4.857
Tonski kilometri (u hiljadama)	890.694	1.763.827	1.711.575	2.308.690

Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku Bosne i Hercegovine

Budući da se u cestovnom prometu najvećim dijelom prevoze i putnici te s obzirom na posljedice u slučaju prometnih nesreća, udio prijevoza tereta cestovnim prometom bi se trebao prije svega usmjeravati u korist željezničkog i drugih oblika prijevoza. Prema podacima Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine u 2010 godini broj ukupno licenciranih prijevoznika je iznosio 843 dok je u narednoj 2011 godini ukupan broj licenciranih prijEvoznika značajnije povećan te je iznosio 1132.

4.1.2. Nacionalni (domaći) i međunarodni cestovni promet

Analiza putničkog prometa s obzirom na domaći i međunarodni karakter pokazuje da je evidentan porast prevezenih putnika u domaćem prometu u periodu od 2002. do 2008 .g. što je nastavljeno i u 2010 dok je u u međunarodnom prometu zabilježe pad samo u periodu 2002 g. te 2008 g.

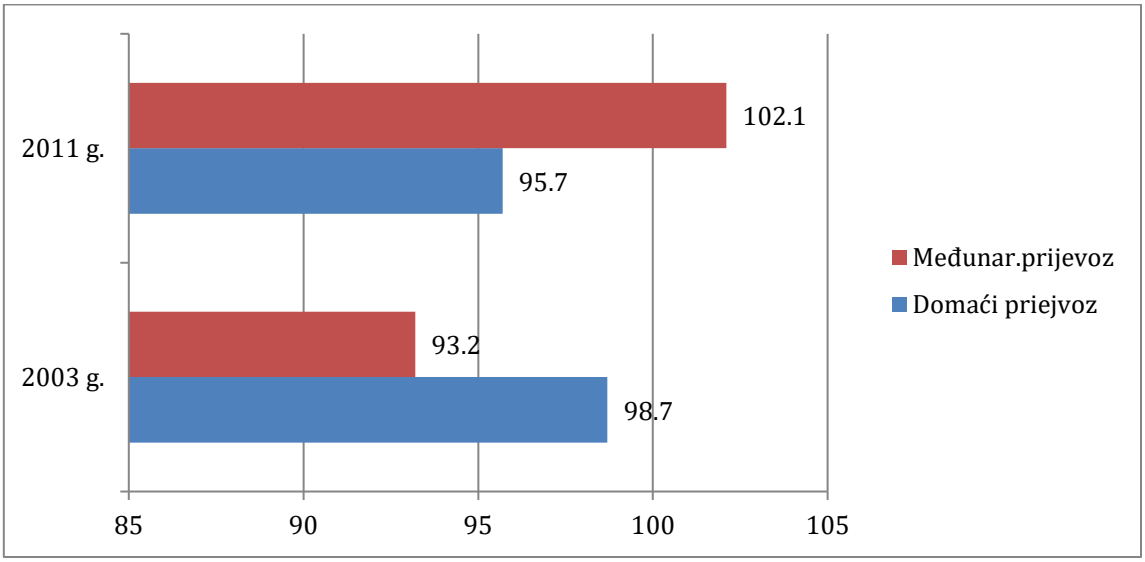
Tablica 14: Indeksi prijevoza putnika u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu (2002.-2011.)

Godina	2002/2003	2004/2005	2006/2007	2008/2009	2010/2011
Domaći prijevoz putnika (indeksi)	98.7	96,6	79,7	99,5	95,7
Međunarodni prijevoz putnika (indeksi)	93,2	178,8	121,0	94,7	102,1

Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku BiH, 2002.-2011.

U prijevozu tereta može se uočiti slična situacija. Više je zastupljen domaći prijevoz tereta u odnosu na međunarodni prijevoz. Međutim uočena je tendencija kontinuiranog povećanja udjela međunarodnog cestovnog prometa u prijevozu tereta, a za očekivati je da će on i rasti s obzirom nato da je Bosna i Hercegovina vezana na mrežu Pan-evropskih koridora.

Grafikon 15: Indeksi domaćeg i međunarodnog prijevoza putnika u cestovnom prometu BiH (2003.- 2011.)



Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku BiH (izradio doktorand)

4.1.3. Infrastruktura i suprastruktura cestovnog prometa

Prema podacima iz 2010. godine BiH ima 22.969 km puteva svih kategorija, što je za 5,96% više nego 1991. godine, kada je ukupna dužina svih puteva iznosila oko 21.677 km.[150] Najvažniji putni pravci u Bosni i Hercegovini su:[151]

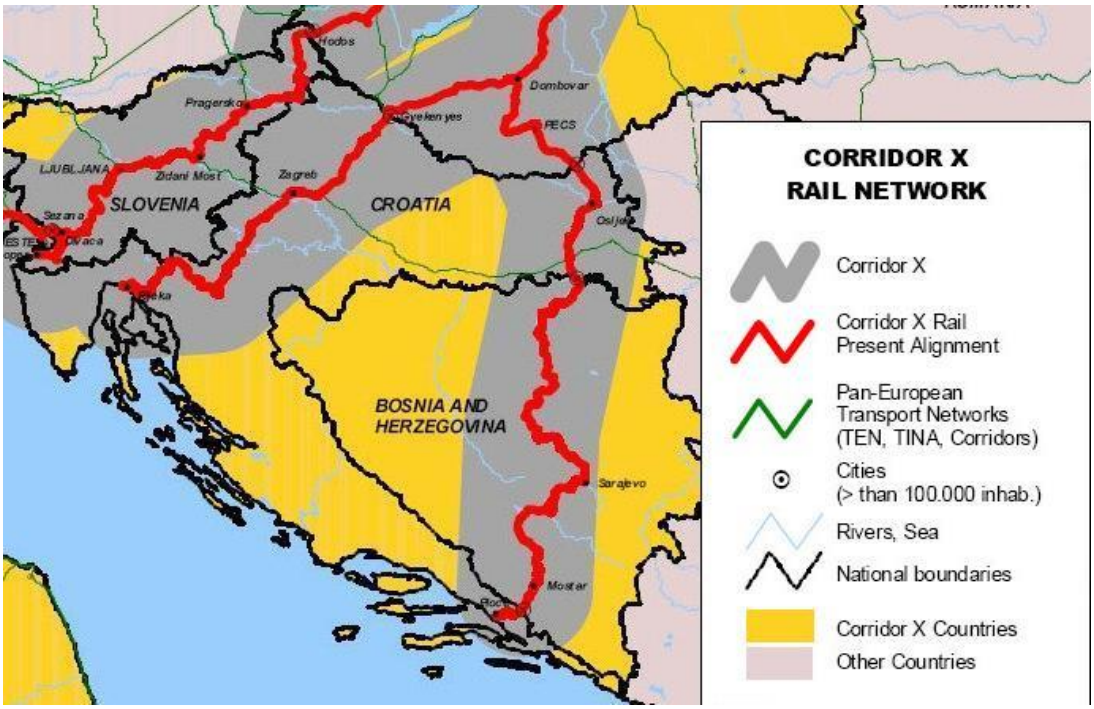
1. Bosanski Brod/Županja -Tuzla/Zenica – Sarajevo – Mostar - Ploče
2. Bihać - Banja Luka - Doboj –Tuzla – Bijeljina - Bosanska Rača - Zvornik
3. Banja Luka –Travnik – Zenica – Sarajevo – Goražde –Višegrad

[150]. http:// www.mkt.gov.ba (18. 7.2012).

[151]. www.unfccc.ba/.../21-bih-adopts-the-initial-national-communication-. (19.7.2012.).

Ukupna dužina svih putnih pravaca u Federaciji Bosne i Hercegovine je oko 13.046 km, u R.Srpskoj 9.669 km u RS a u Distriktu Brčko 254 km. Bosna i Hercegovina je u 2010 godini imala savremeno izgrađenih auto puteva cca 39 km, puteva rezerviranih za promet motornim vozilima 37 km, magistralnih puteva 3.864 km, regionalnih puteva 4.762 km kao i lokalnih puteva u dužini od 14.267 km. Bosna i Hercegovina je na putu ubrzanog razvoja cestovne infrastrukture, posebno autocesta i brzih cesta. Da bi dostigla nivo razvijenosti autocesta u E–27 iz 2010 godine Bosna i Hercegovina treba da ima 850 km autocesta. Prostornim planom entiteta predviđen je prostor za izgradnju više od 1500 km autocesta i brzih cesta.

Zemljovid 4: Trasa kraka koridora V kroz Bosnu i Hercegovinu



Izvor : http://www.google.ba/imgres?q=koridor+vc&um=1&hl=hr&sa=N&biw=1024&bi (20.8.2012.)

Gustina ukupne cestovne mreže u Bosni i Hercegovini u 2010 godini iznosi oko 45 km na 100 km2, a gustina magistralnih cesta iznosi 7,6 km na 100 km2. U Federaciji BiH gustina magistralnih cesta iznosi 7,84 km na 100 km2, a u Republici Srpskoj 7,18 km na 100 km2. Prosječni godišnji dnevni promet (PGDP) na autocesti koridora Vc u 2010. godini je iznosio 13.506 vozila/dan, dok je najveća frekvencija cestovnog prometa zabilježena na magistralnoj cesti M4, M1.8, odnosno dionici Šićki Brod – Tuzla gdje PGDP iznosio 15.417 vozila/dan.

Cestovna mreža u Bosni i Hercegovini spada među slabije razvijene u Evropi, što je vidljivo i kroz podatke o gustini cestovne mreže od 45 km/100 km2, odnosno 5,7 km/1000 stanovnika, koja je za 3 - 4 puta manja nego u državama zapadne Evrope.

Prema podacima o prosječnom godišnjem dnevnom prometu, može se zaključiti da su pojedine dionice magistralnih cesta preopterećene. To potvrđuju i činjenice prisutnosti kontinuiranog porasta ukupnog broja registriranih vozila u BIH, pa samim tim i putničkih motornih vozila, a koje ne prati adekvatno poboljšanje i proširenje cestovne infrastrukture, što doprinosi lošem stanju sigurnosti u cestovnom prometu u Bosni i Hercegovini.

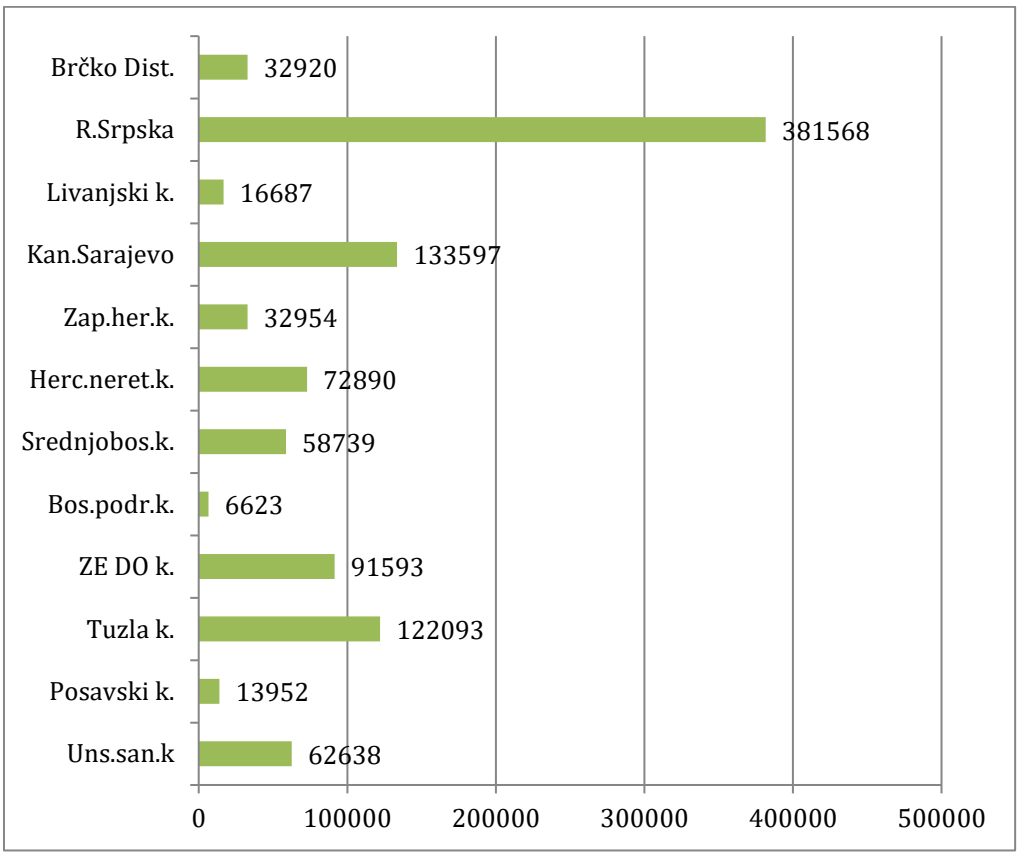
Zemljovid 6: Cestovna mreža Bosne i Hercegovine

Izvor: http://www.google.ba/imgres?q=karta+bih&um=1&hl=hr&sa=N&biw= (20.7.2012.)

Nedovoljna širina puteva, veliki nagibi, oštri radijusi krivina, te brojni drugi faktori doprinose da su operativne brzine na cestama u Bosni i Hercegovini oko 50 km/h, kao i niskom nivou prometne usluge, što za posljedicu ima veliki broj prometnih nezgoda, a samim tim i povećanje troškova. Ukupan broj registriranih motornih vozila u 2010.

godini bio je 954.425, što je za 121,5% više nego u 1991 g. Federacija Bosne i Hercegovine je u 2010. godini imala 569.859 registriranih motornih vozila, R.Srpska 353.952 i Distrikt Brčko oko 30.614 motornih vozila. Međutim, na kraju 2011 godine broj ukupno registrovanih motornih vozila u Bosni i Hercegovni je iznosio je 1.026.254 motornih vozila. Strukturu registriranih motornih vozila čine:[151] 86% putnička motorna vozila, 0,22% autobusi, 9% teretna vozila, 1,42% motocikli, 0,94% traktori i oko 2,42% ostala vozila.

Grafikon 16: Broj registrovanih cestovnih motornih vozila u BiH, u 2011 g.

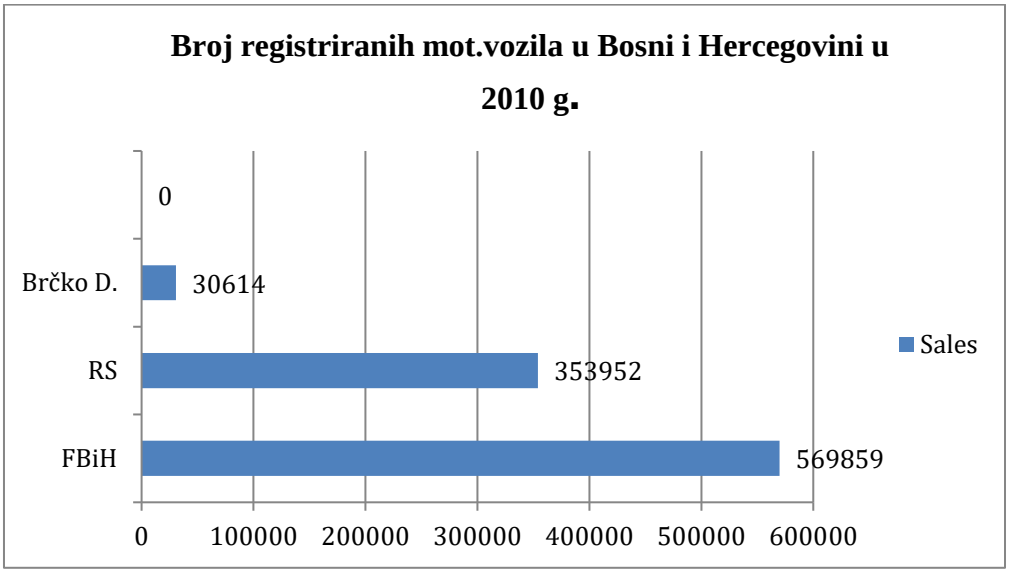


Izvor: www.bihamk.ba (21.7.2012.)
(izradio doktorand)

Ono što je vrlo važno u pogledu sigurnosti istaći je to, da je prosječna starost registriranih motornih vozila 17,3 godine te da je od ukupnog broja registriranih putničkih vozila 54,24% starije od 15 godina.

[151]. Detaljnije o motornim vozilima*: 1)* www.bihamk.ba/, www.unfccc.ba/.../21-bih-adopts-the-initial-national-communication-...,3)http://www.bhas.ba/index.php?option=com_publikacija&view=publikacija_pregled &ids= 5&id =22&n=Saobra%C4%87aj%20i%20komunikacije (15.8.2012.).

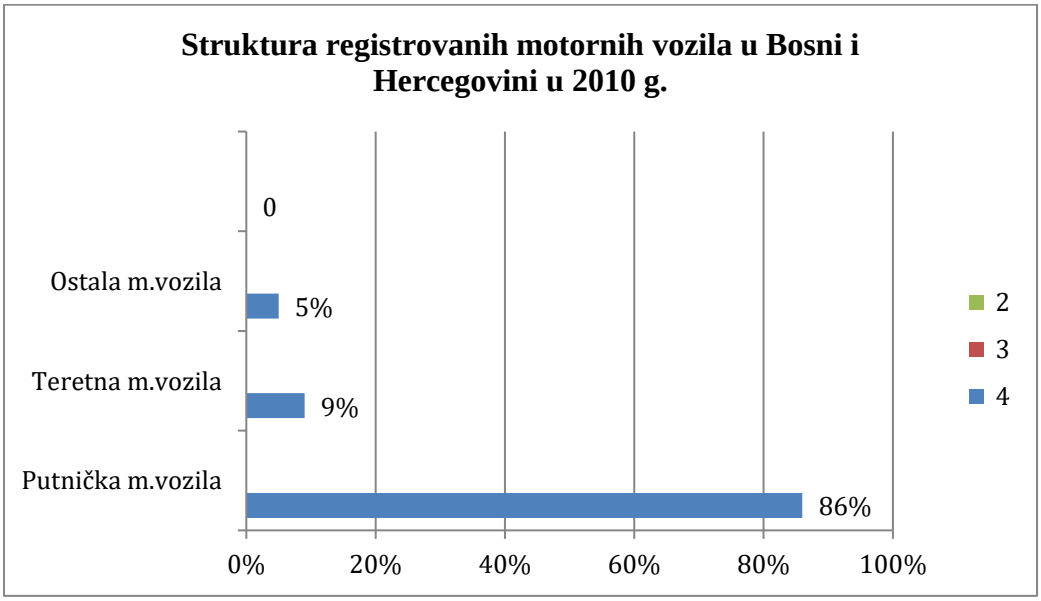
Grafikon 17: Broj ukupno registriranih motornih vozila u Bosni i Hercegovini 2010 g.



Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH, 2010. (izradio doktorand)

Prema statističkim podacima dobijenim od Agencije za identifikacione dokumente, evidenciju i razmjenu podataka u Bosni i Hercegovini u protekloj 2010. godini registrovano je ukupno 954.425 cestovnih motornih vozila, što u odnosu na 2009. godinu (905.418m/v) predstavlja povećanje od 49.007 vozila odnosno za 5,4%.

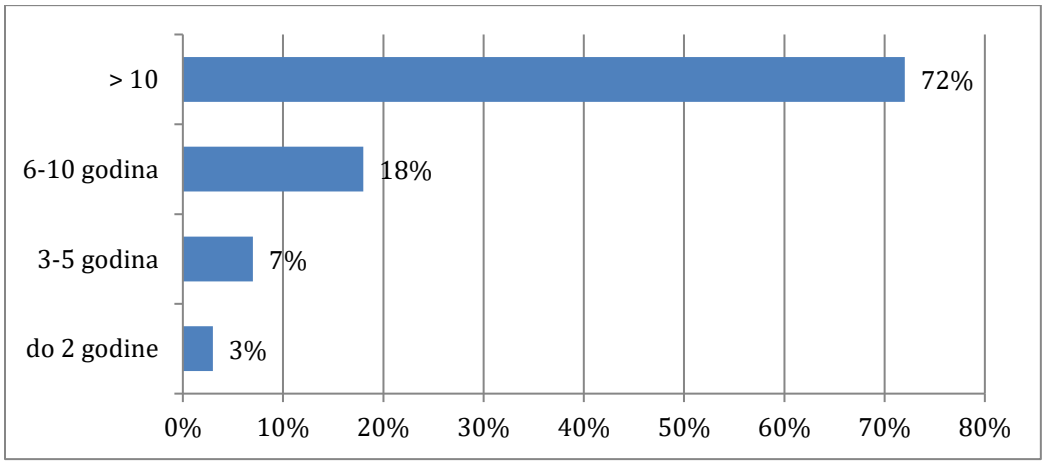
Grafikon 18: Struktura registriranih motornih vozila u Bosni i Hercegovini u 2010 g.



Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH, 2010 g. (izradio doktorand)

Kao što je vidljivo iz grafikona, najveći udio imaju putnička motorna vozila 86%, zatim teretna 9%, a ostala vozila među koje spadaju motocikli, kombinirana vozila, autobusi, radne mašine, traktori i sl. čine 5%. Slične omjere ovim imaju cestovna vozila i u poslednjih pet godina, odnosno najzastupljenija su putnička motorna vozila, zatim teretna vozila, motocikli, kombinirana vozila, a najmanje je autobusa.

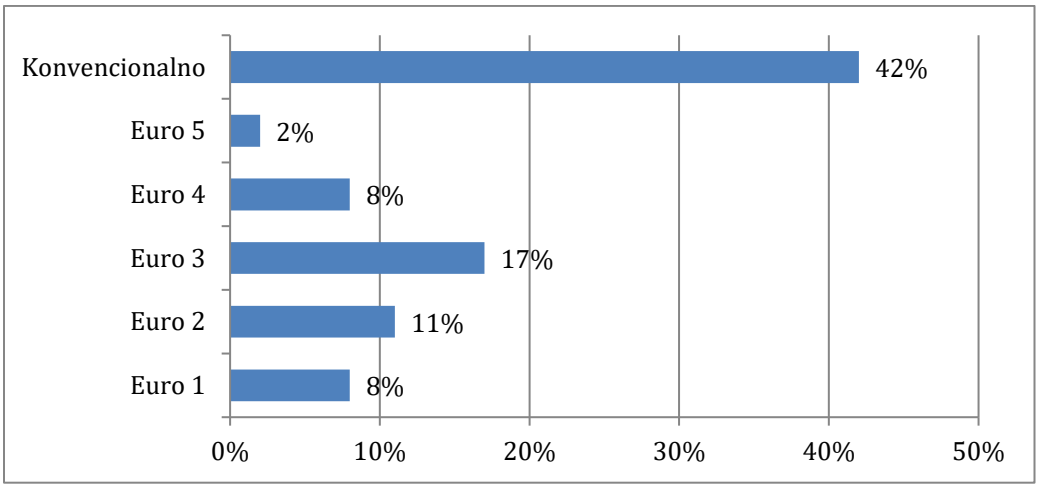
Grafikon 19: Struktura starosti motornih vozila u Bosni i Hercegovini u 2010 g.



Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH, 2010. (izradio doktorand)

Slijedeći grafikon prikazuje strukturu registrovanih motornih vozila u odnosu na ekološke karaketristike odnosno pogonsko gorivo istih u Bosni i Hercegovini.

Grafikon 20: Ekološke karakteristike registrovanih motornih vozila u BiH, u 2010 g.



Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH, 2010. (izradio doktorand)

Sigurnost cestovnog prometa: Sigurnost u prometu je globalni problem i jedan od izazova savremenog društva. Uprkos snažnom tehnološkom razvoju na području vozila i cestovne infrastrukture, pojačanom trendu porasta ulaganja stanovništva u kupovinu novih putničkih vozila, bilježi se ogroman broj prometnih nesreća u svijetu kao i posljedica koje se ogledaju u tragičnim gubicima ljudskih života i gotovo nemjerljivoj društvenoj šteti.[152]

Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije (World Health Organization – www.who.int.) stradanja u prometu su 1998. godine bila na devetom mjestu od deset najdominantnijih svjetskih bolesti ili ozljeda koje dovode do skrćivanja života ili smanjenja kvalitete življenja. Procjenjuje se kakoće 2020. godine stradanja u cestovnom prometu doseći poziciju tri. Svake godine u svijetu u prometnim nesrećama pogine 1,2 milijona ljudi (3200 poginulih svaki dan), a više od 50 milijona je u tim nesrećama teže ozlijeđeno. Ako se nastavi ovakav trend u svijetu, procjena je da će se ozljeđivanja u prometu povećati za 60% između 2000. i 2020. godine. S obzirom na to da je cestovna sigurnost fokusirana kao svjetski problem, Evropska Unija je već odavno utvrdila strategije djelovanja radi utvrđivanja mjera i nositelja provedbe istih, praćenja učinkovitosti čitavog prometnog sistema, ali i poduzetih mjera (EU Committee on Transport and Tourismus, Promoting road safety in the EU – the programme for 1997.-2001. - Proklamovanje sigurnosti na cestama unutar EU - program za 1997-2001. Strasbourg 1996.). Strategije se prije svega odnose na primjenu mjera za smanjenje broja poginulih od posljedica prometnih nesreća, u kojima godišnje u zemljama EU pogine još uvijek preko 40.000 ljudi (podatak za zemlje E 27).[153]

Bijela knjiga europske prometne politike koju je EU prihvatila 2001. godine, utvrđuje 50%-tno smanjenje broja smrtnih nesreća do 2010. godine, što bi značilo osam poginulih na 100.000 stanovnika. Respektirajući problem, a ujedno uvažavajući potrebu za mobilnošću i održivim razvojem prometnog sistema, može se slobodno reći kako je s ciljem postizanja višeg nivoa cestovne sigurnosti sveopće prihvaćena dugoročna vizija prema kojoj prometni sistem mora biti oblikovan i funkcionirati tako da se izbjegnu prometne nesreće sa smrtnim ishodom ili teškom tjelesnom ozljedom. Ovakva vizija u Evropi je poznata kao " vizija nula "(Vägverket, Swedish National Road Administration: "Vision Zero" - from concept to action, Borlänge, Sweden), vizija o prometu bez poginulih. Cjelovite strategije i poduzete sistemske mjere za povećanje cestovne sigurnosti u zemljama EU daju iz godine u godinu očekivane, pozitivne rezultate.[154]

---

[152]. Iz polaznih osnova strategije http://www.fmup.gov.ba/files/file/projekti/Polazne-osnove-strategije.pdf (20.7.2012.).

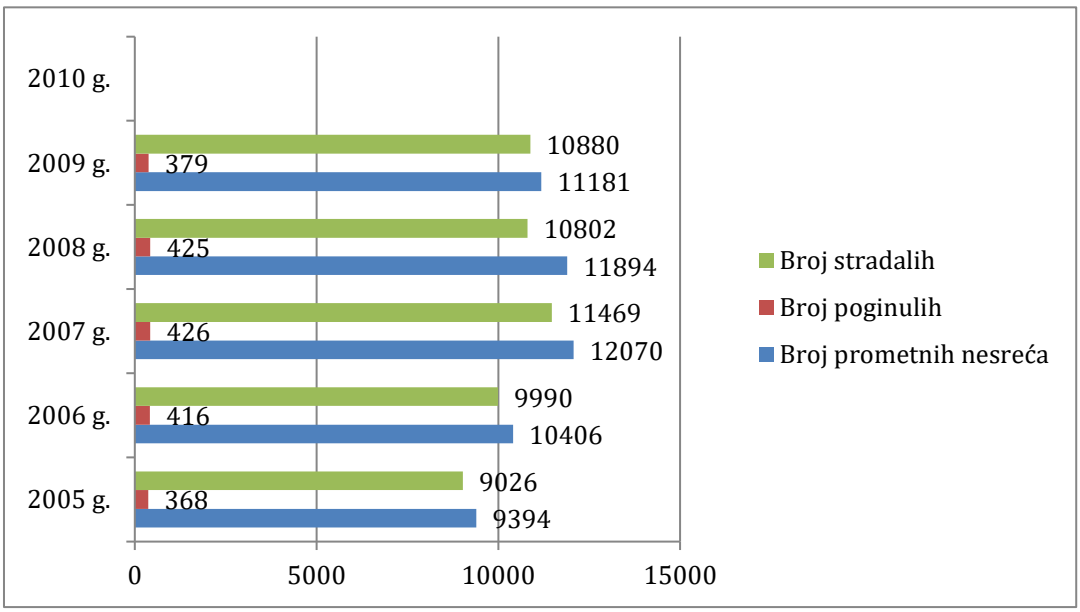
[153]. Shapiro, J.F.: Modeling the Supply Chain, Duxbury Thomson Learning, USA, 2008 .

[154]. WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area http://eu lex.europa.eu/ JOHtml.do?uri=O J:C: 2010:306:SOM:EN:HTML (20.9.2012.).

Prema statističkim podacima od nadležnih institucija u Bosni i Hercegovini, na svim cestama u 2011. godini dogodilo se ukupno 37.928 prometnih nesreća od kojih je zabilježeno 7.088 prometnih nesreća sa poginulim i povrijeđenim, te 30.840 prometnih nesreća sa materijalnom štetom. U tim nesrećama u Bosni i Hercegovini život je izgubilo 356 osoba, a njih 10.039 zadobilo je teže ili lakše tjelesne povrede. Tokom 2011.godine registrovano je 983 nesreća manje u odnosu na 2010. godinu, što izraženo u procentima prikazuje smanjenje ukupnog broja prometnih nesreća za 2,53 %. Takođe, broj prometnih nesreća sa poginulim/povrijeđenimosobama je smanjen za oko 39 nezgoda ili 0,547%. Kada je riječ o prometnim nesrećama sa materijalnom štetom iz gore navedenih podataka zaključuje se da je u protekloj godini registrovano 945 nesreća manje u odnosu na 2010.godinu ili procentualno za 2,97 %. Iz navedenog se može zaključiti da je nakon nekoliko godina rasta ukupnog broja prometnih nesreća u 2009.godini došlo do blagog pada ukupnog broja prometnih nesreća, a taj trend je kako u 2010 tako i 2011.godini nastavljen.[155]

Prema navedenim podacima može se zaključiti da se na području Bosne i Hercegovine dnevno tokom 2011.godine događalo u prosjeku nešto manje od 104 saobraćajne nesreće, od toga oko 19 prometnih nesreća sa poginulim/povrijeđenim licima.

Grafikon 21: Prometne nesreće u BiH u periodu 2005. do 2011.



Izvor: Izvještaj Agencije za statsitiku BiH, 2005.-2011.

(izradio doktorand)

[155]. http://bihamk.ba/dokumenti/statistike/informacija%20o%20broju%20SN%20za%202011.pdf.. (22.7. 2012.).

4.2. STEPEN RAZVOJA ŽELJEZNIČKOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI

Također i željeznički promet se može analizirati kroz tri njegova podsistema: **1) putnički i teretni željeznički promet, 2) domaći i međunarodni željeznički promet i 3) infrastruktura i suprastruktura željezničkog prometa.**

4.2.1. Putnički i teretni željeznički promet

Željeznički promet u Bosni i Hercegovini već dugo vremena (od 1990 g.) zauzima drugo mjesto kako po prijevozu putnika tako i prijevozu robe, odmah iza cestovnog prometa. Tako je ostalo i do danas. Pored osnovne djelatnosti, prijevoza robe i putnika, željeznički operatori u BiH obavljaju i komplementarne djelatnosti kao što su; specijalni prevozi, skladištenje, kombinirani transport, pretovar itd.[156] Robno transportni centri za prihvat, pretovar ili skladištenje pojedinačnih, paletnih i grupnih pošiljki, već funkcioniraju ili se obnavljaju u svim većim industrijskim centrima u BiH (Ploče, Mostar, Sarajevo, Doboj, Banja Luka, Tuzla, Zenica, Brčko Distrikt, Bosanski Šamac...).

Pored prijevoza putnika glavni korisnici usluga željezničkog prijevoza su: hemijska industrija, željezara, rudnici mrkog uglja, rudnici željezne rude, aluminijski kombinat, distributeri naftnih derivata te ostali korisnici. U 2005 godini u Bosni i Hercegovini željeznicom je prevezeno 1.119.000 putnika, u 2006 g. 1.169.000, u 2007 g. 1.130.000 putnika. Međutim porast u željezničkom prometu se osjetnije popravlja tokom 2008 godine kada je prevezeno 1.256.000 putnika, ali je taj trend u 2009 godini zaustavljen i smanjen na 910.000 putnika, u 2010 godini prevezeno je 898.000 putnika, a u 2011 godini tek 821.000 putnika.[157] Upoređujući ukupan broj preveznih putnika željeznicom u 2009. godini sa 2005. godinom, manji je za 7,8% dok su putnički kilometri u tom poređenju veći za 25%.

Kada se analizira prijevoz tereta, željeznički promet zauzima također drugo mjesto ito odmah poslije cestovnog prometa.[158] Tu se može uočiti, da je nakon oscilacija u periodu 1992 do 1995 godine bilježen stalni porast do 2008 godine kada se on polako stabilizira obzirom na niz nepovoljnih ekonomskih kretanja ne samo u Bosni i Hercegovini već i u cijelom regionu i međunarodnoj zajednici.

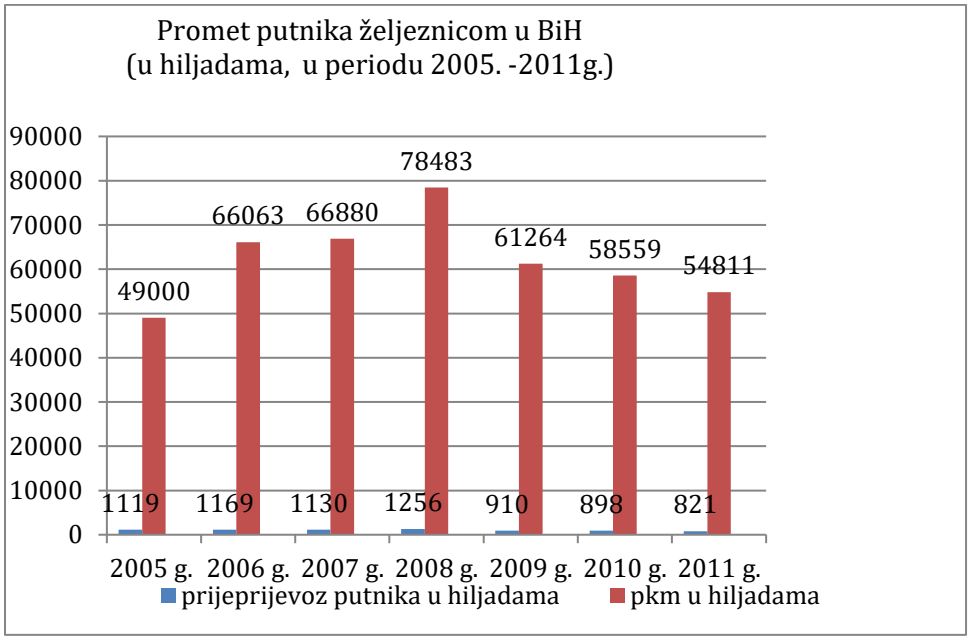
---

156. Ministarstvo komunikacija i prometa BiH, http://www.mkt.gov.ba/sektori/transport/Default aspx?id=215&template_id=10&pageIndex=1. (20.7.2012.).

157. Izvještaji Agencije za statistiku BiH, http://www.bhas.ba/?option=com_publikacija&id=5&lang. (21.7.2012.).

158. Željeznice FBiH, http://www.zfbh.ba/zfbhbax/index.php?option=com_content&task=view&id=34&Itemid=120 (22.7.2012.).

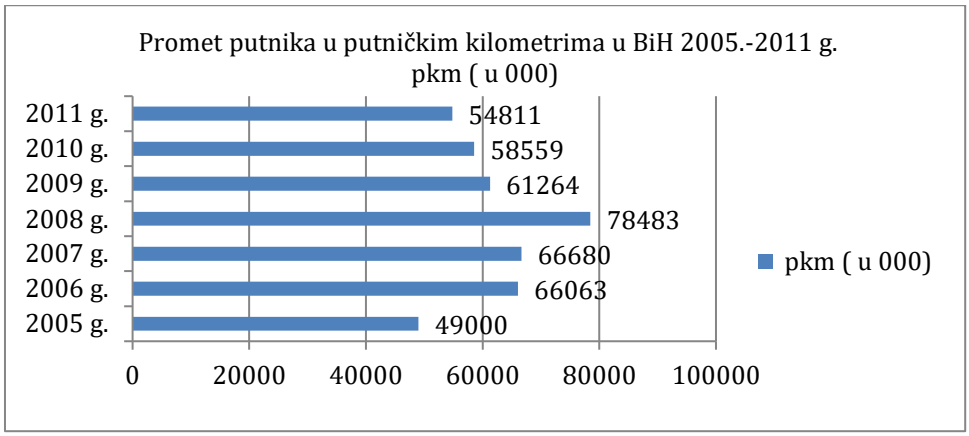
Grafikon 22: Promet putnika željeznicom u Bosni i Hercegovini (2005.-2011.)



Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH za period 2005-2011 g. (izradio doktorand)

Iz pokazatelja grafikona 22 vidljivo je da je promet putnika željeznicom u Bosni i Hercegovini u 2008 godini bio najveći u odnosu na posmatrani period, te da je u 2011 godini zabilježen pad za oko 30% u odnosu na 2008 ili povećanje za 11% u odnosu na 2005 godinu.

Grafikon 23: Promet putnika željeznicom u BiH u putničkim kilometrima (2005.-2011.)

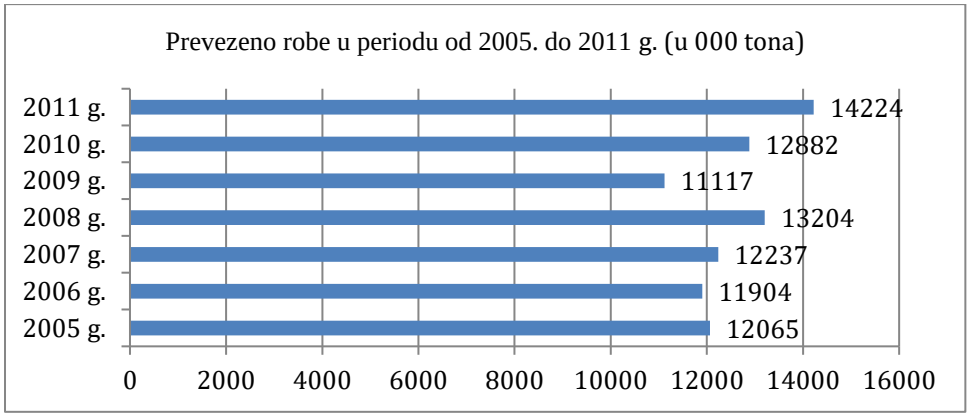


Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH za period 2005-2011 g.

(izradio doktorand)

U željezničkom robnom prijevozu u 2011. godini prevezeno je ukupno 14.224.000 tona robe, a ostvareno 1.298.000 tonskih kilometara. U pogledu ostvarenih tonskih km slične su tendencije. U željezničkom prijevozu robe, obim prevezene robe u 2011. godini u poređenju sa 2005. veći je za 17,9%, a u odnosu na broj ostvarenih tonskih kilometara veći je za 11,9%. U posmatranom periodu najmanji prijevoz ostvaren je u 2009 godini a koji je iznosio 22% manje u odnosu na 2011 godinu.

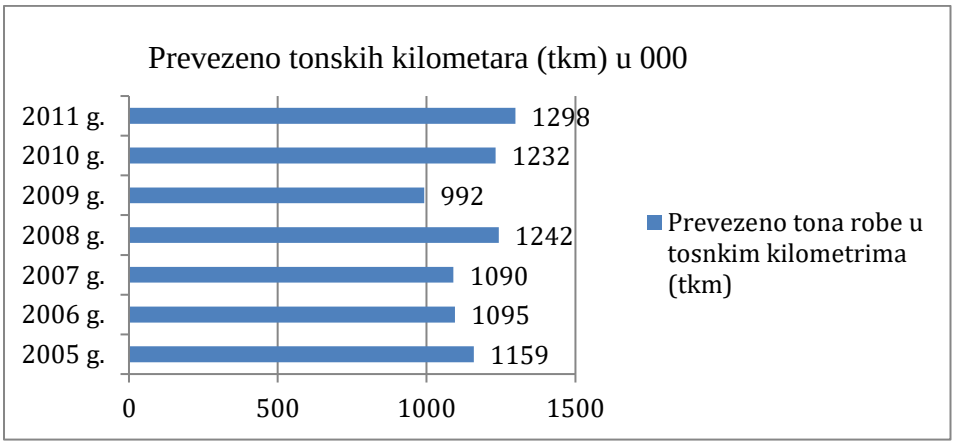
Grafikon 24: Količine prevezene robe željeznicom u BiH, u 000 tona (2005.-2011.)



Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH za period 2005-2011 g. (izradio doktorand)

Skladno pokazateljima grafikona 24 vidljivo je, da je promet robe željeznicom u Bosni i Hercegovini u 2011 godini bio najveći u odnosu na posmatrani period, te da je u 2009 godini zabilježen najmanji promet robe u posmatranom periodu odnosno da je promet bio za oko 10 % manji u odnosu na 2005, ili za 28% u odnosu na 2011 godinu.

Grafikon 25: Količine prevezene robe željeznicom u BiH, u tkm (2005. – 2011.)



Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH za period 2005.-2011. (izradio doktorand)

4.2.2. Nacionalni (domaći) i međunarodni željeznički promet

Ako se uspoređuju podaci o ukupno ostvarenom prijevozu putnika i robe u nacionalnom i međunarodnom prijevozu željeznicom, prikupljeni podaci ukazuju da je taj odnos išao u korist domaćeg prijevoza i putnika i robe. Ostvareni promet roba u periodu od 2005. do 2011. g. porastao je za 4,8%. Upoređujući period od 2008 do 2011 godine taj odnos je još veći i iznosi oko 6,2%.

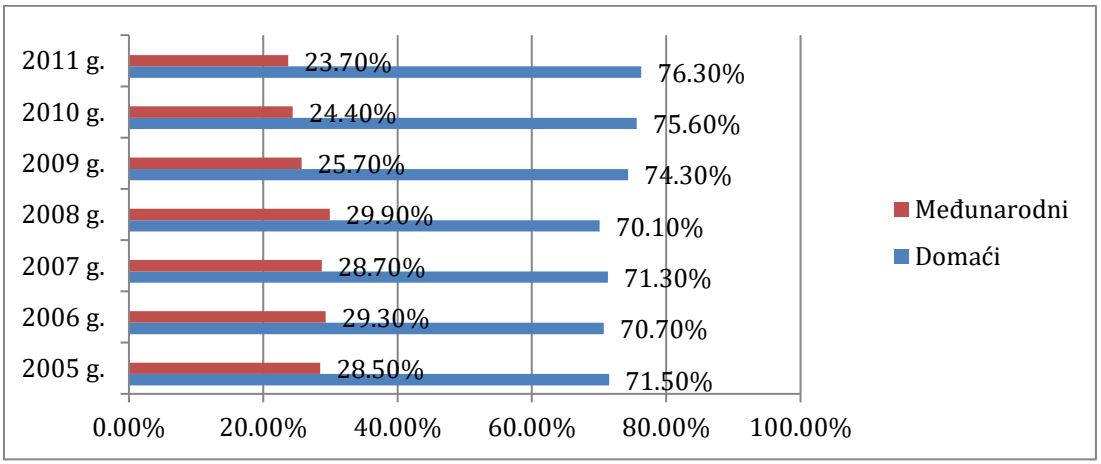
Tablica 15: Odnosi između domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza robe u BiH (2005.-2011 g.).

Godina	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Domaći prijevoz robe u %	71,5	70,7	71,3	70,1	74,3	75,6	76,3
Međunarodni prijevoz robe u %	28,5	29,3	28,7	29,9	25,7	24,4	23,7
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Izvor : Agencija za statistiku BiH za period 2005-2011 g. (izradio doktorand)

Odnos između domaćeg i međunarodnog prijevoza robe u željezničkom prometu Bosne i Hercegovine u periodu od 2005 g. do 2011 g. prikazuje i grafikon 26.

Grafikon 26: Odnosi između domaćeg i međunarodnog prijevoza robe u BiH (2005.-2011. g.).



Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku BiH za period 2005-2011 g.

(izradio doktorand)

4.2.3. Infrastruktrua i suprastruktura željezničkog prometa

Prema podacima iz 2010. godine, mreža željeznica BiH se sastoji od 1.033 km željezničkih pruga, od kojih se 425 km nalazi u RS i 608 km u FBiH. Od toga, 87 km su pruge sa dva kolosijeka, a 771 km je na električni pogon. Postoje dva glavna željeznička pravca: jedan je pravac sjever-jug (Šamac – Sarajevo – Čapljina/Ploče), a drugi ide pravcem zapad-istok (Bosanski Novi / Novi Grad – Doboj – Tuzla – Zvornik). Dionica Bosanski Novi / Novi Grad – Bihać – Martin Brod je dio pruge sjever-jug, koja povezuje centralni i sjeverni dio Hrvatske i sjeverozapadnu Bosnu sa lukom Split na jadranskoj obali. Pruga Beograd – Bar prolazi kroz BiH u istočnom dijelu RS u dužini od 14 km.[159]

Mreža željezničkih pruga u Bosni i Hercegovini je povezana sa mrežom željezničkih pruga u regiji. Iako je gustoća željezničkog prometa u Bosni i Hercegovini uporediva sa državama zapadne Evrope, količina prevoza robe i putnika po kilometru željeznice je daleko ispod evropskog prosjeka. Postojeća mreža željezničkih pruga se ne može koristiti u nominalnom kapacitetu zato što nije rađen generalni remont svih željezničkih pruga, tako da je sigurnost određenih pružnih prijelaza i nekih stanica neadekvatna, nisu vraćeni kapaciteti radionica i nije zamijenjen željeznički vozni park. Najviše dozvoljene brzine kretanja za putničke vozove su do 70 km a za teretne do 50 km/h. Na području željezničkog operatora u R.S. je oko 80% pruga elektrificirano monofaznim sistemom 25 kv, 50Hz. U eksploataciji je više od 95%, a 80% pruga izgrađeno je za osovinsko opterećenje od 22,5 t/osovini. Nedovoljan je broj putničkih vozila ili vozova za srednje i velike udaljenosti. Postojeća količina prijevoza je nedovoljna za stvaranje dovoljno prihoda za pokrivanje troškova. Postojeće stanje željezničke infrastrukture je takvo da je normalan promet onemogućen bez većih ulaganja. Željeznička infrastruktura i željeznički vozni park pretrpjeli su velike štete. Dosadašnja obnova željezničke infrastrukture je vršena u nekoliko faza.

Smatra se da je prvo trebalo pristupiti obnovi mreže željeznice za niskobrzinske vozove bez popravki i renoviranja signalne opreme i telekomunikacionog sistema. Donatorska sredstva u iznosu od oko 70 miliona USD korištena su u ovu svrhu. Druga faza je obuhvatala korištenje kredita od Evropske investicione banke i Evropske banke za obnovu i razvoj za remont pruga, osiguranje 11 nivoa prelaza i 3 stanice, zamjenu 170 km telekomunikacijskih kablova, nabavku opreme za održavanje željeznica, popravku šteta na 5 stanica i 3 radionce i pripremu za renoviranje željezničkog voznog parka (nabavka novih vagona i remont nekih postojećih).

---

[159]. Vše o željeznicama u BiH : 1) Željeznice FBiH, http://www.zfbh.ba/zfbhbax/index.php?option= com_ content&task=view&id=34&Itemid=120 2) http://www.zrs-rs.com/index.php/kompanija/mapa-pruga (24.7.2012.).

Ovi projekti su trebali biti završeni do kraja 2007. godine, dok je nabavka jednog dijela voznog parka trebalo da traje do 2008. godine i nakon toga. Planirana treća faza bi doprinijela infrastrukturi željeznica do standarda potrebnih u skladu sa međunarodnim sporazumima.

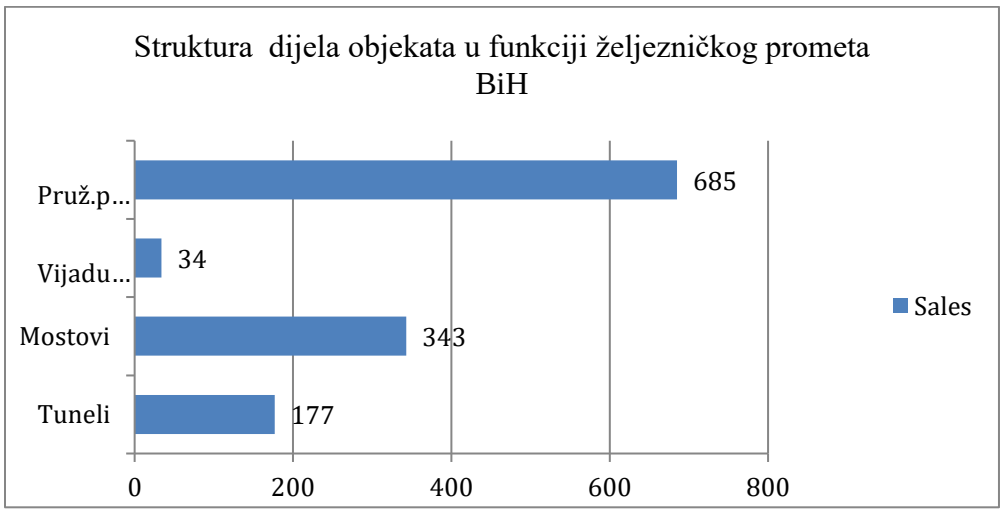
Tablica 16: Struktura operativnih lokomotiva i vagona u BiH u 2011.

Br.	TIP	BiH	FBiH	RS
1	Električne lokomotive	49	24	25
2	Dizel lokomotive	24	4	20
3	Električne viš. Jedinice	3	3	-
4	Dvoosovinski vagoni	53	43	10
5	Četveroosivinski vagoni	144	94	50
6	Teretni vagoni	764	364	400

Izvor: Željezničke BH javne korporacije – www.bhzjk.com (25.7.2012.)

Slijedeći grafikon 27. prikazuje strukturu specifičnog dijela građevniskih konstrukcija u željezničkom prometu Bosne i Hercegovine.

Grafikon 27: Struktura dijela objekata na željeznici u BiH u 2011 g.



Izvor : www.željeznicefbih i www.željeznicers (27.7.2012.) (izradio doktorand)

4.3. STEPEN RAZVOJA POMORSKOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI

Pomorski promet ima vrlo važnu ulogu u prometnom i privrednom životu svake zemlje. Bosna i Hercegovina kao država i ako ima izlaz na more, ona još uvijek nema svoje luke. Dužina bosanskohercegovačke granice uz more je oko 24 km. Pored Neuma BiH je najbolje povezana s lukom Ploce u R.Hrvatskoj, koja se nalazi u neposrednoj blizini.[160] Luka Ploče je jadranska luka koja se razvijala kao luka, isključivo za promet roba iz Bosne i Hercegovine te je primjerno tome i povezana kako s cestom tako i željeznicom. S pomorskog gledišta za luku Ploče može se reći da je duboko uvučena u obalu kopna, a nalazi se neposredno sjeverozapadno (North West - NW) od ušća rijeke Neretve. Pozicija luke Ploce je 43o 02,2 N – 17o 25,5 E. Ona se prikazuje na različitim pomorskim kartama i navigacijskim publikacijama u izdanju hidrografskog instituta Hrvatske (HHI) i drugih izdavača. Budući da su sve veće potrebe i interesi po kvalitetnijem i optimalnijem iskorštenju dijela bosanskohercegovačke obale (Neum, sa Malim i Velikim Školjom), to područje postaje sve interesantnije kako za domaće tako i strane investitore.[161]

Smatra se, da bi pored urbanog i turističkog dijela izgradnja luke Neum u narednom periodu imala sve preddispozicije da postane najrazvijenija luka na Jadranu, kako po dubini mora, koja iznosi u prosjeku 23 metra, što je jedna od najvećih dubina na Jadranu tako i po prilazu, s obzirom na to, da bi se nalazila u zaljevu i ne bi bilo prijetnji od velikih valova. Sve glasnija su razmišljanja prometnih stručnjaka da ukoliko "Koridor 5 c“ nebi završio u Neumu i ako u tom gradu ne bude izgrađena luka, paneuropska trasa se nebi materijalno isplatila, niti bi ostvarila svoj osnovni cilj, povezivanja Jadranskog mora s Baltikom“.

Stoga bi se Luka Neum svakako morala povezati sa transportom na Dunavu, što bi joj otvorilo velike transportne i finansijske mogućnosti a Bosna i Hercegovina bi na taj način mogla jednostavnije svoju robu izvoziti u sve dijelove svijeta. Utvrđivanje stepena razvoja također nameće potrebu da se pomorski promet analizira kroz tri njegova podsistema: 1) putnički i teretni pomorski promet, 2) nacionalni i međunarodni pomorski promet, 3) infrastruktura i suprastruktura pomorskog prometa. U odnosu na ostale grane prometa koje čine prometni sistem Bosne i Hercegovine: cestovni, željeznički i zračni, za pomorski promet može se reći da je on potpuno minimalan ili skoro neaktivan, što potvrđuju i podaci Agencije za Statistiku Bosne i Hercegovine 2000-2010 g.

---

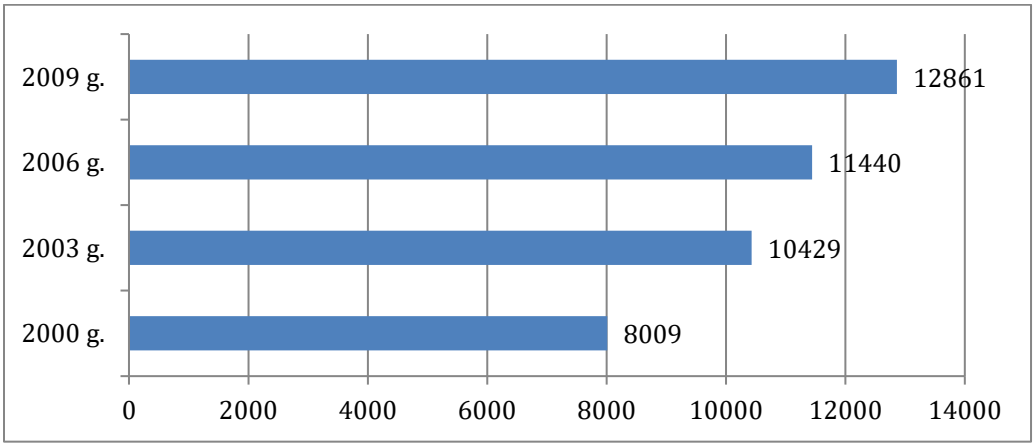
160. Više o tome cf.: 1) Prostorni plan Federacije Bosne i Hercegovine, http://www.fmpu.gov.ba/content/view/12/53/ (24.7.2012).

161. Više o tome cf.: http://www.luka-ploce.hr/hr/povijest.php (26.7.2012.).

Stoga se može reći da primat u BiH u prijevozu putnika i roba imaju cestovni i željeznički promet, budući da su jeftiniji oblici prijevoza te da omogućavaju brži dolazak na mjesto odredišta, imaju češće i redovnije linije i sl... Slijedi zračni promet a tek onda vodeni (riječni, jezerski, pomorski). Međutim, bez obzira što luka Ploče nije na području Bosne i Hercegovine ona svojim aktivnosti i operacijama upućuje na ekonomičnost tj. isplativost razmišljanja i o postojanju luke Neum. Obzirom da BiH nema organiziranog pomorskog prijevoza putnika u nastavku će se prikazati obim prijevoza putnika susjedne R.Hrvatske koja u tom pogledu ulaže značajne napore i ostvaruje slijedeće rezultate: u 2000 godini prijevoz putnika u prometu je iznosio 8.009., u 2003 g. 10.429., u 2006 g. 11.440., a u 2009 g. prijevoz putnika u pomorskom prometu je iznosio 12.861. putnika.

Podaci o pomorskom putničkom prometu Luke Ploče pokazuje da je promet putnika u 2000 godini iznosio 103.000, u 2003 godini 80.000, u 2006 g. 75.000, a u 2009 g. 83.000 putnika. Navedeni podaci upućuju da je kod teretnog konstantno bilježen porast prijevoza a kod putničkog su uočljiva odstupanja. Svakako da bi taj promet bio i značajniji od 2008 godine dalje da nije došlo do posljedica finansijske i privredne krize koja je pogodila svijetsku ekonomiju pa time i Hrvatsku.[162]

Grafikon 28: Prijevoz putnika u pomorskom prometu R. Hrvatske (2000.-2009.)



Izvor: Statistički ljetopis RH 2009. (izradio doktorand)

Imajući u vidu da se ukupni godišnji pretovarni kapacitet luke Ploče procjenjuje na više od 5 miliona tona generalnih i rasutih tereta (bez terminala u izgradnji), dok je ukupni kapacitet skladištenja tekućih tereta oko 600 000 tona, te da su kapaciteti ove luke oko 90% iskorišteni od čega je 80% namijenjeno tržištu Bosne i Hercegovine

162. Statistički ljetopis RH 2009., Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2009., p.332.

može se zaključiti opravdanost postojanja ovakvog vida transporta. Budući da su postojeći Terminali u sklopu luke raspoređeni na 7 operativnih obala u Pločama, sa gazom do 14 m i da mogu primati brodove do veličine Panamax brodova te da su Terminali željezničkim kolosijecima, koji se prostiru cijelom operativnom dužinom, direktno povezani sa gravitacijskim zaleđem nudi još veće mogućnosti iskorištenja ove vrste transporta.

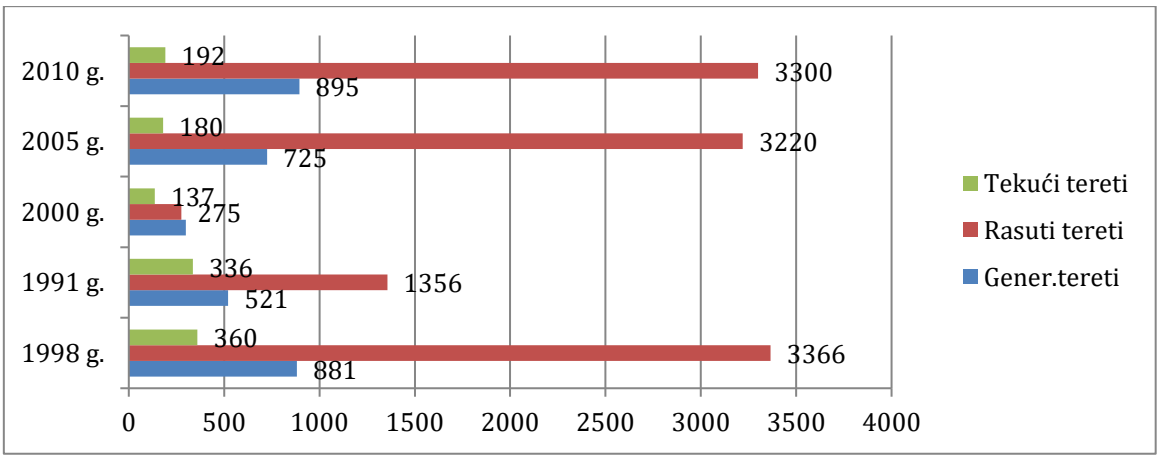
Tablica 17: Količine pretovarenog tereta u Luci Ploče (1998-2010.)

Vrste pretov.tereta u tonama	1988	1991	2000	2005	2010
Generalni teret	881.000	521.000	301.000	755.000	895.000
Suhi rasuti teret	3.366.000	1.356.000	275.000	3.220.000	3.300.000
Tekući teret	360.000	336.000	137.000	180.000	192.000
Ukupno	4.577.000	2.213.000	713.000	4.155.000	4.031.000

Izvor: www.luka-ploce (02.8.2012.) (izradio doktorand)

Prema pokazateljima s grafikona 28 može se vidjeti da je promet rasutih tereta u Luci Ploče tek u 2010 godini približno jednak prijeratnom periodu iz 1988 g. a da je promet generalni tereta ipak za oko 10% veći u odnosu na 1988 godinu. Također se može potvrditi da je promet u ovoj luci u svim oblicima ipak u 2000 godini bio na najnižem nivou od 1988 godine.

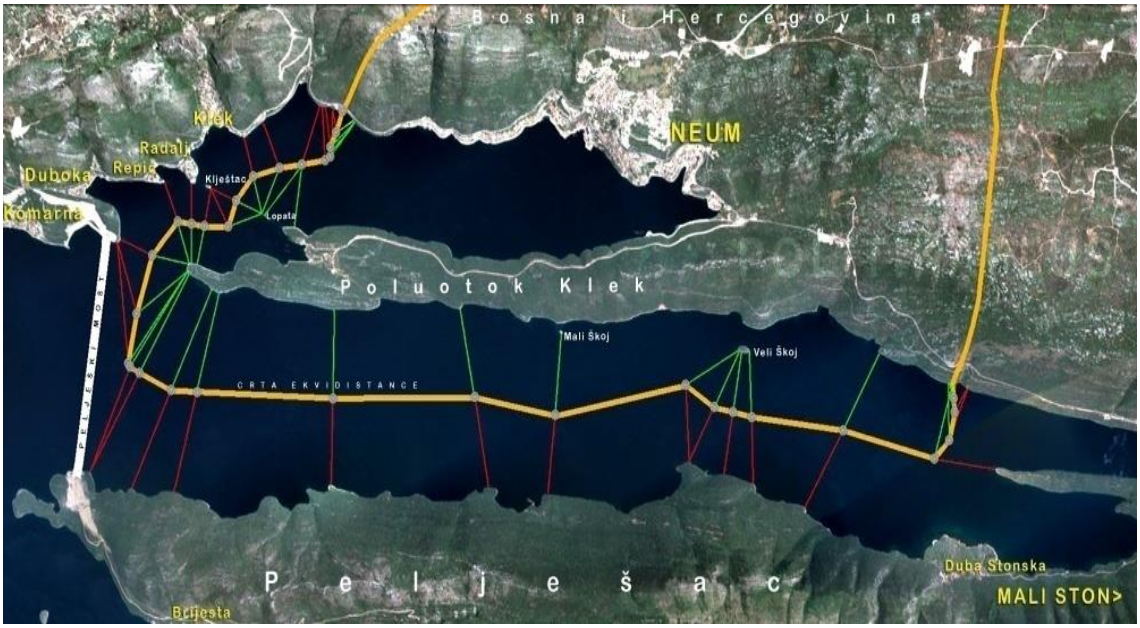
Grafikon 29: Sruktura pretovarenih tereta u Luci Ploče (1988. – 2010.).



Izvor: www.luka-ploce (20.7.2012.)

(izradio doktorand)

Zemljovid 7: Granice Bosne i Hercegovine s R. Hrvatskom i prostorne mogućnosti za Luku Neum



Izvor: http://www.politikaplus.com/novost/61356/ (20.7.2012.)

Kada je u pitanju pomorska suprastuktura nju prije svakako čine putnički i teretni brodovi. Naime, nedostatak ili neadekvatna te zastarjela suprastruktura ima ključnu ulogu u presumjeravanju prometa putnika i robe u bliže ili udaljenije luke. Nepostojanje jasne lučke i prometne politike i nepridavanje značaja luci i pomorskom prometu uz nedovoljan broj linija, ključni su su razlog za zaostajanje u pomorskom prometu. Nove strategije razvoja pomorskog prometa te uključenja u pan-evropske i druge koridore i integracijske procese mijenjaju i utječu na uslove poslovanja i upravljanja infrastrukturom i suprastrukturom te prilagođavanje potrebama savremenih uslova prometovanja.[163]

Koliko je značajan pomorski promet za ekonomiju susjedne R. Hrvatske koja ostvaruje značajne godišnje prihode u ovoj prometnoj grani, pokazuje i državna odlučnost planiranih investicija (u periodu do 2013 godine), a koje su i od međunarodnog privrednog interesa:[164]

---

163 Više o lukama i lučkom prometu: 1) BUBLIN, M.: Prostorno planiranje i zaštita okoline, Građevinski fakultet Sarajevo, Sarajevo, 2010. 2) DUNDOVIĆ, Č.: Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003. 3) TRIFKOVIĆ, M.: Međunarodno poslovno pravo i arbitraža, Ekonomski fakultet Sarajevo, Sarajevo, 2006.

164. Statistički ljetopis RH 2009., Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2009., p.332.

Tablica 18: Planirane investicije R. Hrvatske do 2013. g. u lučke kapacitete

Rijeka	170 miliona Eur
Zadar	140 miliona Eur
Šibenik	12 milona Eur
Split	40 miliona Eur
Ploče	114 miliona Eur
Dubrovnik	55 miliona Eur
Ukupno	531 milion Eur

Izvor: www.mmpi.hr/default.aspx?ID=3107 (04.6.2012)

Danas R.Hrvatska ima 12 brodara koji raspolažu sa 171 brodom kojim opslužuju putnički i teretni promet u zemlji. Vodeći brodar je Jadrolinija koja ima najveći broj brodova u svojoj floti (55), Brodospas 27 brodova, Atlantska plovidba 19, Jadranski pomorski servis 18 te tankerska plovidba 16 a ostatak drugi. Zbirni kapacitet svih brodara u Hrvatskoj u 2010 g. iznosi DWT 3.134.322 ; TEU 7.126; GT 1.893.305.

4.4. STEPEN RAZVOJA ZRAČNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI

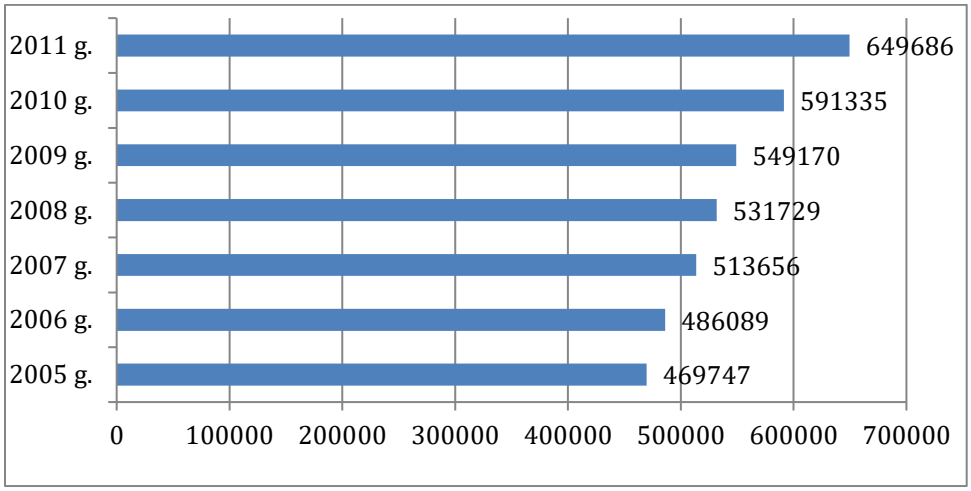
Zračni promet zauzima treće mjesto po prijevozu putnika kao i prijevozu tereta u odnosu na druge grane prometa u Bosni i Hercegovini. **U nastavku se analizira 1) putnički i teretni zračni promet, 2) domaći i međunarodni zračni promet i 3) infrastuktura i suprastruktura zračnog prometa.**

4.4.1. Putnički i teretni zračni promet

Prijevoz putnika u poslednjih godina bilježi kontinuiran porast. Razlog tome je u pojavi zračnih prijevoznika (međunarodnih) koji nude niže cijene prijevoza svojim prijevoznim sredstvima. Grafikon u nastavku jasno prikazuje rast prijevoza putnika u poslednjih sedam godina u Bosni i Hercegovini. U zračnom prometu broj prevezenih putnika u 2011. godini u poređenju sa 2005. godinom porastao je za 38,3%.

Navedeno potvrđuje broj prevezenih putnika koji je u 2005 godini je iznosio oko 470.000 putnika, u 2007 g. 514.000, u 2009 godini 549.000, a u 2011 g. 649.686 prevezenih putnika. Ukupan broj aerodromskih operacija u 2005 godini je iznosio 7.165 dok je u 2011 g. isti brojao 7.875 operacija.

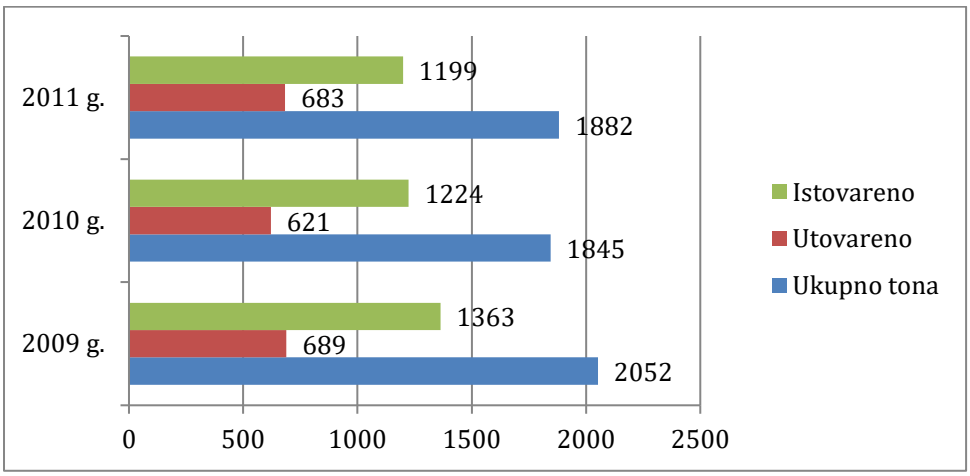
Grafikon 30: Prijevoz putnika u zračnom prometu u BiH (2005.-2011.)



Izvor: Izvještaj Agencije za statisitku BiH
(izradio doktorand)

Međutim, tendenciju kretanja prijevoza putnika u zračnom prometu ne prati teretni zračni promet, što je i razumljivo zbog specifičnosti prijevoza tereta avionima. Uočljivo je ipak da je kod prijevoza tereta promet u 2011 u padu u odnosu na 2009 godinu, te se pretpostavlja da će se takvi trendovi kretanja po svemu sudeći zadržati i u narednim godinama ili će biti manja osciliranja u prijevoznim količinama.

Grafikon 31: Prijevoz robe u zračnom prometu BiH u tonama (2009.-2011.)

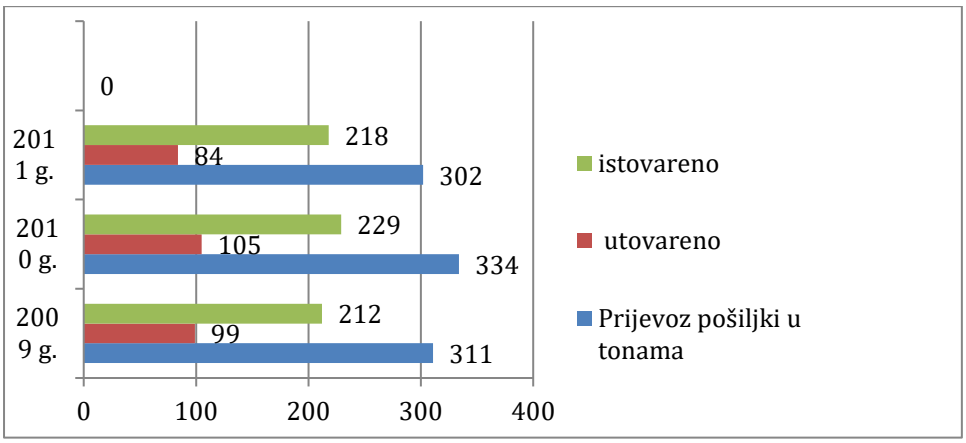


Izvor : Izvještaji Agencije za statisitku BiH
(izradio doktorand)

Upoređujući podatke o ukupno prevezenoj robi u zračnom prometu Bosne i Hercegovine u navedenom periodu može se uočiti da je promet u 2011. i 2010. godini

ipak manji u odnosu na 2009 godinu, kada je taj promet iznosio oko 2.052 tone robe što je za 11,2% manje u odnosu na 2010 g ili 9% manje u odnosu na 2011. godinu.

Grafikon 32: Prijevoz ptt pošiljki u zračnom prometu BiH (2009.-2011.)



Izvor : Izvještaji Agencije za statisitku BiH
(izradio doktorand)

4.4.2. Nacionalni (domaći) i međunarodni zračni promet

Od ukupno prevezenih putnika u zračnom prometu, u periodu od 2005 g. do 2011 g. daleko više je prevezeno putnika u međunarodnom prijevozu nego u domaćem. Razlog tome je i u činjenici da su stanovnici tradicionlno više orijentirani na kopneni prijevoz, a i cijene prijevoza avionima su veće od cijena prijevoza u kopnenim prijevoznim sredstvima. Međutim, pomaka ima, iako manjih, prema većem turističkom korištenju zračnog prijevoza u domaćem prometu putnika. BH Airlines kao jedina domaća nacionalna avio prijevoznik svojim poslovanjem ostvaruje temeljnu misiju povezivanja Bosne i Hercegovine sa svijetom. U toku svog postojanja i pružanja usluga prijevoza povezala je putnike Bosne i Hercegovine sa najvažnijim evropskim metropolama i preko njih sa cijelim svijetom. Pored navedenog prijevoznika u Bosni i Hercegovini je svoje poslovnice otvorilo četrnaest međunardonih kompanija kao što su: Adria Airways, Austrian Airlines , Air France , Lufthansa , Croatia Airlines , Malev , Alitalia, Swissair , Turkish Airlines , JAT , Scandinavian Airlines i još nekoliko drugih.

Regulatorni organ u zračnom prometu Bosne i Hercegovine je Direkcija za civilno vazduhoplovstvo ili skr. BHDCA.[165] To je institucija koja obavlja funkcije državnog regulatora i nadzora u civilnom zrakoplovstvu i jedini je organ zrakoplovne vlasti

[165]. http://www.bhdca.gov.ba/site/index.php?lang=ba (22.8.2012).

nadležan za regitsraciju zrakoplova i izdavanje, produžavanje i obnavljanje dozvola, potvrda, odobrenja i ovlašćenja iz oblasti civilnog zrakoplovstva. Ista je zadužena i odgovorna za dosljedno primjenjivanje standarda i preporučene prakse u svim oblastima civilnog zrakoplovstva BiH, u skladu sa ICAO SARPs (Standards and Recommendid Practices), uslovima Evropske unije, EASA-e i Evropske organizacije za sigurnost zračne navigacije-EUROCONTROL-a i koja garantuje sigurnost zračne plovidbe (safety) i zrakoplovnu sigurnost (security) u zračnom saobraćaju.[166] BHDCA je ustanovljena u okviru Ministarstva komunikacija i prometa BiH *(MKTBiH)*, a njena organizacija i upravljanje, nadležnosti i odgovornosti, regulisani su Zakonom o zrakoplovstvu BiH i Pravilnikom o izmjenama i dopunama pravilnika o unutrašnjoj organizaciji Ministarstva.

Važno je naglasiti da je Bosna i Hercegovina član Europske konferencije civilnog zrakoplovstva (European Civil Aviation Conference-ECAC), Zajedničkih zrakoplovnih vlasti (Joint Aviation Authorities-JAA*)* i Evropske agencije za sigurnost zračne plovidbe (EUROCONTROL), a trenutno ima status posmatrača u radu Evropske agencije za sigurnost u zrakoplovstvu (European Aviation Safety Agency - EASA*)*. BiH je također ratifikovala Sporazum o uspostavi Zajedničke zrakoplovne oblasti *(*European Common Aviation Area - *ECAA)* i potpisala radni aranžman sa EASA čime je prihvatila i obavezu primjene propisa Evropske unije u oblasti civilnog zrakoplovstva.[167]

4.4.3. Promet na aerodromima u Bosni i Hercegovini

Promet na bosanskohercegovačkim aerodromima relativno je mali imajući u vidu susjedne zemlje u regiji, pri čemu ukupno godišnje iznosi negdje oko 450.000 putnika. Svi aerodromi u BiH u odnosu na sarajevski predstavljaju oko 20% ukupunog prometa. Stoga, ukoliko se želi isti povećati neophodno je ulagati u modernizaciju postojećih infrastrukturnih objekata, kao i gradnju novih. Modernizacija i proširenja aerodroma treba biti usmjerena na povećanje sigurnosti, većeg kapaciteta i bržeg protoka putnika, robe, prtljaga, pošte i aviona te kontrole putnika i zaposlenika.[168]

Porast broja putnika na sarajevskom aerodromu od (8%) je relativno dobar ali obzirom da se predviđa i očekuje u narednom periodu veći broj putnika koji bi trebao narasti do 1.040.000 u 2030. godini, neophodno je značajnije ulaganje. Bolje ekonomske veze Bosne i Hercegovine sa razvijenim zemljama mogle bi, do značajnog stepena, doprinijeti boljem korištenju vazdušnog prometa i podići ga na viši nivo.

---

166. http://www.eurocontrol.int/ (22.8.2012.).

167. http://www.easa.europa.eu/ (23.8.2012.).

168. http://www.bhairlines.ba/local/ (24.8.2012.).

Kupovinom ili iznajmljivanjem većeg broja aviona i uspostavljanjem povoljnije poslovne sredine za preduzetnike, putnički zračni promet bi se povećao do 12% godišnje, što bi značilo oko 1,36 miliona putnika 2030. godine (predviđanja japanske ag. JICCA, te nekoliko manji postotak italijanske istraživačke agencije).[169]

4.4.4. Infrastruktura i suprastruktura zračnog prometa

U Bosni i Hercegovini postoji 27 zvanično registriranih aerodroma, dok su samo 4 od njih (Sarajevo, Banja Luka, Mostar i Tuzla) registrirana za međunarodni saobraćaj (Ministarstvo komunikacija i transporta BiH, 2005.). Aerodromi u Sarajevu, Mostaru, Banja Luci i Tuzli su obnovljeni tokom poslijeratnog perioda.[170]

Ukupne donatorske investicije u renoviranje aerodroma iznosile su oko 36 miliona eura. Vazdušni transport i infrastruktura su dobili značajniju ulogu negošto su imali prije rata.

Fotografija 7: Aerodrom Sarajevo

Izvor: http://www.google.ba/imgres?q=aerodromi+u+bih&um (25.8.2012.)

Četiri aerodroma registrirana za međunarodni vazdušni saobraćaj su u fazi dovođenja na nivo opisan za njihove kategorije u ICAO standardima. Troškovi opreme i instalacije koja je potrebna u skladu sa Ugovorom CEATS su procijenjena na 14 miliona eura, sa drugim značajnim ulaganjima potrebnim za razvoj sva četiri aerodroma (proširenje putničkih terminala, teretnih terminala, opreme i pogona).

169. http://siteresources.worldbank.org/INTJAPANINJAPANESE/Resources/515610-1136961569461 / TORBiHMay2006.pdf (24.8.2012.).

170.http://www.bhdca.gov.ba/site/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=4&Itemid=45 &lang=ba (25.8.2012.).

Aerodromi u Banjoj Luci, Mostaru i Tuzli su za razliku od sarajevskog, slabo opremljeni u pogledu tehničkih kapaciteta i osoblja. Ukupni promet na ovim aerodromima ne čini ni 20% prometa sarajevskog aerodroma, što treba naglasiti u narednom periodu. A ko se ne poduzmu značajne mjere za njihovu aktivniju participaciju, ukupni promet ovih aerodroma, sa godišnjim porastom od 1%, dostići će samo 48.000 putnika u narednih 20 godina.

Postojeći aerodromi izgrađeni su većinom 60-70 godina prošlog stoljeća. Tehnološko-tehnička rješenja su primjerena i dimenzionirana tadašnjim avionima i nivou prometa. Konfiguracije manevarske površine većine aerodroma su zastarjele sa premalim brojem staza za vožnju, premale širine, krivo lociranim izlaznim stazama za vožnju, bez paralelne ili samo dijelom paralelnom voznom stazom. Osnovne uzletno sletne staze nekoliko zračnih luka su ispod propisanih širina a i ravnina nije u skladu sa propisima. To je neophodno uskladiti s međunarodnim propisima. Stanice većine aerodroma su bez propisanih širina vozne staze na njima, koja je u stvari paralelna vozna staze s uzletno sletnom stazom.

Stoga se na nekim zračnim lukama avioni u stajanju na stanici repovima probijaju prijelazne površine, a na jednoj su parkirani u osnovnoj stazi što nije dopušteno po međunarodnim propisima.. Osim toga putnički terminali su jednoetažne centralizirane zgrade od kojih su one već prethodnim proširenjima postale tehnološki unazađene.Većina ih je tehničko tehnološki zastarjela te ih je potrebno primjerno rekonstruisati. Samo sarajevski ima aviomost dok to drugi nemaju. Slična je situacija i sa kargo terminalima. Parkirališta su većinom premala ili nedovoljna. To su ključni pokazatelji stanja aerodroma u Bosni i Hercegovini o čemu je neophodno povesti računa.

Tablica 19: Podaci o najznačajnijim lokalitetima zračnog prometa u Bosni i Hercegovini

Aerodromi	Potvrda	Internet stranica
Sarajevo	E-7-A-001	www.sarajevo-airport.ba
Tuzla	E.7-A.003	www.tuzla-airport.ba
Mostar	E-A-7.002	www.mostar-airport.ba
Banja Luka	E-7-A-004	www.banjaluka-airport.com
Mostar		
Letilišta		
Brda – Livno	E-7-L-001	
Golubić – Bihać	E-7-L-002	
Urije – Prijedor	E-7-L-003	
Jegin lug –Tuzla	E-7-L-004	
Visoko- Visoko	E-7-L-005	
Zalužani - Banja Luka	E-7-L-006	
Velika Kladuša -V.K.	E-7-L-007	
Popovi – Bijeljina	E-7-L-008	

Ciljuge Živinice	**E-7-L-012**	
Kreševo –Kreševo	E-7-L-013	
Heliodromi		
Drinska ruža	E-7-H-005	
Popovi –Bijeljina	E-7-H-006	
Una Baštra – Otoka	E-7-H-007	
Bosmal – Sarajevo	E-7-H-008	
Hifa – Tešanj	E-7-H-009	
Babin Do	E-7-H-001	

Izvor: http://www.bhdca.gov.ba/site/index.php?option=com (25.8.2012.)

Za suprastrukturu zračnog prometa Bosne i Hercegovine može se izdvojiti samo sarajevski aerodrom sa dva aviona tipa ATR 72-200, te PIPER SENECA II P34.

1) Tehničke karakteristike aviona tip **ATR 72–200:** dužina: 27,16 m, raspon krila: 27,05 m broj sjedišta: 66 (56 economy class, 10 business class), razmak izmedju sjedišta: 31 cm, brzina krstarenja: 510 km/h, visina krstarenja: 7.600 m, max. domet leta: 2.665 km.

2) Tehničke karakterisitke aviona tip **PIPER – SENECA II P34:** Broj zrakoplova u floti: 1, dužina: 8,69, broj pilota: 1 pilot i 1 kopilot, kapacitet sjedišta: 4 putnika, težina: 1,190 kg, nosivost: 500 kg, brzina: 280 km/h, visina krstarenja: 3.600 m, max. domet leta: 1.500 km. Sve ostale letjelice u Bosni i Hercegovini su manje i funkcioniraju na amaterskoj i lokalnoj bazi.

Avio tehnički sistemi koji su instalirani i kao takvi služe zračnom prometu Bosne i Hercegovine u vrijeme izrade ove disertacije opisani su u nastavku.[171]

Objekat za instaliranje sekundarnog radara MSSR, VHF/UHF radio opreme nalazi se na Jahorini – Paloševina. U objektu za MSSR, VHF/UHF instalirane su i smještene sljedeće komponente: MSSR (Radar Mode S), 12 radio uređaja R&S Series 4200 (Main + Standby), VHF/UHF antene. Sekundarni radar omogućava utvrđivanje identifikacije aviona, njegovog položaja i visine. Ovaj sistem omogućava obradu primljenih informacija sa aviona i automatsko emitiranje povratnih informacija, što opet omogućava pravodobne korekcije i redukciju subjektivnih grešaka pri vođenju aviona.

ATC Simulator nalazi se u Mostaru – Ortiješ. U objektu za ATC Simulator instalirane su i smještene sljedeće komponente BHATM sistema: ATC Simulator sa pripadajućom opremom: CWP, Pseudo pilot, SUP i dr.

[171]. www.bhdca.gov.ba/site/index.php?option=com (22.7.2012.).

ATC Simulator u osnovnim postavkama predstavlja repliku sistema na radnim pozicijama u jedinicama oblasne kontrole, a na kojem se može obaviti adekvatna obuka i prilagođavanje kontrolorskog osoblja neophodnog za obavljanje usluga kontrole zračnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini. **VHF/UHF** nalazi se na lokacijama Bukovik, Kozara i Plejin vrh. U objektu na lokaciji Bukovik instalirane su i smještene slijedeće komponente: 22 radio uređaja R&S Series 4200 (Main + Standby), VHF/UHF antene, Jedan fiksirani referentni sistem za provjeru tačnosti radarskih podataka – FFT. U objektu na lokaciji Kozara instalirane su i smještene sljedeće komponente BHATM sistema: 22 radio uređaja R&S Series 4200 (Main + Standby) VHF/UHF antene. U objektu na lokaciji Plejin vrh instalirane su i smještene sljedeće komponente BHATM sistema: 12 radio uređaja R&S Series 4200 (Main + Standby) VHF/UHF antene.

4.5. STEPEN RAZVOJA RIJEČNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI

Riječni promet ima malu, ali važnu ulogu u prometnom sistemu BiH. Iako njegova eksploatacija još nije u punoj snazi, veza preko rijeke Save na sedmi (VII) panevropski koridor i dalje, značajno doprinosi afirmaciji riječnog prometa kao prometne grane pa time i privrede Bosne i Hercegovine u cjelini. Koridor VII je pravac koji se odnosi na rijeku Dunav i predstavlja vezu Zapadne sa Istočnom Evropom, odnosno vezu Sjevernog mora s Crnim morem preko Rajne, Majne i kanala Rajna-Majna-Dunav. Pored rijeke Save Bosna i Hercegovina ima i druge rijeke koje nude značajne mogućnosti kako u oblasti transporta robe tako i turizma, sporta, energetike itd. U nastavku ovog prometnog podsistema će se analizirati**: 1) teretni riječni promet, 2) nacionalni (domaći) i međunarodni riječni promet, 3) infrastruktura i suprastruktura riječnog prometa.**

4.5.1. Teretni riječni promet

Riječni promet Bosne i Hercegovine je dio evropskog prometnog sistema, a poznat je i evropski trend preusmjeravanja robnih tokova (pogotovo za rasute/sipke terete) na unutrašnje plovne puteve, jer je prijevoz riječnim putem jedan od najrentabilnijih. Općenito, u cijeloj državi Bosni i Hercegovini malo se pažnje posvećivalo izgradnji novih i poboljšanju uvjeta postojećih plovnih puteva. Promet brodovima obavljao se na rijeci Savi te na donjim tokovima rijeka Une, Vrbasa, Bosne, Drine i Neretve.[172]

172. Strategija upravljanja vodama Federacije Bosne i Hercegovine 2010-2022.,Sarajevo, Sarajevo, 2010. http://fmpvs.gov.ba/texts/177_665_283_b.pdf, (22.7.2012.).

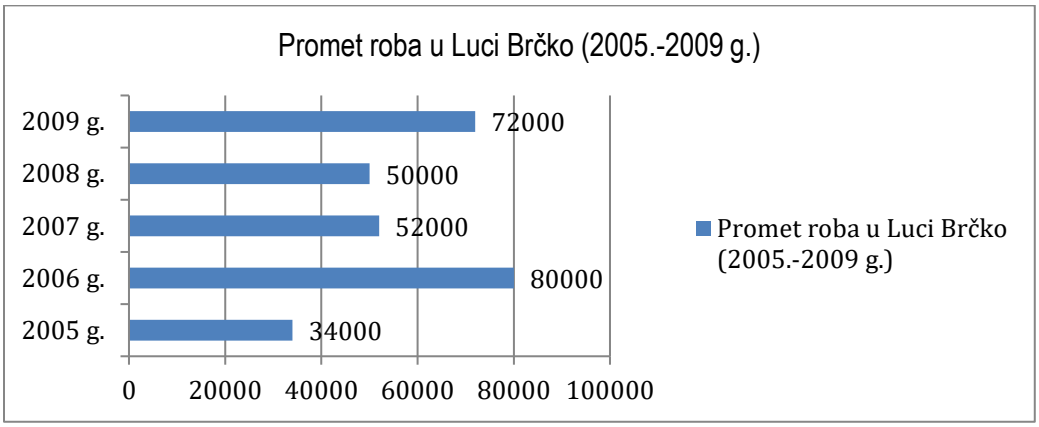
Na prostoru BiH može se reći, da se plovidba povremeno odvija na dijelu toka Neretve, od Gabele do Metkovića, dužine oko 4 km, kao i duž obale mora, u dužini oko 24 km. Promet tereta bosanskohercegovačkim riječnim prometom tj. unutrašnjim vodenim putevima je skoro zanemarljiv, ako bi se upoređivao sa zemljama regiona ili evropskim zemljama čiji se promet mjeri u milionima tona. Dakle, obim prometa robe u riječnim lukama, koji obuhvata istovar u riječnom prometu i ukupni međunarodni promet pokazuje postepeno smanjenje prometa tereta u riječnom prometu. U koliko bi analizirali pojedine luke dunavskog koridora zaključak bi bio da je porast prometa evidentan. Budući da je riječni promet najjeftiniji i ekološki najprihvatljiviji oblik prometa, potrebno je riječni promet učiniti što konkurentnijim u odnosu na druge prometne grane, kako bi se isti razvio i na taj način roba značajnije usmjeravala na unutrašnje vode.

4.5.2. Nacionalni (domaći) i međunarodni riječni promet

Ako se analizira struktura ostvarenog prijevoza tereta na priloženom grafikonu može se vidjeti da se generalno smanjuje obim međunarodnog riječnog prometa, dok nacionalnog ili domaćeg prometa gotovo da i nema.[173]

1) **Promet luke Brčko**. Za ovu luku može se reći da je isključivo robna te da prijevoza putnika i nema. Transport robe u 2006. oko 80.000, t., 2008. Oko 50.000 t., 2010. i 2012 godini oko 80.000 t. Luka Brčko je u zadnjoj analiziranoj godini obradila oko 25% robe namijenjene izvozu, a 75% uvozu.

Grafikon 33: Promet roba u Luci Brčko (u periodu od 2005.- 2009.)



Izvor: Izvještaj Luka Brčko 2010. g.

173. Više o riječnom prometu:1) www.lukabrcko.ba , *2)* http://www.prometna-zona.com/vodni-infrastruktura-006sava.php, 3) http://www.translogistic.org/ 4) http://bib.irb.hr/datoteka/472128.Pomorska_orijentacija.pdf (25.8.2012.).

Zbog loše plovnosti rijeke Save mnoge ugovorene transportne količine se nisu mogle ostvariti. Vlasnik Luke Brčko je država, odnosno Vlada Brčko Distrikta. Plovila koja stižu u Brčko su Evropa I teglenice (nosivosti 1.200 t) ili samohodne (800 t nosivosti). Luka Brčko je i u 2012 godini dosegla pretovarne operacije oko 80.000 tona, što je najviše u posljednih sedam godina, međutim pretovarni kapacitet ove luke je oko 600 hiljada tona godišnje te se ostvarene operacije još uvijek ne smatraju dovoljnim.

Tablica 20: Promet roba po riječnim lukama u periodu njihova funkcionisanja

Luka (pretovar u tonama)	2006	2007	2008	2009
Luka Brčko	80.000	52.000	52.000	72.000
Bosanski Brod - samo za tekuće terete- naftu (kapac. 1000.000 t.)	-	-	-	-
Bosanski Šamac- generalni tereti	17.000	60.000	-	-

Izovor: www.plovidba.com. (02.9.2012)

2) **Promet luke Šamac**. Luka je locirana 305 km uzvodno na rijeci Savi od ušća sa Dunavom. Najveći dioničar luke je preduzeće UNIS Derventa koje se bavi industrijom čelika. Prije rata luka je imala za cilj da opslužuje zaleđe Bosanskog Šamca. Kao i Luka Brčko, i Luka Šamac pati zbog ograničene plovnosti rijeke Save. Ista je uglavnom služila domaćem i međunarodnom prometu. Godine 2007. Luka Šamac je prometovala **s 60.000** tona robe**.** Utovar i istovar barži bio je moguć samo u toku ograničenog perioda u toku te godine. Prema navodima studije, nije bilo moguće prikazati sve detaljne informacije, odnosno tip robe i klijenta, za obim pretovara tereta u novijem periodu u Luci Šamac.[174] **K**apaciteti ove luke uz određene rekonstrukcije iznose do 5 milona tona/godišnje.

3) **Promet luke Bosanski Brod/Brod**. Luka se nalazi na rijeci Savi 368 km uzvodno, od ušća i prometuje samo tekuće terete iz rafinerije nafte. Za plovila je predviđeno da se obrađuju sa pontonskog pristaništa. Rafinerija je u predratnom periodu prometovala u prosjeku, **između 300 i 400 hiljada tona godišnje sirove nafte,** što je bilo transportirano objektima za rafiniranje u kamionima i vagonima sa cisternama, te, u manjoj mjeri, na plovilima za unutrašnju plovidbu.[175] Danas je ova luka u mirovanju odnosno vrše se određene pripremne aktivnosti za saradnju sa Rafinerijom nafte u Brodu.

[174]. http://www.balkansteelie.com/ (2.9.2012.).

[175]. http://bib.irb.hr/datoteka/472128.Pomorska_orijentacija.pdf (2.9.2012.).

4.5.3. Infrastruktura i suprastruktura riječnog prometa.

Infrastrukturu u riječnom prometu čine vodni putevi s pripadajućim građevinama, objektima i uređajima sigurnosti plovidbe te luke i pristaništa. Njihovo uređenje i razvojna koncepcija utvrđuju se višegodišnjim planovima razvoja. Od posebnog značaja za riječni promet vrlo je bitna riječna godišnja plovnost. **Među najznačajnije i za plovnost primjerne rijeke u Bosni i Hercegovini ističu se slijedeće:**

1) **Rijeka Sava** treća je po dužini a po protoku najveća pritoka Dunava.[176] Dužina Save od njenog izvora u planinama zapadne Slovenije do ušća u Dunav (kod Beograda) je oko 944 km. Protječe kroz četiri zemlje (Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu i Srbiju). Površina sliva od 97,713 km², pokriva znatan dio Slovenije, Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Srbije, Crne Gore i manji dio teritorije Albanije. Što se tiče kapaciteta plovidbe, rijeka Sava je danas plovna za velika plovila od Slavonskog broda do Beograda (km 377) i manja plovila do Siska (km 583).

U ovom trenutku rijeka Sava plovna je do 150 dana godišnje u prosjeku. Kao rezultat radova na čišćenju korita u periodu od 2011. do 2014. godine, u sklopu Projekta za rehabilitaciju rijeke Save, broj dana plovnosti rijeke Save bi se trebao povećati na 96%.

Tablica 21: Veličina plovila po klasi

Klasa	Dužina	Širina	Dubina	Tonaža
	u metrima	u metrima	u metrima	u tonama
III	67-80	8,20	2,50	650-1000
IV	80-85	9,50	2,50	1000-1500
Va	95-110	11,40	2,50-2,80	1500-3000

Izvor: Luka Brčko (izradio doktorand)

Rijeka Sava predstavlja međunarodni plovni put. Okvirni sporazum o slivu rijeke Save potpisan je 2004. godine od strane Slovenije, Hrvatske, Bosne i Hercegovine i Srbije, a Međunarodna komisija za sliv rijeke Save počela je sa radom 2006. godine.

Glavni ciljevi Savske komisije su: uspostavljanje međunarodnog režima plovidbe na rijeci Savi i njenim plovnim pritokama, uspostavljanje održivog upravljanja vodama, kao i preduzimanje mjera za sprečavanje ili ograničenje opasnosti i smanjivanje i uklanjanje štetnih posljedica, uključujući posljedice od poplava, opasnosti od leda i suša kao i incidenata koji obuhvataju supstance štetne po vodu.

[176]. Detaljnije o rijeci Savi cf.: 1) http://www.vozi.org/nova/index.php?option=com_ content&view =category &id=118&layout=blog&Itemid= 129 2) www.lijepanasasava.hr/o-savi/opcenito/ 3) http://www.plovput rs/savska-komisija (10.9.2012.).

Eksperti iz pribrežnih zemalja učestvuju u radu stručnih grupa za: plovidbu, upravljanje slivom, prevenciju i kontrolu akcidenata, zaštitu od poplava, pravna pitanja, kao i nekoliko ad-hoc radnih grupa iz različitih oblasti. Plovidba na manjim rijekama, koja je u zadnjem periodu skoro prestala, jedna je od grana koja bi se trebala u narednom periodu više razvijati. Normaliziranjem stanja u regionu i većom saradnjom sa susjednim državama, pretpostavlja se da će doći do većeg korištenja riječnih plovnih puteva. U Bosni i Hercegovini pored dijela na rijeci Savi, mogućnosti za razvoj plovidbe postoje uglavnom pri ušćima nekih rijeka I kategorije.Tu se uglavnom radi o održavanju i produžetku postojećih plovnih puteva (donji tok Neretve).

Plovni putevi se mogu produžiti i na srednje tokove rijeka, ali uz preduvjet korištenja postojećih i planiranih akumulacija koje služe i u druge svrhe, kao višenamjenski objekti. Također i za plovne puteve vrijede pravila očuvanja kvaliteta voda, što podrazumijeva određene restrikcije i zabrane u pogledu korištenja naftnih derivata.[177]

2) **Rijeka Una**, je rijeka koja pripada crnomorskom slivu a u svojoj dužini od oko 212 km. Površina riječnog sliva je 10,400km². Una je danas dio velikog blaga prirodnog nasljeđa Bosne i Hercegovine, mjesto bogatog turističkog prometa gdje se održavaju međunarodne sportsko-turističke manifestacije Una-Regata. Una izvire iz sjevero-istočnog dijela planine Stražbenice, i protiče kroz: Martinbrod, Kulen Vakuf, Ripač, Bihać, Bosansku Krupu, Bosansku Otoku, Bosanski Novi (Novi Grad), Bosansku Kostajnicu i Hrvatsku Kostajnicu), Bosansku Dubicu (Kozarsku Dubicu), Jasenovac. Ulijeva se u Savu blizu mjesta Jasenovac. Njene glavne pritoke su Sana, Unac, Krušnica i Klokot.

3) **Rijeka Vrbas.** Rijeka Vrbas je desna pritoka rijeke Save, prosječni proticaj rijeke Vrbas na ušću je 114 m3/s. Rijeka Vrbas izvire u podnožju planine Zec, ST 235 km, sa kotom vrela na 1.715 m.n.m. Glavne lijeve pritoke Vrbasa su: Pliva, Crna Rijeka i Krupa, a glavne desne pritoke Vrbasa su: Bistrica, Ugar, Svrakava, Vrbanja, Turjanica i Povelić. Na rijeci Vrbas formirane su dvije akumulacije za korištenje hidroenergije. To su Jajce II i Bočac. Na rijeci Plivi se nalaze Veliko i Malo plivsko jezero. Ova dva jezera su formirana sedrenom barijerom kao prirodna jezera. Kruna prirodne pregrade je učvršćena betonskim pragom kako bi se jezera koristila višenamjenski (hidroelektrana Jajce I, vodosnabdjevanje, turizam).

4) **Rijeka Bosna**. Rijeka Bosna je duga 273 km, duboka je 1-3 m (u virovima dostiže dubinu i do 10m) a široka 35-170m. Najviše je sužena između Maglaja i Doboja. Obale su joj visoke od 1,5 do 6m, a djelomično su obrasle šumom i žbunjem.

---

[177]. Strategija upravljanja vodama FBiH, -http://fmpvs.gov.ba/texts/177_665_283_b.pdf (10.9.2012.).

Na više mjesta pravi slapove i brzake. Prosječan pad joj iznosi 1,48 m/km, a srednja količina proticanja vode oko 100 m3/s. Najveći vodostaj je u periodu mart-maj i u novembru, a najniži u augustu i septembru. Nizvodno od Maglaja je moguće splavarenje za vrijeme srednjeg i visokog vodostaja. Rijeka Bosna izvire iz kraških vrela u selu Vrutci u blizini Ilidže u podnožju planine Igman na 500 m. nadmorske visine. Sam lokalitet izvora se naziva Vrelo Bosne i poznato je sarajevsko izletište. Rijeka Bosna protiče centralnim dijelom Bosne, a kod Bosanskog Šamca se ulijeva u rijeku Savu te pripada crnomorskom slivu.

Zemljovid 8: Mreža evropskih plovnih puteva

Vir: Evropska komisija (2006)

Izvor: http:// http://egradiva.fl.uni-mb.si/Prometni_sistemi/enajsto.html, (10.9.2012.)

5) **Rijeka Drina.** Spajanjem crnogorskih rijeka Tare i Pive na Šćepan Polju nastaje rijeka Drina. U Bosni i Hercegovini je jedino rijeka Sava veća od nje. Drina je ujedino najveća pritoka rijeke Save. Nedugo nakon svog nastajanja na Šćepan Polju Drina ulazi u Bosnu i Hercegovinu. Ovaj dio BiH također je dobio svoje ime prema toj rijeci - Gornje Podrinje. Prolazeći kroz Foču, Goražde i Višegrad u rijeku Drinu se uliva više manjih i većih rijeka kao Kolina, Ćehotina, Janjina, Lim, Prača i Rzav. Površina sliva rijeke Drine iznosi 7.240 km2. Dužina je 346 km, a protok – 21 m3/sec.

6) **Rijeka Neretva.** Neretva je najduža i najveća rijeka u jadranskom slivu od oko 225 kilometara. Neretva izvire na nadmorskoj visini od 1.095 metara ispod planina Zelengore i Lebršnik u BiH i kroz tu zemlju protječe u dužini od 203 km, da bi posljednjih 22 km tekla i kroz Hrvatsku. Od izvora prema ušću prvobitno teče od

jugoistoka prema sjeverozapadu, tvoreći tako i sjevernu stranicu Hercegovine. Nedaleko od Konjica i Ramskog kraja skreće prema jugu, i teče u smjeru od sjevera prema jugu. Njene pritoke u gornjem toku su Repešnica, Rakitnica i Ljuta sa desne, te Lađanica, Župski Krupac, Bukovica i Bijela s lijeve strane. Tu su još i Krupac, Trešanica, Idbarčica (Baščica), Kraljuščica i Neretvica. U svom gornjem toku, sve do Čapljine, Neretva je kanjonska rijeka, a zapadno od Konjica ulijeva se u akumulacijsko jezero Jablanica. Od morske obale do Metkovića (20km) Neretva je plovna, od Opuzena se dijeli na dvanaest rukavaca koji čine njezinu deltu, a u Jadransko more utječe u blizini Rogotina i Ploča. Akumulacije koje se koriste u svrhu vodosnabdijevanja, kao što je jezero Modrac i još neka, podliježu pod stroge restrikcije.

Mogućnosti za promet unutrašnjim plovnim putevima u Bosni i Hercegovini su relativno povoljne. Međutim za značajnije prometovanje i ostvarivanje prihoda riječnog prometa neophodno je postojeće plovne puteve kao i infrastrukturu prilagoditi tim zahtjevima uz uvažavanje svi propisa koji regulišu riječni promet. **Među značajnije riječne luke u Bosni i Hercegovini ističu se slijedeće:** [178]

1) **Luka Brčko.** Luka Brčko obuhvata ukupno 14 hektara zemljišta na južnoj obali rijeke Save, a sama luka je locirana u gradu Brčko, direktno na granici sa Hrvatskom. Most preko rijeke Save se nalazi 500 metara uzvodno od luke Brčko i povezuje Bosnu i Hercegovinu i Hrvatsku. Carinski terminal za kamione je lociran u oblasti luke. Uz to, dvije parcele zemljišta, obje površine od 0,25 hektara, unutar granica Luke Brčko, prodate su preduzećima Agrana i Bimal. Na narednoj slici je oblast luka prikazana crvenom linijom.

2) **Luka Šamac** je vrlo dobro povezana sa cestovnom i željezničkom mrežom, jer je locirana na Panevropskom koridoru V. Luka ima ukupnu dužinu pristaništa od 311 m i ima na raspolaganju 3 krana. Stanje lučke infrastrukture i suprastrukture zahtijeva potpuno nove investicije. Prema navodima iz studije za intermodalni transport u Bosni i Hercegovini (Provision of Studies for Intermodal Transport in Bosnia and Herzegovina), konsultantske kuće DB International GmbH and Vienna Consult, iz januara 2008. godine, obim pretovara tereta na obali rijeke je 2006. godine iznosio 17.000 tona, pri čemu treba uzeti u obzir lošu plovnost rijeke Save.

3) **Luka Bosanski Brod/Brod.** Lokacija se sastoji samo od improvizovanog terminala barže koji bi morao da se rehabilituje da bi se omogućilo rukovanje tekućim teretima pored rijeke u obližnjoj rafineriji.

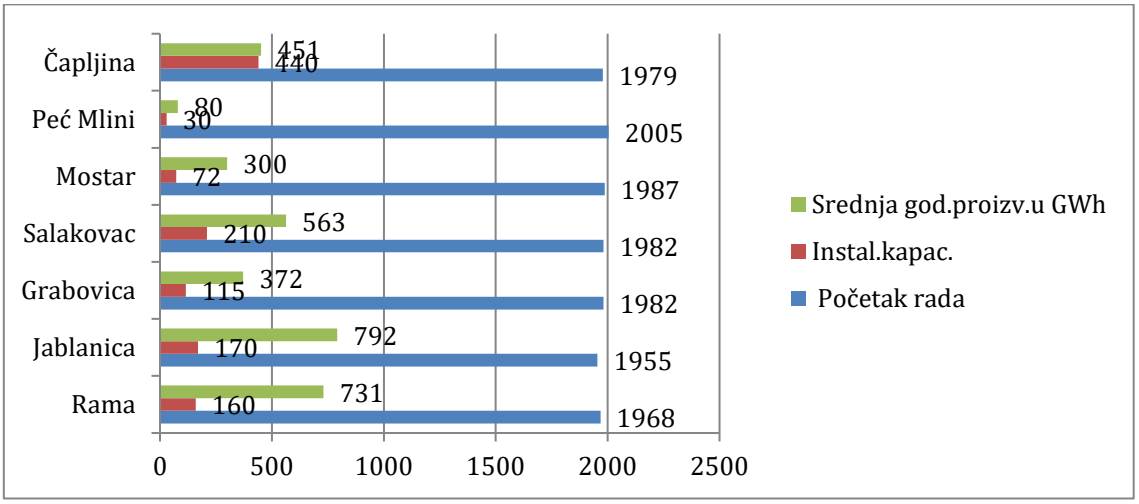
---

[178]. Više o lukama u Bosni i Hercegovini: 1) www.lukabrcko.ba 2) http://www.prometna-zona.com/vodni-infrastruktura 006sava.php, 3) http://www.translogistic.org/ 4) Strategija upravljanja vodama FBiH, -http ://fmpvs.gov.ba/texts/177_665_283_b.pdf 6)) http://www.plovput.rs/savska-komisija (10.9.2012.).

U ovom trenutku rafinerija nije u funkciji zbog toga što oštećenja nanešena u toku rata još uvijek nisu popravljena. Rafinerija je sredinom 2007. godine prodata ruskoj kompaniji "NefteGazInKor", koja je dio kompanije u državnom vlasništvu pod imenom Zarubezhneft. Rafinerija je locirana direktno na rijeci Savi, koja je povezana sa Panevropskim koridorom VII (Koridor riječnog puta Dunava). To bi trebalo da omogući dobre potencijale za rafineriju za korištenje unutrašnjih plovnih puteva za uvoz proizvoda (sirove nafte), a posebno za izvoz proizvoda (derivata) u zemlje sliva Dunava. Prema navodima studija za intermodalni transport u Bosni i Hercegovini (Provision of Studies for Intermodal Transport in Bosnia and Herzegovina), konsultantske kuće DB International GmbH and Vienna Consult, iz januara 2008. godine, nisu dostupni nikakvi postojeći zvanični iznosi niti pouzdane statistike vezane za predratni kapacitet Luke Bosanski Brod.[179]

Međutim, voda je pored svega navedenog i obnovljivi resurs energije, što znači da se raspoložive rezerve vode za proizvodnju energije ne iscrpljuju**, te je jedan od bitnih elemenata u očuvanja drugih energetskih rezervi kao što je to uglj, nafta i sl.**[180] Iskorištavanje energije vodnog potencijala ekonomski je konkurentno proizvodnji električne energije iz fosilnih i nuklearnih goriva, zato je hidroenergija najznačajniji obnovljivi izvor energije. U zadnjih trideset godina proizvodnja u hidroelektranama je utrostručena, a njen udio povećan je za 50 %.

Grafikon 34: Prometni kapaciteti hidrocentrala na Neretvi



Izvor: http://fmpvs.gov.ba/texts/177_238_b.pdf (23.9.2012.)
(izradio doktorand)

[179]. Strategija upravljanja vodama FBiH, http://fmpvs.gov.ba/texts/177_665_283_b.pdf (10.9.2012.).

[180]. www.fbihvlada.gov.ba/.../ ministarstva/energija-rudarstvo-industrija. 2011. (10.9.2012.).

U BiH je nakon 1996. godine izgrađeno 20 malih HE (uglavnom u Federaciji BiH), a u postupku gradnje se nalazi 40. Za ovu namjenu je do sada dodijeljeno oko 200 koncesija. Većina malih HE je izgrađena sredstvima privatnih ulaganja i stranim investicijama. Do 1992. godine, izgrađeno je 13 malih HE u BiH, ukupne snage cca. 27 MW, koje se danas nalaze u vlasništvu elektroprivrednih kompanija, od čega cca. 21 MW na teritoriji Federacije BiH.

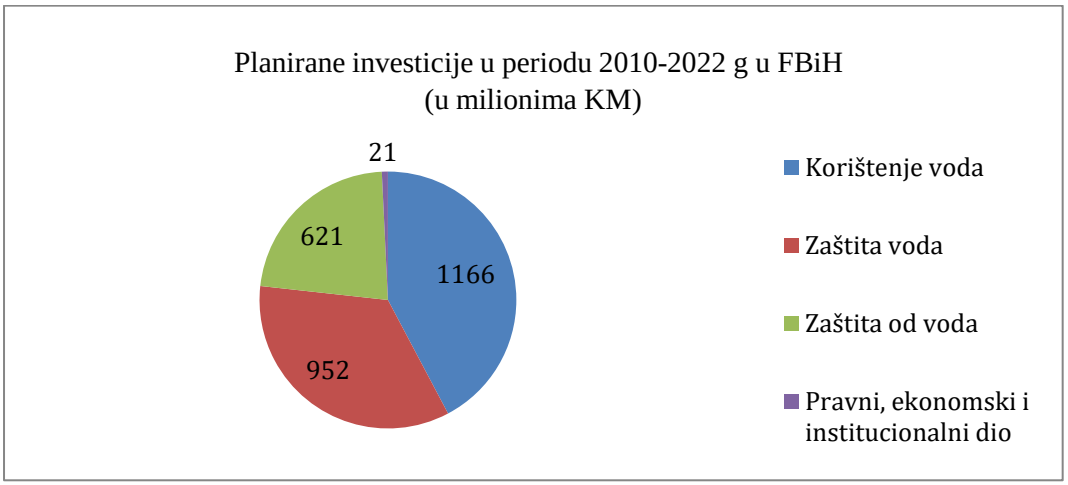
Tablica 22: Hidroenergetski objekti na području sliva rijeke Save

Naziv HE	Rijeka	Godina početka rada	Instalirani kapacitet u MW	Srednja godišnja proizvodnja u GWh
Slapovi na Unu	Una	1954	8,2	27,4
Jajce I	Pliva	1957	60	259
Jajce II	Vrbas	1954	32	181
Modrac	Spreča	1998	2	10

Izvor: http://fmpvs.gov.ba/texts/177_238_b.pdf (10.9.2012.)

Utvrđivanjem obaveze za elektroprivredna društva u Federacije BiH da otkupe cjelokupno proizvedenu električnu energiju iz OIE (obnovljivi izvori energije) i utvrđivanje cijene preuzimanja na osnovu iznosa važećeg tarifnog stava za prodaju aktivne energije, kao i druge okolnosti, snažno su pokrenule investicioni ciklus u ovoj oblasti (posebno investicije u male HE instalirane snage do 5 MW), tako da se sada vrše pripreme za investiranje (ili je u toku gradnja) u cca. 200 malih HE ukupne instalirane snage od 177,44 MW (za koje je već dodijeljena koncesija). Sve navedeno ukazuje da je riječni promet u Bosni i Hercegovini još uvijek nedovoljno shvaćen i neiskorišten.

Grafikon 35: Planirane investicije u sektoru voda FBiH (2010.-2022.)



Izvor: mpvs.gov.ba/index. (10.9.2012.)

(izradio doktorand)

4.6. STEPEN RAZVOJA POŠTANSKOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI

Razvoj poštanskog prometa na prostoru BiH počinje od vremena starih Rimljana kada se on počeo odvijati tzv. "Rimskim putom", kako u Bosni tako i šire, Nakon izvjesnog vremena i oživljavanjem prometa u cjelini on se usmjerava i "Neretvanskim putem", od Dubrovnika do Luke Drijeva kod Gabele. Poštu su kroz daleku prošlost uobičajeno nosili trgovci uporedo s robom koju su prodavali ali su generalni nadzor i vezu nad ovim prostorima vodile i zemlje poput Turske, Austrije, Francuske, Kraljevine SHS, Zajednice jugoslovenskog JPTT –a pa sve do 1992 kada se uslijed ratnih dejstava u BiH prekida taj sistem i nastavlja funkcionisati s tri poštanska operatora: JP PTT BiH, HPT Mostar i Pošte R.Srpske. Un nastavku će se analizirati poštanski promet u tri tematske jedinice: **1) proizvođači usluga u poštanskom prometu, 2) analiza poštanskog prometa i 3) infrastruktura poštanskog prometa.**

4.6.1. Proizvođači usluga u poštanskom prometu

Danas u Bosni i Hercegovini u oblasti poštanskog prometa postoje: tri javna operatera BH Pošta d.o.o. Sarajevo, Hrvatske pošte Mostar d.o.o., Pošte srpske Banja Luka te trinaest pružaoca poštanskih tzv. kurirskih usluga.

BH Pošta: Stupanjem na snagu Zakona o podjeli PTT BiH (20. Decembra 2001 godine), na dva preduzeća BH Poštu i BH Telekom stvoreni su uslovi za registraciju preduzeća BH Pošta. JP BH POŠTA d.o.o. Sarajevo kao najveći javni poštanski operater u Bosni i Hercegovini putem razgranate poštanske mreže, koju čini sedam centara: Bihać, Travnik, Zenica, Tuzla, Sarajevo, Goražde i Mostar te u sastavu istih 281 poštanska poslovnica, sa ukupno 769 aktivnih šalterskih radnih mjesta i oko 2450 zaposlenih. Svoju društvenu misiju ostvaruje kroz pružanje širokog spektra poštanskih usluga u unutrašnjem i međunarodnom poštanskom prometu.

Hrvatska pošta d.o.o. Mostar od 1. januara 2003. godine posluje kao samostalno preduzeće nastalo razdvajanjem bivšeg preduzeća Hrvatska pošta i telekomunikacije-HPT na dva preduzeća, Hrvatsku poštu d.o.o Mostar i Hrvatske telekomunikacije d.o.o Mostar. Hrvatska pošta d.o.o. Mostar danas zapošljava 745 radnika, ima mrežu s 108 poštanskih ureda i oko 185 šaltera. Hrvatska pošta Mostar jedna je od tri javne poštanske organizacije u Bosni i Hercegovini. Hrvatska pošta Mostar počela je s djelovanjem 1993. godine kao dio preduzeća Hrvatska pošta i telekomunikacije-HPT.

Od 1. januara 2003. godine Hrvatska pošta postala je samostalna poštanska organizacija. Djelovanje Hrvatske pošte Mostar kao poštanskog operatora u Bosni i Hercegovini regulirano je i Zakonom o pošti Federacije Bosne i Hercegovine.

Pošte srpske Banja Luka: Odlukom Vlade R.Srpske maja 1992 godine uspostavljeno je jedinstveno preduzeće za poštanski promet PTT RS. Preduzeće je organizirano u sklopu osam centara: Banja luka, Prijedor, Doboj, Brčko, Zvornik, Bijeljina, Sokolac i Trebinje, 258 poštanskih jedinica i 483 šaltera. Danas ovo preduzeće zapošljava oko 2200 radnika.

Tablica 23: Ostali pružaoci poštanskih usluga u Bosni i Hercegovini – podaci iz 2011.

Red. br.	Naslov pružaoca usluga	Vrsta poštanskih usluga
1	"EURO-EXPRESS" Društvo sa ograničenom odgovornošću za proizvodnju, trgovinu i usluge Banja Luka	Kurirske usluge u unutarnjem poštanskom prometu
2	"IN TIME EXPRESS" Preduzeće za usluge prevoza, špediciju i trgovinu d.o.o. Banja Luka	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
3	INTEREUROPA Robno transportni centara, Međunarodna špedicija, skladištenje, pretovar i transport d.d. Sarajevo	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
4	"DHL INTERNATIONAL-SARAJEVO" Društvo sa ograničenom odgovornošću za expressnu dostavu	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
5	"RHEA EXPRESS" Društvo za kurirske usluge, otpravništva i trgovinu, d.o.o. Sarajevo	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
6	A2B Express Delivery Društvo sa ograničenom odgovornošću za posredovanje promet i usluge	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
7	"EXPO" Preduzeće za uslugu i trgovinu, d.o.o. Banja Lu	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
8	"CITY EXPRESS" d.o.o. Mostar	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
9	"24 VIP LS" d.o.o. Sarajevo	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
10	"LAGERMAX AED BIH" d.o.o. Sarajevo	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
11	MHS d.o.o. Sarajevo	Kurirske usluge u unutrašnjem i međunarodnom poštanskom prometu
12	"EXPRESS COURIER" d.o.o. Sarajevo	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu
13	"IN TIME" Društvo za usluge, prevoz, špediciju i trgovinu d.o.o. Sarajevo	Kurirske usluge u unutarnjem i međunarodnom poštanskom prometu

Izvor: Popis pružaoca poštanskih usluga u Bosni i Hercegovini, na dan 10.9.2012 g.
http://www.rap.ba/index.php/registar-licenci.html (10.9.2012.)

Međunarodni poštanski promet R. Srpske sa inostranstvom je uspostavljen tokom 1992 godine, međutim cijelo vrijeme on se je odvijao preko pošte 11003 Beograd (Srbija). Od 2005 g. a u skladu sa Zakonom o poštama Bosne i Hercegovine svi

navedeni javni operateri kao i privatne firme odnosno pružaoci dijela poštanskih usluga posluju skladno tome, a čiji rad prati i nadzire regulatorni organ.

Regulatorni organ poštanskog prometa u Bosni i Hercegovini je Agencija za poštanski promet, kojom upravlja Vijeće Agencije, sastavljeno od tri člana. Članovi Vijeća Agencije biraju se iz reda tri konstitutivna naroda u Bosni i Hercegovini, na paritetnoj osnovi. Obaveza navedenog regulatornog organa je da:[181]

1) ostvaruje kontakte s poštanskim upravama i međunarodnim poštanskim organizacijama;
2) izdaje i oduzima licence poštanskim operaterima za pružanje poštanskih usluga,u skladu Pravilnika koji donosi Vijeće Agencije;
3) donosi tehnološke propise za funkcioniranje poštanskog prometa na teritoriju cijele Bosne i Hercegovine, te predlaže propise kojima se definiraju jedinstveni opći uvjeti za pružnje poštanskih usluga i opći standardi univerzalnih poštanskih usluga;
4) prati pridržava li se poštanski operater uvjeta sadržanih u izdatim licencama, a u slučaju povrede tih uvjeta ili odredaba ovoga zakona preduzima mjere iz svoga djelokruga;
5) prati poštivanje utvrđenih načela poštanske politike i inicira mjere za otklanjanje svih odstupanja od tih načela;
6) prati međunarodne poštanske propise i obavještava javne operatere i druge operatere poštanskoga prometa o njihovom donošenju, izmjenama i dopunama;
7) daje saglasnost na ugovore koje zaključuju poštanski operateri u Bosni i Hercegovini s operaterima poštanskog prometa poštanskih uprava drugih zemalja;
8) utvrđuje metodologiju i načela za obračun međuoperaterskih, tranzitnih i terminalnih troškova i prati njihovu realizaciju;
9) prati međunarodni obračun u skladu sa utvrđenim načelima i propisima Svjetskoga poštanskog saveza i raspodjelu unutar operatera;
10) utvrđuje jedinstvenu tarifnu politiku za rezervirane usluge na teritoriju Bosne i Hercegovine;
11) predlaže kriterije za utvrđivanje maksimalnih cijena pružanja poštanskih usluga;
12) utvrđuje visinu troškova za izdavanje licenci i visinu godišnje naknade za pružanje poštanskih usluga, kao i rokove za izmirenje obaveza plaćanja;
13) daje saglasnost na program izdavanja poštanskih maraka koje izdaju javni poštanski operateri;

181. Regulatorna agencija za poštanski promet: http://www.rap.ba/index.php/registar-licenci.html.(10.9.2012.).

14) donosi opći red prijevoza poštanskih pošiljaka i iznalazi optimalne pravce toga prijevoza;
15) utvrđuje iznos naknade za pokriće gubitaka javnih poštanskih operatera;
16) organizira simpozije, stručne seminare i sl.;
17) obavlja druge poslove koji su joj povjereni ovim zakonom ili drugim aktima,u skladu s ovim zakonom.

Pravni okvir funkciniranja poštanskog prometa kojeg su dužni poštovati i po njemu se rukovoditi svi gore navedene u Bosni i Hercegovini su:[182]

- Ustav Svjetskog poštanskog saveza-UPU,
- Akti svjetskog poštanskog saveza - Bukurešt 2004
- Direktiva 97/67/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća, 1997 o zajedničkim pravilima za razvoj unutrašnjeg tržišta poštanskih usluga Zajednice i poboljšanju kvalitete usluga,
- Direktiva 2002/39/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća, 2002, kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva 97/67/EZ u pogledu daljnjeg otvaranja poštanskih usluga u Zajednici za konkurenciju,
- Direktiva 2008/6/ EZ Evropskog parlamenta i Vijeća, 2008, kojom se izmjenjuje i dopunjuje Direktiva 97/67/EZ o potpunom razvoju unutarnjeg tržišta poštanskih usluga u Zajednici,
- Zakon o poštama Bosne i Hercegovine kojeg je skladno članu IV. 4. a. Ustava Bosne i Hercegovine usvojila Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine na 55. sjednici Predstavničkog doma, održanoj 21. aprila 2005. godine, kao i Doma naroda na 40. sjednici održanoj 25. aprila 2005. godine. Ovim Zakonom utvrđuju se: osnovna pitanja organizacije, uvjeti i način pružanja poštanskih usluga u unutrašnjem i međunarodnom poštanskom prometu, u skladu sa potvrđenim međunarodnim konvencijama i drugim međunarodnim aktima, a naročito opći interesi poštanskog prometa, principi i pravila poštanske politike, poštanske usluge, organizacija i upravljanje poštanskim prometom, nadzor i kaznene odredbe,
- Zakon o poštanskom prometu Federacije Bosne i Hercegovine ("Službene novine FBiH" br. 76/04) kao i
- Zakon o poštanskim uslugama RS ("Službeni glasnik RS" broj 30/10).

[182]. Više o poštanskom prometu u BiH: 1)Regulatorna agencija za poštanski promet Bosne i Hercegovine (http://www.rap.ba/index.php/registar-licenci.html), 2) Zakon o poštama Bosne i Hercegovine, http://www. post. ba/download/Zakon%20o%20postama.pdf (10.9.2012.).

Budući da u Bosni i Hercegovini jedino tri javna operatera pružaju univerzalne poštanske usluge na području svog djelovanja, ostali su usmjereni isključivo na pružanje kurirskih usluga. Javni operateri kao takvi su ujedno i dio globalnog poštanskog sistema koji unose nove kvantitativne i kvalitativne promjene u smjeru: liberalizacije, novih strategija, potreba korisnika, postepene komercijalizacije, kvaliteta usluga, decentralizacije upravljanja, intenzivne optimizacije mreže i razvoja novih, tehničkih sofisticiranih kapaciteta, koji mogu udovoljiti najzahtjevnijim izazovima modernog tržišta. Javni poštanski operatori su ujedno i članovi Udruženja javnih poštanskih operatora PostEurop-a. Liberalizacija tržišta poštanskih usluga omogućena je donošenjem Zakona o poštama kojim je monopol javnih operatora minimiziran.

4.6.2. Analiza poštanskog prometa

Pružaoci poštanskih i kurirskih usluga su u 2011 godini ostvarili ukupno 92.928.000 poštanskih i kurirskih usluga te usluga dostave neadresiranih pošiljki, čime je broj usluga smanjen u odnosu na 2010 za oko 9,4%, dok je u odnosu na 2005 g. isti manji za više od 20%. Upoređujući odnos paketnih pošiljki iz 2011 g. u odnosu na 2010 godinu isti je manji za 22% a u odnosu na 2005 g. manji je za oko 55%.

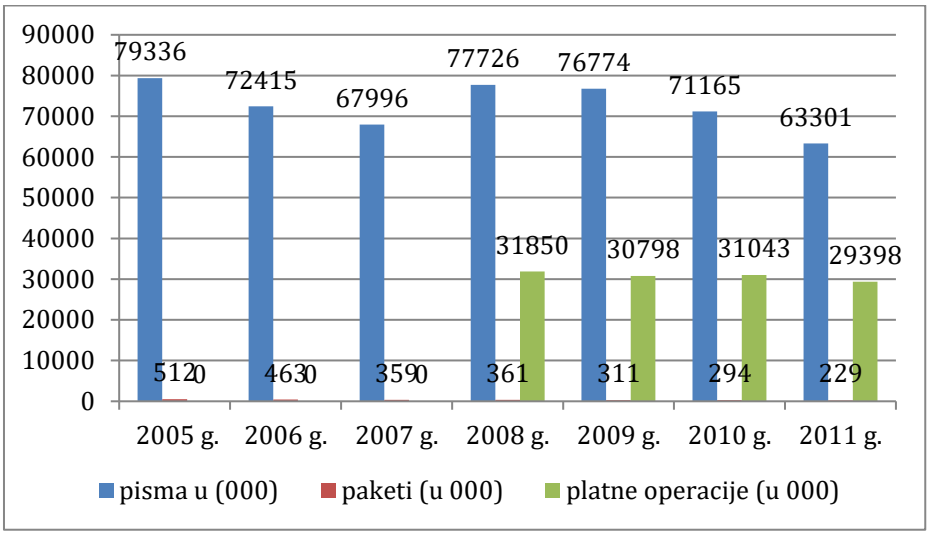
Tablica 24: Analiza obima poštanskog prometa Bosne i Hercegovine (2005.-2011. g.)

Promet poštanskih usluga	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pisma (u 000 kom.)	79.336	72.415	67.996	77.726	76.774	71.165	63.301
Unutrašnji	-	-	-	72.562	71.549	67.489	59.198
Međunarodni	-	-	-	1.784	2.418	3.676	4.103
Paketi (u 000 kom.)	512	463	359	361	311	294	229
Unutrašnji	460	422	324	322	279	253	191
Međunarodni	52	41	35	39	32	41	38
Platni prom. (u 000 operacija)	-	-	-	31.850	30.798	31.043	29.398
Uplate	-	-	-	25.222	24.801	24.993	23.487
Isplate	-	-	-	6.627	5.997	6.050	5.911

Izvor : Agencija za statisiku Bosne i Hercegovine, http://www.bhas.ba/saopstenja/ 2011/TRA_2011Q4_ 001_01_BH.pdf (10.9.2012.).

Upoređujući promet svih poštanskih usluga uočljivo je da je on od 2005. godine dalje skoro u svim analiziranim podacima bilježio značajan pad.

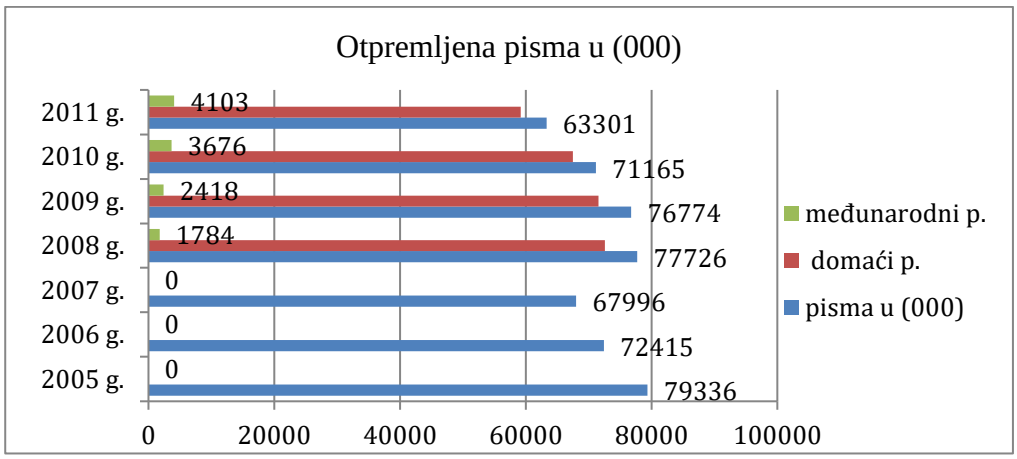
Grafikon 36: Broj ukupno ostvarenih poštanskih usluga u BiH, u periodu 2005.-2011.g. (u hiljadama)



Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku BiH (izradio doktorand)

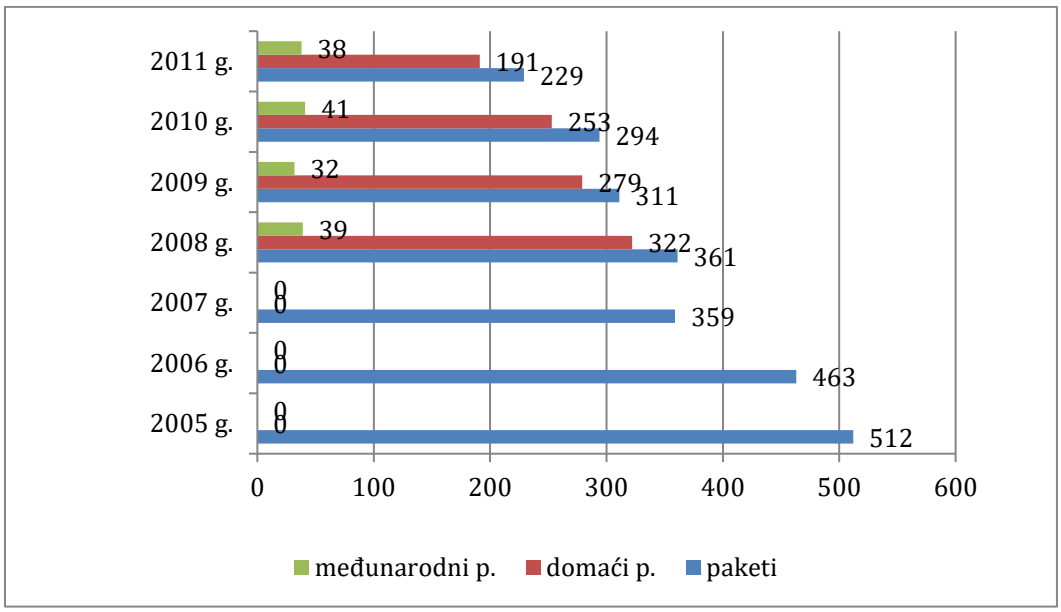
Grafikon u nastavku nam prikazuje otpremljena pisma u odmaćem i međunarodnom prometu Bosne i Hercegovine u navedenom periodu iz čega je uočljivo da je međunarodni promet pisama od 2008 godine do danas u porastu dok je domaći promet istih kao i u opće promet pismima u opadanju.

Grafikon 37: Ukupno otpremljena pisma u domaćem i međunarodnom prometu BiH u hiljadama (2005.-2011.)



Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku BiH (izradio doktorand)

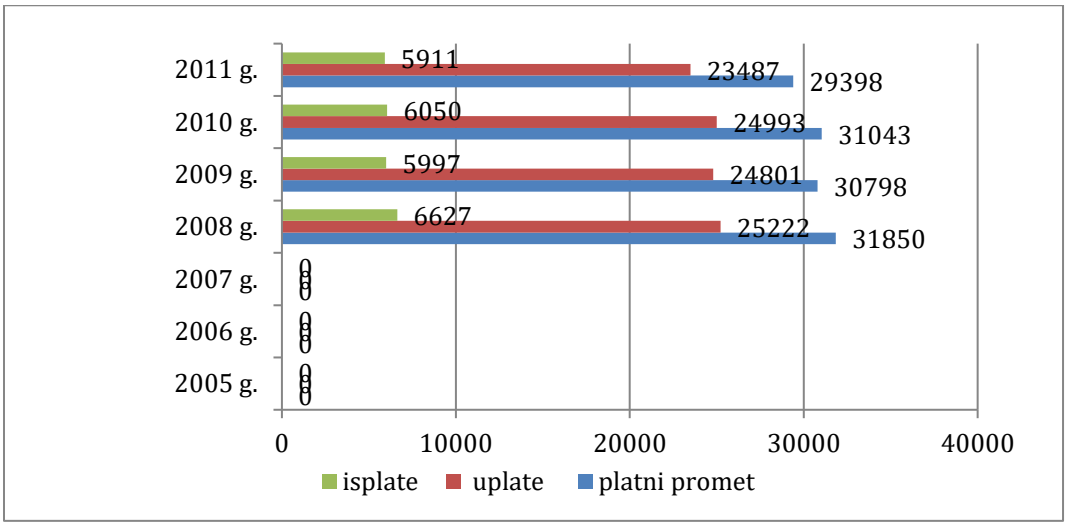
Grafikon 38: Ukupno otpremljeni paketi u domaćem i međunarodnom poštanskom prometu u BiH (u 000), u periodu od 2005. do 2011.g.



Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku BiH, (izradio doktorand)

Kada je u pitanju otprema paketa u Bosni i Hercegovini prema grafikonu 37. može se zaključiti da je broj paketa u analiziranom periodu (2005.-2011.) opao za 55%, a u odnosu na 2008 godinu za oko 35% .

Grafikon 39: Ukupan broj operacija u poštanskom platnom prometu BiH (u 000) u periodu od 2008. do 2011. g.



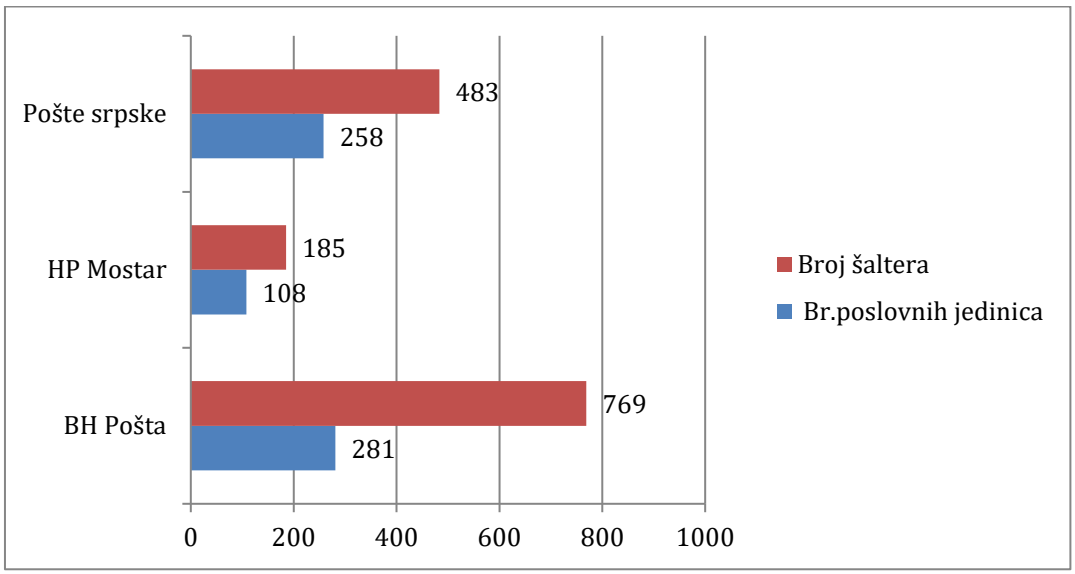
Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku BiH, http://www.bhas.ba/saopstenja/ (12.7.2012.)

(izradio doktorand)

4.6.3. Infrastruktura poštanskog prometa

U Bosni i Hercegovini u 2011 godini bilo je 647 poštanskih poslovnih jedinica, što je povećanje za 14 ureda u odnosu na 2005 godinu ili 2,3%. Pod javnom poštanskom mrežom podrazumijevaju se poštanske poslovne jedinice, poštanski centri i drugi objekti, poštanski sandučići, oprema, prijevozna i druga sredstva javnog operatora, koji su međusobno povezani u jedinstvenu tehničko-tehnološku cjelinu radi pružanja univerzalnih poštanskih usluga na cijelom području Bosne i Hercegovine.[183]

Grafikon 40: Broj poštanskih poslovnih jedinica i šaltera u BiH u 2011.g.



Izvor: BH Pošta, HP Mostar i Pošte srpske Banja Luka (izradio doktorand)

Prema navedenim podacima o poštanskoj mreži, kapacitetima, pokazateljima razvoja poštanske mreže javnih operatera zadovoljena su mjerila o uspostavi,održavanju i razvoju javne poštanske mreže u Bosni i Hercegovini skladno propisima o poštanskom sistemu javnih operatora. Može se zaključiti da se tržište poštanskih i kurirskih usluga postepeno otvara slobodnom tržišnom natjecanju, odnosno da javni operatori imaju sve veću konkurenciju, posebno u dijelu paketskih usluga.

[183]. Više o infrastrukturi poštanskog prometa u Bosni i Hercegovini: http://www.bhas.ba/saopstenja/ 2011/TRA_ 2011Q4_001_01_BH.pdf , 2) http://www.posta.ba/ 3) http://www.postesrpske.com /sites/state/cp/default.aspx, 4) http://www.post.ba/ (10.9.2012.).

4.7. STEPEN RAZVOJA TELEKOMUNIKACIJSKOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI

Telekomunikacijsko tržište u Bosni i Hercegovini je jedna od najznačajnijih privrednih grana, a svojom dinamikom i sadržajem je jedna od ključnih bosansko-hercegovačkih privrednih infrastruktura. Tržište ove djelatnosti prolazilo je kroz fazu demokratizacije i deregulacije te je bilo i prethodnik i predvodnik tih procesa u bosanskohercegovačkoj privredi. Istovremeno liberalizacija tog tržišta je pravo poduzetničko iskušenje bosansko-hercegovačkog privrednog prostora. U telekomunikacijskom sektoru se na najbolji način oslikavaju izazovi poduzetničkog potencijala i kapitala ito u susretu sa stranim kapitalom koji je više godina prisutan u ovom sektoru. U ovom dijelu disertacije posebno su tretirani: **1) proizvođači telekomunikacijskih usluga, 2) analiza telekomunikacijskog prometa i 3) infrastruktura telekomunikacijskog prometa u Bosni i Hercegovini.**

4.7.1. Proizvođači telekomunikacijskih usluga

Kada se govori o proizvođačima telekomunikacijskih usluga ključnu ulogu u tome imaju ljudski kapaciteti. To su u bitsvu zaposlenici u zato specijaliziranim privrednim duštvima odnosno telekomunikacijskim centrima, kreativni i operativni menadžeri. Telekomunikacijski centri koji su opremljeni odgovarajućom (savremenom) telekomunikacijskom infrastrukturom, obrazovanim, osposobljenim te motiviranim ljudskim potencijalima svih profila, znanja i zvanja, primjerno razvijenim telekomunikacijskim sistemima, koji mogu odgovarajućom organizacijom rada proizvoditi i osigurati kvalitetno tj. efikasno i efktivno poslovanje i time svoj rast i razvoj u narednom periodu.

U Bosni i Hercegovini je sektor telekomunikacija funkcionirao kao jedan sistem sve do 1992 godine, ito na cijelom području zemlje. Uslijed raspada bivše zajedničke države Jugoslavije i u Bosni i Hercegovini kao i u drugim republikama došlo je do razdvajanja ovog sistema na više javna preduzeća.Takvo stanje održalo se u funkciji sve do usvajanja Zakona o privatizaciji čime je omogućeno da se pored javnog u isti može uključiti i privatni kapital te otvoriti tržište i za konkurenciju u ovoj djelatnosti. Iako je došlo do privatizacije i otvaranja konkurenciji u oblasti telekomunikacija u Bosni i Hercegovini i dalje su ključni nositelji razvoja telekomunikacija tri privredna društva sa najvećim procentom državnog kapitala (BH Telekom, HT Eronet, Mostar i Mobis, Telekom Srpske). Pored njih aktivno je i 11 privatnih operatora u dijelu telekomunikacijskih usluga koji će biti navedeni u nastavku.[184]

[184]. Regulatorna agencija za komunikacije Bosne i Hercegovine, http://www.cra.ba/bih/ (10.9.2012.).

4.7.2. Analiza telekomunikacijskog prometa

Kao što se može vidjeti iz priloženih tablica i grafikona, promet telekomunikacijskih usluga je ipak u porastu, gotovo svim segmentima. Iako je broj instaliranih telefonskih linija nepokretne mreže od 2000 g. počeo opadati, od 2005 g. dalje i on bilježi trend porasta, pri čemu je u 2007 godini dostigao najveći broj u odnosu na poslednjih pet godina.

Tablica 25: Razvoj telekomunikacijskih usluga u Bosni i Hercegovini (2005.-2011.)

Opis	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Broj instaliranih linija	1.327.149	1.348.002	1.401.587	1.353.819	1.347.374	1.388.608	1.392.202
Broj direktnih tel.linija (analogni i ISDN kanali)	968.857	989.000	1.64.452	1.031.355	998.644	989.680	945.357
Broj direktnih linija pretplatnika fizička lica	871.971	860.799	886.486	890.752	845.126	783.647	810.983
Broj direktnih linija pretplatnika pravnih lica	96.886	128.201	177.966	140.603	153.518	206.033	134.374
Broj pretplatnika mobilne mreže	1.593.367	1.887.820	2.450.425	2.958.130	3.192.064	3.013.700	3.171.283
Broj pretplatnika IP Telefonije						14.308	38.933
Broj pretplatnika GPRS	0	292.432	323.722	745.993	1.231.489	..	..
Ukupan broj javnih telefon. govornica	3230	3354	3071	1632	2567	2249	2001

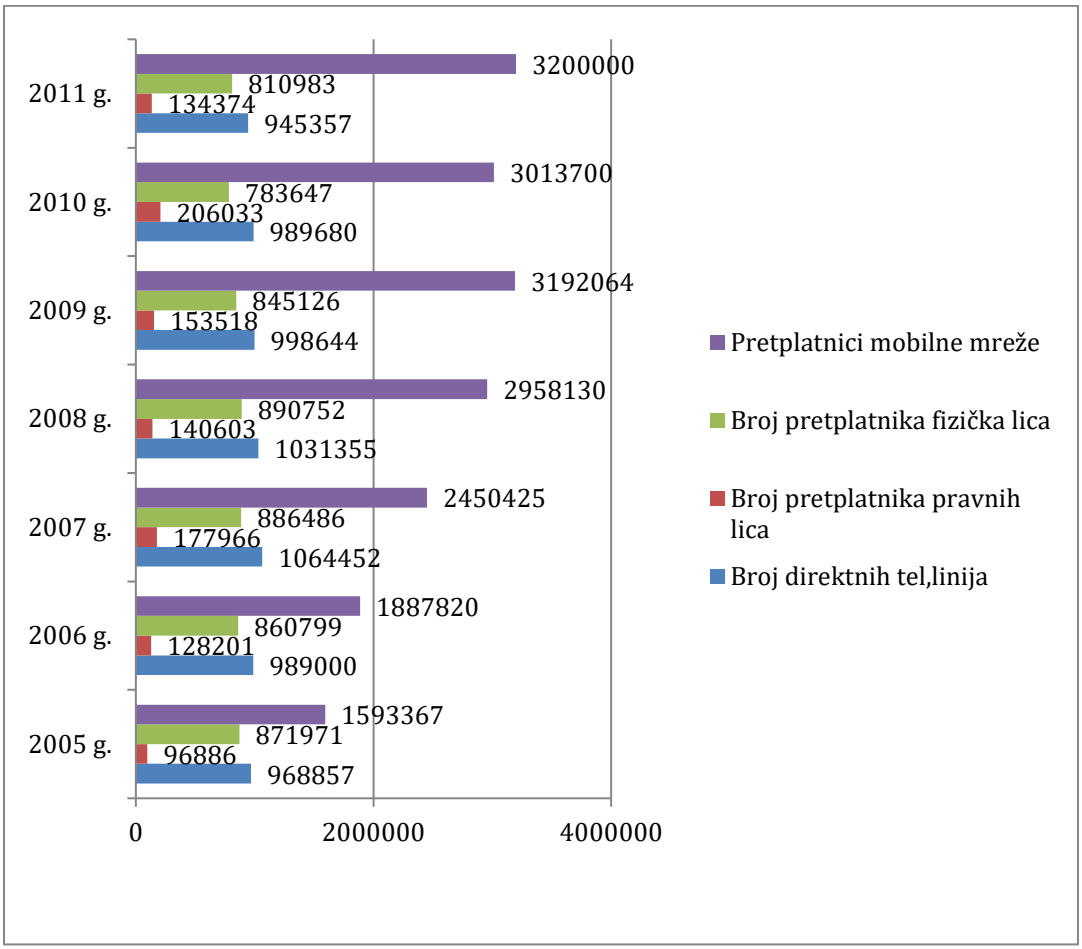
Izvor:http://www.bhas.ba/index.komunikacije, www.cra.ba/bih/index.php?ui (26.8.2012.)
(izradio doktorand)

Broj direktnih telefonskih linija fizičkih lica je u analiziranom periodu zabilježio pad od 7,5%, dok je u istom periodu broj pretplatnika pravnih lica povećan za 38,7%.[185] Broj pretplatnika mobilne mreže u istom periodu je porastao za cca 102 %. Broj javnih telefonskih govornica u Bosni i Hercegovini u analiziranom periodu je opao za 38%. Analizirajući posmatrani period razvoja telekomunikacija u Bosni i Hercegovini može se jasno uočiti da je broj pretplantika mobilne mreže u 2011 godini duplo veći u odnosu na 2005 godinu, pri čemu je broj direktnih linija u 2011 g. ipak smanjen za 2,3% u odnosu na 2005.

[185]. http://www.bhas.ba/index.komunikacije (26.8.2012.).

Broj pretplatnika pravnih lica u posmatranom periodu porastao je za oko 30% dok je taj odnos u 2011. smanjen za 52% u odnosu na 2010 godinu. Broj pretplatnika fizičkih lica pa je u posmatranom periodu smanjen za oko 7%.

Grafikon 41: Razvoj telekomunikacijskog prometa u Bosni i Hercegovini (2005.-2011.)



Izvor : Agencija za statistiku BiH , http://www.bhas.ba/index.php?option=com (26.8.2012.) (izradio doktorand)

Iz tablice 26. je vidljivo da je BH Telekom u posmatranom periodu imao porast od 6%, Telekom Srpske oko 22% a HT Mostar oko 4%. Međutim, uperiodu od 2007. do 2011.godine BH Telekom je smanjio broj pretplatnika fiksne mreže za oko 18%, Telekom Srpske za oko 2%, dok je broj pretplatnika pri HT Mostar ostao nepromijenjen.[186]

[186]. Izvještaj Regulatorne agencije za komunikacije Bosne i Hercegovine, http://www.cra.ba/bih/ (26.8.2012)

Tablica 26: Broj pretplatničkih linija fiksne telefonske mreže u BiH (2001. - 2011.)

Telekom operator/godina	BH Telecom	Telekom Srpske	HT Mostar	Alternativni operatori	Ukupno	Index
2001	452.778	274.474	119.774	/	849.027	/
2002	484.996	290.087	127.753	/	904.838	107,0
2003	509.094	298.922	128.000	/	938.019	103,6
2004	518.550	303.435	129.541	/	951.526	101,4
2005	538.242	304.463	126.152	/	968.857	101,8
2006	531.273	323.816	130.392	/	985.481	101,72
2007	568.670	328.868	124.937	/	1.022.475	103,75
2008	524.814	329.634	126.663	/	981.111	95,95
2009	507.318	313.462	126.846	/	947.626	96,58
2010	502.376	360.102	127.202	/	989.680	104,43
2011	480.903	337.991	124.462	12.581	955.937	96,59

Izvor: Izvještaji BH Telecom, Telekom Srpske, HT Mostar i alternativnih operatora.

Iz pokazatelja poslovanja tablice 27 u navedenom periodu uočljivo je da je broj utrošenih minuta u fiksnoj mreži povećan za 81%, broj utrošenih minuta u mobilnoj mreži veći je za 312%, broj sms poruka veći je za oko 57% a ukupan broj zaposlenih u telekomunikacijskom sektoru BiH veći je za 13%.

Tablica 27: Pokazatelji poslovanja telekomunikacijskog sektora u BiH (2005.-2011.)

Opis	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Broj utrošenih minuta u fiksnoj mreži – u milijardama	1.630	1.545	4.119	3.485	3.246	4.386	2.952
Broj utrošenih minuta u mobilnoj mreži - u milijardama	0.693	1.092.	0.862	1.506	1.320.	1.924.	2.165.
Broj poslanih SMS poruka - u milijardama	1.139	1.179	1.380	1.895.	2.042.	1.681.	1.793.
Ukupan broj zaposlenih u telekomunikac. sektoru s punim radnim vremenom	7004	7035	7236	7420	7890	7920	7911

Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH, http://www.bhas.ba/index.php?option=com (26.8.2012.) (izradio doktorand)

Kada se posmatra broj interent korisnika u Bosni i Hercegovini u posmatranom periodu može se jasno uočiti da je broj korisnika značajno povećan u 2011 godini u odnosu na 2005 godinu za oko 267% (cf.tablica 27).

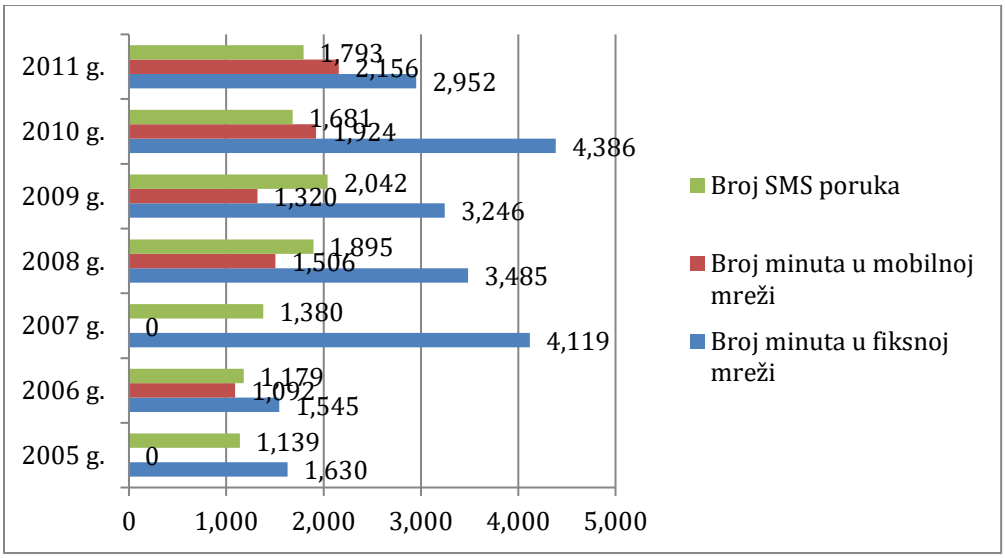
Tablica 28: Broj korisnika Interneta u Bosni i Hercegovini (2004.-2011.)

Godina	Broj korisnika Interneta	Index
2004	585.000	-
2005	805.185	137,64
2006	950.000	117,99
2007	1.055.000	111,05
2008	1.307.585	123,94
2009	1.421.540	108,71
2010	2.000.000	140,69
2011	2.113.100	105,66

Izvor : Regulatorna agencija za komunikacije Bosne i Hercegovine, http://www.cra.ba/bih/ (26.8.2012)

Iz podataka koji su prikazani u grafikonu 41., vidljivo je da je u posmatranom periodu najviše ostvareno minuta u **fiksnoj** mreži u 2010 godini, ito 4.386 miliona minuta, dok je u **mobilnoj** mreži ostvaren najveći broj minuta u 2011 godini ito 2.156 miliona minuta. Broj sms poruka pa je najviše ostvaren u 2009 godini i to 2.042 miliona poruka..

Grafikon 42: Pokazatelji poslovanja telekomunikacijskog sektora u BiH (2005.-2011.)

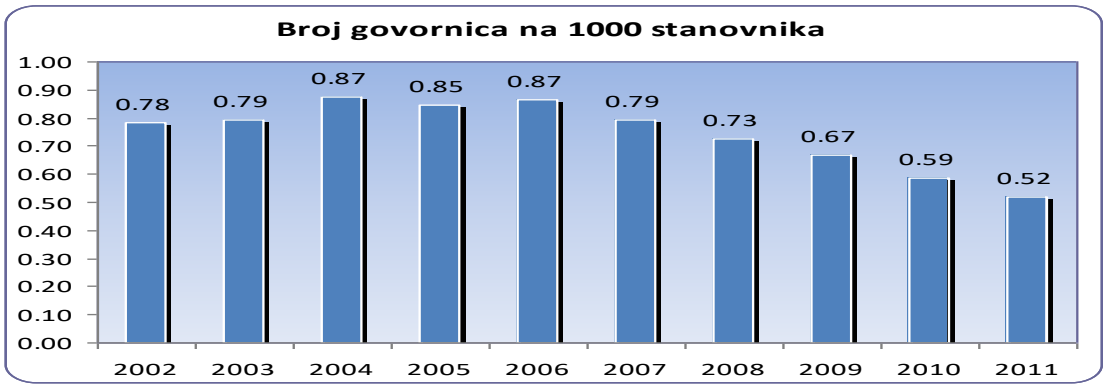


Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH, http://www.bhas.ba/index.php?option=com. (26.8.2012.) (izradio doktorand)

Javne govornice u Bosni i Hercegovini su od 2002 godine dalje imale trend porasta do 2006 godine kada je taj indeks iznosio 0,87 na 1000 stanovnika. Taj trend je iz godine u godinu opadao te se u 2011 godini zaustavio na 0,52 što će se najvjerovatnije

nastaviti i u narednom periodu, a uzrok tome se svakako može tražiti u porastu mobilne telefonije ali i interneta (cf. grafikon 42).

Grafikon 43 Trend rasta broja javnih telefonskih govornica u BiH



Izvor : Izvještaj Agencije za statistiku BiH, http://www.bhas.ba/index.php?option=com (27.8.2012.)

4.7.3. Infrastruktura telekomunikacijskog prometa

Najznačajnija telekomunikacijska infrastruktura u Bosni i Hercegovini se odnosi na postojeća tri javna operatora BH Telecom Sarajevo, HT Mostar i JP Telekom Srpske Banja Luka.

1) BH Telecom d.d. Sarajevo je privredno društvo organizovano kao dioničko društvo, koje samostalno obavlja privrednu djelatnost radi sticanja dobiti, i sa tim ciljem istupa na bh. tržištu. Dioničko društvo BH TELECOM Sarajevo nastalo je na osnovu Odluke Vlade Federacije Bosne i Hercegovine o davanju saglasnosti na Plan reorganizacije - promjena oblika JP BH TELECOM Sarajevo u Dioničko društvo BH TELECOM Sarajevo i Odluke Vlade Federacije BiH o davanju saglasnosti o promjeni oblika organizovanja Javnog preduzeća BH TELECOM Sarajevo u Dioničko društvo.[187] Osnovni kapital Dioničkog društva BH Telecom Sarajevo je podijeljen na dionice, od kojih je oko 90% vlasništvo Federacije BiH, a 10% vlasništvo PIF-ova (privatizacijskih investicionih fondova) i malih dioničara.[188] Društvom upravljaju dioničari, u skladu sa Zakonom o privrednim društvima, Zakonom o vrijednosnim papirima, drugim relevantnim zakonima i Statutom Dioničkog društva BH Telecom Sarajevo. Dioničari imaju upravljačka i imovinska prava. Organi Društva su: Skupština, Nadzorni odbor, Uprava društva i Odbor za reviziju. Skupštinu Društva čine dioničari.

---

[187]. "Službene novine FBiH" broj 66/03

[188]. "Službene novine FBiH", broj 1/04

2) HT d.d. Mostar[190] od 1. Januara 2003. godine počinje samostalan rad Hrvatskih telekomunikacija d.o.o. Mostar (HT Mostar), koje tako postaju jedan od tri nacionalna operatora u Bosni i Hercegovini. Na osnovu reorganizacije društva 24. Decembra 2006. godine spajanjem HT Mobilne d.o.o. i HT-a Mostar i tako postaju sastavni dio Javnoga poduzeća HT d.o.o. Mostar. Skupština društva donijela je 1. Aprila 2009. godine odluku o preregistraciji preduzeća iz društva ograničene odgovornosti u dioničko društvo. Preregistracija je izvršena 8. Juna 2009. godine, a dionice preduzeća uvrštene su na Sarajevsku burzu. Vlasnici kapitala HT-a d.d. Mostar su: Federacija BiH (FBiH) 50,10% , T-Hrvatski telekom d.d., Zagreb (T-HT, Zagreb) 39,10%, Hrvatska pošta d.d., Zagreb (HP, Zagreb) 5,23% i mali dioničari 5,57%.

3) J.P. Telekom Srpske, Banja Luka.[191] Registrovano je 20. decembra 1996. godine i do 12. decembra 2002. godine poslovalo je kao preduzeće u potpunom državnom vlasništvu, kada je izvršena vlasnička transformacija u akcionarsko društvo, kao i promijenjen naziv u Telekomunikacije Republike Srpske a.d. Banja Luka. U toku 2002. godine, na osnovu Zakona o privatizaciji u Republici Srpskoj i Odluke Vlade Republike Srpske, 20% državnog kapitala. Preduzeće je privatizirano putem vaučer ponude, od čega se na Privatizaciono-investicione fondove odnosilo 10,5%, a na fizička lica 9,5%. Preostalih 80% (Državni kapital 65%, Fond penziono-invalidskog osiguranja 10% i Fond za restituciju 5%) se privatizovao po posebnom privatizacionom programu Vlade Republike Srpske, u skladu sa Zakonom o privatizaciji državnog kapitala u preduzećima. Rješenjem Osnovnog suda u Banjoj Luci od 12. decembra 2002. godine, upisana je promjena imena u Telekomunikacije RS a.d., Banja Luka i statusna promjena. Na osnovu Rješenja Osnovnog suda u Banjoj Luci od 28. juna 2007. godine, upisana je statusna promjena - vlasnička transformacija prodajom ukupnog dijela državnog kapitala preduzeću "Telekom Srbija" a.d. Beograd. Kupovinom 65% državnog kapitala, Telekom Srbija je većinski vlasnik Telekoma Srpske, sa sljedećom strukturom kapitala:

Telekom Srbija a.d., Beograd, Srbija – 65,01% ; Penzijski rezervni fond Republike Srpske a.d. Banja Luka – 10,01%; PIF Zepter fond, Banja Luka – 5,13%; Fond za restituciju Republike Srpske – 5,03% ; Polara invest fond, a.d. Banja Luka – 0,70% ; Ostali akcionari – 14,12%. Društvo u potpunom vlasništvu ima dva zavisna preduzeća, TT Inženjering d.o.o., Banja Luka i m:tel, Multimedijalne komunikacije d.o.o, Zagreb, kao I 49% udjela “MTEL” d.o.o. Podgorica.

---

[190]. http://www.hteronet.ba/ (27.8.2012.).

[191]. http://www.mtel.ba/article/818 (27.8.2012.).

Tablica 29: Popis pružaoca telekomunikacijskih usluga u BiH, u 2012.g.

Br.	Telekom operatori - pružaoci usluga u BiH	Opis
	GSM operatori	
1	BH Telekom Sarajevo	
2	JP HT Mostar	
3	Telekom Srpske Banja Luka	
	Fiksna telefonija	
1	BH Telekom Sarajevo	
2	JP HT Mostar	
3	Telekom Srpske Banja Luka	
	Fiksne telefonske usluge	
1	T3 Sarajevo	
2	AirAba Sarajevo	
3	Aneks Banja luka	
4	Logosoft Sarajevo	
5	EuroproNet Sarajevo	
6	AKT.Online Sarajevo	
7	M&H Company Sarajevo	
8	Elta kabel Doboj	
9	Telemach Sarajevo	
10	TelradNet Bijeljina	
11	VioptelNet Brčko Distrikt	
12	Dasto semtel Bijeljina	
13	Mitel Line Pale	
78	**Internet usluge**	
67	**Mrežni operatori**	

Izvor: Regulatorna agencija za komunikacije BiH, http://www.cra.ba/bih/ (26.8.2012).

Regulatorni organ za oblast telekomunikacija. Regulatorna agencija za komunikacije (Agencija) Bosne i Hercegovine nastala je 2. marta, 2001. godine spajanjem nadležnosti dva postojeća regulatora:[192] Nezavisne komisije za medije (IMC) i Regulatorne agencije za telekomunikacije (TRA). Agencija je konvergentni regulator, odnosno regulator sa spojenim nadležnostima nastao po uzoru na slične procese u evropskim državama i odražava spajanje tehnologija u telekomunikacijama i emitovanju. Spajanjem nadležnosti dva postojeća regulatorna tijela, Agencija je uspostavljena na način koji može da odgovori potrebama tržišta. Regulatorna agencija za komunikacije je nezavisna bh. institucija koja djeluje na državnom nivou primjenjujući Zakon o komunikacijama BiH, a u skladu sa općim principima objekti-

[192]. Regulatorna agencija za komunikacije BiH, http://www.cra.ba/bih/ (26.8.2012).

vnosti, transparentnosti i nediskriminacije, i u potpunosti je nezavisna prilikom donošenja odluka. U skladu sa Zakonom o komunikacijama BiH, nadležnosti Regulatorne agencije za komunikacije su:[193] kreiranje i promovisanje pravila u sektorima emitovanja i telekomunikacija, licenciranje operatora u sektorima emitovanja i telekomunikacija, planiranje, upravljanje i dodjeljivanje frekvencijskog spektra, primjenjivanje tehničkih i drugih standarda koji se tiču kvaliteta, te uspostavljanje i održavanje sistema naknada za dozvole. Vijeće Agencije i generalni direktor čine tijela sa posebnim nadležnostima. Vijeće vodi Agenciju u strateškim pitanjima, usvaja kodekse i pravila za sektore emitovanja i telekomunikacija. Pored toga, Vijeće ima i apelacionu funkciju u slučaju ulaganja žalbi na odluke koje donosi generalni direktor. Odluke u Vijeću donose se konsenzusom. U posebnim slučajevima, kad se ne može postići konsenzus, odluka se može donijeti prostom većinom ukoliko su najmanje četiri člana prisutna i glasaju.

4.8. STEPEN RAZVOJA OSTALIH PROMETNIH SISTEMA U U BOSNI I HERCEGOVINI

Od ostalih prometnih sistema koji djeluju u Bosni i Hercegovini potrebno je nekoliko rečenica posvetiti i: **1) cjevovodnom prometu, 2) žičarskom prometu i 3) gradskom prometu**.

4.8.1. Cjevovodni promet

Cjevovodni promet ima vrlo značajnu ulogu u sistemu Bosne i Hercegovine. On nikako nije zanemariv, obzirom da Bosna i Hercegovina svojim položajem može biti i potencijalna tranzitna zemlja za naftu i gas.[194] Naime, mogućnosti razvoja proizilaze iz povezanosti sa sistemom gasa ali i mogućnosti transporta sličnih energenata jer značajne razvojne mogućnosti pruža i blizina naftovoda TransAlpineLine kojim bi se nafta transportirala od rumunske luke Constanta preko Srbije, za Hrvatsku, Sloveniju i Italiju do evropskh potrošača. Cjevovodni transport najjeftiniji je oblik prijevoza energenata, prihvatljiv je i sa aspekta zaštite okoline. Osim prijevoza nafte i plina za domaće potrebe, veliki značaj za brži razvoj cjevovodnog prometa u Bosni i Hercegovini imaju mogućnosti povećanja tranzita navedenog energenta preko Bosne i

---

193. Zakon o komunikacijama Bosne i Hercegovine, http://pravosudje.ba/vstv/faces/vijesti.jsp. (2.9.2012).

194. www.bh-gas.ba/ (2.9.2012).

Hercegovine. Danas put prirodnog gasa od velikih nalazišta zemnog gasa u dalekom Sibiru na sjeveru Rusije do krajnjih korisnika ukupno je dugačak oko 5.000 kilometara, i ide preko Ukrajine, Mađarske i susjedne Srbije, a u Bosnu i Hercegovinu ulazi u mjestu Šepak kod Zvornika. Prvi potrošač prirodnog gasa bila je Fabrika Birač u Zvorniku 1979. godine. Iste godine završena je izgradnja gasovoda Zvornik-Sarajevo, te je i grad Sarajevo priključen na gasovodnu mrežu. Prve aktivnosti na realizaciji projekta su vođene kroz firme Energoinvest i Petrolinvest, tako što je Energoinvest vodio magistralne gasovode do Sarajeva, Petrolinvest je bio glavni projektant, a holandska firma HAK izvođač. Gasovod na relaciji Semizovac Zenica izgrađen je 1983. godine, te je time otpočela i potrošnja prirodnog gasa u Željezari Zenica.

Danas Bosna i Hercegovina raspolaže gasnom mrežom u dužini od oko 190 km ili 135 km u FBiH i 55 km u R.Srpskoj. Trenutni kapacitet do mjerne stanice u Zvorniku, sa pritiskom od 26 bar, je 750 miliona Sm3 godišnje (25,6 PJ; 0,61 Mtoe), a na potezu od Zvornika do Sarajeva, uz održavanje odgovarajućeg pritiska ispred mjerno-regulatorne stanice potrošača taj kapacitet je oko 600 miliona Sm3 godišnje. Maksimalni kapacitet je 1 milijarda (standardni kub.metar) Sm3 godišnje (34,075 PJ; 0,81 Mtoe), što se može dostići izgradnjom kompresorske stanice.[195]

Potrošnja prirodnog gasa u BiH se svrstava u dvije kategorije: rezidencijalni sektor kojeg čine domaćinstva i komercijalni sektor i to uglavnom u okviru gradskih distributivnih sistema i industrijski sektor potrošnje kroz velike industrijske kapacitete direktno priključene na glavni transportni sistem i manjim dijelom industriju koja se snabdijeva preko nisko-pritisnih distributivnih sistema. U ovo vrijeme u Bosni i Hercegovini prirodni gas se ne koristi u sektoru proizvodnje električne energije. Stalna tendencija povećanja potrošnje prirodnog gasa u BiH prestala je početkom ’90-ih kada je potrošnja bila 600 mil. Sm3, a kapacitet gasovoda bio na svom maksimumu. Potrošnja gasa je na kraju nakon devedesetih godina prošlog stoljeća pala na 150-200 miliona Sm3 godišnje, što je samo 30% potrošnje iz 1990. Potrošnja gasa od 2003 dalje pokazuje tendenciju rasta kontinuirano sve do danas te dostiže potrošnju oko 400 miliona Sm3 (13.63 PJ). Bez obzira na povećanu potrošnju, udio ovog izvora energije u primarnoj potrošnji energije pao je sa 14% 1990. na 5-7% u poslijeratnom periodu. Udio prirodnog gasa je dominantan u proizvodnji toplotne energije čak i u industrijskom sektoru, koji ima vrlo nisku potrošnju gasa u tehnološke svrhe tokom ljeta. Postotak industrijske potrošnje, tj. kontinuirane godišnje potrošnje pao je sa 85% u 1990. na 25% - 50% (samo u 2000), sa porastom posljednjih godina na 60%.

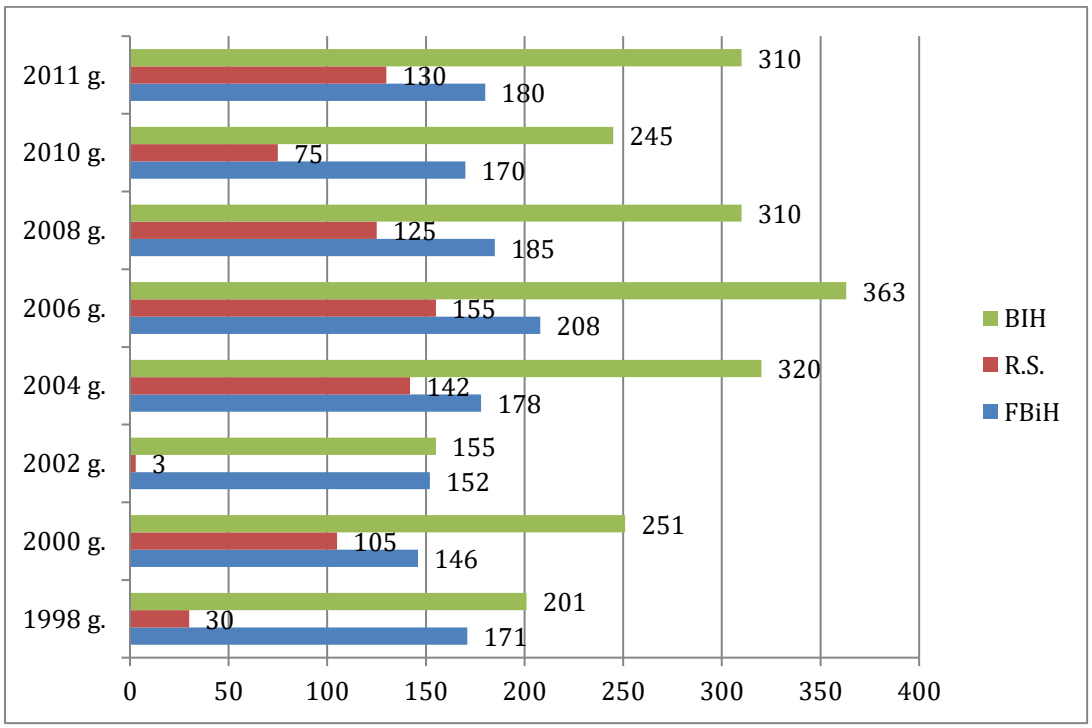
---

[195]. Više o tome: 1) Izvještaji BH Gas http://www.bh-gas.ba/index.php/bh/investicioni-odnosi-trenutni-uslovi. i 2) Izvještaji Vijeća ministara Bosne i Hercegovine 2011. http://www. vijeceministara. gov.ba/akti/ program_rada/ default.aspx?id=10648&langTag=hr-HR (21.8.2012.).

Prosječna zimska potrošnja je veoma visoka i da bi se to zadovoljilo kapacitet prijenosa do BiH granice mora biti 500 miliona Sm3, tj. 1,5 mil. Sm3/dnevno. Sa druge strane, ljetne potrebe su daleko niže od prosječne godišnje potrebe i sklone dnevnim/mjesečnim variranjima, što znači da su 50% niže nego zimske potrebe. Iz ove perspektive postoji potencijalno tržište prirodnog gasa u BiH, posebno u industrijskom sektoru i u urbanim područjima gdje njegova direktna upotreba od strane krajnjih korisnika vodi do najbolje potrošnje energije, bez dodatnih konverzija i gubitaka. U procjeni konkurentnosti prirodnog gasa kao izvora energije, ukupna energetska strategija i strategija zaštite životne sredine uticaće na sektor gasa na nekoliko načina.

Procijenjeno je da će u oblastima sa gasnom mrežom prirodni gas potpuno zamijeniti tečna goriva u industriji, sektoru usluga i domaćinstvima, ugalj do određenog stepena i drvna goriva u manjem stepenu. Trenutno ne postoji precizno predviđanje procenta potrošnje gasa u oblastima sa gasnom mrežom, niti do koje mjere će se smanjiti upotreba tečnih goriva, uglja i drvnih goriva.

Grafikon 44: Potrošnja gasa u Bosni i Hercegovini (1998.-2011.)
(u milionima Sm3)



Izvor: www.BH-gas. (28.8.2012.) - izradio doktorand.

4.8.2. Žičarski promet

Žičarski promet u Bosni i Hercegovini statistički se ne evidentira, niti je obuhvaćen standardnom klasifikacijom djelatnosti u oblasti sobraćaja i skladištenja. Razlog tome je što se žičarski promet ne eksploatira u korist prijevoza tereta i putnika kao što je to slučaj s cestovnim, željezničkim, zračnim, pomorskim, riječnim i drugim prometom. [196] Žičarski promet ima prije svega ulogu u turističkom prometu Bosne i Hercegovine odnosno u sportskom i rekreativnom životu građana. Kao primjer su skijališta na Bjelašnici, Igmanu, Vlašiću, Konjuhu ali i neki žičarski sistemi za potrebe industrije kao što su u Lukavcu, za transport kamena koji se transportira preko jezera Modrac i sl..

Zbog velikih potencijala u pogledu zimskih sportova, u Bosni i Hrecegovini danas postoji oko 50 ski liftova i određeni broj žičara koje se ne koriste za skijanje.[197] Prethodno navedene planine imaju odlične mogućnosti u pogledu zimskog turizma, sporta i rekreacije uz upotrebu žičara. Zimski centri u Bosni i Hercegovini nude više od 50 km skijaških staza koje mogu zadovoljiti potrebe više od 20.000 skijaša po satu. Većina ski liftova je starosti između 20 i 25 godina. Njima u većini slučajeva upravljaju lokalne ili kantonalne vlasti ili kompanije koje su potpuno ili dijelom u vlasništvu lokalnih vlasti. Manji dio ski liftova je u vlasništvu privatnih firmi.

Nekoliko ski centara radi bez dozvola i ne poštuje standarde.Veliki broj ski liftova koji su izgrađeni za Zimske olimpijske igre koje su se održavale 1984. godine, je uništen u toku rata. Vlada FBiH, općine i privatne firme su preduzele mjere za rekonstrukciju ski liftova i drugih postrojenja koja su neophodna za zimski turizam. U cilju koordinacije različitih nivoa vlasti i institucija koje su uključene u projekte revitalizacije olimpijskih planina uspostavljena je radna grupa Igman-Bjelašnica. U razvijenim državama žičarski promet ima značajnu ulogu u prometnom sistemu. Tek početkom dvadestog vijeka počinju se graditi i masovnije koristiti žičare za skijaše na alpskim terenima. Tokom tridetsetih godina dvadesetog vijeka počinju se graditi žičare sa sjedištima a kasnije i s kabinama. Ovaj oblik transporta počeo se značajnije i ubrzano razvijati u cijelom svijetu a posebno u Evropi.

Procjenjuje se da danas u Evropi ima više od 25.000 različitih žičara (uspinjača, bez i sa sjedištima, s telekabinama). Samo u Sloveniji ima oko 300 različitih vrsta žičara s kojima upravlja pedesetak preduzeća.[198] U Austriji se redovno eksploatora oko 3.500 različitih žičara koje imaju kapacitet veći od tri milijona putnika u jednom satu, samo u jednoj zimskoj sezoni prevezu više od četiristo milijona putnika.

---

196. ZELENIKA, M.: Multimodalni prometni sustavi, op.cit.,p.205-209.

197. Uticaj uvođenja Direktive o žičarama u BiH, http://www.mvteo.gov.ba/zakoni/Impakt_analiza/?id=3827 (2.8.2012).

198. QITAF-Organizazione Internazionale Transporti A-Organizatione for Transportation by Rope.

Interesantno je navesti da je Evropska komisija za transport u želji da harmonizira pravna pravila o žičarskom prometu koja su kao autonomna pravila važila u državama članicama Evropske Unije, donijela nekoliko akata o stvaranju modernih i zajedničkih pravila na nivou Evropske Unije, od kojih se navodi samo nekoliko:[199] COM (85) 337- ocjena utjecaja javnih i privatnih projekata na okolinu, COM (93) 646 – smjernice UN o postavljanju žičarskih instalacija za prijevoz putnika, CEN norme – predloženo je 13 tehničkih normi koje obrađuju pojedinačne elemente žičarskih uređaja, a predstavljaju osnovu za harmonizaciju evropskog žičarskog sistema. Na unapređenju, razvoju i afirmaciji žičarskog transporta i prometa a posebno tehničkih i tehnoloških elemenata sistema žičarskog prometa više decenija funkcioniše Međunarodna organizacija za žičarski promet.

Kada su u pitanju propisi u oblasti žičara u Bosni i Hercegovini na snazi su slijedeće naredbe i pravilnici:

- Pravilnik o ski liftovima: Pravilnik o tehničkim normama za ski liftove.[200]
  Pravilnik o žičarama: Pravilnik o tehničkim normativima za osobne zičare. [201]
- Primjer propisa na lokalnom nivou: Odluka Skupštine grada (Sarajeva) o ski liftovima.

U Federaciji Bosne i Hercegovine dozvole za puštanje u pogon žičara izdaju kantonalne ili lokalne vlasti. Periodičnu kontrolu ski liftova obavlja Federalna uprava za inspekcijske poslove – Inspektorat inspekcije rada. U julu 2010.g. Narodna Skupština Republike Srpske je na svojoj 38. redovnoj sjednici usvojila novi Zakon o inspekcijama. Radi se o zakonu koji u potpunosti reguliše postupak inspekcijskog nadzora i koji obuhvata rad inspekcijskih organa na lokalnom i republičkom nivou.

Propisi o žičarama u Evropskoj Uniji:[202] Direktiva o žičarama je direktiva novog pristupa, koja koristi evropske standarde kao sredstvo za osiguranje usklađenosti sa osnovnim zahtjevima. Ipak, pozivanje na postojeće standarde EU označava pretpostavku usklađenosti, ali njihova upotreba nije obavezna**.** Na relevantnoj web stranici EU postoje 23 usklađena standarda koja se odnose na Direktivu o žičarama.

---

199. Više o žičarama: 1) http://mladiraziskovalci.scv.si/admin/file/oddane_naloge/1150_379041_88_primerjava_zicniskih_sistemov_v_sloveniji.pdf 2) Ministarstvo komunikacija i prometa BiH, http://www mkt.gov. ba/ Aktuelno/?id=1647 (20.9.2012.).

200. Sl.list SFRJ br. 2. str.13/1985. godine.

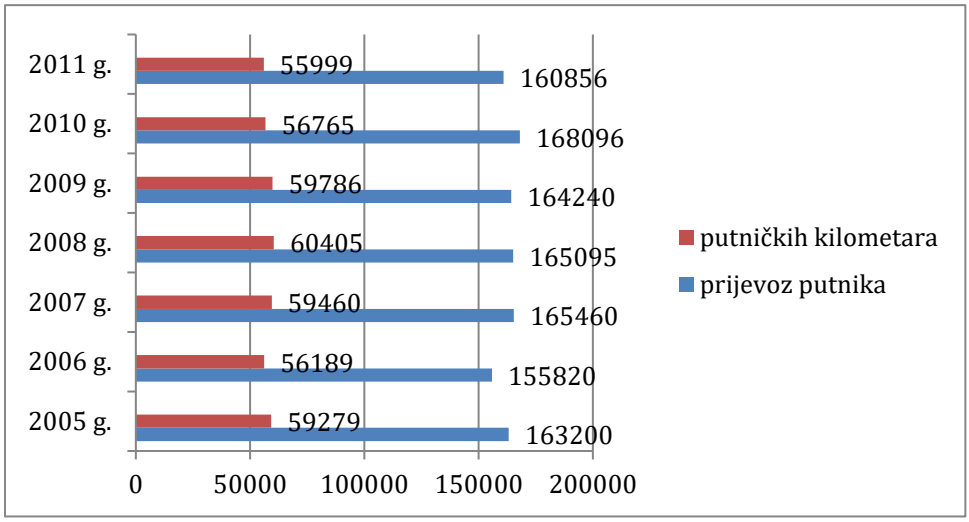
201. Sl.list SFRJ br. 29/1986, od 23.5.1986. godine.

202. MVTEO BiH, http://www.mvteo. gov.ba/zakoni /Impakt _analiza/?id=3827 (2.9.2012.).

4.8.3. Gradski promet

Gradski promet ima vrlo bitnu ulogu u prijevozu putnika, kako u svijetu, tako i u gradovima Bosne i Hercegovine, te mu je samim tim neophodno posvetiti određenu pažnju odnosno nekoliko rečenica.

Grafikon 45 : Gradski prijevoz putnika u Bosni i Hercegovini u (000) od 2005.-2011.



Izvor: Izvještaj Agencije za statistiku Bosne i Hercegovine - izradio doktorand.

Gradski promet u Evropskoj Uniji zasigurno ima veliku ulogu, pri čemu se najčešće spominje u obliku zastoja ili zagušenja u evropskim gradskim sredinama a što nije problem samo u zemljama EU već i u Bosni i Hercegovini.[203] Stoga je u martu 2007 godine Evropska Komisija objavila Zelenu knjigu o gradskom prometu koja je analizirala načine mogućeg poboljšanja i efikasnosti prometa te smanjenja zastoja u evropskim gradskim sredinama. Komisija time nastoji razviti urbane sredine kao dio revidirane Lisabonske strategije pa se Zelenom knjigom naglasak stavlja na načine pretvaranja evropskih gradova u područja koja bi mogla biti privlačnija za život, rad i investiranje.[204] Na kraju, 75-85% BDP-a EU generira se u gradovima. Iako gradovi daju veliki dio sredstava EU, u njima postoje problemi sa zagađenjem, bukom, prometnim zastojima i prometnim nesrećama, što je sve rezultat činjenice da se 75% putovanja u metropolama vrši vozilom. Procjenjuje se da na troškove prometnih zastoja u Evropi ide 1% BDP-a, a uz to se povećava potrošnja goriva, zagađenje zraka, buka te agresivno ponašanje.

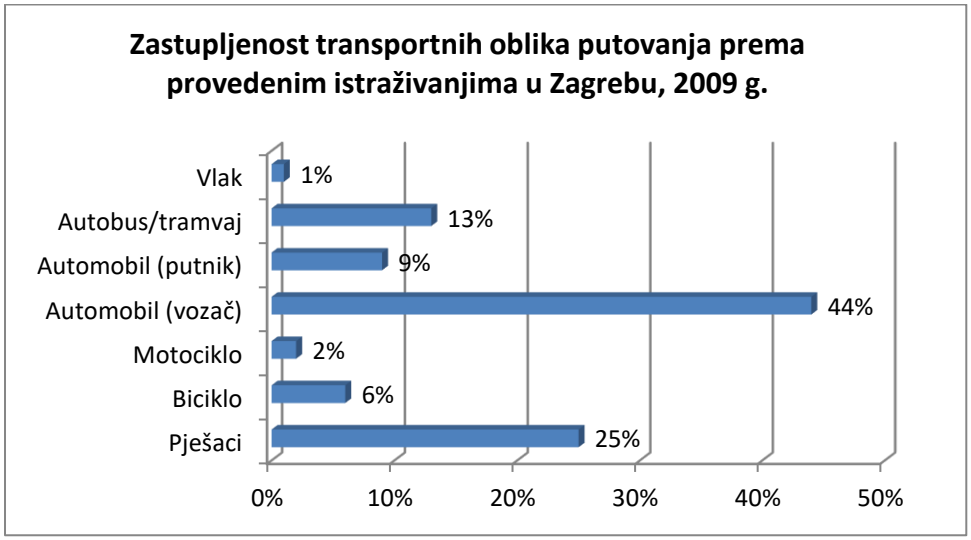
---

203. Agencija za statistiku BiH, http://www.bhas.ba/?option=com_publikacija&id=5&lang=ba , (2.10.2012.).

204. ZELENA KNJIGA, http://www.dei.gov.ba/dokumenti/?id=4925. (2.10.2012.).

Promet u novim uslovima sve teže zadovoljava osnovne zahtjeve koji se pred njega postavljaju, a to su: brz, siguran, udoban i ekonomičan prijevoz ljudi i robe u gradskom području. U posljednje vrijeme promet postaje jedan od glavnih uzročnika pogoršanja nivoa kvaliteta života u gradu, a što se ogleda u povećanju buke, zagađenosti zraka, vode i uopće okoline. Većina problema u gradskom prometu povezana je s općim načinom gradskog planiranja, posebno kada nestane prostora, a gradovi se šire izuzetnom brzinom. Preslikano na današnje prilike to znači:[205] kvalitet urbanog prostora mora biti važniji od optimalnog funkcioniranja prometnog sistema a pješaci, biciklisti i javni masovni putnički prijevoz moraju imati apsolutni prioritet (u regulaciji i investiranju) u odnosu na individualni prijevoz s putničkim automobilima te dostupnost i kvalitet usluga javnog putničkog prijevoza moraju imati prioritet u odnosu na njegovu rentabilnost u užem smislu, a koja bi se „podupirala“ dovoljnim subvencioniranjem javnog prijevoza. U tom pogledu u Bosni i Hercegovini nisu vršena posebna istraživanja o strukturama zastupljenosti transportnih oblika putovanja u nekom od većih gradova izuzev određenih statističkih podataka u nastavku se prikazuje istraživanje provedeno u gradu Zagrebu.

Grafikon 46: Zastupljenost transportnih oblika putovanja u Zagrebu istraživanje provedeno 2009 g.



Izvor: http://www.fpz.unizg.hr/civitaselan/ResultOne.php (20.9.2012.)

(izradio doktorand).

[205].http://www.google.ba/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&sqi=2&ved=0CEAQFjAE&url=http%3A%2F%2Fbib.ir (21.9.2012.).

A kada je u pitanju ekološki aspekt gradskog prometa prema brojnim ekspertima za zaštitu okoline i urbanističko planiranje jedan od najvećih problema gradskog prometa je decentralizacija gradskih sredina koja za posljedicu ima „urbano rastezanje“ kao što je to u ostatku svijeta. Što su rjeđe naseljena područja dalje od središta grada i što ih je više, to je teže i skuplje održavati gradsku infrastrukturu do njih. Kako bi se taj problem riješio, potrebno je postići ravnotežu između liberalizacije prometnog sektora, općinske regulacije i efikasnog planiranja upotrebe zemlje u zelenim (ruralna područja i predgrađa) i smeđim (gradskim) područjima.

4.9. STEPEN RAZVOJA LOGISTIČKIH DJELATNOSTI U BOSANSKO-HERCEGOVAČKOM PROMETNOM SISTEMU

Logističke djelatnosti koje prate prometni sistem su mnogobrojne:[206] 1) djelatnosti međunarodnog špeditera, 2) djelatnosti morskih luka, 3) djelatnosti lučkih slagača, 4) djelatnosti skladištara i terminala, 5) djelatnosti carinskih skladišta, 6) djelatnosti slobodnih zona, 7) djelatnosti robnotransportnih centara, 8) djelatnosti robnodistribucijskih centara, 9) djelatnosti robnotrgovinskih centara, 10) djelatnosti logističkih centara, 11) djelatnosti pomorskih agenata, 12) djelatnosti izvršitelja ugovorne kontrole, 13) djelatnosti osigura-vajućih društava, 14) djelatnosti tijela državne uprave i 15) ostale logističke djelatnosti u vezi s transportom i prometom.

Njihova razvijenost zavisi od mnogobrojnih faktora a prije svega o stepenu razvoja prometnog sistema i njegovih elemenata. Modernizacija i izgradnja infrastrukture i suprastrukture pretpostavlja primjenu savremenih tehničkotehnoloških dostignuća, primjenu savremenih informacijskih tehnologija, novu organizaciju poslovanja, dodatno obrazovanje i usavršavanje... Navedeno povlači za sobom i potrebnu modernizaciju poslovanja kako bi bilo u skladu s novim trendovima.[207] Opća privredna kretanja i težnja da se na svakom koraku minimiziraju troškovi, skrati vrijeme otpreme, dopreme i provoza robe, sve jača konkurencija samo su neki od faktora nužnog unapređenja i usklađivanja vlastitih kapaciteta u skladu s konkurencijom. U ključivanje u evropske prometne tokove kojima teži i Bosna i Hercegovina a posebno biti član velike porodice Evropske Unije, nameće potrebu prihvatanja pravila igre na globalnom tržištu. Već su napravljeni veliki koraci u usklađivanju pravne regulative sa evropskom pravnom stečevinom. Skladno tome i svi logistički subjekti, uključeni ne samo u prometne već i ostale privredne procese, moraju se prilagoditi novonastalim uslovima.[208]

---

[206]. ZELENIKA, R., PUPAVAC, D.: Menadžment logističkih sustava, op.cit.

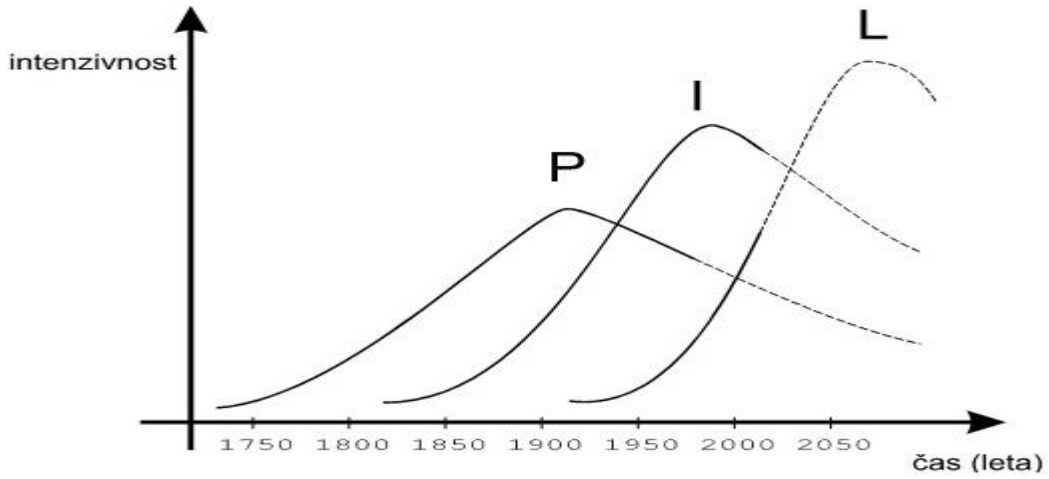
[207]. ODORČIĆ, B.: PV analiza: Otpremnišvo, Privredni vjesnik, LVII, 15.5.2010, 3627., p.16-17.

[208]. http://www.vpi.ba/upload/documents/Monitoring_procesa_evropskih_integracija_BiH. (24.8.2012.).

Činjenica je, kao što je primjer špeditera, da neće uvijek sve promjene biti pozitivne. Naime, praksa je pokazala da međunarodni špediteri i logističari svoje partnere u Bosni i Hercegovini nauče raditi po pravilima Evropske Unije, a zauzvrat dobiju mrežu klijenata a zatim odbace bosanskohercegovačko preduzeće. Na tržištu nastupaju samostalno s preuzetim klijentima bosanskohercegovačkog partnera. To je posljedica liberalizacije i globalizacije tržišta koja sa sobom vodi i pozitivne i negativne poslovne prakse. U odnosu na države Evropske Unije, pa čak i nove članice poput Bugarske i Rumunije, međunarodno otpremništvo u Bosni i Hercegovini značajno zaostaje, dok u poređenju sa državama u regiji taj odnos je nekoliko povoljniji. Nakon uslaska u Evropsku Uniju, Bosna i Hercegovina mora očekivati značajnije smanjenje obima špediterskog posla a to znači i manji broj zaposlenih u ovoj djelatnosti kao što je to i kod drugih članica EU. Razlog tome je što ulaskom u EU nestaju carinske ispostave te špediteri neće imati svoje ljude u njima. Istovremeno se očekuje rast obima poslovanja, posebno logističkog, jer će nestati carinske barijere, promet roba će postati lakši i jeftiniji, neće biti međudržavnih granica ni zaustavljanja robe na granici te će se na taj način logistika još više razviti a cijene usluga pasti.

Za očekivati je i snažniji ulazak konkurencije, što znači da će u Bosni i Hercegovina opstati jedino dobro organizirane kompanije odnosno one, koje imaju iskustva, razvijenu mrežu i finansijsku stabilnost. Globalno se može reći da prateće logističke djelatnosti su razvijene u onom stepenu u kome je razvijen i prometni sistem, odnosno pojedini prometni podsistemi. Neminovno je da će se one razvijati i pratiti kretanje savremenih uslova poslovanja i konkurencije.[209]

Grafikon 47: Razvoj od proizvodnje i inženjeringa do logistike u zadnjih 300 godina.



Izvor: http://egradiva.fl.uni-mb.si/Logisticne_manipulacije/drugo.html (24.8.2012.).

[209]. Konkurencijsko vijeće BiH: http://bihkonk.gov.ba/nadle%C5%BEnosti-i-organizacija (26.9.2012.).

4.10. STEPEN RAZVOJA MULTIMODALNOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI

Multimodalni promet je savremeni način transporta koji uspješno povezuje gotovo sve grane prometa, odnosno njihova sredstva i savremene tehnologije transporta na međunarodnim prometnim koridorima. Za međunarodni multimodalni transport, u smislu Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980 godine, kao međunarodnom multimodalnom transportu važne su ove karakteristike:[210]

1) Da su u međunarodnom multimodalnom transportu „operatori multimodalnog prijevoza“ i primatelji robe u dvije različite države.
2) Da se prijevoz robe u međunarodnom multimodlanom transportu obavlja s najmanje dva različita prijevozna sredstva, odnosno da u takvom transportnom procesu sudjeluju najmanje dvije različite grane prometa.
3) Da se cjelokupan poduhvat međunarodnog multimodalnog transporta zasniva samo na jednom ugovoru o prijevozu, što ga je operator multimodalnog prijevoza sklopio s pošiljateljem robe.
4) Da se za cjelokupan poduhvat međunarodnog multimodalnog transporta ispostavlja ili pribavlja samo jedna isprava o prijevozu robe (npr. FBL – Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill Of Lading).
5) Da cjelokupan proces međunarodnog multimodalnog transpota izvršava ili organizira samo jedan operator, odnosno operator multimodalnog transporta (tj. Multimodal Transport Operator-skr. MTO), a to je najčešće međunarodni špediter koji ujedinjuje djelatnosti špeditera i prijevoznika.

Iako je Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom transportu robe (1980.) usvojena konsenzusom 24.juna 1980 godine u Ženevi od 78 država, koje su potpisale završni akt Konvencije, je ratificiralo samo jedanaest država i to:[211] Čile (1982.), Meksiko (1982.), Malavi (1984.), Senegal (1984.), Ruanda (1987.g.) Zambija (1991.), Maroko (1993.), Gruzija (1996.) Burundi (1998.), Libanon (2001.) i Liberija (2005.), a da bi stupila na snagu, potrebno je da je ratifikuje 30 ugovornih članica. Njenim ratificianjem od strane 30 članica i formalno pravno će zaživjeti multimodalni transport u punom smislu riječi, čime će se doprinijeti rješavanju brojnih pitanja (kao što su jedinstvena isprava, pitanje operatora...), a vjerovatno i riješiti problem oko pojmova intermodalni transport i multimodalni transport.

---

[210]. ZELENIKA, R.: Multimodalni prometni sustavi, op.cit., p. 28-29.

[211]. Cf. 1) United Nations Convention on International Multimodal Transport of Gods, http:// r0.unctad.org//ttl/doc.
2) Implementation of Multimodal Transport Rules, United Nations Confernce on Trade and Development., www. Unctad.org/en/docs/posedttl. (26.9.2012.).

Naime, često se u literaturi i praksi multimodalni transport svodi na pojam intermodalnog što nije isto, jer podrazumijeva premještanje dobara u jednom i istom natovarenom sredstvu ili vozilu koje se uspješno može koristiti u više vrsta transporta bez posebnih manipulacija dobrima pri promjeni vrste transporta.

Uprkos tome, multimodalni transport ima sve više primjenu u svijetu, posebno u razvijenijim zemljama zbog smanjenja troškova i postizanja kraćeg vremena transporta. Za postizanje pravnih efekata pretpostavka je raspolaganje savremenim tehnologijama transporta koje svojim brojnim prednostima multipliciraju pozitivne učinke za sve sudionike prometnog procesa. Multimodalni promet je promet kojeg treba razvijati u Bosni i Hercegovini radi brojnih pozitivnih učinaka koje implicira. Na žalost, njegova primjena još je mala u odnosu na razvijene države. Razlozi tome leže u činjenici da multimodalni transport još nije afirmiran i ne poduzima se dovoljno aktivnosti za njegovu afirmaciju. Više je u primjeni kombinirani transport a radi se i na njegovoj snažnijoj afirmaciji. Učešće kombiniranog prijevoza u ukupnom prijevozu robe vrlo je mali. Kako je ta grana prometa jedna od najsavremenijih oblika, primjernog i zaštiti okoline potrebno je istu (uz državne subvencije) razviti čim prije radi uključenja u evropske tokove.

Opravdanje za takvo stanje u prometu u određenom dijelu može se naći u objektivnim okolnostima, kroz koje je država prolazila u posljednjem desetljeću, ratne štete, naslijeđe iz prošlosti te u nedostatku strategije razvoja. Bosna i Hercegovina bi trebala u svojoj Strategiji prometnog razvoja postaviti temelje za afirmaciju kombiniranog trasnporta jer je uvođenje savremenih tehnologija u svim prometnim granama uslov za ostvarivanje očekivanih učinaka prometa u oblasti zaštite životne okoline i uštede energije, ali i za uključenje bosanskohercegovačkih prometnih prvaca i prijevoznika u sistem već uspostavljenog kombiniranog prijevoza, koji sve više postaje nezaobilaznim uslovom za pristup na prometne mreže pojedinih zapadnoevropskih država.[212] Stoga se Bosna i Hercegovina treba odlučnije početi uključivati u evropski sistem kombiniranog prijevoza, kako bi čim prije smanjila zaostajanje u primjeni tog oblika savremenog prijevoza za razvijenim državama. Pored organizacije kontejnerskog prijevoza, koji se obavlja već duže, aktivnosti su usmjerene na organizaciju i drugih oblika kombiniranog prijevoza radi ostvarivanaj koristi koje takav prijevoz donosi, a posebno radi olakšanja turističkog prometa i zaštitte okoline u Bosni Hercegovini. U okviru aktivnosti usmjerenih u tom cilju Bosna i Hercegovina se obavezala, na međunarodnom nivou, uvoditi i razvijati kombinirani promet, pristupajući

[212]. Iz strateških dokumenata: 1) Strategija razvoja BiH, http://www.dep.gov.ba/razvojni_ dokumenti/razvojn _ 2)www.kultura.fmksa.com/…/strategije/ Strategijarazvoja FBiH2010-202. 3) Strategija razvoja R.Srpske , http://www.kg-cci.co.rs/pdf/strategije.pdf (28.9.2012.).

multilateralnom prijevozu odnosno sklapanju više dvostranih međunarodnih ugovora:[213]

- Evropski sporazum o glavnim međunarodnim linijama kombiniranog prijevoza i srodnim instalacijama (AGTC),
- Protokol o kombiniranom riječnom prijevozu koji je proistekao iz AGTC 1997 u Beču
- Sporazum između Bosne i Hercegovine i R.Hrvatske o načinu korištenja i održavanja željezničke pruge i obavljanju nadzor od strane državnih graničnih tijela.

Osim navedenih dokumenata Bosnu i Hercegovinu obavezuju u tom smislu brojne rezolucije, zaključci i preporuke Evropske konferencije ministara prometa (CEMT) i Ekonomske komisije za Evropu UN.

Kako bi sve aktivnosti na operativnom nivou bile što organizovanije te time omogućena i međunarodna saradnja na tom nivou u BiH bilo bi vrlo korisno uspostaviti društvo za kombinirani promet. Koristeći se iskustvom razvijenih evropskih država u primjeni i razvoju kombiniranog transporta Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine trebalo bi pripremiti projekat za postepeno uvođenje RO-LO prijevoza (huckepack), kao jednog od oblika kombiniranog prometa, koji bi se uvodili prema državama Srednje i Zapadne Evrope te za tranzitne prijevoze preko Bosne i Hercegovine. Projekat bi trebao obuhvatiti i poticajne mjere za njegovo ostvarenje. Poticanje razvoja intermodalnog odnoso multimodalnog transporta postalo je važno pitanje u prometnoj politici zbog brojnih prednosti za društvo a koje se ogledaju u slijedečem:

- **Efikasnije korištenje energije.** Potrošnja energije po tonskom kilometru vlakova, riječnih brodova i short sea plovila niža je od one za kamione, pod uslovom da je iskorištenost kapciteta dovoljna.[214]

- **Manji pritisak na okoliš**. Uobičajeno je intermodalni transport koji koristi električni transport čišći nego cestovni transport, međutim obim zavisi od puno faktora, između ostalog i o tipu elektrane koja proizvodi električnu energiju (naprimjer: benzin je čišći od uglja). Intermodalni transport koji koristi unutrašnju i short sea plovidbu proizvodi manje CO2, ali više SO2. Za Nox emisije se općenito vjeruje das u niže od onih za željeznicu ili cestu.

---

[213]. Evrospki sporazum AGTC: http://www.vozi.org/nova/index.php?option=com_content&view= article&id =36:evropski-sporazum-o-vanim-meunarodnim-kombinovanim-transportnim-linijama-agtc&catid=44:agtc&Itemid=74 (22.9.2012.).

[214]. http://www.gradjanizaeuropu.ba/sites/default/files/energija_i_okolis_finalne_preporuke_gradjana_ za_ europu. pdf. (28.9.2012.).

- **Manja zagušenost i oštećenja na cestama.** Konstatntno se pogoršava promet na evropskim cestama. Dobro su poznata prometna zagušenja tzv. Infarkt u sjevernoj Njemačkoj ali i mnogim drugim deijelovima Evrope. Njemačka automobilska industrija zahtijeva sve više dostava putem željeznice. Intermodalni transport nudi proizvodnoj industriji neprekidan dobro isplaniran prijevoz kada ceste više nisu dovoljne.[215] Za društvo, zagušenja znače izgubljeno vrijeme na putovanju za građane, buku i pretjerane emisije. Promet teškog tereta također oštećuje ceste puno više od putničkih vozila.

- **Efikasnije korištenje zemlje.** Promet teškog tereta zahtijeva skupe ceste sa širokim trakama i debelom površinom ceste te manji nagibni ugao, što vodi do velikog zadiranja u prirodu. Ovo se također može primijeniti na postavljanje pruga, međutim dupla trasa sa istim kapacitetom kao autoput sa četiri trake zauzima puno manje prostora.[216]
- **Lakše savladavanje vode i planina.** Dugački tuneli na cestama znače značajne tehničke kao i finansijske probleme, kada se uzmu u obzir emisije, sigurnost i presjeci. Za projekte dužih tunela, kao što je tunel ispod Engleskog kanala i projektirani bazni tuneli u Švicarskoj se upotrebljava tehnologija valovitih autocesta.[217] Kada je teret utovaren na željeznicu, udaljenost može biti proširena i izvan otvora tunela.
- **Manje prometnih nesreća.** Prema Evropskom vijeću za sigurnost prometa, 96% svih smrtnih slučajeva u prometu dešava se u nesrećama na cestama.
- **Sigurniji transport opasnog tereta.** Rizik od nesreća je niži na željeznici i plovnim putevima nego na cesti, što je posebno važno za prijevoz opasnog tereta. Hemikalije se mogu sigurno prevoziti u tankerskim kontejnerima.
- **Bolji radni uslovi.** Vozači kamiona su ozbiljno pogođeni povredama vezanim za posao i ranijim penzionisanjem.
- **Operacije utovara i istovara** ostaju u okviru intermodalnog transporta, ali se izbjegavaju naporne daleke vožnje sa noćima provedenim izvan kuće. Za pojedinačne otpremnike očito je da sveukupna ekonomija diktira koji će način prijevoza koristiti. Intermodalne prednosti za društvo su jedino zanimljive ako utječu na kalkulacije troškova.
- **Sve navedeno upućuje na potrebu primjene multimodalnog prometa i u Bosni i Hercegovini.** Afirmacijom kombiniranog transporta afirmirat će se i multimodalni transport jer jedno ne isključuje drugo,već se nadopunjuju i međusobno povezuju.[218]

---

[215]. http://www.een.hr/upload/Publikacije/EEN_Marco_Polo_Brosura.pdf. (26.9.2012.).

[216]. http://www.ceteor.ba/sites/default/files/web_zakljucci_i_preporuke_konferencije_zeps.pdf. (27.9.2012.).

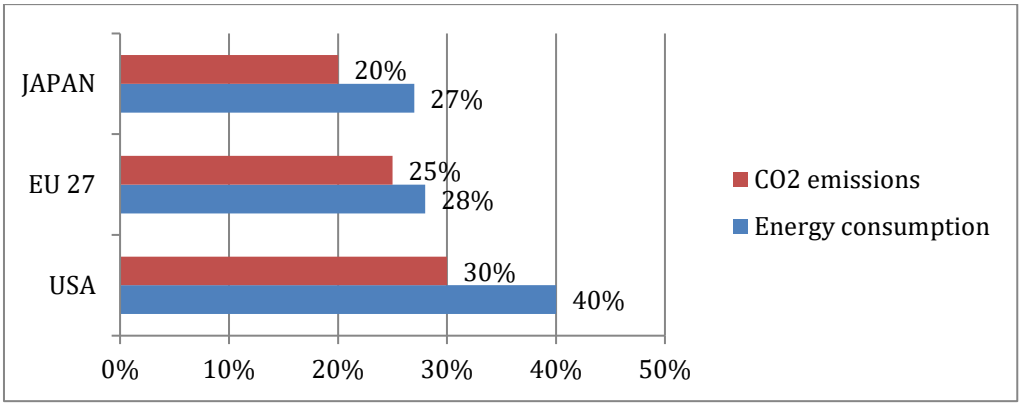
[217]. http://www.huka.hr/v2/objekti/zakonodavstvo/zakonodavstvo-eu/DIREKTIVA%20 %20o%20sigurnost i%20u%20tunelima%20HRV%202004-54-EC.pdf. (27.9.2012.).

[218]. http://www.fmup.gov.ba/files/file/projekti/Polazne-osnove-strategije.pdf. (28.9.2012.).

4.11. STEPEN RAZVOJA ODRŽIVOG PROMETA U BOSNI I HERCEGOVINI

Danas se sve više govori o održivom razvoju prometa. Brojne studije ukazuju koliko promet izaziva negativne posljedice na društvo i okolinu. Udio transporta u ukupnoj potrošnji energije i emisije CO2 u svijetu prikazan je na slijedećem gafikonu.

Grafikon 48: Udio transporta u ukupnoj svjetskoj potrošnji energije i emisiji CO2 u 2009.



Izvor: Panorama of Transport, Eurostat Statisical Books, 2009, p. 154. – izradio doktorand

Iz grafikona je vidljivo da je EU-27 zauzela drugo mjesto po udjelu transporta u ukupnoj potrošnji energije (27%) i emisiji CO2 (24%) u 2005 godini. U 2006. godini u EU-27 najviše je cestovni promet doprinio s 93,1% emisiji stakleničkih gasova (skr. GHG- engl. greenhouse gas). Osim toga u EU-27 evidentirano je samo u 2006.godini 42.950 nesreća.[219] U odnosu na 1990. to je za 3,5% manje nesreća. U transportu posmatrano cestovni prijevoz je najveći potrošač energije, čak 26% ukupne potrošnje energije u EU-27 otpada na cestovni prijevoz i istovremeno je najveći emitent GHG gasova, sudjelujući s 93%.

Bosna i Hercegovina je konačno izradom Prvog nacionalnog izvještaja o klimatskim promjenama na državnom nivou prikupila detaljne i kompleksne službene podatke o emisijama stakleničkih plinova (GHG) za period od 1990. do 2010. Godine, a sada su u završnoj fazi i aktivnosti drugog nacionalnog izvještaja. [220] Prema izvještajima o klimatskim promjenama u BiH INC. jedino uključuje detaljan spisak emisija za 1990. godinu, što je bazna godina za UNFCCC i Kyoto protokol. Ovaj spisak je napravljen uz korištenje evropske CORINAIR metodologije.

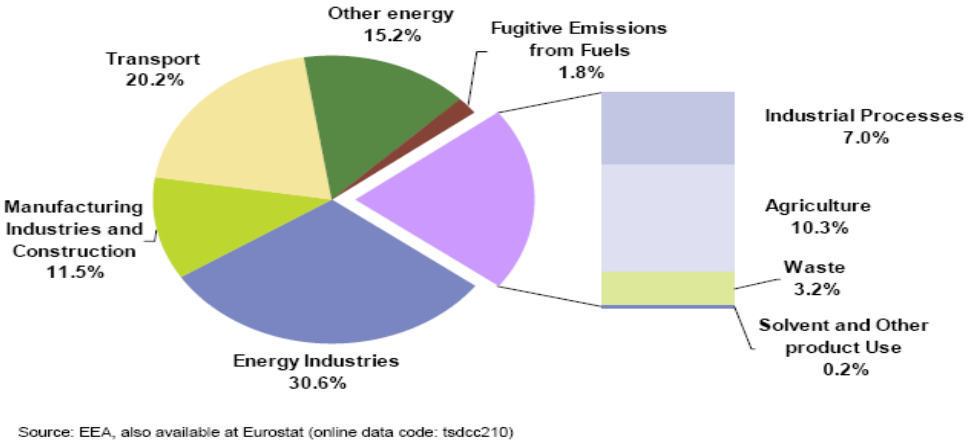
---

219. http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/eu-27-transport-emissions-of-1. (28.9.2012.).

220. INC BiH, http://www.unfccc.ba/ba/posljednje/novosti/21-bih-adopts-the-initial-national-communication-under the-unitednations-framework-convention-on-climate-change. (29.9.2012.).

Od ukupnih bruto nacionalnih emisija GHG u iznosu od 34,04 Mt ekvivalenta CO2, 73 posto potiče iz sektora energetike, nakon čega slijede poljoprivreda (13,5 posto) i industrija (10,4 posto). Uzimajući u obzir vrijednosti nacionalnih emisija GHG i procijenjeni broj stanovnika BiH od 3,85 miliona, vrijednosti emisija po glavi stanovnika su procijenjene, uz upotrebu modela GAINS, na nivou od 6,36 tona CO2eq per capita u 2005. do 8,14 CO2eq u 2030. Obje ove vrijednosti su ispod prosjeka EU 27 (10,2 CO2eq u 2007).

Grafikon 49: Udio transporta u GHG emisijama u EU -27 (u %) u 2010. godini.



Izvor: http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/fi-consumption-for-transport-in-eu27-in2010-and-2020- targets. (20.8. 2012.)

Bosna i Hercegovina (BiH) je u decembru 2000. godine ratificirala Okvirnu konvenciju Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC), a u aprilu 2008. godine i Kyoto protokol.[221] Kao zemlja koja nije potpisnica Aneksa I, BiH ima samo opće obaveze. U skladu sa članom 4. UNFCCC, BiH treba ispuniti prije svega opće obaveze da bi stekla pravo na tehničku i ekonomsku pomoć. Bosna i Hercegovina još uvijek na državnom nivou nije usvojila Zakon o zaštiti okoline.[222] Međutim, entiteti su usvojili vlastite Zakone o zaštiti okoline. Oba entitetska Zakona o zaštiti okoline (SN FBiH 33/2003 i SG RS 53/2002), su vrlo sveobuhvatni u svojoj strukturi i uključuju ne samo ekonomske instrumente za zaštitu okoline, poput naknada, poreskih poticaja za proizvode, tehnologije i usluge koje su dobre za okolinu, i sistema refundiranja

[221]. http://www.mvteo.gov.ba/linkovi/TASED-Vodic%20o%20odrzivoj%20energiji.pdf. (26.7.2012.).

[222]. Akcioni plan za zaštitu okoliša u BiH, MVTEO, 2003:http://www.mvteo.gov.ba/org_ truktura/sektor_prirodni resursi/odjel_zastita_okolisa/Strategije_u_BiH/BiH/?id=2324. (26.7.2012.).

depozita, već i kazne i naknadu okolinske štete, te na kraju i finansijske garancije za eventualnu okolinsku štetu. Ono što je najvažnije, ovi zakoni priznaju principe „zagađivač plaća“ i „korisnik plaća“ jer se stoji na stanovištu da nivo kazni treba da stimulira smanjenje upotrebe prirodnih resursa i zagađenja. Strategija razvoja Bosne i Hercegovine (2010) generalno objedinjuje različite razvojne politike nastojeći pronaći prikladno rješenje za pet sastavnih dijelova: [223] makroekonomska stabilnost, konkurentnost, zapošljavanje, održivi razvoj i EU integracije. Ona sadrži osnovna načela i mjerila za određivanje ciljeva i prioriteta u razmišljanju dugoročne transformacije prema sveukupnom pa time i održivom razvoju. Imajući u vidu ostvarenje održivog razvoja Bosne i Hercegovine, ovom Strategijom su postavljeni osnovni ciljevi i mjere održivog razvoja poljoprivrede, proizvodnje hrane i ruralnog razvoja; ekologije i razvoja energetskih potencijala te transporta i komunikacija uz identifikaciju osnovnih mjera u njihovu ostvarivanju.

Analiza najvažnijih izazova daje opis sadašnjeg stanja kroz privrednu, socijalnu i okolinsku dimenziju i time prednosti održivosti. U strategiji ipak nisu navedene i institucije za njenu provedbu i način provedbe, odgovornost te način praćenja provedbe.

Strategijom se navodi da je Bosna i Hercegovina mala zemlja, po površini i broju stanovnika, što zahtijeva veću angažovanost, odnosno povezanost i mobilnost ljudi i roba, u cilju ekonomskog i društvenog razvoja, na osnovi većeg korištenja internih prirodnih, ljudskih i drugih resursa. Razvoj svih vidova transporta je neophodan radi konkurentnosti i ponude različitih oblika usluga. Pa se u tom pogledu postavlja cilj optimalnog razvoja svih vrsta transporta, kako bi se u skladu s EU transportnom politikom postigao zadovoljavajući nivo svih usluga uz dostignuće promovisanog i praktično primijenjenog intermodalnog transporta i sistema inteligentnog transporta (ITS), kao najviših oblika modernog i ekonomičnog transporta, potrebnog ekonomiji, društvu i građanima pojedinačno.

Da bi se navedeno ostvarilo neophodno je preusmjeravati promet sa ceste na energetski efikasnije i za okolinu povoljnije oblike prijevoza. Na primjer riječni promet se očituje niskim postotkom emisija toksičnih supstanci u zrak kao i ekonomičnošću korištenja obnovljivih izvora energije. Budući da u Bosni i Hercegovini sve raspoložive rijeke nisu plovne moguće je koristiti željeznicu u dijelu koji je efikasniji u odnosu na cestovni. Vrlo je važno istaći da transportni sistem ipak mora zadovoljiti osnovne potrebe kako pojedinaca tako i društva ali na prije svega na siguran način.

---

[223]. Strategija razvoja BiH, http://www.dep.gov.ba/razvojni_ dokumenti/razvojn. (28.9.2012.).

Dakle pored razvoja prometne infrastrukture koja mora biti u funkciji održivog i uranoteženog razvoja mora se voditi računa i o slijedećem:

1. Dobro povezivanje svih dijelova nacionalnog teritorija kako bi transportni sistem bio dovoljan za sve privredne, socijalne i okolinske potrebe Bosne i Hercegovine, a da istovremeno njegov neželjeni utjecaj na privredu, društvo i okolinu bude mninimalan,
2. Teritorijalnom kohezijom razviti integralni pristup pitanju dostupnosti i povezanosti, radi što boljeg iskorištenja razvojnih karkateristika svojstvenih različitim prostorima.
3. Poticati korištenje čistijih goriva i tehnologija te prelaziti na one oblike prijevoza koji efikasnije koriste energiju.
4. Preusmjeravati promet sa ceste na ekološki prihvatljivije sisteme – željeznicu, unutrašnje plovne puteve te međusobno prometno povezivanje.
5. Unaprijediti kolektivni transport i izbor transportnih opcija rastom kvaliteta javnog transporta te biciklističkih i pješačkih zona.
6. Ograničavati pristup vozilima (pješačke zone, ograničene zone za parkiranje i sl.).
7. Stimulisati efikasno korištenje putničkih automobila (efikasna goriva, efikasan način vožnje isl.).
8. Pojačati investicijska ulaganja u razvoj željezničke infrastrukture osiguravajući bosanskohercegovačkim željeznicama konkurentnost s drugim oblicima proemta, razvijati i izgraditi prigradsku željezničku infrastrukturu te povećati efikasnost i pouzdanost željezničkog prometa.
9. Pojačati investicijska ulaganja u modrnizaciju i razvoj morske kao i riječne infrsatrukture i luka te standarde sigurnosti plovidbe i zaštite od zagađenja.
10. Razvijati cestovnu mrežu tj. lokalnih, regionalnih i magistralnih puteva.
11. Koristiti telekomunikacije zaradi smanjenja fizičkog transporta (rad kod kuće, internet trgovina, obavljanje poslova s javnom upravom, telemedicina i sl.).
12. Povećati sigurnost i investirati u infrastrukturu za promociju hodanja i korištenja bicikala.
13. Planirati gradove tako da se smanjuje potreba za fizičkim transportom ljudi i roba.
14. Usmjeriti razvoj prometne infrastrukture prema povećanju međusobne integriranosti i povezanosti cijelog untrašnjeg proemtnog sistem kako bi se ostvarila bolja dostupnost evropskih prometnih koridora i bolja integriranost s prometnom mrežom susjednih zemalja, poštujući pri tom kriterije zaštite okoline.

Generalno može se reći da je održivi razvoj prometa u Bosni i Hercegovini nedovoljan. To potvrđuju i slijedeći podatci: Bosna i Hercegovina se u međunarodnim

rangiranjima i izvještajima o konkurentnosti Svjetskog ekonomskog foruma (WEF) i Svjetske banke (WB) nalazi na začelju svih lista.[224] Prema Izvještaju o globalnoj konkurentnosti WEF, BiH je menu 139 rangiranih ekonomija je na 100. mjestu po opštoj konkurentnosti, a prema rangiranju WB, BiH je na 125. mjestu od 183 rangirane ekonomije po lakoći obavljanja poslovne aktivnosti. Iako ekonomija Bosne i Hercegovine bilježi oporavak i rast u posljednjih 5 godina, još uvijek nije dostigla nivo BDP iz 1991, pa se podaci o rastu (na jako nisku osnovicu) trebaju uzimati sa rezervom.

U periodu od 2004. do 2008. godine bosanskohercegovačka ekonomija je rasla po realnim stopama od 6.5% do procjenjenih 10% (u 2007. godini). U 2009. godini je došlo da zaustavljanja rasta ekonomskih pokazatelja, usljed posljedice ekonomske krize, ali je BiH u 2010. godini ponovo zabilježila izvjestan porast, po stopi nižoj od 2.3%.

Među dvanaest ključnih kriterija za ocjenu konkurentske pozicije prema rangiranju WEF su izgrađenost institucija i infrastrukture, makroekonomsko okruženje, zdravstvo i obrazovanje, visoko obrazovanje i stručna obuka, efikasnost tržišta roba, efikasnost tržišta rada, razvoj finansijskog tržišta, tehnološka spremnost, veličina tržišta, razvijenost poslovnog sektora i stepen inovacija. Kao najveća ograničenja većoj konkurentnosti Bosne i Hercegovine ističu su faktori slabijeg pristupa kapitalu, visokih poreza, neefikasne javne vlasti, korupcija i složena poreska legislativa. Bosna i Hercegovina je u ovim oblastima napravila vrlo male pomake u posljednjih nekoliko godina, dok se druge ekonomije značajno razvijaju i prave iskorake u ključnim konkurentskim oblastima.

[224].Komparativna analiza konkuretne prednosti BiH, Ekonomski insitut Sarajevo, Sarajevo 2009.http://www. eis.ba/site/images/publikacije/komparativna%20analiza%20konkurentn. (2.10.2012.).

5. ANALIZA I OCJENA MEĐUODNOSA PROMETNE POLITIKE I MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI

Iako Bosna i Hercegovina nema pisani dokument s naslovom Prometna politika Bosne i Hercegovine neophodno je istaći da postoji nekoliko strateških dokumenata kojima je analiziran neki od prometnih podsistema u funkciji njegove modernizacije i uključenja Bosne i Hercegovine u evropske prometne tokove. Međutim, u cilju rješavanja sveukupnih privrednih pa time i prometnih problema prvi i najznačajniji dokument s kojim bi Bosna i Hercegovina trebala postaviti temelje modernizacije prometnog sistema je Prometna politika Bosne i Hercegovine. Navedenim dokumentom bi se Vijeće ministara Bosne i Hercegovine u imenu države Bosne i Hercegovine deklarisalo pred vlastitom i međunarodnom zajednicom šta je njena namjera i cilj pri regulisanju oblasti prometa na svom području. Prometna politika bi trebala biti izrađena u obliku koji omogućava godišnje praćenje pokazatelja razvoja kao i mogućnost uporednih dopuna i promjena bar svakih pet godina. Također bi trebala prezentovati informativne ocjene od 2012 do 2022. Ona bi trebala biti temelj svih ostalih dokumenata sa svrhom ostvarivanja ciljeva razvoja i uključenja Bosne i Hercegovine u Evropsku Uniju. Ovom dokumentu, koji oslikava desetogodišnji period kao komplementarni dokument bi slijedila i Prometna strategija koja bi odlučivala o vrstama, obimu i dinamici uvođenja mjera neophodnih za realizaciju ciljeva Prometne politike. To bi bio operativni dokument Ministarstva komunikacija i prometa uz čiju pomoć bi se omogućila realizacija elemenata Prometne politike.

Najvažnije spoznaje o međuodnosu prometne politike i modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini mogu se sagledati kroz slijedeće međusobno povezane dijelove:[225] **modernizacija pomorskog prometa i prometne politike, međuodnos modernizacije željezničkog prometa i prometne politike, međuodnos cestovnog prometa i prometne politke, međuodnos modernizacije zračnog prometa i prometne politike, međuodnos modernizacije riječnog prometa i prometne politike, međuodnos modernizacije poštanskog prometa i prometne politike, međuodnos modernizacije telekomunikacijskog prometa i prometne politike, ostali prometni sistemi u fokusu prometne politike, logističke djelatnosti u fokusu prometne politike, multimodalni promet u fokusu prometne politike te mjesto održivog razvoja u prometnoj politici, uporedba prometne politike u Bosni i Hercegovini s prometnim politikama u nekoliko evropskih zemalja, uporedba bosanskohercegovačkog prometnog sistema s prometnim sistemima u nekoliko evropskih država.**

[225]. ZELENIKA, R.: Logistički sustavi,op.cit., p.75-91.

5.1. MEĐUODNOS MODERNIZACIJE POMORSKOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI

Imajući u vidu da se pomorski pa i drugi oblici vodenog prometa smatraju i pokazuju najisplatnijim načinom transporta, te da je vrlo povoljna cijena transporta uvjetovala sve veći intenzitet prometa ove vrste, nagli porast međunarodne flote na plovnim putovima nije popraćen istim trendom modernizacije plovnih putova. Iako je Bosna i Hercegovina kao područje bogato vodom ipak, s prometnog aspekta, rijeke i jezera Bosne i Hercegovine nemaju većeg značaja, izuzetkom se može smatrati jedino rijeka Sava. Pomorski promet roba koji se odvija preko Luke Ploče (u Hrvatskoj), smatra se od posebnog značaja za potrebe privrede Bosne i Hercegovine. U razvoju luke Ploče bitan utjecaj je imalo nekoliko važnih povijesnih činjenica i događaja:[226]

Godine 1891. izgrađen je željeznički kolosijek pruge Metković-Sarajevo. Izgradnjom 446 km duge pruge od Bosanskog Broda do Metkovića, južna Dalmacija dobila je vezu sa zaleđem, a Bosna i Hercegovina izlaz na more. Međutim, u tehničko-eksploatacijskom pogledu ta je veza bila neprikladna, ne samo zbog uske širine kolosijeka, nego i zbog toga što na dijelu te pruge od Sarajeva do Mostara pruga ima obilježja teške gorske pruge. Za savladavanje Ivan Sedla na planini Bitovnja izgrađena je pruga sa zupčastom vučom, s veoma širokim zavojima (min. 125 m) i s velikim padovima (max. 60‰). Osim toga, luka Metković, koja se nalazi dvadesetak kilometara uzvodno od ušća Neretve i do koje, zbog zamuljenosti (riječnih nanosa) nisu mogli ploviti veći brodovi, nije se pokazala pogodnom lukom.

Godine 1942. izgrađen je uski željeznički kolosijek pruge Metković-Ploče, 1943. izgrađeno je 410 m obale i postavljena obalna dizalica, 1945. započinje obnova srušenih lučkih kapaciteta, 1966. izgrađena je željeznička pruga normalnog kolosijeka na prometnom pravcu Sarajevo-Ploče, a: [227]

1976. izgrađen je terminal za stoku i terminal za pretovar glinice

1979. izgrađen je terminal za drvo i drvne prerađevine

1980. izgrađen je terminal za petrolkoks

1981. izgrađen je terminal za tekuće terete

2001. izgrađen je terminal za hlađene terete i hladnjača.

---

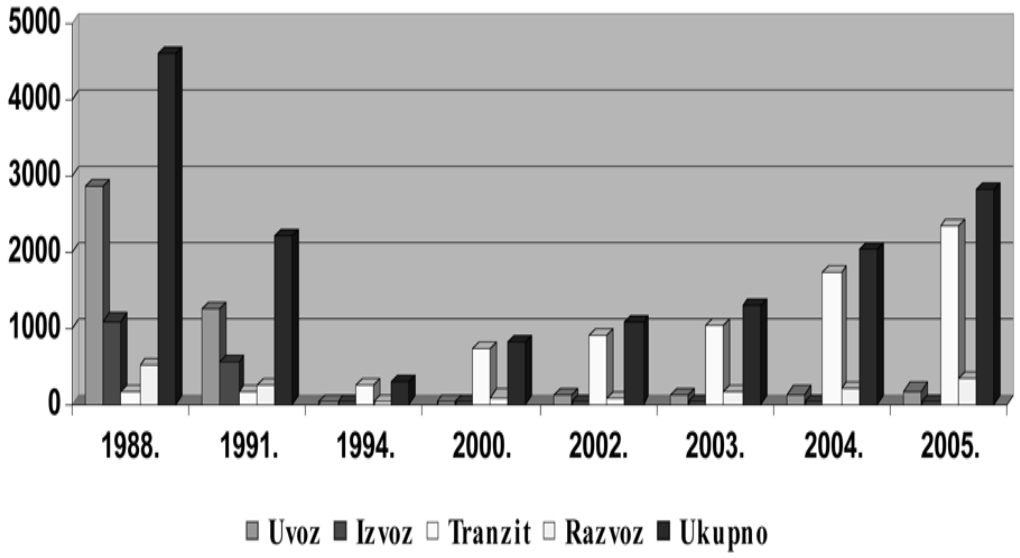
[226]. http://www.zfbh.ba/zfbhbax/index.php?option=com_content&task=view&id=44&Itemid=97. (2.10.2012.).

[227]. http://www.port-authority-ploce.hr/html/hr/povijest.asp. (3.11.2012.).

Ukupna kopnena površina lučkog područja Ploče iznosi 2.340.000 m2. pri čemu slobodna zona luke Ploče obuhvata 2.000.000 m2. Lučko područje luke Ploče obuhvata i 33.782 m2 u luci Metković. Morski dio lučkog područja obuhvata akvatorij površine 1.166.430 m2, kanal Vlaška – more površine 240.000 m2, vanjsko sidrište površine 23.000.000 m2, te akvatorij luke Metković površine 48.216 m2. Ukupna dužina operativne obale u luci Ploče iznosi 1.618 m s dubinom od 6 do 12 m. Dozvoljeno osovinsko opterećenje željezničkog prometa je 20 t., a ukupni željeznički kapacitet prema luci Ploče je 13,5 mil. tona. Magistralnim putem Ploče – Sarajevo–Bosanski Šamac - luka Ploče je cestovno povezana s poljoprivrednim, industrijskim i rudarskim centrima gravitacijskog zaleđa.

Prostorna koncepcija luke Ploče obuhvata postojeće i buduće terminale: terminal za generalne (opće) terete, terminal za rasute terete, terminal za tekuće terete, terminal za drvo, terminal za glinicu i petrol koks te kontejnerski terminal. Modernizacija Luke Ploče je neophodna kako sa gledišta tehničke dotrajalosti tako i porasta prometa a koji je od 2000 godine iznosio oko 804.000 tona, u 2005 g. 2.815.000 tona, a u 2011 g. oko 4.500.000 tona na osnovu čega se može zaključiti da je Luka Ploče nadmašila sva predviđanja u pogledu svog postojanja.[228]

Grafikon 50: Promet Luke Ploče po pravcima kretanja

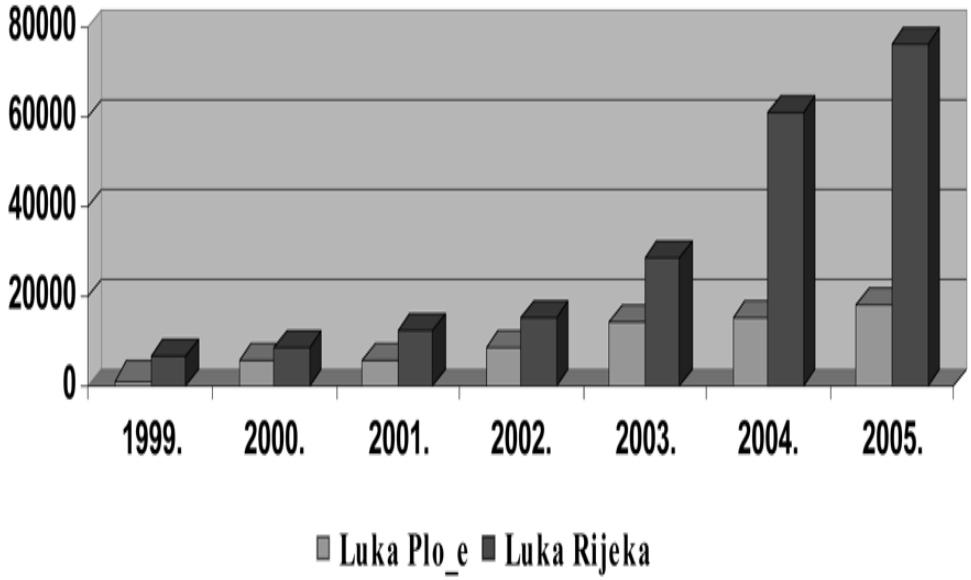


Izvor: http://www.luka-ploce.hr/hr/povijest.php. (2.10.2012.).

[228]. http://www.luka-ploce.hr/hr/povijest.php. (2.10.2012.).

Kada je u pitanju kontejnerski promet u luci Ploče u poređenju s najvećom hrvatskom lukom Rijeka, taj odnos je moguće vidjeti u grafikonu 49. Iz istog je vidljivo da kontejnerski promet započinje s rastom u 2000 godini, te se može povezivati s privrednim oporavkom u Bosni i Hercegovini. Luka Ploče u svim robama pa i kontejnerskom prometu bilježi kontinuiran porast.

Grafikon 51: Kontejnerski promet Luka Ploče i Luka Rijeka



Izvor : http://www.luka-ploce.hr/hr/statistika08.php (2.10.2012.).

U ovoj disertaciji skladno prethodnim uočavanjima neophodno je istaći ito, da su u poslednje vrijeme sve glasnija razmišljanja, prometnih udruženja ili i Vlade Federacije Bosne i Hercegovine o izgradnji Luke Neum, kako za putnički tako i teretni promet. Međutim, sama organizacija i logistika Luke Ploče ukazuje da će do tada i dalje značajan dio tereta za Bosnu i Hercegovinu te zemlje Srednje Evrope biti transportiran iz ove luke i da je u tom pogledu neohpodno što prije modernizirati odnosno izgraditi slijedeće:[229]

- Dva nova terminala: terminal za rasute terete i kontejnerski terminal.
- Informatizacija lučkog sistema: trenutno je u fazi implementacija sistema upravljanja kontejnerskim poslovanjem te se u budućnosti predviđa informatizacija cjelokupnog lučkog sistema.

[229]. http://www.luka-ploce.hr/hr/povijest.php. (2.10.2012.).

- Kompletna logistička podrška (integriranje usluga sa drugim učesnicima u procesu) u cilju povećanja konkurentnosti transparentnog pravca preko Ploča.
- Distributivni centar roba

Značaj Luke Ploče je izuzetno veliki ne samo za Bosnu i Hercegovinu već i Srednju Evropu obzirom da je smještena u prirodnom zaljevu, sjevernozapadno od ušća rijeke Neretve i ima jasno definirano veliko gravitacijsko područje. Izgadnjom cestovnog koridora Vc te plovnog puta Bosanski Šamac – Vukovar, luka Ploče značajno će povećati prometnu važnost u kombiniranom prometu s podunavskim zemljama. Izgradnjom novih lučkih terminala za pretovar kontejnera i rasutih tereta luka Ploče sve više postaje poželjna luka, ne samo za tradicionalno prisutne terete Bosne i Hercegovine, već i druge susjedne zemlje. Novim investicijskim ulaganjem u luku i kopnenu infrastrukturu, te pravilnim vođenjem poslovne politike, luka Ploče ima realne pretpostavke da postane uspješan i učinkovit distribucijski i logistički centar te respektabilan partner u funkciji razvoja pripadajuće gravitacijske lučke zone. [230]

Pomorska strategija Bosne i Hercegovine koje još nema, trebala bi temeljiti na Prometnoj strategiji Bosne i Hercegovine koja još uvijek nije okončana, trebala bi se zasnivati isključivo na analizama razlika u oblasti pomorskog prometa u odnosu na pravnu i privrednu stečevinu Evropske Unije. Prema istoj bi se trebali definirati ciljevi i mjere u području: 1) pomorske sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite okoline, 2) pomoraca, 3) brodarstva i 4) luke.

Za svaki segment pomorskog prometa bi trebali biti jasno definirani i ciljevi i mjere za njihovo ostvarivanje, te planirani period kada se očekuje ostvarenje ciljeva. Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine u strategiji prometa trebalo bi omogućiti i postići slijedeće ciljeve:[231]

1) Opći cilj 1. Razvoj prometnog sistema

Posebni cilj 1.1. Razvijena prometna infrastruktura

Posebni cilj 1.2. Visoka kvaliteta i razvijenost tržišta prometnih usluga

Posebni cilj 1.3. Visok nivo sigurnosti u prometu

Posebni cilj 1.4. Zaštita okoline u transportu

---

[230]. http://bib.irb.hr/datoteka/472128.Pomorska_orijentacija.pdf. (3.10.2012).

[231]. http://www.kultura.fmksa.com/legislativa/strategije/StrategijarazvojaFBiH2010-2020.pdf. (3.10.2012.).

2) Opći cilj 2. Održivi razvoj morske granice

Posebni cilj 2.1. Visok nivo izgrađenosti komunalne i društvene infrastrukture

Posebni cilj 2.2. Visoko razvijena privreda

Posebni cilj 2.3. Bolji životni uslovi stanovništva

3) Opći cilj 3. Razvoj elektronskih komunikacija i poštanskih usluga

Poseban cilj 3.1. Visoka i ujednačena razvijenost širokopojasnog pristupa Internetu

Poseban cilj 3.2. Visok stepen razvijenosti tržišta poštanskih usluga

Poseban cilj 3.3. Potpuni prelazak na digitalno emitiranje televizijskih programa

Definiranje prvog općeg cilja – razvoj prometnog sistema trebao bi se temeljiti isključivo na strateškim dokumentima Bosne i Hercegovine. Ističući kako razvijen prometni sistem omogućava porast produktivnosti, olakšava i potiče mobilnost ljudi i roba te smanjenjem prometne izolacije stvara pretpostavke za uravnotežen regionalni razvoj, treba naglasiti da je dostupnost infrastrukture osnovna pretpostavka rasta zapošljavanja jer utječe na kvalitet i raznolikost poslovnih prilika kao i sveukupnu privlačnost države za poslovanje i investicije te brže uključenje u zajedničko tržište EU.

Skladno tome, trajni cilj Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine bi trebao biti razvoj usluga u svim vidovima prometa: cestovnom, željezničkom, zračnom, pomroskom i riječnom. Ulaganjem u izgradnju novih i modernizaciju postojećih mobilnih kapaciteta, ulaganjem u kadrove, te poticajnim mjerama pri školovanju budućih zaposlenika u prometu, donošenjem planskih dokumenata razvoja određenih vrsta prometa, povezivanjem i saradnjom s međunarodnim organizacijama neohpodno je poticati razvoj prometa kao djelatnosti i dizati nivo kvaliteta pruženih usluga.

Zaštita života ljudi i roba u prometu treba biti trajni cilj i zadatak Ministarstva komunikacija i prometa ali i ostalih pružaoca prometnih usluga opremom, uređajima, uspostavom kvalitetnih sistema nadzora i upravljanja prometom, informatizacijom i sistemima radioveza, a zaštita okoline od zagađenja je nedjeljiva djelatnost od prometa i provodi se istovremeno i permanentno. U okviru prvog općeg cilja koji se odnosi na Razvoj prometno gsistema, definirani su posebni ciljevi ili podciljevi tog općeg cilja za sve podsisteme prometnog sistema, pa tako ii pomorskog prometa. Za svaki navedeni posebni ciljili podcilj predloženi su i načini, odnosno aktivnosti za njihovo ostvarenje. U nastavku se analiziraju aktivnosti za modernizaciju pomorskog prometa.

1) **Razvijena prometna infrastruktura**. Okvir ovog cilja podrazumijeva definiranje slijedećih aktivnosti za njihovo postizanje: ulaganje u izgradnju i modernizaciju lučke infrastrukture prije svega u Neumu, imajući u vidu ulazak Hrvatske u EU tokom 2013 godine što će u velikoj mjeri usporiti promet na granici ali i u drugim logističkim operacijama na ovom pravcu.

Polazeći od postojećeg stanja kao i od očekivanog budućeg razvoja Bosne i Hercegovine kao i susjednih država, Ministarstvo kao svoje temeljne ciljeve u oblasti unapređenja lučkog sistema trebalo bi što prije utvrditi pravce razvoja i ubrzati izgradnju luke Neum, radi preuzimanja tereta posebno kontejnerskog i ro-ro prometa te očekivanog povećanja prometa rasutih tereta ne samo za tržište Bosne i Hercegovine već i za ostale zemlje na panevropskom koridoru Vc ali i izvršiti rekonstrukciju luka na rijeci Savi. Gradnja lučke infrastrukture temeljit će se na zahtjevima tržišta i utvrđenim kriterijima te kvalitativnoj i tehnološkoj modernizaciji, prometnom povezivanju s glavnim cestovnim i željezničkim koridorima radi ostvarivanja bolje integracije s privrednim zaleđem kako bi se stvorili preduslovi za razvoj intermodalnog prometa.

Pokazatelj ostvarenja postavljenog cilja je stepen izgrađenosti infrastrukturnih objekata u lukama. To je kvantitativni pokazatelj izgrađenosti objekata (građevina) u lukama: dužina izgrađene obale, funkcionalne operativne površine manipulativnih i skladišnih kapaciteta i sl. Radi se o velikim finansijski značajnim objektima koji se grade po fazama sve do njihova stavljanja u funkciju. Ovim pokazateljem mjerit će se i dovršenost projekata. Pokazatelj ostvarenja postavljenog cilja je vrijeme putovanja u jedinici vremena. To je kvalitativni pokazatelj koji se odnosi na potrebno vrijeme putovanaj od odredišta do cilja, a rezultat je poboljšanje kvalitete cestovnih prometnica i modernizacije željezničkih pruga te ostalih infrastrukturnih objekata u prometu.

2) **Visok kvalitet i razvijeno tržište prometnih usluga**. Aktivnosti ostvarenja postavljenog cilja: modernizacija flote, poticanje prometne povezanosti, edukacija i osposobljavanje stručnog kadra, jačanje konkuretnosti brodara na tržištu, razvoj informatičke podrške u pružanju prometnih usluga. Donošenjem mjera koje olakšavaju brodarima izgradnju i modernizaciju flote i tehnologije prijevoza bitno se doprinosi kvaliteti pruženih usluga pomorskog i riječnog prometa tereta i putnika i unapređenju privrednih djelatnosti.

Održavanjem i povećanjem učestalosti i brzine postojećih te uvođenjem novih linija u pomorskom i zračnom prometu osigurava se bolja mobilnost stanovništva, brži i ekonomičniji prijevoz tereta, ujednačeni razvoj regija, povezanost raznih vidova prometa (intermodalni transport) te poticanje turističkog razvoja. Održavanje domaćeg linijskog prometa a u svrhu očuvanja prometne povezanosti svih dijelova zemlje u Bosni i Hercegovini, djelatnost je od općeg društvenog interesa. Poticanjem školovanja i specijalističkih obuka dovoljnog broja kadrova u prometu (dodjela školarina i

stipendija) postiže se potreban nivo znanja i vještina za pružanje kvalitetnih prometnih usluga. Ovaj cilj se postiže izgradnjom, opremanjem i korištenjem školskog broda na kojem se može kvalitetno provoditi obuka i stručna praksa za pomorska i brodska zanimanja. Kako bi se ojačala konkurentnost brodara radi njihove lakše integracije u evropsko tržište, Ministrastvo bi trebalo provesti odgovarajuće mjere: osnivanje posebnog fonda za riječni promet skladno odredbama provedbe plana povećanja broja malih brodara, nadoknada razlike u cijeni pogonskog goriva brodarima koji obavljaju privrednu djenatnost na moru. Postizanje najvišeg četvrtog stepena informatizacije javnih usluga u prometu prema kriterijima Akcionog plana Evrope iz 2005 g. omogućava dostupnost tih javnih usluga putem interneta (npr: online upsi, rješenja o imenu, prijava pomorsk enesreće, prijava dolaska i odlaska te sl.). Razvoj aplikacija čini jezgro informatičkog povezivanja i elektronske razmjene podataka svih učesnika u pružanju prometnih usluga: agenti, brodari, špediteri, carina, policija, službe platnog prometa i ostalih sudionika. Pokazatelji uspješnosti ostvarivanja ciljeva ne samo u pomorskom prometu, već i ostalim prometnim podsistemima su: količina prevezenog tereta i broj prevezenih putnika, prijeđeni put u mjernim jedinicama, broj pristupa javnim servisima u prometu, broj linija u javnom prijevozu, iskorištenost prijevoznih kapaciteta.

3) **Visok nivo sigurnosti u prometu. Načini ostvarenja postavljenog cilja su:** [232]

- **Uspostavljanje sistema nadzora prometa**. Nadzor odvijanja prometa u realnom vremenu pretpostavka je za donošenje mjera povećanja sigurnoasti prometa te omogućava efikasno upravljanje prometom. To se postiže uspostavom cjelovitog sistema nadzora i upravljanja prometom radi dostupnosti blagovremene, pouzdane i tačne informacije o opasnostima ili ograničenjima za odvijanje prometa, te kretanju i boravku prijevoznih sredstava.

- **Opremanje uspostavljenih jedinica uređajima**, strojevima, plovilima, prijevoznim sredstvima i ostalom opremom. U Ministarstvu komunikacija i prometa bi trebale uspostavljene jedinice na zadatku provedbe inspekcijskog nadzora provoditi propisane mjere sigurnosti u području prometa, naprimjer nadzor implementacije digitalnih tahografa u cestovnom prometu. Radi efikasnog izvršavanja postavljenih zadataka iste je potrebno opremiti uređajima, strojevima, plovilima, prijevoznim sredstvima i ostalom opremom.

- **Istraživanje nezgoda i nesreća u prometu**. Provođenjem harmonizacije standarda te osiguranjem nezavisnosti i saradnje nadležnih tijela u postupcima

---

232. http://www.fmup.gov.ba/files/file/projekti/Polazne-osnove-strategije.pdf (26.8.2012.).

izvještavanja i istraživanja ugrožavanja sigurnosti, nesreća i ozbiljnih nezoga u prometu, održava se i postiže viši nivo sigurnosti u prometu.

- **Traganje i spašavanje ljudskih života i imovine**. U nadležnosti Ministarstva posebno mjesto treba da zauzimaju poslovi traganja i spašavanja na moru, unutrašnjim vodenim putevima, zračnom i cestovnom prometu koje se provodi radi minimiziranja štetnih posljedica u slučaju incidenata te zaštitie života i imovine u prometu.

- **Uvođenje savremenih informatičkih rješenja** (signalizacija, informatizacija, automatizacija, digitalizacija) predstavljaju područja sigurnosti u željezničkom prometu. S ciljem podizanja nivoa sigurnosti na viši nivo, neophodni su projekti informatizacije za koje se priprema adekvatna projektna dokumentacija.

- **Pokazatelji uspješnosti** ostvarenja ovog podcilja za pomorski promet su: broj nesreća u prometu, broj akcija traganja i spašavanja na moru i status zastave na listama Pariškog Memoranduma.

4) **Zaštita okoline u transportu**. Načini ostvarivanja postavljenog cilja:[233]

- **Poticanje ekološki prihvatljivih vidova transporta**. Nadležno Ministarstvo sudjeluje u provedbi programa energetske efikasnosti u transportu, pilot projektu djelimičnog uvođenja prirodnog gasa u javni gradski promet, programa zajednice Marko Polo II radi poboljšanja ekonomske efikasnosti sistema prijevoza tereta. Potiče se izgradnja brodova i plovila za prijevoz opasnog i ostalih tereta sa duplom oplatom, uključujući inovacije i nove tehnologije pri upravljanju prometno-tehnološkim procesima i slično.

- **Provođenje međunarodno preuzetih obaveza.** Skladno konvencijama ADN, AGN, RID i MARPOL nadležno Ministarstvo je u sklopu međunarodne saradnje s međunarodnim organizacijama obavezno provoditi propise koji reguliraju uslove i standarde prijevoza opasnih tereta željeznicom, cestom i rijekama.[234] Preventivne mjere zaštite od potencijalnog rizika zagađenja s brodova uključuju obavezu odvojenog skladištenja, obrade i odlaganja opasnog i neopasnog otpada u lukama te prihvat otpada nastalog eksploatacijom plovila, prikupljanja i obradu fekalnih i meteorskih voda, ulja i maziva.

- **Izrada interventnih planova u slučaju zagađenja voda.** Prema Evropskoj okvirnoj vodenoj direktivi, vodni putevi postaju dio integriranog plana upravljanja vodama radi očuvanja njihove biološke raznolikosti i ekološke vrijednosti. Provođenjem ove mjere omogućava se jedinstvena koordinacija i mobilizacija raspoloživih nacionalnih resursa.

---

233. http://www.bhas.ba/dokumenti/Pregled_okvira_za_zastitu_okolisa-bh.pdf (27.8.2012.).

234. http://www.mkt.gov.ba/sektori/transport/Default.aspx?id=1029&template_id=10&pageIndex=1. (2.9.2012.).

- Poticanje međuobalne plovidbe- Short Sea Shiping. Provedbom ove mjere potiče se preusmjeravanje prometa s cestovnih i željezničkih koridora na ekološki prihvatljivije vodene puteve.

- Zaštita okoline od buke i štetnih ispušnih plinova prouzročenih transportom. Nadležno Ministarstvo donosi propise usklađene s evropskim standardima zaštite okoline i provodi mjere za njihovu realizaciju, a vezano za smanjenje emisija otrovnih spojeva u atmosferu, smanjenje nivoa buke.

Pokazatelji uspješnosti: količina utrošene energije po dužini puta i količini prevezenog tereta, nivou buke, kvaliteta zraka i potrošnje pogonskih goriva iz obnovljivih izvora. U Bosni i Hercegovini sve navedeno ukazuje da strategijama i strateškim planovima nije prepoznata važnost i nužnost modernizacije pomorskog prometa. Ako se pobliže analiziraju aktivnosti u tom pogledu, može se reći da je Ministarstvo komunikacija i prometa do sada učinilo vrlo malo ili skoro ništa kada je u pitanju postavljanje i ostvarivanje određenih ciljeva u ovoj oblasti. Međutim za definiranje prometne politike u segmentu pomorskog prometa neophodno je jasno istaknuti šta su ciljevi, ko su nositelji i ko odogovorna lica za ostvarivanje ili neostvarivanje postavljenih ciljeva.

5.2. MEĐUODNOS MODERNIZACIJE ŽELJEZNIČKOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI

Imajući na umu da su se BH željeznice u cjelosti nakon rata (1992-1995 g.) našle u vrlo složenoj i nepovoljnoj situaciji uslijed ratnih oštećenja, te dejstvo da je većina željezničke mreže izgrađena prije 50-100 godina. Direktne štete nikada nisu precizno izračunate ali su one iznosile prema različitim procjenama od 200-300 milijona KM, dok su indirektne štete iznosile nekoliko puta više. Troškovi ekspolatacije su veliki, nivo usluga koje takva željeznica može pružiti je relativno niska, smanjen je promet na (30% od proemta u 1990 godini), kao posljedica rata n aovom području, mali su prihodi te su potrebne subvencije države veće od 50%, mala je produktivnost pa se pojavljuje i višak zaposlenih radnika i sl.

Da bi se takvo stanje savladalo, neophodno je pokrenuti proces modernizacije i rekontsrukcije BH željeznica. To bi trebalo rezultirati ozdravljenjem cijelog sistema i preorijentacijom poslovanja na tržne uslove. Osim toga je neophodno predvidjeti da bi od ukupne količine prognoziranog prijevoza najveći dio više od 90% trebao biti prevezen prugama.

Tablica br.30: Prognoza prijevoza puntika i roba u BiH, u periodu 1997.- 2035.

Opis	Ostvareno		Prognoza			Prosječna godišnja stopa rasta		
	1996	2000	2005	2010	2035	2005/2000	2010/2005	2035/2010
Prijevoz putnika u 000	630	855	1.119	898	1.521	6	-4	2,77
Unutrašni	630	843	1.097	880	1.463	6	-4	2,65
Međunarodni	-	12	22	18	32,2	16,6	-3,84	3,15
Prijevoz putnika u mil.pkm	25.400	34.290	49.000	58.559	90.042	8,56	3,9	4,61
Prijevoz robe u 000 tona	1.750	6.300	12.065	12.882	38.853	18,30	1,35	18,84
Unutrašnji	1.750	5.850	8.626	9.738	42.883	9,48	2,56	6,6
Međunarodni	-	550	3.438	3.143	25.671	125	1,72	10,8
Prijevoz robe u mil. pkm	-	0,810	1.482	1.632	2.480	16,59	2,02	6,1

Izvor: Jica-Studijski tim BHTMP
http://www.dep.gov.ba/dokumenti_politika/srednjorocna_razvojna_strategija/?id=28 (12.10.2009.)

Da bi se strateške odrednice razvoja željezničkog sistema u BiH ostvarile skladno navedenim predviđanjima definirani ciljevi su:[235]

- Sinhronizacija s evropskom željezičkom mrežom uz ispunjavanje evropskih normi, tehničkih normativa kao i prometnih parametara infrastrukture na glavnim evropskim magistralnim pravcima (koridorima);
- Povećanje kvaliteta usluga (tačnosti, udobnosti i organizacije prometa, informatizacije poslovanja i sl.) kao i proizvodnosti i učinkovitosti te njihovo približavanje evropskim normama;
- Razvijanje mreže skladno potrebama i mogućnostima (uz primjenu tržišnih kriterija pri razvoju usluga, infrastrukture i prijevoznih sredstava), uz naglašenu koridorsku orijentaciju (strateški proboj pruga nizinskog značaja iz unutrašnjosti prema Savi i Pločama);
- Usaglašavanje s pravnom regulativom EU na području željezničkog prometa (primjena smjernica EU 440/91, 18/95 i 19/95).
-

[235]. Transportna studija za Bosnu i Hercegovinu-Jica BTTMP: http://www.dep.gov.ba/dokumenti_ politika/srednjorocna_razvojna_strategija/?id=28. (2.10.2012.).

Tehnički nivo koji je uključen u međunarodnu mrežu magistralnih pruga, mora biti prema preporukama AGC sporazuma (Evropski sporazum o glavnim međunarodnim željezničkim prugama), što podrazumijeva pruge s velikim brzinama od 160 km/h, uglavnom dvokolosiječne.[236] Osnovna briga na državnom nivou trebala bi biti modernizacija i dogradnja navedenih pruga koje bi bile okosnica cjelokupnog željezničkog sistema Bosne i Hercegovine. Stoga bi se prometnom odnosno željezničkom Strategijom u BiH trebali definirati prioriteti izgradnje na mreži željezničkih pruga u tri etape:[237]

1) Prva etapa (2013.do 2017.g.) bi se odvijala u dvije faze. Prva faza (2013. do 2015. g.) bi obuhvatala provođenje projekata osavremenjavanja i rekonstrukcije željeznica, a u drugoj fazi u periodu (2015. do 2017. g.) bi se izvršila modernizacija željezničke infrastrukture i voznih sredstava.

2) U drugoj etapi u periodu (2018.-2022 g.) bi se nastavila intenzivna modernizacija postojećih pruga i izgradnja novih. Neophodno bi bilo podići nivo usluga postojećih pruga, koje se nalaze na važnijim evropskim koridorima na nivo koji je određen kao minimum za pruge tog ranga.

3) U trećoj etapi modernizacije (iza 2022 g.) predvidjeti završetak gradnje započetih investicija iz prethodnog perioda što bi usluge podiglo na nivo koji se traži za pruge uključene u panevropsku prometnu mrežu.

Kada je u pitanju **privatizacija i restrukturiranje** taj proces je potrebno ubrzati kako bi se željeznički sistem mogao pripremiti za liberalizaciju tržišta i izazove članstva u EU. Željeznički sistem u BiH bi se trebao organizovati na način da se izgrade privredno i finansijski održiva željeznička društva u putničkom i teretnom prometu, smanji ovisnost o potporama iz državnih i entitetskih proračuna za operativne troškove, osim transfera koji se odnose na javne usluge i infrastrukturu te osigura socijalno prihvatljivo zbrinjavanje viška radnika.

Obzirom da Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine još nema odgovarajućih strateških dokumenata i time definiranih ciljeva, instrumenata kao i pokazatelja njihova ostvarivanja neophodno je za iste predložiti posebne ciljeve i podciljeve te načine njihova ostvarenja.

1) **Razvijena prometna infrastruktura**. U okviru ovog cilja mora se postaviti i podcilj: Provedba Nacionalnog programa željezničke infrastrukture.

---

236. http://www.vozi.org/nova/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=43&Itemid=73 (28.9.2012.).

237. http://www.apf.com.ba/pravni-okvir/doc/3m.pdf. (2.10.2012.).

Strateško opredjeljenje razvoja željezničke infrastrukture proizilazi iz tranzitnog i geoprometnog položaja Bosne i Hercegovine, njene privrede i turizma, mobilnosti putnika i iz direktiva EU. Ulaganja se time odnose prije svega na međunarodne pruge (koridor Vc), regionalne i lokalne pruge. Pokazatelji ostvarenja postavljenih ciljeva pa su: broj kilometara remonta i novoizgrađenih željezničkih pruga te vrijeme i putovanja u jedinici vremena.

2) Visok kvalitet i razvijeno tržište prometnih usluga. Ovaj podcilj će se ostvariti: poticanjem prometne povezanosti, edukacijom i osposobljavanjem stručnog kadra, poticanjem željezničkog putničkog prijevoza, poticanjem željezničkog kombiniranog prijevoza, razvojem informatičke podrške u pružanju prometnih usluga.

Entitetska Ministarstva prometa i komunikacija u BiH sa željezničkim operatorima na nivou godine zaključuju ugovore o subvencioniranju željezničkog putničkog prometa, budući da su to usluge od općeg privrednog interesa. Skladno napretku u procesu pridruživanja u Evropsku uniju i preuzimanja sve većeg broja odredbi pravne stečevine u domaće zakonodavstvo, ugovori o pružanju usluga javnog prijevoza u buduće bit će detaljnije usklađeni s evropskom praksom, a najbolji ponuđač bit će izabran putem javnog tendera. Važan dio odgovornosti u ovom procesu odnosi se na uključenost svih nivoa lokalne vlasti po pitanju regulacije i organizacije javnog prijevoza na svom teritoriju, što predpostavlja i određenu decentralizaciju. Ulaganjima u modernizaciju postojećeg voznog parka i nabavkom novih mobilnih kapaciteta potaknut će se viši nivo kvaliteta pružanja usluge.

Pružanje usluga željezničkog kombiniranog prijevoza tretira se kao usluga od općeg društvenog interesa (javni prijevoz). Poticanje ove aktivnosti operativno se provodi na nivou godišnjeg ugovora o subvencioniranju, kojeg sklapa nadležno Ministarstvo i željeznički operator. Uz ovo društvo a u sklopu željezničkog sektora djeluje još nekoliko društava učesnika u kombiniranom prijevozu roba. Ulaganjima u modernizaciju postojećeg voznog parka i nabavkom novih mobilnih kapaciteta potiče se viši nivo kvaliteta pružanja usluga.

Pokazatelj uspješnosti ostvarivanja ciljeva ne samo u željezničkom prometu, već i ostalim prometnim podsistemima su: količina prevezenog tereta i broj prevezenih putnika, prijeđeni put u mjerskim jedinicama, broj pristupa javnim servisima u prometu, broj linija u javnom prijevozu, iskorištenost prijevoznih kapaciteta.

3) Visok nivo sigurnosti u prometu. Načini ostvarivanja postavljenog cilja su:

- Uspostavljanje sistema nadzora i upravljanja prometom.

- Opremanje uspostavljenih jedinica uređajima, mašinama, plovilima, prijevoznim sredstvima i ostalom opremom.

- Istraživanje nezgoda i nesreća u prometu.

- Traganje i spašavanje ljudskih života i imovine.

- Uvođenje savremenih informatičkih rješenja (signalizacija, informatizacija, automatizacija, digitalizacija) područj asigurnosti u željezničkom prometu.

- Rješavanje broja i statusa željezničko-cestovnih prijelaza kao i skelskih prijelaza.Visok prioritet rješavanja predstavljaju tačke ukrštanja cestovnih i željezničkih prijelaza, kojih na željezničkoj mreži ima oko 2000.

U svrhu povezivanja riječnih obala namjestima gdje postoje cestovni ili željeznički mostovi, a postoji promet ljudi i roba osobito na pograničnim područjima potrebno je osigurati siguran prijelaz s obale na obalu skelama bez ometanja plovidbe na međunarodnom putu.

4) **Zaštita okoline u transportu.** Budući da se aktivnosti ostvarivanja postavljenog cilja odnose na sve grane prometa, kao i pokazatelji uspješnosti te da su detaljno obrazloženi u okviru pomorskog prometa stoga se iste u ovom dijelu neće ponavljati. Međutim, snaga bosanskohercegovačkih željeznica se ogleda u njenom kapacitetu nosivosti, kao i energetskoj učinkovitosti u uporedbi s cestovnim prijevoznicima. Veličinu mreže se može promatrati i kao snagu ali i kao slabost, poslednje zbog problema nerentabilnih linijskih usluga. Zbog loših uvjeta na mreži i nedostatku finansiranja u prošlosti, učinkovitost poslovanja je ugrožena ali i sam mreža trpi zbog ograničene brzine, otkazivanja vlakova i kašnjenja. Svakako željeznica je sve više usmjerena na potrebe tržišta a multimodalni promet smatra se budućom šansom na tržištu, dok će izlazak na tržište ovisiti o konkurentosti željeznica. Strateški pristup prema operativnom programu prometa treba da ima za cilj:

- Integraciju mreže, povećanu odnosno poboljšanu interoperabilnost na nivou kvaliteta u BH željezničkoj mreži koj azadovoljava standarde EU, sa naglaskom na željezničku mrežu i sistem unutrašnje plovidbe,

- Korištenje komparativnih privrednih i ekoloških prednosti željezničkog prometa ukao i prometa nutrašnjim plovnim putevima koji može podnijeti velike količine umjereno homogenog prometa na veće udaljenosti, kako putničkog tako i teretnog.

Trenutni energetski trendovi dodatno potkrepljuju komparativnu prednost željeznice i unutrašnje plovitbe u odnosu na cestovni promet i time strateški izbor u korist željeznice i unutrašnje plovitbe. Mogućnosti željezničkog i prometa unutrašnjim vodama ipka će značajno ovisiti o faktorima kao što su troškovi pristupa, brzina i uslovi relacije, korištena oprema i što je najvažnije o faktoru (iskorištenja) utovara.

5.3. MEĐUODNOS MODERNIZACIJE CESTOVNOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI

Prema strategiji razvoja Bosne i Hercegovine cestovni promet u cjelosti bio je ocijenjen na slijedeći način:[238]

1) Cestovna mreža kojom Bosna i Hercegovina raspolaže po broju kilometara-kvantitetu, još uvijek ne zadovoljava aktuelnu prometnu potražnju.
2) Kvalitet odnosno tehničko stanje postojeće cestovne mreže, zbog godinama zapostavljenog održavanja u odnosu na prometnu potražnju je nezadovoljavajuće.
3) Izgrađenost i kvalitet cestovne infrastrukture u prigradskim i gradskim područjima te u odnosu na ostalu povezanost, ne zadovoljavaju.
4) Izgrađenost cesta visokog nivoa služnosti-autocesta u osnovnim prometnim koridorima koje imaju prvenstveno zadaću kvalitetno međuregionalno povezivanje unutar bosanskohercegovačkog prostora, te uključivanje Bosne i Hercegovine u širi evropski prostor, također ne zadovoljava.

Na osnovu navedenih ocjena postojećeg stanja cestovna mreža u Bosni i Hercegovini, uzimajući u obzir veoma specifične karakteristike prostora, komparativne prednosti definirana je osnovna cestovna mreža a u Prioritetu br. 1: Zadovoljenje i povećanje mobilnosti roba i ljudi te doprinos ukupnom održivom društvenom i ekonomskom razvoju (Mjera 1) stoji: izgraditi nedostajući transportnu infrastrukturu naročito planirane autoceste i brze ceste koji povezuju velike privredne i administrativne centre u BiH te povećavaju regionalnu povezanost u BiH. Navodi se da je za realizaciju ovih projekata potrebno koristiti kreditna sredstva i modele javno privatnog partnerstva kako bi se izbjegla prevelika zaduženost države. Neophodno je povećati učinak rada u pogledu boljeg planiranja realizacije projekta, efikasnijeg rada i znanto povećati rezultate izgradnje puteva, koji trenutno na godišnjem nivou iznosi 15-20 km autocesta. Ciljevi razvoja javnih cesta prema navednoj strategiji se postepeno realizuju ali za sada u najvećoj mjeri na osnovu kreditnih sredstava.[239]

Program građenja i održavanja javnih cesta u Bosni i Hercegovini nastavak je prethodnih programa, tokom kojih je provedena projektna priprema za ostvarenje nove gradnje, vanrednog i redovnog održavanja. Planiranje izgradnje i održavanje javnih cesta u Bosni i Hercegovini provodi se na osnovu prijedloga nadležnih ministarstava i odluka entitetskih i kantonalnih vlada a skladno Zakonu o cestama, Zakonu o javnim putevima, Zakonu o osnovama bezbijednosti saobraćaja, Zakonu o prijevozu u

---

[238]. http://www.kultura.fmksa.com/legislativa/strategije/StrategijarazvojaFBiH2010-2020.pdf. (2.10.2012.).

[239]. Transportna studija za Bosnu i Hercegovinu-Jica BTTMP: http://www.dep.gov.ba/dokumenti_ politika/srednjor (2.10.2012.).

unutrašnjem cestovnom prometu, Zakonu o međunarodnom i međuentitetskom prijevozu te Zakonu o upravnom postupku te nekoliko pravilnika koji definišu tehničke i druge elemente na javnim cestama a isti se provode:[240]

- dugoročno kroz strateški dokument koji donose državni organi,
- srednjoročno kroz četverogodišnje programe,
- godišnje planove građenja i održavanja koje uz saglasnost nadležnog organa donose javna cestovna preduzeća.

Ciljevi razvoja javnih preduzeća iz prethodnih programa u svim segmentima bi se morali ostvariti: od izgradnje i održavanja autocesta i magistralnih cesta do rekonstrukcije i modernizacije javnih cesta. Program građenja i održavanja javnih cesta se operacionalizira kroz godišnje planove nadležnih cestovnih uprava i koncesionara skladno Zakonu o javnim cestama. Usklađivanje Programa odnosno planiranih vrijednosti građenja i održavanja javnih cesta u nareden četiri godine provode vlade u kantonu, entitetima te VM Bosne i Hercegovine i Ministarstvo komunikacija i prometa kroz odobravanje planova navedenih subjekata.[241] Polazeći od navedenih konstatacija, Strateški okviri treba da definišu ciljeve i instrumente za njihovo provođenje. Na primjer osnovna polazišta u daljem razvoju infrastrukture su definirana kao: jačanje tržišnih mehanizama u izgradnji i korištenju infrastrukture, moderan sistem upravljanja infrastrukturom, zasnovan na informacijskoj tehnologiji i održivom sistemu finansiranja njene izgradnje i održavanja. Definirani ciljevi su:

- ujednačavanje razvoja, kvaliteta i sigurnosti prometne infrastrukture,
- unapređenje ekološke održivosti u prometu i energetici,
- povećanje energetske učinkovitosti uz povećanje sigurnosti isporuke i snadbijevanja energijom uključivanjem različitih energetskih izvora i tehnologije,
- promoviranje korištenja obnovljivih izvora energije i ekološki održivih izvora energije,
- razvoj energetskog tržišta i priprema za uključivanje u jedinstveno evropsko tržište energije
- koristiti se modelima finansiranja izgradnje infrastrukture koji uključuje privatni sektor, tj. javno privatno partnerstvo.
-

---

240. Zakon o međunarodnom i međuentitetskom saobraćaju BIH, 2001 http://www.mkt.gov.ba/bos /dokumenti /zakoni/?id=263. (4.10.2012.).

241. Više o cestama: 1) Zakon o cestama Federacije BiH, Zakon o javnim putevima Repbulike Srpske, http://www.fbihvlada.gov.ba/bosanski/zakoni/2010, http://www.zurbnis.rs/zakoni/Zakon%20o%20javnim (4.9.2012.).

Za navedeno su predviđeni pored instrumenata i akcije kao što su:

1) **U razvoju transportne infrastrukture** potrebno je iskoristiti prednosti koje proizilaze iz geografskog položaja Bosne i Hercegovine i prirodno je usmjeravaju na razvoj svih oblika prometa. **Razvoj prometne infrastrukture mora biti usmjeren povećanju međusobne integriranosti i povezanosti ukupnog prometnog sistema: željezničke i cestovne infrastrukture, vodenog prometa i riječnih luka na kopnu te pomorskog prometa i morske luke** kako bi se postigli sinergijski učinci na razvoj i konkurentnost privrede. Boljom unutrašnjom povezanošću prometno gsistema osigurava se i veća dostupnost evropskih prometnih koridora odnosno bolja integriranost bosanskohercegovačke mreže s prometnom mrežom susjednih država..

2) U predstojećem periodu ulaganja u prometnu infrastrukturu potrebno je oblikovati na takav način koji će omogućiti smanjivanje razlika u kvalitet i sigurnost između različitih segmenata cestovne infrastrukture isto kao i između pojedinih oblika prometa. Potrebno je modernizirati sisteme upravljanja i nadzora proemta korištenjem informacijsko komunkacijske tehnologije. Svakako i geografski položaj Bosne i Hercegovine ukazuje da je potrebno snažnije iskorištavati potencijale za sinergijske učinke koji mogu nastati od učinkovitog kombiniranja cestovnog, željezničkog, pomorskog i vodenog prometa. U skladu s tim i imajući u vidu širenje lučkih gravitacijskih područja, ulaganja za BiH u Neumsku morsku infrastrukturu treba usmjeriti prema podizanju RO-RO putničkih i kontejnerskih kapaciteta za pretovar rasutih tereta.

3) Dobra raširenost cestovne infrastrukture, uključujući i mrežu autocesta, zahtijeva da se u području cestovne infrastrukture **prioritet treba dati ulaganjima u investicijsko održavanje, podizanje kvaliteta i sigurnosti magistralnih, regionalnih i lokalnih cesta.** Postavljeni su ciljevi, instrumenti i akcije, ali ih karakterizira općenitost, bez izraženih mjernih veličina kao i definiranih rokova. Ministarstvo komunikacija i prometa pojedinačnim odlukama VM Bosne i Hercegovine definira podciljeve za cestovni promet. Za svaki navedeni posebni cilj ili podcilj predlažu se aktivnosti za njihovo ostvarenje.

U nastavku se analiziraju aktivnosti modernizacije cestovnog prometa.

1) **Razvijena prometna infrastruktura.** U okviru ovog cilja vrlo je važan podcilj: **ulaganje u cestovnu infrastrukturu.**

Strateškim planom se potvrđuju jasni ciljevi budućeg razvoja cestovne infrastrukture, a naglasak je na podizanju služnosti ukupne mreže cesta i na dovršetku izgradnje ukupne mreže autocesta (rješavanje najkritičnijih dionica). U nadolazećem periodu predstoje poslovi pripreme, kordinacije izrade i nadzora nad provedbom strateških i operativnih dokumenata za izgradnju cestovne infrastrukture. Pokazatelji ostvarenja

postavljenog cilja su: [242] 1) broj kilometara remonta i novoizgrađenih pruga i cesta te 2) vrijeme putovanja u jedinici vremena.

2) **Visoka kvaliteta i razvijeno tržište prometnih usluga.** Ovaj podcilj postićiće se slijedećim aktivnostima: poticanje prometne povezanosti, edukacija i osposobljavanje stručnog kadra, razvoj informatičke podrške u pružanju prometnih usluga. Pokazatelji uspješnosti ostvarenja ciljeva u svim prometnim podsistemima, pa tako i u cestovnim su: količina prevezenog tereta i broj prevezenih putnika, prevoženi put u mjernim jedinicama, broj pristupa javbnim servisima u prometu, broj linija u javnom prijevozu te iskorištenost prijevoznih kapaciteta.

3) **Visok nivo sigurnosti u prometu.** Načini ostvarenja postavljenog cilja su:[243]

- uspostavljanje sistema nadzora i upravljanja prometa
- opremanje ustrojstvenih jedinica uređajima, mašinama, plovilima, prijevoznim sredstvima i ostalomopremom
- istraživanje nezgoda i nesreća u prometu
- traganje i spašavanje ljudskih života i imovine
- rješavanje broja i statusa cestovno željezničkih prijelaza

Pokazatelji uspješnosti ostvarenja ovog podcilja u cestovnom prometu su: broj nesreća u prometu i broj riješenih cestovno-željezničkih prijelaza.

4) **Zaštita okoline u transportu.** Budući da se aktivnosti ostvarenja postavljenog cilja odnose na sve grane prometa te da su detaljno obrazložene u okviru pomorskog prometa, u ovom dijelu se neće ponavljati. Osim navedenih pokazatelja uspješnosti za cestovni promet se primjenjuje još i broj eko vozila na cestama, kojim se mjeri broj eko vozila u odnosu na ukupan broj vozila na cestama.[244]

---

[242]. Strategija razvoja Bosne i Hercegovine- radni dokument: http://www.mft.gov.ba/bos/images/ stories/ medjunarodna%20saradnja/BOS-A-Strategija%20razvoja%20BiH.pdf. (3.10.2012).

[243]. Regionalna Strategija sigurnosti sestovnog prometa za RRSS za SEETO članice/ http://www.jpdcfbh.ba ba/aktivnosti/sigurnost/Regionalna%20Strategija%20sigurnosti%20cestovnog%20prometa.pdf. (4.10.2012.).

[244]. GOLUBIĆ, J.: Sigurnost i zaštita okoline u transportu, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb, 2010. p.35.

5.4. MEĐUODNOS MODERNIZACIJE ZRAČNOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI

Prema studiji japanske agencije (JICA) u pogledu razvoja zračnog prometa u Bosni i Hercegovini se do 2035 g. predviđa povećanje broja ostvarenog prijevoza putnika u ovoj prometnoj grani za oko 120% u odnosu na 2005 g.[245] Prosječan broj putnika na sarajevskom aerodromu u razdoblju od 1996. do 1999. godine bio je 280 000 godišnje. U 2001. godini broj putnika porastao je na 334 000 i u 2005. na 450.000, što je za 62% više u poređenju sa 1999. godinom. Tokom 2005. godine sarajevski aerodrom je imao 400.000 putnika i može se reći da je to jedan od najbolje opremljenih aerodroma u regiji, pa je zato dobio nagradu za najbolji aerodrom (ACI Best Airport Award) za 2004. godinu za aerodrome ispod 1000.000 putnika godišnje (Ministarstvo komunikacija i prometa BiH, 2005.). Aerodromi u Banjoj Luci, Mostaru i Tuzli su, za razliku od sarajevskog, slabo opremljeni u pogledu tehničkih kapaciteta i osoblja.

Ukupan promet na ovim aerodromima ne čini ni 20% prometa na sarajevskom aerodromu, što treba naglasiti u narednom periodu. Ako vlasti ne poduzmu neke značajne mjere za njihovu aktivniju participaciju, ukupni promet ovih aerodroma, sa godišnjim porastom od 1%, dostići će samo 48.000 putnika u narednih 20 godina.

Porast broja putnika na sarajevskom aerodromu je relativno dobar u sadašnjim okolnostima, i to je godišnji porast od 8% u idućem periodu, pa će broj putnika narasti sa 400.000 na oko 1.040.000 u 2035. godini. Što se aviona/letjelica tiče, može se izdvojiti samo sarajevski aerodrom sa dva aviona tipa ATR 72/212, dok ostali funkcioniraju na amaterskoj i lokalnoj bazi. Plan razvoja zračnih luka polazi od analize stanja koje govori da je Bosna i Hercegovina prema broju zračnih luka u odnosu na površinu države, broju stanovnika, turista i slično, jedna od srednje razvijenih država u svijetu.[246]

Međutim vrijedno i neophodno bi bilo razmišljati o izgradnji zračne luke referentnog koda 4E (dužina staze od 1800 m), nego na nužna tehnička, tehnološka i sugurnosna unapređenja, proširenja i gradnju novih građevina i površina. Skladno Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija) svaka država ugovornica odgovorna je za pružanje usluga zrakoplovne navigacije iznad svoje teritorije. Ova međunarodna obaveza BiH, utvrđena je odredbom III stav 1, dio (j) Ustava BiH, kojom je definirano da je kontrola zračnog prometa u nadležnosti institucija BiH.

---

[245]. MVTEO BiH, Studija JICA, 2009.: https://www.google.ba/search? q=JICA%20 STUDIJA. (4.10.2012.).

[246]. INC.BH: www.unfccc.ba/.../21-bih-adopts-the-initial-national-communication-.. (6.10.2012.).

U **Strateškom okviru razvoja.** Budući da se zračni prostor BiH nalazi na važnom strateškom području sa stanovišta zračnog prometa u Evropi uloga BiH je zbog toga u svim procesima vezanim za ovu oblast od posebnog značaja. U tom pogledu ATM strategija BiH definira dugoročna rješenja za organizaciju i izgradnju jedinstvenog sistema za pružanje usluga kontrole letenja u BiH. Ovaj sistem treba da, kroz zadovoljenje operativnih, tehničkih, financijskih i institucionalnih zahtjeva, bude održiv i operativan sa sopstvenim resursima, ekonomski opravdan i usklađen sa domaćim zakonodavstvom, te ICAO, EUROCONTROL i ECAC standardima. Usvajanjem ATM Strategije BiH od strane Vijeća ministara BiH (06. Novembra 2005. godine), stvoreni su preduslovi za otpočinjanje izgradnje ATM sustava BiH. Izgradnja „ATM sistema BiH" zasniva se na nabavci nove opreme i naprednih sistema za obradu podataka, modernizaciji i nadogradnji postojećih radio-navigacijskih, radarskih i komunikacijskih sistema, te njihovom uvezivanju u novi sistem, kao i razvoj ljudskih resursa. Izgradnja ATM sistema u BiH treba da omogući:[247]

- prestanak angažiranja agencija za pružanje usluga kontrole letenja iz susjednih država (Hrvatska i Srbija) u zračnom prostoru BiH i potpuno preuzimanje kontrole zračnog saobraćaja iznad teritorije BiH,
- direktno povećanje prihoda BiH po osnovu pruženih usluga oblasne kontrole letenja,
- radno angažovanje, stručno obrazovanje i usavršavanje domaćeg zrakoplovnog osoblja (kontrolori letenja, tehničko osoblje, meteorološko osoblje i dr.),
- stvaranje pretpostavki za implementaciju standarda Europske unije vezanih za razdvajanje regulatornih i operativnih funkcija kontrole letenja i pokretanje postupka formiranja Agencije za kontrolu letenja u BiH (''BHANSA'') koji će objediniti upravljanje i operativni rad svih novih službi kontrole letenja u BiH i postojećih operativnih cjelina aerodromske i prilazne kontrole letenja u entitetskim direkcijama BiH.[248]

U tom pogledu Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH nastavit će da obavlja nadzor i regulatorne funkcije kontrole letenja (donošenje i izrada zakonske regulative, procedura i sl.) kao i funkcije vezane za zrakoplovnu sigurnost i sigurnost letenja.

1) Razvijena prometna infrastruktura. Okvir ovog cilja mora imati postavljen i svoj podcilj: ulaganje u infrastrukturu zračnih luka. U tom pogledu neophodno je planirati proširenje i izgradnju infrastrukture za siguran prihvat putnika i letjelica na

---

247. ATM Strategija, BHDCA.: http: www.bhdca.gov.ba/site/index.php?option=com_content&view category &id=10&layout =blog&Itemid=33&lang=hr. (6.10.2012.).

248. Agencija za kontrolu letenja BHANSA http://sbd.ba/vizualni-identitet/141-bhansa-vizualni-identitet (7.10.2012.).

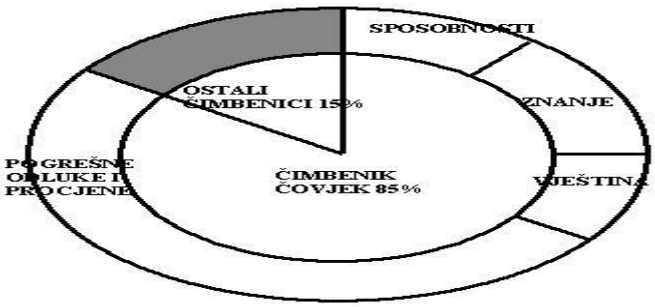
sportskim i zračnim lukama od državnog, entitetskog i kantonalnog značaja, dogradnja postojećih objekata skladno potrebama prometa: uzletno-slijetne staze, stanica putničke zgrade i ostalo. Pokazatelji ostvarenja ovog cilja u zračnom prometu se ogleda kroz stepen izgrađenosti lučke infrastruture i vrijeme putovanja u jedinici vremena.[249]

2) **Visoka kvaliteta i razvijeno tržište prometnih usluga**. Okvir ovog cilja definira slijedeće aktivnosti: poticanje prometne povezanosti, edukacija i osposobljavanje stručnog kadra, razvoj informatičke podrške u pružanju prometnih usluga. Pokazatelji uspješnosti ostvarenja u svim prometnim sistemima pa tako i u zračnom su: količina prevezenog tereta i broj prevezenih putnika, prevoženi put u mjernim jedinicama, broj pristupa javnim servisima u prometu, broj linija u javnom prijevozu, iskorištenost prijevoznih kapaciteta.

3) **Visoko nivo sigurnosti u prometu.** Načini ostvarivanja postavljenog cilja su:[250] uspostava sistema nadzora i upravljanja prometa, opremanje uspostavljenih jedinica uređajima, mašinama plovilima, prijevoznim sredstvima i ostalom opremom, istraživanje nezgoda i nesreća u prometu, traganje i spašavanje ljudskih života i imovine te sigurnost i zaštita u zračnom prometu. Skladno međunarodno preuzetim obavezama nadležno državno Ministarstvo je obavezno ispuniti zahtjeve za povećanim sigurnosnim mjerama na zračnim lukama u zemlji. Mjere kojima se ovo postiže obuhvataju osiguranje potrebne sigurnosne i zaštitne opreme, vozila iz obaveznog programa za sigurnost i održavanje zračnih luka te ostale aktivnosti koje se odnose na siguran prihvat letjelica i putnika.

4) **Zaštita okoline u transportu.** Budući da se aktivnosti ostvarivanja postavljenog cilja odnose na sve grane prometa, kao i pokazatelji uspješnosti, te da su detaljno obrazložene u okviru pomorskog prometa u ovom dijelu se neće ponavljati. Ulogu i značaj svih transportnih faktora u degradaciji okoline prikazuje i slijedeća shema.[250]

Shema 25: Transportni faktori koji utječu na degradaciju okoline



[249]. STEINER, S.: Sigurnost zrakoplovnog prometa, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb, 1990., p. 447-452.

[250]. KISO, F.: Zrakoplovna pristaništa, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo, Sarajevo, 2010., p. 14.

5.5. MEĐUODNOS MODERNIZACIJE RIJEČNOG PROMETA I PROMETNE POLITKE BOSNE I HERCEGOVINE

Strateški ciljevi Bosne i Hercegovine u pogledu razvoja riječnog prometa a prema Strategiji upravljanja vodama i Strategiji razvoja Bosne i Hercegovine mogu se promatrati kroz: [251]

- Povezivanje Srednje Evrope preko kanala Dunav-Save a željezničkim prijevozom do jadranske luke Ploče i drugih međunarodnih luka,
- Povećanje udjela riječnog prometa sa 2 na 10% obima prijevoza u odnosu na ostale prijevozne grane, uz osjetan udio tranzitnog prometa generalnih tereta, kontejnera i RO-RO prijevoza.
- Regulacija rijeke Save na međunarodnu klasu plovnog puta (IV klasa) u sporazumu sa R.Hrvatskom
- Regulacija rijeke Neretve, Drine, Bosne, Vrbasa, Une i drugih a u cilju povećanja njihove plovnosti.

Vijeće Ministara zajedno sa Ministarstvom komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine ali i entitetske vlade i ministarstva u okviru instrumenata i akcija (2012 g.) ističu da su za djelotvorije oživljavanje vodenog prometa te zahtijevaju uklanjanje uskih grla na riječnim plovnim putevima, povećanje međusobne povezanosti vodenih puteva na kopnu, razvoj infrastrukture u lukama i povećanje kvalitete navigacije u skladu s međunarodnim standardima. Kada su u pitanju odluke Vijeća ministara te Studija upravljanja vodama Bosne i Hercegovine za vodeni promet u prioritetima se ističe slijedeće:[252]

1) **Razvijena prometna infrastruktura.** Infrastrukturu u riječnom prometu čine vodni putevi sa pripadajućim građevinama, objektima i uređajima sigurnosti plovidbe te luke i pristaništa. U narednom periodu uspostaviti normirane klase plovnosti dubine 2,5 m. i gaza 300 dana u godini, klasa IV (Sava, Neretva) radi uključenja na međunarodne vodne puteve**.** Potrebno je ubrzati sprovođenje dogovorenih reformi, koje su veoma često uslov korištenja finansijskih sredstava, te pospješiti pripremu investicionih projekata.. Prilikom realizacije ove mjere posebnu pažnju treba posvetiti sigurnosti u prometu i zaštiti okoliša. Povećati i modernizovati mobilne transportne kapacitete te racionalizovati njihovo korištenje. Mobilni kapaciteti kao što je vodni transport, su u veoma slabom kvalitativnom stanju i kapacitetima, potrebno je povećanje i modernizacija mobilnih kapaciteta.

---

[251].Strategija upravljanja vodama FBiH, 2010-2022.: http://www.voda.ba/SUVFBiHprijedlog.pdf. (06.10.2012.).

[252]. Strategija razvoja BiH., 2010, radni dokument: http://www.mft.gov.ba/bos/images/ stories/medjun rodna% 20saradnja/BOS-A-Strategija%20razvoja%20BiH.pdf. (06.10.2012.).

Pokazatelj ostvarenja postavljenog cilja je broj riječnih kilometara (rkm) pojedine klase plovnosti unutrašnjih vodnih puteva. Plovnost rijeka skladno AGN propisima mjeri se klasama od I-VI odvisno od dubine, nosivosti plovila, gabaritima plovnog puta, širini plovil, nosivosti plovila, slobodne visine ispod mostova. Ovaj pokazatelj mjeri dužinu vodnog puta po određenoj klasi plovonosti. Uz navedeni pokazatelj, još je jedan, a to je vrijeme putovanja u jedinici vremena.[253]

2**) Visoka kvaliteta i razvijeno tržište** prometnih usluga. Definirane aktivnosti ostvarenja postavljenog cilja: modernizacija flote, poticanje prometne povezanosti, edukacija i osposobljavanje stručnog kadra, jačanje konkurentnosti brodara na tržištu, razvoj informatičke podrške u pružanju prometnih usluga.

3) **Pokazatelji uspješnosti** ostvarenja u svim prometnim sistemima pa tako i u vodnom su: količina prevezenog tereta i broj prevezenih putnika, prevoženi put u mjernim jedinicama, broj pristupa javnim servisima u prometu, broj linija u javnom prijevozu, iskorištenost prijevoznih kapaciteta. Pokazatelji uspješnosti ostvarenja ovog podcilja su: broj nesreća u prometu, status zastave na listama Pariškog memoranduma, broj riječnih kilometara (rkm) vodnih puteva na kojima je provedeno obilježavanje i/ili tehničko održavanje (dužina plovnog puta na kojoj su provedene radnje obilježavanja i tehničkog održavanja u svrhu sigurnosti plovidbe) te broj riješenih skelskih prijelaza i sl.

4) **Zaštita okoline u transportu.** Budući da se aktivnosti ostvarivanja postavljenog cilja odnose na sve grane prometa, kao i pokazatelji uspješnosti, te da su detaljno obrazložene u okviru pomorskog prometa u ovom dijelu se neće ponavljati.

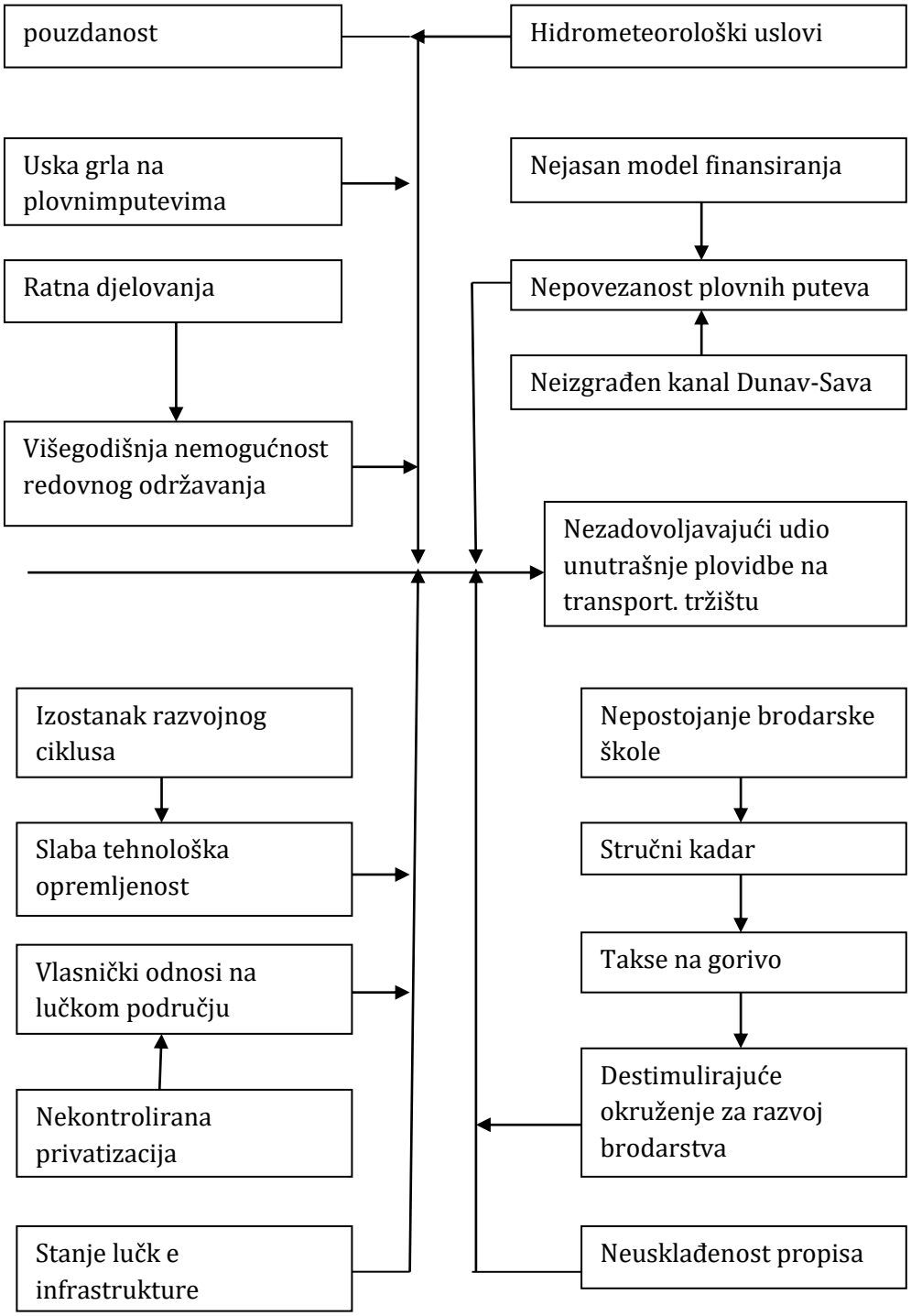
Problemi unutrašnje plovidbe su skoro u svim državama slični a oni se ogledaju prije svega koroz elemente kao što su hidrometeorološki uslovi, pouzdanost, uskla grla na putevima, ratna djelovanja, održavanje, finansiranje, nepovezanost, modernizacija, vlasništvo, stanje infrastrukture, kadrovi, naknade, teritorijalna i druga pogodnost za brodarstvo, propisi i slično. U nastavku se ističu skoro svi navedeni elementi utvrđeni u unutrašnjoj plovidbi susjedne države Hrvatske. Uzročno posljedična analiza ograničavajućih faktora razvoja riječnog prometa prikazana je slijedećom shemom: [254]

---

253. Evropski ugovor o glavnim unutrašnjim plovnim putevima od međunarodnog značaja., 2009:http: www. vozi.org/nova/index.php?option=com_content&view=category&layoutblog&id=133&Itemid=144. (6.10.2012.).

254.Pravni i institucionalni okvir za zaštitu okoliša u BiH, 2011.: http://www.bhas.ba/dokumenti /Pregled _okvira_ za_zastitu_okolisa-bh.pdf. (7.10.2012.).

Shema 26: Uzročno-posljedična povezanost utvrđenih problema u unutrašnjoj plovidbi



Izvor: Strategija razvoja riječnog prometa u R.Hrvatskoj (2008-2018), Narodne novine, 2008., 65. p. 2.

Polazišta Strategije razvoja Bosne i Hercegovine kada je u pitanju riječni promet je činjenica da je mreža vodnih puteva Bosne i Hercegovine integralni dio evropske mreže vodnih puteva odnosno panevropskog dunavskog koridora VII. Međutim analize stanja u riječnom prometu ne ukazuju na zadovoljavajuće sigurnosno stanje radi čega su u tom pogledu postavljeni odnosno definisani samo neki ciljevi.

Ciljevi u području sigurnosti riječnog prometa definirani su kao:

- puni nadzor u području sigurnosti plovidbe,
- osigurati pouzdnu, tačnu i kompletnu informaciju o vodnom putu, opasnostima ili ograničenjima za plovidbu,
- minimizirati moguće štetne posljedice u slučaju incidenta

Mjere za implementaciju u području sigurnosti su:

- puna implementacija riječnih informacijskih usluga – RIS,
- uspostava nacinalnog ureda za RIS,
- modernizirati sistem signalizacije, orijentacija na pouzdanost i jednostavnost održavanja,
- donijeti opći plan te posebne pdoručne planove traganja i spašavanja te interventne planove u slučaju zagađenja voda kako bi se omogućila jedinstvena koordinacija i mobilizacija raspoloživih nacionalnih resursa,
- opremiti luke uređajima za prikupljanje podataka i obradu fekalnih i otpadnih voda te uspostaviti sistem kontrole rizika od zagađenja u lukama,
- ojačati administrativne kapacitete tijela nadležnih za sigurnost plovidbe.

Cilj na području tržišta je integrirati riječni promet u intermodalnu transportnu mrežu a **mjere za njihovo ostvarenje** su: uređenje vodnih puteva po mjerilima međunarodne klasifikacije, pokretanje razvojnog ciklusa u riječnim lukama te implementacija riječnih informacijskih servisa.

Ciljevi na području infrastrukture: povećanje pouzdanosti i efikasnosti unutrašnje plovidbe, integracija mreže vodnih puteva Bosne i Hercgovine, tehničko-tehološka modernizacija luka, integracija luka u logističko-distribucijske lance.

Mjere za implementaciju u području infrastrukture: urediti vodne puteve prema zahtjevima međunarodne klasifikacije, otkloniti uska grla na prilazima lukama, realizirati projekat izgradnje kanala Dunav-Sava, riješiti vlasničke odnose na lučkom području kombinacijom otkupa zemljišta, zamjene zemljišta, dugoročnim ugovorima o zakupu zemljišta, uskladiti potrebe investicijskih ulaganja u lučku infrastrukturu i finansijske mogućnosti države te skladno tome investirati u projekte koji imaju prioritet i koji pokazuju bolje ekonomske rezultate iz cost-benefit analize, povezati luke s

privredno poduzetničkim zonama, povezati luke s glavnim prometnim koridorima, integrirati luke u sistem riječnih informacijskih servisa, primjenjivati ekološke standarde prilikom uređenja infrastrukture te definirati program podrške entitetima odnosno kantonima za razvoj riječnog prometa.

Ciljevi u **području brodarstva**: uspostavljanje stimulativnog i konkurentog okruženja za razvoj brodarskih društava i modernizaciju postojeće flote kao i tehnologije prijevoza.

Mjere za implementaciju u području brodarstva: program podrške razvoja riječnog prometa, izmjena i dopuna pravilnika o posebnim uslovima za obavljanje komercijalnog prijevoza, pravična raspodjela infrastrukturnih troškova kroz politiku poreza na gorivo te stipendiranje učeničkih školarina za brodska zanimanja.

Cilj područja reklame je stvaranje pozitivnog imidža unutrašnje plovidbe među poslovnim subjektima, dok su planirane mjere, programa za istraživanje i razvoj tehnologija i sistem u riječnom prometu, program podrške riječnom prometu kroz državnu podršku male vrijednosti te povezivanje razvojnih centara u pomorskom, željezničkom i riječnom sektoru. Polazeći od činjenice da da bosanskohercegovačka mreža unutrašnjih vodnih puteva predstavlja značajan ali i istovremeno i potpuno neiskorišten dio nacionalnog bogatsva Bosne i Hercegovine, cjelokupnu politiku razvoja vodnih puteva treba usmjeriti u dva osnovna pravca: 1) postizanje većeg nivoa konkurentnosti i kvalitete postojeće mreže unutrapnjih vodnih puteva (kroz kvalitentije održavanje, uklanjanje uskih grla te tehnološku modernizaciju sistema obilježavanja i plovidbene signalizacije i 2) ostvarivanje brže i skladnije izgradnje vodnih puteva evropskog standarda, u sklopu TEN-T mreže, skladno načelima evropske prometne politike. Opći cilj tog plana je uređenje i održavanje vodnih puteva nanačin da se poveća sigurnost i efikasnost unutrašnje plovidbe.[255]

Uređenje vodnog puta mora biti u funkciji korisnika, a to znači osigurati nesmetanu i sigurnu plovidbu broda pod maksimalnim gazom u skladu s kategorijom vodnog puta. U užem smislu svrha plana je uređenje bosanskohercegovačkih vodnih puteva po standardima evropskih vodnih puteva osiguravanjem minimalno ekonomske veličine gaza od 2,5 metara i 300 dana u godini.

[255]. Direkcija za evropske integracije BiH. Transevropske mreže 2009: http://www.dei.gov.ba/dokumenti/?id= 4884. (8.11.2012.).

5.6. MEĐUODNOS MODERNIZACIJE POŠTANSKOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI

Obzirom da razvoj pošte i telekomunikacija zbog potpuno različitih tehničko-tehnoloških obilježja i kao dva odvojena sistema, do sada kao ni druge prometne grane nije regulisan odgovarajućom strategijom na nivou Bosne i Hercegovine. Međutim poštanski promet se odvija i temelji isključivo na osnovu Zakona o poštama Bosne i Hercegovine. Poštanski promet, kao i telekomunikacijski promet uvijek su se posmatrali i analizirali u rangu s ostalim prometnim granam. Stoga, neodvisno o specifičnostima poštanskog prometa isti se ne može isključiti iz prometa kao privredne grane i reći da se njegov razvoj planira srednjoročnim planovima. Jer su svi prometni sistemi međusobno povezani i integrirani.

Nema niti jednog sistema koji ne koristi usluge poštanskog i telekomunikacijskog prometa, stoga definiranje ciljeva, planova i programa prometnog sistema mora biti obuhvaćeno i vođeno strateškim planovima. Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine nažalost još uvijek nema izrađen dokument koji bi definisao strateške ciljeve ove oblasti. U svakom primjeru visok stepen razvoj tržišta poštanskih usluga smatra se podciljem ovog Ministarstva u narednom periodu. Da bi se to i ostvarilo neophodno je postići postepenu liberalizaciju tržišta poštanskih usluga, koja će kulminirati potpunim otvaranjem tržišta, osigurati pružanje univerzalnih poštanskih usluga po pristupačnim cijenama svim korisnicima u Bosni i Hercegovini.[256]

Također je potrebno što prije uspješno restrukturirati javne operatere, uključiti bosansko-hercegovačko poštansko tržište u evropsko poštansko tržište te razviti nove kvalitetnije poštanske usluge uz primjenu savremenih poštasnkih tehnologija te podršku profitalbilnog poslovanja javnih operatera na liberaliziranom evropskom tržištu poštanskih usluga. Uporedo s time potrebno je provesti i druge aktivnosti i mjere prema odgovarajućim politikama startegijama i akcionim planovima.[257]

Strategijom razvoja poštanskih usluga u Bosni i Hercegovini u narednom periodu bi se trebale definirati smjernice srednjoročnog razvoja tržišta poštanskih usluga čiji bi ciljevi bili usklađeni s politikom zaštite slobode tržišnog natjecanja, promidžbe interesa privrede, građana i korisnika tih usluga, osiguranja dostupnosti univerzalnih poštanskih usluga i razvoja novih poštanskih usluga osiguranja dostupnosti univerzalnih

---

256. Cilj je stvoriti jedinstveno tržište ukidanjem dosad zajamčenih ekskluzivnih prava odnosno monopola javnih operatera, odnosno, osiguranje svim korisnicima zemalja EU zadovoljavajućeg nivoa univerzalnih usluga, te uspostaviti usklađene principe regulisanja u uslovima liberaliziranog tržišta, s ciljem otklanjanja prepreka funkcioniranja jedinstvenog tržišta :https://www.google.ba/search?q=liberalizacij%20apo% C5%A1tanskih %20usluga%20u%20bih&ie=utf-8&oe=utf- (6.11.2012.).

257. http://www.vijeceministara.gov.ba/home_right_docs/default.aspx?id=14236&langTag=hr-HR. (7.08.2012.).

poštanskih usluga i razvoja novih poštanskih usluga. Navedena strategija bi trebala predstvaljati osnovni dokument kojim se određuju načela i smjernice razvoja tržišta poštanskih usluga te nacionalni prioriteti u očuvanju i razvoju poštanskih usluga a posebno univerzalnih poštanskih usluga. Takvom strategijom bi trebala biti utvrđena vremenska dinamika dalje liberalizacije tržišta poštasnkih usluga u Bosni i Hercegovini po scenariju postupne liberalizacije tržišta, kako bi se pripremilo domaće tržište poštanskih usluga i javni operatori za potpunu liberalizaciju tržišta, vodeći računa o osiguranju dostupnosti univerzalnih poštanskih usluga. Budući da u Bosni i Hercegovini funkcionišu tri javna poštanska operatera kao davatelji univerzalnih poštanskih usluga, njihovo restrukturiranje i poslovanje na tržištu poštanskih usluga od posebne je važnosti za održavanje dostignutog standarda univerzalnih poštansklih usluga. U skladu sa tim u Bosni i Hercegovini već se provode aktivnosti u svrhu restrukturiranja javnih operatora, povećanjem učinkovitosti njihova poslovanja i prilagođavanja potpuno liberaliziranom poštanskom tržištu.

Akcijski planovi u provedbi strategije razvoja tržišta poštanskih usluga u Bosni i Hercegovini trebali bi doprinijeti razvoju poštanskog tržišta stvarajući neophodne preduslove i povoljnu klimu za ulaganje i slobodno tržišno takmičenje a u cilju daljeg razvoja tržišta poštanskih usluga, kao jednom od značajnijih i ne zamjenljivih uslova života, rada privrede i društva u cjelini. Akcijskim planom provedbe strategije razvoja tržišta poštanskih usluga trebale bi biti jasno definirane aktivnosti i mjere ali i nositelji odnosno nadležne institucije kao i rokovi za ostvarenje navedenih aktivnosti i mjera.

Principi poštanske politike: Svi subjekti koji u Bosni i Hercegovini pružaju poštanske usluge moraju konsekventno uvažavati i sprovoditi sljedeće principe:[258]

1) poštanske usluge moraju biti dostupne svim građanima Bosne i Hercegovine, pod jednakim uslovima, bez bilo kakve diskriminacije;

2) sloboda komunikacije putem pismonosnih i drugih poštanskih pošiljaka mora biti zagarantovana svim fizičkim i pravnim licima u Bosni i Hercegovini, bez bilo kakvih ograničenja;

3) interes svih korisnika poštanskih usluga mora biti zaštićen raspoloživošću i kvalitetom tih usluga;

4) tarife poštanskih usluga moraju biti nediskriminatorske i transparentne;

---

[258]. Detaljnije o prinicipima: Agencija za poštanski promet BiH: http://www.rap.ba/index.php/djelatnosti.html http://www.rap.ba/tl_files/direktive/I_EU_direktiva.pdf. (08.10.2012.).

5) pružanje poštanskih usluga mora biti organizovano na način koji ne dovodi u opasnost zdravlje i bezbjednost ljudi i imovine;

6) organizacijom poštanskog sistema mora se obezbijediti mogućnost primjene propisa koji se odnose na uvozno i izvozno carinjenje robe;

7) sva tehnološka rješenja u poštanskom prometu moraju uvažavati principe ekonomičnosti, efikasnosti i bezbjednosti;

8) tehnički standardi koji se odnose na nivo poštanskih usluga moraju se usklađivati sa standardima Evropske unije;

9) cijene rezervisanih poštanskih usluga su pod državnom kontrolom, a ukoliko se ovakvim cijenama ne obezbjeđuje pokriće stvarnih troškova i razvojne potrebe poštanskog sistema, država i entiteti obezbjeđuju subvencije javnim poštanskim operaterima. Nije dozvoljeno subvencionisanje nerezervisanih i drugih poštanskih usluga iz sredstava rezervisanih poštanskih usluga;

10) konkurencija u poštanskom saobraćaju podstiče se do nivoa kojim se ne ugrožava društvena funkcija univerzalnih poštanskih usluga;

11) sistemi poštanske numeracije moraju obezbijediti identifikaciju države i poštanskih operatera;

12) međusobna saradnja javnih poštanskih operatera ne smije da bude monopolistički orijentisana i mora da se zasniva na čistim ekonomskim odnosima u interesu svih građana Bosne i Hercegovine;

13) razvoj poštanskih usluga podstiče se odgovarajućim mjerama ekonomske politike i stalno usklađuje s potrebama korisnika, te tehnološkim, ekonomskim i društvenim prilikama;

14) predstavljanje poštanskog sistema Bosne i Hercegovine u Svjetskom poštanskom savezu i drugim međunarodnim organizacijama mora obezbijediti potpunu ravnopravnost svih javnih poštanskih operatera Bosne i Hercegovine;

15) zastupljenost poštanskih opreratera koji djeluju na području Bosne i Hercegovine u slobodnim međunarodnim asocijacijama ne smije se na bilo koji način ograničavati, a njihovo djelovanje ne smije da bude na štetu i protiv interesa ostalih poštanskih operatera.

Nadležnosti Vijeća ministara Bosne i Hercegovine i Ministarstva transporta i komunikacija

(1) U ukupnoj organizaciji poštanskog prometa u Bosni i Hercegovini nadležnosti Vijeća ministara BiH, odnosno Ministarstva komunikacija i prometa posebno obuhvataju:[259]

- definisanje osnovnih kriterija koje moraju ispunjavati zainteresovani subjekti za dobijanje ovlaštenja za vršenje poštanskih usluga;

- određivanje načina predstavljanja javnih poštanskih operatera u Svjetskom poštanskom savezu, kao i drugim međunarodnim organizacijama u kojima se poštanski sistem Bosne i Hercegovine mora reprezentovati kao jedinstven sistem;

- propisivanje putem propisa i drugih akata osnovnih uslova za obezbjeđenje dostupnosti poštanskih usluga na cijeloj teritoriji Bosne i Hercegovine;

- predlaganje zakona o pošti, davanje saglasnosti na Opšte uslove o vršenju poštanskih usluga;

- definisanje ciljeva politike Bosne i Hercegovine i praćenje međunarodnih standarda u oblasti poštanskog sistema;

- propisivanje i nadziranje tarifne politike za rezervisane usluge i kvaliteta pružanja poštanskih usluga;

- davanje saglasnosti na Statut Agencije;

- predlaganje izmjena i dopuna zakonskih propisa kojima se reguliše poštanski promet u Bosni i Hercegovini;

- davanje saglasnosti Agenciji za rad poštanskih operatera;

- ostala pitanja utvrđena Ustavom Bosne i Hercegovine, zakonom i drugim aktima;

(2) Nadležnosti i odgovornosti iz stava 1. ovog člana Vijeće ministara BiH realizuje putem Ministarstva komunikacija i prometa koje pojedine poslove povjerava Agenciji, i u tom slučaju daje smjernice za realizaciju povjerenih poslova.

---

259. Više o nadležnosti VM Bosne i Hercegovine: http://www.vijeceministara.gov.ba/ministarstva/komunikacije _i_promet/default.aspx?id=116&langTag=bs-BA. (14.10.2012.).

Međuoperatorski poštanski promet:[260] **1)** Svaki operater poštanskog prometa je obavezan da prenos poštanskih pošiljaka koje primi od bilo kojeg drugog operatera poštanskog prometa na području Bosne i Hercegovine tretira na potpuno jednak način, kao i prenos poštanskih pošiljaka koje mu je povjerilo bilo koje fizičko ili pravno lice u Bosni i Hercegovini.

(2) Operateri poštanskog prometa mogu između sebe zaključivati bilateralne i multilateralne sporazume uz saglasnost Agencije, a koji moraju biti u skladu s principima poštanske politike a utvrđeno zakonom.

Međuentitetski poštanski promet:[261] 1) Prenos poštanskih pošiljki između entiteta tretira se kao unutrašnji poštanski promet i ne može se ograničavati administrativnim mjerama.

(2) Operateri poštanskog prometa, uz saglasnost Agencije, usaglašavaju načine i pravce poštanske razmjene, uvažavajući principe ekonomičnosti, efikasnosti i bezbjednosti.

Međunarodni poštanski saobraćaj:[262] 1) Obavljanje međunarodnih poštanskih usluga mora da bude u skladu s relevantnim odredbama Svjetskog poštanskog saveza i drugim sporazumima međunarodnih organizacija koji su obavezujući za Bosnu i Hercegovinu, utvrđenim pravcima prevoza i zaključenim ugovorima između operatera poštanskog prometa u Bosni i Hercegovini s operaterima poštanskog prometa drugih poštanskih uprava.

(2) Agencija je dužna da, u skladu s timi i drugim relevantnim odredbama zakona, putem poštanskih propisa, obezbijedi svim licima u Bosni i Hercegovini nediskriminatorski, bezbjedan i efikasan pristup međunarodnim poštanskim uslugama i u vezi s tim da na prikladan način prati izvršavanje preuzetih obaveza javnih i drugih poštanskih operatera.

---

260. Zakona o poštam*a* Bosne i. Hercegovine ("Službeni glasnik *BiH*", broj 33/05: http://www.mkt.gov.ba/bos/dokumenti/zakoni/?id=1943. (4.8.2012.).

261. Međunetitetski poštanski promet u BiH.: Agencija za poštanski promet BiH: http://www.rap.ba/index php/djelatnosti.html-http://www.rap.ba/tl_files/direktive/I_EU_direktiva.pd., (8.10.2012.).

262. Ustav svjetskog poštanskog saveza, Beč, 1964.: http://www.rap.ba/tl_files/fajlovi/fajlovi/Ustav%20UPU-SPS%201964.pdf. (16.10.2012.).

5.7. MEĐUODNOS MODERNIZACIJE TELEKOMUNIKACIJSKOG PROMETA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI

Kao što je spomenuto kod poštanskog prometa, strategijom prometnog sektora u Bosni i Hercegovini trebao bi biti obuhvaćen i razvoj sektora telekomunikacija, radi potpuno različitih tehničko-tehnoloških obilježja ta dva sistema u odnosu na prometni sistem u klasičnom poimanju. Uprkos tome u periodu od 1991 godine na području telekomunikacija ostvareni su posebni rezultati koji Bosnu i Hercegovinu svrstavaju u red razvijenijih evropskih zemalja (optička kabla, digitalne komutacije, prijenosni sistemi, mobilna telefonska mreža te prosječna gustoća od 25 telefonskih priključaka na 100 stanovnika. Telekomunikacijskom sektoru predstoji visok stepen integracije na općem nivou i liberalizaciji usluga, što će omogućiti jaku konkurenciju među operatorima telekomunikacijskih mreža.

Opći stav je da bi se tom svjetskom trendu trebale prilagoditi sve države pa time i Bosna i Hercegovina. Stoga je neodložno njihovo osamostaljenje u privatna društva, a koja će biti privredno sposobna za odgovor tako zahtjevnoj zadaći a na osnovu posebnog zakona. Donošenje mjera za korištenje elektronske komunikacijske infrastrukture privrednih društava u vlasništvu entiteta i BiH te njihovom provedbom postići će se višestruki učinci na razvoju širokopojasnog pristupa Internetu, kao naprimjer, smanjenje cijena i povećanje kavliteta pristupa. Procjenjuje se da u infrastrukturi elektronskih komunikacija navedenih društava postoje „tihe“ rezerve koje bi se mogle ponuditi otvorenom tržištu. S obzirom da tržište elektronskih komunikacija u Bosni i Hercegovini još uvijek nije u potpunosti liberalizirano i ako je zakonski okvir skoro u cjelosti usklađen s pravnom stečevinom EU, ne postoji dovoljan privredni interes operatora elektronskih komunikacija za nuđenjem usluga u nerazvijenim područjima. Stoga je neophodno donijeti posebne mjere pomoću kojih će se uslovi na strani ponude i potražnje izjednačiti na čitavom teritoriju Bosne i Hercegovine.

Međutim, opće mjere koje su donesene u Strategiji razvoja Bosne i Hercegovine (2010-2014 g.) u pogledu komunikacija su slijedeće:[263]

Prioritet 1: Povećati spremnost za informaciono-komunikaciono umrežavanje i razvoj informacionog društva

Neophodno je osigurati izgradnju i razvoj informaciono-komunikacionih tehnologija, zasnovanih što više na optičkim vezama, i njihovu upotrebu od što većeg broja građana, posebno omladine kao i organizacija da bi se zemlja što bolje uključila u e-Evrope i

[263]. Strategija razvoja Bosne i Hercegovine, 2010., op.cit., p. 97-100.

globalne informaciono-komunikacione procese. Posebno je važno osigurati što bolji pristup širokopojasnom internetu u osnovnom i srednjim školama te fakultetima.

Mjera 1: Izgraditi i razviti IKT infrastrukturu: Neophodno je definisati i poduzeti korake kojima bi se omogućilo racionalnije korištenje postojeće komunikacione infrastrukture, kao i izgradnja nove širokopojasne infrastrukture. Racionalnije korištenje postojeće infrastrukture se podjednako odnosi na prenosnu i na pristupne mreže.

S tim u vezi potrebno je:[264]

- uspostaviti ICT magistrale i akademske mreže na nivou BiH
- intenzivirati izgradnju nove širokopojasne pristupne infrastrukture putem:
    - omasovljenja digitalne pretplatničke mreže xDSL priključaka (x Digital Subscriber Lines)
    - izgradnje bežičnih širokopojasnih pristupnih mreža
    - razvoja i izgradnje optičkih mreža u pristupu i
    - razvoja i implementisanja novih širokopojasnih tehnologija.
- harmonizovati plan frekvencija BiH za potrebe:
    - civilnog korištenja
    - državnih institucija
    - razvoja digitalnog radija i televizijskog emitovanja.

Uspješno sprovođenja ovih koraka rezultiralo bi povećanjem stepena konkurentnosti između pružaoca telekomunikacionih usluga, omogućavanjem pružanja novih usluga uz racionalnije korištenje postojeće i razvojne nove TK infrastrukture.[265]

Mjera 2: Jačati e-zakonodavstva i e-vlade: Uprkos značajnom napretku i donesenih propisa u IKT području, koherentan i sveobuhvatan pravni okvir za upotrebu IKT-a još uvijek nije zadovoljavajući. Neophodno je zakonodavnu regulativu razvijati cjelovito i u skladu sa zahtjevima acquis-a i potrebama savremenog informacionog društva. Razvoj IKT sektora će biti posebno potaknut aktivnostima vlada na usvajanju i razvoju najboljih praksi u oblasti usluga e-vlada. To će uticati na poboljšanje produktivnosti javnog sektora i performansi privatnih preduzeća koja koriste te usluge. Razvoj e-vlada će iziskivati dalje napore na osnivanju i razvoju formalnih organa odgovornih za njenu koordinaciju i izvršenje.

---

[264]. Strategija razvoja informacionog društva u BiH, 2009.,: http://www.mkt.gov.ba/bos/ dokumenti/ zakon /?id=1500. (20.10.2012.).

[265]. Iz Odluke o Politikci sektora telekomunikacija u Bosni i Hercegovini 2008-2012.: http://www.mkt.gov.ba/bos/ dokumenti/zakoni/?id=1461. (20.10.2012.).

Mjera 3: Sprovoditi "eSEE Agendu +": BiH će raditi dosljedno na sprovođenju zaključka iz "eSEE Agenda +", potpisane od strane ministara vlada zemalja Jugoistočne Evrope, u Sarajevu 2007, i ohrabrivati razvoj širokopojasne mrežne infrastrukture i na njoj baziranih širokopojasnih elektronskih servisa kako bi se ubrzao razvoj informacionog društva i postigli postavljeni ciljevi iz Akcionog plana "eSEE Agenda +". Postizanje postavljenih ciljeva iz "eSEE Agenda +" u domeni širokopojasne mrežne infrastrukture i odgovarajućih servisa ostvarivat će se kroz:

- osiguranje širokopojasnih mreža velikih bitskih brzina i pouzdanih servisa koji će osigurati siguran pristup bogatim sadržajima;
- podsticanje razvoja digitalnih sadržaja i servisa kao i prevođenje konvencionalnih sadržaja u digitalni format;
- harmonizovanje pravila i politika iz oblasti telekomunikacija i medija koji će biti tehnološki neutralni i koji će omogućiti lakšu konvergenciju informacionog društva i medija servisa;
- osiguravanje kompjutora i širokopojasnog pristupa internetu za sve škole i obrazovne institucije; i
- daljnji razvoj akademske širokopojasne mreže koja će uvezati sve naučne institucije u BiH i omogućiti im saradnju na važnim projektima za razvoj informacionog društva, kao i na drugim projektima od zajedničkog interesa.

5.8. OSTALI PROMETNI SISTEMI U FOKUSU PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI

U strategiji razvoja Bosne i Hercegovine (2010.-2014.g.) ne spominje se značajnije gradski promet u kontekstu rješavanja problema gradskog i prigradskog prometa. Ističe se da je potrebno razvijati sistem instrumenata i mjera koje će poticati korištenje drugih necestovnih oblika prometa posebno željezničkog ito u funkciji regionalnog, gradskog i prigradskog prometa u većim gradovima. Međutim, konkretnije mjere i instrumenti, nositelji i rokovi nisu posebno specificirani.[266]

Neophodno je u sklopu ostalih grana prometa naglasiti prije svega značaj gradskog prometa kao i njegov budući razvoj, sa aspekta zaštite okoline. Definirajući način ostvarivanja ekološki prihvatljivog vida transporta u budućnosti se nameće potreba sudjelovanja u međunarodnim programima za energetsku efikasnost u transportu (kao što je Marco Polo II i sl.). Neophodno je poticanje izgradnje vozila za prijevoz opasnih i drugih tereta sa dvostrukom oplatom, inovacije i nove tehnologije u upravljanju prometnotehnološkim procesima i slično.

[266]. Direkcija za ekonomsko planiranje BiH.: Strategija razvoja Bosne i Hercegovine 2010-2014., op.cit., p. 97-100.

5.9. LOGISTIČKE DJELATNOSTI U FOKUSU PROMETNE POLITIKE BOSNE I HERCEGOVINE

Kako se razvija, unapređuje i implementiraju u poslovanju nove tehničkotehnološke inovacije, rješenja, planovi.. tako će se uporedo razvijati i logističke djelatnosti jer će razvoj prometnih infrastrukturnih i suprastrukturnih objekata neminovno nametnuti svim ostalim aktivnim učesnicima prometnog sistema potrebu za prilagođavanjem svog poslovanja novonastalim potrebama. U strateškim i razvojnim dokumentima Bosne i Hercegovine tj. Vijeća ministara i Ministarstva komunikacija i prometa neophodno je naglasiti značaj razvoja informatičke podrške u pružanju prometnih usluga. U ostvarivanju te aktivnosti a skladno kriterijima Evrope 2005., omogućava se i dostupnost tih javnih usluga putem interneta (npr. Online upisnici, ishođenje rješenja o imenu, prijava pomorske nesreće, prijava dolaska i odlaska i sl). Skladno tome razvoj tih aplikacija čini jezgro informatičkog povezivanja i elektronske razmjene podataka svih učesnika u pružanju prometnih usluga: špediteri, carina, policija, agenti, brodari, službe plantog prometa i ostalih korisnika, odnosno nositelja logističkih djelatnosti u prometnom sistemu.[267]

5.10. MULTIMODALNI PROMET U FOKUSU PROMETNE POLITIKE BOSNE I HERCEGOVINE

Kao što je veeć ranije obrazloženo, multimodalni transport nema veću primjenu u Bosni i Hercegovini. Razlozi su što je još uvijek nedovoljno afirmiran, u Bosni i Hercegovini se ne primjenjuju sve savremene tehnologije transporta koje su pretpostavka uspješnog funkcioniranja multimodalnog transporta, osim toga naglasak je na razvoju kombiniranog transporta, amultimodalni transport koji se u dokumentima tretira kao intermodalni samo se deklarativno spominje. Međutim nesporno je da će sve veće uključivanje u evropske tokove nametnuti potrebu primjene i ovog oblika transporta u Hrvatskoj, a uvođenje savremenih tehnologija transporta kao nužnost kako bi se privukli robni tokovi na bosanskohercegovačke prometne pravce. U tom pogledu prioritet Vijeća ministara Bosne i Hercegovine i nadležnog ministarstva a u okviru Visoke kvalitete i razvijenog tržišta prometnih usluga potrebno je naglasiti povezivanje prometnih grana.[268]

---

[267]. Zakon o elektronskom, pravnom i poslovnom prometu u BiH, 2007.: http://www.mkt.gov. ba/bos/ dokumenti /zakoni/?id=1508. (15.10.2012.).

[268]. JUSUFRANIĆ, I.: State and problems traffic in the European union with special reference to Bosnia and Herzegovine, https://www.google.ba/search?q=multimodalni saobraćaj u bih&ie. (16.11.2012.).

Naime, ističući kako visoka kvaliteta i razvijeno tržište prometnih usluga predstavlja najvažniji rezultat razviojene i moderne infrastrukturne mreže prometnica, koji je istovremeno i preduslov razvoja privrede i stvaranja boljih uslova života stanovništva te da je današnje tržište prometnih usluga u Bosni i Hercegovini obilježeno prisustvom velikog broja javnih i privatnih operatera u svim vidovima prometa, razvoj prometnih usluga zavisi o komplementarnom nivou razvoja pojedinih vrsta prometa pri čemu se nastoji svaku od pojedinih vrsta prometa razvijati i unapređivati ravnomjerno kako bi prometna djelatnost polučila optimalne rezultate.

Definiranjem aktivnosti za ostvarenje tog cilja važno je naglasiti podršku prometnoj povezanosti i to: održavanjem i povećanjem učestalosti i brzine postojećih te uvođenje novih linija u zračnom ali i vodenom što osigurava bolju mbilnost stanovništva, brži i ekonomičniji prijevoz tereta, ujednačen razvoj regija, povezanost raznih vidova prometa (intermodalni transport) te poticanje turističkog razvoja. Održavanje domaćeg zračnog prometa a u svrhu očuvanja prometne povezanosti djelatnost je od općeg privrednog značaja. Također treba imati na umu da intermodalni prijevoz predstavlja očuvanje željezničkih pruga jer bez željeznica nema intermodalnog prijevoza, a ostvarenje intermodalne infrastrukturne mreže u Bosni i Hercegovini pretpostavka je razvoju intermodalnog prijevoza i stvaranje novih vrijednosti, koja jedino na taj način može postati sastavni dio Evropske intermodalne mreže.

U tom pogledu od posebnog značaja je i modernizacija pruge Šamac-Sarajevo-Ploče te Zvornik-Tuzla-Doboj-Banja luka kao i Brčko-Tuzla. Na taj način se ostvaruje mogućnost efikasnijeg povezivanja Jadrana sa centralnom Evropom, Savom i Dunavom te osigurala propusnost za prijevoz robe preko Bosne i Hercegovine do Evrope ali i Bliskog i Dalekog Istoka i obrnuto. Željeznica i ceste više nisu konkurencija nego im je zajednička briga kako ispuniti kriterije koje je postavila Evropska Unije, a odnose se na prebacivanje tereta na intermodalni prijevoz, odnosno do 2020 godine 40% tereta je potrebno preusmjeriti sa cestovnog na intermodalni odnosno multimodalni promet.

5.11. MJESTO ODRŽIVOG RAZVOJA U PROMETNOJ POLITICI BOSNE I HERCEGOVINE

U okviru usklađivanja ciljeva razvoja prometa i zaštite okoline Strategija razvoja Bosne i Hercegovine promovira potrebu održivog razvoja prometa. Imajući u vidu da je Bosna i Hercegovina država dragocjenih i očuvanih prirodnih ljepota te da je zainteresirana za razvoj savremenih prometnih tehnologija neophodno je značajnije istaći važnost očuvanja okoline u uslovima intenzivnog unutrašnjeg prometa i tranzita. Uz činjenicu da je Bosna i Hercegovina i srednjeevropska i mediteranska država koja

kao takva ima važan geoprometni položaj u Evropi, da bi se zaštitiile prirodne vrijednosti i očuvala čista okolina ali istovremeno osiguralo i kvalitetno odvijanje prometa, Bosna i Hercegovina mora razvijati kombinirani promet kojim bi se ti zahtjevi zadovoljili. Za ostvarenje učinkovitih efekata na području zaštite okoline potrebno je osim deklarativnih opredjeljenja i njihova striktnog poštivanja računati i na troškove koji su sve evidentiji i u iznosu veći a koje je potrebno u što većoj mjeri prenijeti na uzročnike njihovih pojava. Takve su aproksimacije na području prometa mjerljive, pa u kriterijima razvoja i kod odgovarajućih odluka treba o njima voditi računa, jer je **očuvanje prirodnih i civilizacijskih vrijednosti bosanskohercegovačkog prostora važno i strateško opredjeljenje i opći cilj vrijednosti razvoja Bosne i Hercegovine a u sklopu toga i prometnog razvoja posebno**.

Značaj održivog razvoja ističe se i kroz zvanične institucionalne akte Bosne i Hercegovine te da budući razvoj prometa i proizvodnje energije mora bezuslovno podupirati održiv razvoj i još intenzivnije biti u skladu s politikama i aktivnostima zaštite okoline i zaštite prirode. Takođe je potrebno naglasiti da se održiv i konkurentan razvoj ne može postići isključivo politikom i programima što se oblikuju na entitetskim i kantonalnim nivoima tzv. pristupom „odozgo prema dole“ već to zahtijeva i specifična rješenja i jačanje pristupa „odozdo prema gore“. Kao ključni problemi u tome ističu se usitnjenost finansijskih resursa, nedovoljni koordinacijski kapaciteti te nedovoljno efikasni instrumenti praćenja koji umanjuju djelotvornost mjera za regionalni razvoj i otežavaju formuliranje cjelovite politike razvoja.

Zaštita okoline u transportu. Budućnost svijeta i Evrope a time i Bosne i Hercegovine zavisi od održivog razvoja jer je održivi razvoj dugoročno vezan za zaštitu okoline i racionalno ponašanje prema resursima što znači da je jedan od najznačajnijih ciljeva koji se ostvaruje racionalnim razvojem prometnog sistema.

Ključni izazovi u pospješivanju održivog razvoja s kojima se treba suočiti u oblasti okoline i okolinske infrastrukture i aktivisanja potencijala izvora energije su:[269]

- globalizacija i svjetska finansijska te ekonomska kriza
- klimatske promjene – ranjivost BiH na poplave, suše i druge ekstremne događaje
- snažno smanjenje neobnovljivih izvora energije i rast cijene energije
- mjesto BiH u regionu (tj. regionima kojima pripada) kao i saradnja sa susjedima
- neuređen i neefikasan sistem upravljanja čvrstim otpadom.

[269]. Izvještaj BiH za Svjetski samit o održivom razvoju (WSSD) 2002.: http://www.mvteo.gov.ba/org_ struktura/ sektor_prirodni_resursi/odjel_zastita_okolisa/Izvještaji_o_stanju_okoliša/Izvještaji. (12.10.2012.).

Uspješnim odgovorima na navedene izazove u narednom srednjoročnom periodu, BiH bi se trebala priključiti skupini zemalja s višim srednjim dohotkom i pri tome slijediti opredjeljenja o usvajanju okolišne politike, uz naznake da se ekonomski rast mora ostvarivati zajedno s poboljšanim kvalitetom života ili čak doprinositi povećanom kvalitetu života.

Niti jedna mjera u području zaštite okoliša unutar EU nije donesena odvojeno od ukupnog razvoja, uz obavezno preispitivanje ekonomskih mogućnosti. Mjere se uvode postepeno i dobro promišljeno tako da svaka od njih treba doprinositi održivom razvoju i povećanju agregatnog dohotka. Tako promišljena postepenost uvođenja pojedinih mjera postala je osnova održivog razvoja zemalja s visokim dohotkom. Tako je npr. u Petom akcionom programu za okoliš EU (1992 – 1999.) uveden princip o "poboljšanju upravljanja i kontroli proizvodnih procesa uključujući i uvođenje sistema dozvola vezanih za integralnu prevenciju i kontrolu zagađivanja".[270]

Postizanje integralnog pristupa sprečavanju i kontroli zagađivanja koje potiče od širokog spektra industrijskih i poljoprivrednih aktivnosti u EU definisano je Direktivom o integralnoj prevenciji i kontroli zagađivanja (IPPC Direktivom, 96/61/EZ i 2008/1/EC). Duh Direktive potiče reciklisanje ili obradu otpadnog toka, čije se nastajanje nije moglo izbjeći nekom od BAT tehnika i njegovo zbrinjavanje na okolišno prihvatljiv način. Direktiva i predloženi BAT-ovi doprinose racionalnom korištenju energije i prirodnih resursa, smanjuju rizik od akcidenata i omogućavaju da se lokacija, nakon što industrija prestane s radom, lakše dovede u prvobitno stanje (sanira).

Za potrebe implementacije Direktive, prije svega izdavanja okolinskih dozvola, EU je izradila priručnike o BAT-ima, odnosno referentne dokumente koji sadrže osnovne informacije o BAT-ima, koji, ako se adekvatno tumače, ostavljaju dovoljno prostora za uvođenje čak i lokalnih BAT-ova. Poželjno je da evropske države u tranziciji počnu primjenu zahtjeva Direktive za vrijeme prelaznog perioda.

Obaveza je Bosne i Hercegovine, po zakonima o zaštiti okoline, da izradi tehničke upute o BAT-ima za određene vrste industrija, definisane podzakonskim aktima.[271] Pod BAT-ima se smatraju tehnike kojima se postižu standardi kvaliteta okoliša utvrđeni posebnim sprovedbenim propisima. Direktno preuzimanje obaveza iz EU referentnih dokumenata o BAT-ima ograničenih je mogućnosti jer su u njima najčešće obrađene procesne industrije znatno većeg kapaciteta od onih koji su trenutno zastupljene u BiH.

---

[270]. Peti akcioni program za okoliš EU (1992-1999): http://www.mft.gov.ba/bos/images/ stories/ medjunarodna %20saradnja/BOS-A-Strategija%20razvoja%20BiH.pdf. (12.10.2012.).

[271]. Više o BAT i BiH.: AT- Best Avaliable Techniques"- Najbolje raspoložive tehnike Direktiva o općoj sigurnosti proizvoda (2001/95/EC) , http://www.coor.ba/public/down/Prirucnik_za_OCDa_FINAL.pdf. (14.10.2012).

Također, nisu direktno primjenljivi za BiH, kao zemlju u tranziciji, s obzirom na drugačije ekonomsko, ekološko, tehničko, tehnološko i administrativno okruženje. Evropska unija i svijet su na raskrsnici razmatranja energetske budućnosti. Klimatske promjene, rast ovisnosti o uvozu nafte i drugih fosilnih goriva, rast uvoza i rast cijena energije čini društvo ranjivim. Prevazilaženje ovih problema veliki je izazov za EU, i ona započinje veoma ambicioznim odgovorima. Energetska politike Evrospke Unije ima tri glavna cilja:[272]

Održivi razvoj koji podrazumijeva slijedeće aktivnosti:

- razvoj obnovljivih izvora energije, konkurentnih konvencionalnim i istodobno sa smanjenim štetnim emisijama,
- razvoj vlastitih resursa, dostatnih za zadovoljenje energetskih zahtjeva unutar Evrope (oslanjanjem na vlastite resurse, a ne na uvoz),
- ulaganje napora čitave zajednice na zaustavljanju klimatskih promjena i poboljšanju kvaliteta zraka.

Konkurentnost koja podrazumijeva sljedeće aktivnosti:

- osigurati da otvoreno tržite energije donosi koristi potrošačima i ekonomiji u cjelini dok se ulaže u proizvodnju energije i u povećanje energetske efikasnosti;
- smanjiti uticaj viših međunarodnih cijena energije na ekonomiju Evropske unije i njene građane;
- održavati razvoj energetskih tehnologija Evrope.

Sigurnost snadbijevanja koja podrazumijeva:

- smanjenje ovisnosti Evropske unije od uvoza energije putem smanjenja zahtjeva, diverzifikovanjem različitih vrsta izvora energije Evropske unije s većim stepenom korištenja konkurentnih obnovljivih izvora energije;
- diverzifikovanje izvora i puteva snadbijevanja energije uvoza;
- kreiranje sistema koji će adekvatno stimulisati ulaganja radi zadovoljenja rastućih zahtjeva za energijom;
- poboljšavanje uslova evropskih kompanija traženjem pristupa globalnim resursima;
- osiguranje mogućnosti i dostupnosti svih građana energetskim izvorima.

[272].Energetska politika EU. :http://circa.europa.eu/irc/ opoce/fact_sheets/ info/data/policies/ energypol/articl _7339_sl.htm. (6.10.2012.).

Stoga prioriteti strategije razvoja Bosne i Hercegovine u pogledu održivog razvoja se ogledaju kroz razvoj koncepcije mjerenja održivosti razvoja i razvoja okolinske infrastrukture pri čemu je neophodno razviti set relevantnih indikatora za praćenje napretka održivog razvoja, kroz svima pristupačne i uporedive indikatore stanja i trendova. Kompetentno odlučivanje je nemoguće bez relevantnih indikatora kao pomoći donosiocima odluka na svim nivoima.[273] U tom pogledu potrebno je napraviti detaljnu analizu nedostajućih podataka radi njihovog izračunavanja i praćenja.

Mjera: Razvijati, podsticati i mjeriti razvoj okolinske infrastrukture koja doprinosi održivosti razvoja.

Razvoj svih segmenata društva zavisi od razvijenosti okolinske infrastrukture (vodoopskrba, kanalizacija, tretman otpadnih voda, upravljanje čvrstim otpadom, itd). Mjerenje razvoja okolinske infrastrukture je pretpostavka upravljanju njenim razvojem, a time i ukupnom razvoju. „Razvoj“ kojim se (prekomjerno) zagađuje okolina može eventualno kratkoročno izgledati uspješan, ali se na duže staze vraća drastičnim opadanjem kvaliteta života. Odabrani set indikatora održivog razvoja u Bosne i Hercegovine mora biti uporediv s već razvijenim indikatorima u drugim zemljama, regionalnim i UN organizacijama, ali prilagođen situaciji i unutrašnjoj organizaciji Bosne i Hercegovine.[274]

Shema 27: Indikatori održivog razvoja

Izvor: http://ecogreenteam.eu5.org/eco-green-team-odrzivi-razvoj (21.10.2012.)

[273]. Strategija razvoja Bosne i Hercegovine 2010-2014., op.cit., p. 120-126.

[274]. KNEŽEVIĆ, A.:Održivi Razvoj BiH, 2008.: www.energetska-efikasnost.ba/Projekt/sem2/Odrzivi%20razvoj.pdf (17.10.2012.).

5.12. PROMETNA POLITIKA BOSNE I HERCEGOVINE U PROCESU EVROPSKIH INTEGRACIJA

U junu 2011. navršile su se tri pune godine otkad je Bosna i Hercegovina potpisala Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) s Evropskom Unijom. Iako nije jedina u regiji, Bosna i Hercegovine je imala svojevrsne razloge zašto Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (SSP), tri godine po potpisivanju nije stupio na snagu, čak ni nakon završetka procedure ratifikacije. Na zahtjev EU-a, Venecijanska komisija je još 2005. godine u svom izvještaju o ustavnoj situaciji u Bosni i Hercegovini ukazala na neke ustavne nelogičnosti odredbi njenog Ustava. Ustavna nedorečenost oko raspodjele nadležnosti između entiteta i državnog nivoa kao i nedostatka političke volje da se to pitanje adekvatno riješi dovelo je do nefunkcioniranja postojeće koordinacije u poslovima vezanim za evropske integracije. U nastavku je dat pregled o stanju usklađenosti bosanskohercegovačkog nacionalnog zakonodavstva s pravnom stečevinom EU svih oblika prometa, a prema podacima iz Izvještaja Evropske Komsije (EK) za 2011-2012. g. ističe se za: [275]

Cestovni promet: Bosna i Hercegovina je bila aktivna na unapređenju transportne mreže (izgradnja mostova na rijeci Savi, granični prijelazi Gradiška i Svilaj), na jačanju cestovne mreže prema Crnoj Gori i Albaniji (shodno tripartitnom Sporazumu o izgradnji cestovne mreže između BiH, Crne Gore i Albanije). Srbija je dozvolila neograničen tranzitni saobraćaj za prijevoznike iz EU-a te ratificirala Evropski sporazum o međunarodnom prijevozom opasnih materija, dok su relevantni zakonski propisi tek morali biti usvojeni. BiH bilježi dobar napredak kada je u pitanju putni transport. Republika Srpska usvojila je zakonodavstvo neophodno za uvođenje sistema digitalnih tahografa, osigurana je opema i sistem je operativan. Bosna i Hercegovina je počela sa izdavanjem karneta ATA. Nastavljeno je održavanje i gradnja puteva. Ipak, i dalje je potrebno usvojiti zakon o prijevozu opasnih roba.

Željeznički promet: U željezničkom transportu u BiH napredak je bio zadovoljavajući, a u pojedinim segmentima ona je bila vodeća zemlje u regiji (primjer: izdavanje licenci drugim operaterima željeznica), ali jedini razlog iz kojeg ova aktivnost nije bila započela jeste što drugi regulatorni odbori željeznica u regiji nisu bili u stanju da izdaju licence drugim operaterima, niti su bili dovoljno usklađeni s acquisem.

---

[275]. Evropska komisija, (2011), Izvještaj o napretku Bosne i Hercegovine u 2011.: http://www.vpi.ba/upload/documents/Monitoring_procesa_evropskih_integracija_Bosne_i_Hercegovine. (8.11.2012.).

Problem koji skupo plaćaju svi ekonomski sektori bio je nizak nivo razvoja osnovne cestovne i željezničke infrastrukture. Iako su entitetska željeznička preduzeća pretvorena u vertikalno integrisana željeznička preduzeća, oba su u izuzetno teškoj finansijskoj situaciji, a upravljačka infrastruktura i dalje je u potpunosti odvojena od željezničkog preduzeća. Razlozi za kašnjenje razvoja osnovne infrastrukture bili su vezani za nedovoljan broj ispunjenih mjera za provedbu SSP-a, od nedostatka sredstava preko tenderskih procedura pa do tehničkog izvođenja remonta pruge.

Pomorski promet: Nije postignut napredak u oblasti pomorskog transporta. Bosna i Hercegovina nije potpisinica većine konvencija Međunarodne pomorske organizacije kao što je Međunarodna konvencija o sigurnosti života na moru (SOLAS), uključujući Međunarodni kodeks za sigurnost brodova i lučkih objekata ili Međunarodu konvenciju o sprečavanju zagađenja mora sa brodova (MARPOL).

Dobar ili neujednačen napredak zabilježen je u oblasti **unutrašnjih plovnih puteva.** Započeo je proces deminiranja i osposobljavanja plovnog puta rijekom Savom. Predsjedništvo Bosne i Hercegovine usvojilo je Sporazum između Vlade Republike Srbije i Vijeća ministra Bosne i Hercegovine o plovidbi unutrašnjim plovnim putevima, što je preduslov za ponovno uspostvaljanje plovidbe rijekom Savom. Ipak još uvijek je potrebno uvesti riječni informacijski sistem. Nije postignut napredak na području kombinovanog prometa.

Zračni promet. Bosna i Hercegovina je postigla napredak u primjeni Multilateralnog sporazuma o zajedničkoj evropskoj zrakoplovnoj oblasti (ECAA sporazum), zaključeno je tokom nedavne posjete delegacije Evropske komisije zadužene za praćenje napretka BiH. Delegacija Evropske komisije koju su sačinjavali eksperti iz nekoliko blasti civilnog zrakoplovstva potvrdila je da je BiH bila postigla napredak u primjeni ECAA sporazuma u odnosu na prethodnu godinu. Također, evidentan je napredak u oblasti sigurnosti letenja, uz sugestije koje se odnose na obavezu propisivanja kaznenih odredbi u Zakonu o zrakoplovstvu BiH kako bi se mogao vršiti adekvatan nadzor te je BiH vodeća zemlja u okruženju u transpoziciji evropskih regulativa iz oblasti zračnog saobraćaja koje će u narednom periodu morati biti implementirane. To znači da je BiH dodatno prilagodila oblast zračnog transporta, odnosno civilnog zrakoplovstva, zahtjevima acquisa, prije svega u konkretnim oblastima i nizom aktivnosti koje idu od poboljšanja poslovnih procesa preko kreiranja i usvajanja potrebnih pravilnika pa do obuke osoblja.

Za preuzimanje kontrole nad bh. zračnim prostorom potrebno je da Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH (BHANSA) i sistem upravljanja počnu raditi u punom kapacitetu te da se okonča potrebna edukacija kadrova. Očekuje se da BiH već od 1. novembra 2012. preuzme kontrolu vlastitog zračnog prostora koju trenutno vrše nadležne agencije iz Srbije i Hrvatske i koje za te usluge zarade oko 20 miliona KM

godišnje. Testiranje sistema koji je uspostavljen u BiH trebalo bi da bude obavljeno 7. maja. Bosna i Hercegovina tokom 2011. realizira prvu fazu Sporazuma o evropskom zajedničkom zračnom prostoru, a preuzimanje zakonodavstva o Jedinstvenom evropskom nebu I bilo je u finalnoj fazi. Pored svih navedenih oblasti u kojima je bio zapažen napredak, u Izvještaju EK-a o napretku BiH u 2011. istaknuto je i da je imenovan direktor tijela za pružanje usluga u zračnoj plovidbi, a da bi se osigurala potpuna usklađenost s preuzetim acquisem, potrebno je prilagoditi Zakon o zrakoplovstvu BiH.

Telekomunikacijski promet: Dobar ali neujednačen napredak zabilježen je u oblasti komunikacija i komunikacijskih tehnologija. Zakon o komunikacijama je u velikoj mjeri zasnovan na regulatornom okviru EU iz 1998 g. i dijelom na okviru 2002 g. Stalne rasprave između entiteta i države o nadležnostima odlažu dalje usklađivanje zakonodavstva sa regulatornim okvirom EU i slabe položaj Regulatorne agencije za komunikacije Bosne i Hercegovine (RAK). Regulatrona agencija za komunikacije BiH objavila je set uputstava s ciljem otklanjanja prepreka ulasku na tržište. Tržišni udio tri postojeća operatora za fiksnu telefoniju smanjen je na 85% za dolazni /odlazni međunarodni promet i na 98% za domaći promet.

U svojim geografskim područjima oni de facto imaju monopol. U smislu ukupnog prihoda od usluga tržišni udio ova tri operatora iznosi oko 90%. Regulatorna agencija za komunikacije je omogućila mobilnim operatorima da koriste GSM spektar za pružanje usluga treće generacije mobilnih telekomunikacija (3G) univerzalni sistem mobilnih komunikacija. Također agencija(RAK) može da prikuplja i analizira tržišne podatke operatora. Pripremljen je nacrt analize tržišta o prekidu glasovne pošte na mobilnim mrežama i uključuje preporuke za interkonekciju. Preduzeti su prvi koraci na rebalansu tarifa, što jeključni element za kreiranje konkurentnog tržišta.

Kada je riječ o pružanju fiksnih širokopojasnih usluga, situacija u pogledu konkurencije je blago poboljšana, zahvaljujući prisustvu kablovskih i fiksnih mreža za bežični pristup. Međutim tržište širokopojasnih usluga je i dalje nerazvijeno. Određeni napredak je zabilježen i u oblasti audiovizuelne politike i medija. Regulatorna agencija je počela s preuzimanjem Dirketive o audiovizuelnim medijskim uslugama.Također je u fazi izrad ekriterija za ulaz postojećih TV stanica u komercijalni MUX i dokumente za licenciranje MUX operatora te je objavljena Odluka o korištenju Multiplex A (MUX X) za digitalno zemaljsko emitovanje. Sve ukupno gledano, pripreme u oblasti informacijskog društva i medija sporo napreduju, što potvrđuje i nedostatak odgovarajućih kadrovskih resursa.

Platni promet: U odnosu na obaveze koje se tiču uspostave modernog sistema platnog prometa, za Bosnu i Hercegovinu je EK konstatirala da ona „ima moderan platni

sistem za žiro kliring i bruto poravnanja u realnom vremenu“. Novi Zakon o platnom prometu, koji je usvojen još 2009. godine, stupio je na snagu početkom 2011. godine. Zakon je u potpunosti usklađen s EU-ovom Direktivom 2007/64/EC o platnim uslugama.20 S primjenom novog zakona došlo je do ključnih promjena u odnosu na prijašnja zakonska rješenja u oblasti platnog prometa, a to su između ostalog: ◊ nepostojanje podjela u pogledu valute u kojoj se platni promet obavlja niti u pogledu korisnika platnog prometa;

◊ zakon uređuje platne usluge na način da se prvi put u okviru jednog zakonskog rješenja nalazi cjelovit popis platnih usluga koje postoje na tržištu, a koje zakonodavac želi na jedinstven način urediti;

◊ za razliku od važećih zakona prema kojima su kreditne institucije imale ekskluzivno pravo obavljanja platnih usluga, ovim zakonom pružatelji platnih usluga su prošireni;

◊ potpuno su nove kategorije obaveze informiranja korisnika platnih usluga o uvjetima za pružanje usluga i pruženim platnim uslugama te druga prava i obaveze u vezi s pružanjem i korištenjem platnih usluga. Jedan od glavnih ciljeva Zakona upravo je zaštita korisnika platnih usluga kroz visok stepen transparentnosti pružanja platnih usluga i visok stepen uređenosti međusobnih prava i obaveza;

◊ dalje se Zakonom preciznije uredilo pitanje rada i nadzora nad institucijama za platni promet, uvođenje novih pružalaca platnih usluga kojima se propisuju način i uvjeti njihovog poslovanja, kao i njihov nadzor od strane Hrvatske narodne banke.

Na kraju, preciznije je uređeno pitanje osnivanja, rada i nadzora nad platnim sistemima u odnosu na postojeća rješenja.

Opća procjena: Provođenje zakona u oblasti zaštite intelektualnog vlasništva, standardizacije, zaštite potrošača i ostvarivanju jednakih mogućnosti od iznimne je važnosti. No, sve donedavno to uglavnom nije zaokupljalo pažnju politike i medija ni u BiH ni u regiji. Tek s inicijativom za usvajanje Sporazuma o zaštiti autorskih prava na internetu (ACTA) na globalnom planu, izvještajima o štetnosti određenih proizvoda koji dolaze izvan EU-a te povremenim obilježavanjima međunarodnih dana grupacija hendikepiranih osoba po raznim osnovama dolazi do povećanja nivoa svijesti o važnosti usvajanja standarda i provođenja zakona u ovoj oblasti. Sve države zapadnog Balkana, pa tako i Bosna i Hercegovina, preuzele su obavezu usuglašavanja svojih zakonskih i podzakonskih propisa s međunarodnim standardima. Pored obaveza iz SSP-a, tu su i zahtjevi iz međunarodnih konvencija nastalih pod okriljem UN-a.

U oblasti zaštite intelektualnog vlasništva postoje standardi WIPO-a (Svjetske organizacije za intelektualno vlasništvo) i TRIPS-a (Sporazuma o trgovinsko-pravnim aspektima prava intelektualnog vlasništva / svojine). U oblasti zaštite potrošača,

mjeriteljstva i standardizacije mnoštvo je međunarodnih propisa u vezi sa Svjetskom trgovinskom organizacijom (WTO). Također, u pogledu jednakih mogućnosti tu su brojne konvencije Ujedinjenih naroda i Vijeća Evrope te povelje Evropske unije.[276]

U zaključku stoji da su sveukupno gledano Bosna i Hercegovina bilježi napredak u oblasti transevropskih transportnih mreža, cestovnog, željezničkog i zračnog prometa kao i u oblasti unutrašnjih plovnih puteva ali zaostaje u pomorskom prometu. U tom pogledu su potrebni dalji napori na usklađivanju zakonodavstva sa acquis-em te izrada prometne strategije.

[276]. Više o otme cf.: 1) Izvještaj o napretku Bosne i Hercegovine u procesu ispunjavanja uslova iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) Strategija proširenja i glavni izazovi, 2011.-2012. (COM 2011 666.) 2) Zakoni i drugi propisi BiH iz oblasti intelektualnog vlasništva, http://www.ipr.gov.ba/hr/pravna-regulativa -hr/zakoni-i-drugi-propisi-bih-iz-oblasti-intelektualne-svojine-hr.html. (12.10.2012.).

6. PRIJEDLOG MODELA PROMETNE POLITIKE U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA BOSNE I HERCEGOVINE

Na osnovu prikupljenih i analiziranih podataka i informacija o prometnoj politici, prometnom sistemu Bosne i Hercegovine te međuodnosu prometne politike i modernizacije prometnog sistema, u ovom se dijelu doktorske disertacije analiziraju rezultati provedenog anketnog istraživanja o prometnoj politici Bosne i Hercegovine te se na osnovu svega istraženog i prezentiranog u disertaciji, predlaže model prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine.

Stoga se u nastavku analiziraju: **1) važniji elementi modela i modeliranja, 2) specifičnosti novog modela prometne politike kao temelja modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini, 3) model modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine zasnovane na prometnoj politici Evropske Unije, 4) formuliranje novog modela prometne politike u Bosni i Hercegovini (2012.–2035.), 5) sinergijski učinci modela prometne industrije i prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini, 6) testiranje novih modela prometne industrije i prometne politke u Bosni i Hercegovini te 7) prijedlog aktivnosti za implementaciju novog modela prometne industrije i prometne politike u Bosni i Hercegovini.**

6.1. VAŽNIJE ZNAČAJKE NORMATIVNIH I DESKRIPTIVNIH MODELA I NJIHOVA MODELIRANJA

U današnjim uvjetima poslovanja donošenje optimalnih poslovnih odluka otežano je tbog raznih utjecaja iz okoline, promjena na globalnom tržištu, sve jačem utjecaju konkurencije, globalizacijskih procesa... Stoga se menadžeri, prometni stručnjaci, transprotni operatori, znanstvenici, istraživači te brojni drugi učesnici prometnih, privrednh i drugih sistema sve više okreću raznim modelima i tehnikama koji bi im pomogli u donošenju poslovnih odluka.[277] Model znači prikazivanje (tj. opisivanje) i zamišljanje (tj. apstrahiranje) jednoga stvarnog predmeta ili jedne stvarne pojave.[278]

---

[277]. Cf.: PAŠAGIĆ, H.: Matematičko modeliranje i teorija grafova, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb,1998., p.8. prema: VUKMIROVIĆ, S., ZELENIKA, R.: Informatičko oblikovanje baza modela transportnih mreža, Suvremeni promet, Zagreb, 24, 2004., 1-2, p.117.

[278]. ZELENIKA, R.: Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, četvrto izdanje, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci i Ekonomskog fakulteta Univerze u Ljubljani, 2000., p.347.

Može se definirati kao predstavnik nekog procesa ili sistema koji spaja samo one elemente procesa ili sistema što utječu na postavljeni cilj. Stoga se modleiranje zasniva na konceptualizaciji poslovnog problema i njegovoj apstrakciji u kvalitativnom ili kvantitativnom obliku. Modeliranje je sistemski istraživački psotupak pomoću kojeg se izgrađuje neki stvarni ili idealni znakovni sistem (model) spsooban: **1) da zamijeni predmet koji se istražuje, 2) da zamijeni predmet koji daje određenu informaciju o njemu (modelu) i to je sistem na kome je, zahvaljujući navedenim svojstvima, moguće eksperimentalno istraživati proračune i logičku analizu, da bi se na taj način dobiveni podaci proširili na pojavu koja se istražuje, kako bi se o njoj i stekla pouzdana spoznaja.**

Modeli se mogu podijeliti na deskriptivne i normativne modele.[279] **Deskriptivni** modeli pomažu u boljem razumijevanju funkcioniranja odnosa u preduzeću i van njega, kao što su simulacijski mdeli, modeli predviđanja, troškovne relacije... **Normativni** modeli se razvijaju kako bi pomogli menadžerima u donošenju boljih odluka. To su, zapravo modeli optimizacije ili modeli matematičkog programiranja. Općenito modeli se mogu klasificirati na:

- **Modeli optimizacije:** Ovi modeli traže najbolje rješenje u rješavanju formuliranih problema. U tu se svrhu najčešće primjenjuju linearno programiranje i matematičko programiranje.
- **Heuristički modeli** (eng. Heuristic approaches) su modeli koji ne daju najbolje rješenje, već najbliže rješenje najboljem rješenju, odnosno daju korisna rješenja pri razumnim troškovima.
- **Modeli simulacije.** Oni uključuju razvoj prezentacija logističkih sistema i manipuliraju ključnim varijablama u tzv. „risk-fre“ kompjuterskom laboratoriju. Tako se u vrlo kratkom vremenu mogu dobiti simulacije ponašanja određenih pojava u promijenjenim uslovima.

U naučnom istraživanju često se kombinira više metoda i modela operacijskih istraživanja.[280] U kvantitativnim istraživanjima se koriste, prije svega kvantitatvne metode (i tehnike), kao što su: **matematičke i statističke metode, metode modeliranja, eksperimetnalna metoda...** Kvantitativna mjerila, odnosno metode koje se primjenjuju u rješavanju problema mogu biti:[281]

---

[279]. SHAPIRO, J. F.: Modelnig the Supply Chain, Duxbury Thomson Learning, USA, 2001., p.10-12.

[280]. O tome detaljnije cf.: COYLE, J.J., BARDI, E.J., LANGLEY, C.J.: The Management of Business Logistics, 5th edition, op. cit., p. 172-174.

[281]. Više o tome cf.: ZELENIKA, R.: Znanost o znanosti, peto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, pnjiga prva, Ekonomski fakultet Sveučilište Rijeka, Rijeka, 2004, p.352-355.

- **Statička** – izražavaju trenutne odnose među pojavama ili dijelovima (npr. Aritmetička sredina, modus, medijana...) i
- **Dinamička** – izražavaju odnose među pojavama ili dijelovima u određenom kraćem i/ili dužem razdoblju (npr. stopa rasta, tend, korelacija...)

Odvisno o kakvom je problemu riječ ili na koje se područje odlučivanja odnose (npr. problem transporta, problem zaliha, problem proizvodnje...) primijenit će se i različiti modeli, odnosno metode. Neovisno o kojem je modelu i metodi riječ, bitno je da su oni u funkciji donošenja optimalnih poslovnih odluka, odnosno da posluže menadžementu, kreatorima i nositeljima politika i strategija u definiranju smjernica, aktivnosti, postupaka za rast i razvoj u turbolentnom okruženju.

6.2. SPECIFIČNOSTI NOVOG MODELA PROMETNE POLITIKE KAO TEMELJNOG FAKTORA MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI

U ovom dijelu se analizira: **1) izbor modela prometne politike kao osnovnog elementa modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini i 2) teorijske postavke modela prometne politike kao temeljnog elementa modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini.**

6.2.1. Izbor modela prometne politike kao osnovnog elementa modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini

Prometna politika se odnosi na prometne podsisteme kako po horiznotali tako i po vertikali.[282] To znači da prometna politika mora biti u funkciji modernizacije prometnog sistema po svim njegovim elementima. Međutim, svi elementi prometnog sistema međusobno su povezani, stoga i ispitivanje koliko porast jednog elmenta može utjecati na porast drugog elementa, odnosno koliko će se promjena jednog elementa odraziti na promjenu drugog elementa zahtijeva analiziranje ne samo direktnih stopa pojedinog elementa, već i indirektnih stopa porasta tog elementa u odnosu na ostale. Stoga se za potrebe modela prometne politike kao osnovnog elementa modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini koristi matrica rasta, jer se putem nje mogu izraziti direktne stope rasta svakog elementa, ali i indirektne stope rasta svakog pojedinog elementa u odnosu na ostale elemente.[283]

---

[282]. Cf. supra dio 3.2. Suprastruktura prometnog sustava po vertikali.

[283]. CF. supra dio 3.3. Suprasturktura prometnog sustava po horizontali.

Naime, matrica rasta se primjenjuje iz razloga što se njom mogu izraziti direktne stope rasta pojedinih elemenata prometnog sistema, uz istovremeno prikazivanje rasta indirektnih stopa koje omogućavaju analizu složenih odnosa između elemenata prometnog sistema. Na osnovu direktnih stopa rasta ne može se uvijek s preciznošću reći koji se element brže razvija u apsolutnom i relativnom smislu s obzirom na inicijalne vrijednosti te se stoga uvode i indirketne stope rasta, preko kojih j emoguće posmatrati složenije odnose između elemenata, odnosno preko kojih je moguće utvrditi apsolutne i relativne brzine rasta. Naime, elementi prometnog sistema međusobno su povezani i može se reći, uslovljavaju jedni druge, pa se primjenom matrice rasta izražavaju sinergijski učinci svih elemenata.

6.2.2. Teoretske postavke modela prometne politike kao osnovnog elementa modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini

Model polazi od definiranja broje = n elemenata i njihove vriejdnosti (inputa) koji ulazi u model. Vrijednost elemenata (i-tog elementa) u određenom periodu (t) označava se s Y_{it}. Prirast vrijednosti inputa i-tog elementa utvrđuje se na slijedeći način:[284]

$$\Delta y_{it} = y_{it} - y_{i,\,t-1} \qquad (1)$$

Indirektna stopa rasta i-tog elementa u odnosu na j-ti element, definira se kao odnos prirasta inputa i-tog elementa, $\Delta\, y_{it}$, i vrijednosti inputa j-tog elementa u periodu t, odnosno

$$r_{ijt} = \Delta y_{it} \;/\; y_{jt} \qquad i,j = 1, \ldots. n. \qquad Y_{jt} \neq 0 \qquad (2)$$

Indirektne stope rasta mogu se izraziti u obliku matrice rasta elmenata:

$$R_t = \begin{bmatrix} r_{11t} & r_{12t} & \ldots\ldots\ldots & r_{1nt} \\ r_{21t} & r_{22t} & \ldots\ldots\ldots\ldots & r_{1nt} \\ \ldots\ldots\ldots & \ldots\ldots\ldots & \ldots\ldots\ldots\ldots & \ldots\ldots\ldots \\ r_{n1t} & r_{n2t} & \ldots\ldots\ldots\ldots & r_{nnt} \end{bmatrix} \qquad t = 1, \ldots. T \qquad (3)$$

284. STOJANOVIĆ, D.: Ekonomsko matematičke metode i modeli, dodatak: matrica rasta, Univerzitet u Beogradu, Beograd, 1990., p.487.

pri čemu elementi na glavnoj vertikali označavaju dirketne stope rasta elemenata (i= j), a ostali elementi ($i \neq j$) indirketne stope rasta. Elementi u i-tom redu označavaju rast inputa u i-tom elementu modela u odnosu na inpute drugih elemenata. Elementi u i.tom stupcu označavaju rast vrijednosti inputa u svim elementima modela u odnosu na input i-tog elementa u periodu t. Iz navedenog proizilazi da je svaki element predstavljen jednim redom i jednim stupcem, sa elementima koji izražavaju indirektne odnose rasta. Indirektne stope rasta mogu se definirati i u odnosu na inpute j-tog elementa modela u periodu t-1:

$$r'_{ijt} = \Delta_{yit} \; / \; y_{j,\,t-1} \qquad i, j = 1, \ldots\ldots, n. \qquad (4)$$

Veza između indirektne stope rasta (2) i (4) može se uspostaviti preko slijedećih međuodnosa:

$$r_{ijt} = r'_{ijt} \; / \; 1+r'_{jjt} \quad i \quad r'_{ijt} = r_{ijt} \; / \; 1- r'_{jjt} \qquad i,j = 1, \ldots., n. \qquad (5)$$

Matrica rasta može se odrediti i preko vanjskog vektora elemenata modela. Ovaj način određivanaj koristan je za praktično izračunavanje matrice rasta, pri čemu se vektor rasta elemenata modela utvrđuje putem relacije:

$$\Delta_{yit} = \Delta_{y\,1t}, \ldots, \Delta_{ym,t} \qquad (6)$$

i vektor recipročnih vrijednosti elemenata modela:

$$(1/y_t) = (1/y_{1t}, \ldots\ldots\ldots 1/y_{nt}) \qquad i, j = 1, \ldots\ldots\ldots n. \quad y_{it} \neq 0 \qquad (7)$$

Vanjski vektor rasta koeficijenta elemenata modela i vektora recipročnih vrijednosti definiraju matricu rasta modela, što se može izraziti na slijedeći način:

$$Rt = \Delta_{y't} (1 \; / \; y'_t = \begin{bmatrix} \Delta\, y_{1t} \\ \ldots\ldots \\ \Delta\, y_{mt} \end{bmatrix} \quad (1/ y_{1t}, \ldots\ldots\ldots 1/y_{nt}) \qquad \text{ili} \qquad (8)$$

$$Rt = \begin{bmatrix} \Delta y1t / y1t \ ..... \ \Delta y1t / ynt \\ ..... \quad ..... \quad ..... \\ ..... \quad ..... \quad ..... \\ \Delta\ ymt / y1t \ ..... \ \Delta\ ymt / ynt \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} r11t \quad ..... \quad r1nt \\ ..... \quad ..... \quad ..... \\ ..... \quad ..... \quad ..... \\ rm1t \quad ..... \quad rmnt \end{bmatrix} \qquad (9)$$

U ovom radu su izrađene dvije matrice rasta. Prva matrica rasta izrađuje se za model modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine zasnovane na prometnoj politici Evropske Unije, a druga za model prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine. Na osnovu podataka o elemetnima prometnih industrija te njihovim vrijednostima moguće je odrediti vektore rasta elemenata proizvodnje prometnih proizvoda u tranzicijskim prometnim industrijama u odnosu na tekuće i buduće vrijednosti elemenata u prometnim industrijama visokorazvijenih država u nekom periodu:

6.3. MODEL MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA U BOSNI I HERCEGOVINI TEMELJEN NA PROMETNOJ POLITICI EVROPSKE UNIJE (2012.- 2035.)

Utvrđivanje modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine zasnovane na prometnoj politici Evropske Unije zahtijeva:[285] **1) određivanje i vrednovanje elemenata modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine zasnovane na prometnoj politici Evropske Unije (2012.-2035.), 2) formuliranje modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine zasnovane na prometnoj politici Evropske Unije (2012.-2035.), 3) projekciju razvoja elemenata modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine zasnovane na prometnoj politici Evropske Unije (2012.-2035.) i 4) ocjenu mogućnosti implementacije modela prometne politike u funkciji modernizacije sistema Bosne i Hercegovine (2012.- 2035.)**

[285]. Iz poglavlja EU strategije o prometu: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/index_en.htm. (10.12.2012).

6.3.1. Određivanje i vrednovanje elemenata modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine temeljenih na prometnoj politici Evropske unije (2012.-2035.).

Prometnu industriju čini više elemenata koji su međusobno povezani, a za potrebe modela definirano je 21 element prometne industrije. U modelu su definirane i date mogućnosti vrijednosti elemenata za tri godine: 1) 2012. godina – koja predstvalja sadašnje stanje, 2) 2025. godina – kao godina koja bi trebala rezultirati značajnim pomakom u modernizaciji elemenata prometne industrije, jer obuhvata period od 13 godina, period u kojem bi Bosna i Hercegovina trebala biti punopravna članica Evropske unije, 3) 2035 godina – vrijeme kada bi prometna industrija Bosne i Hercegovine trebala biti potpuno razvijena, odnosno postići stepen razvoja elemenata prometne industrije kao što je u visokorazvijenim državama. Ovako dug period uzet je iz razloga što se promejne ne mogu događati u kratkom roku. Prometna industrija je kompleksan sistem koji zahtijeva dug period prilagođavanja, implementacije i realizacije projekata kako bi mogla ostvariti visok stepen komplatibilnosti i komplementarnosti s pormetnim industrijama visokorazvijenih država. To potvrđuju mnogi međunarodni autori poput Dvorskog, Ruže [286] i nekih drugih, ističući da je razvoj prometnog sektora dugoročan proces, koji dugo traje, zahtijeva velika ulaganja, te se stoga razvoj prometnog sistema mora planirati za period od 10 do 30 godina. Pri tome ističu da se savremeni prometni sistemi grade i dograđuju desetljećima i da trebaju biti izgrađeni u skladu s dugoročnim razvojnim projekcijama i orijentacijom države i njenog prometa. Za početnu 2012.godinu procijenjene su vrijednosti, odnosno inputi u modelu koji predstvaljaju stepen razvoja, uspješnosti, odnosno ocjenu dostignutog razvoja, stepen razvijenosti, uspješnosti i učinkovitosti.

Ako bi se pogledali rezultati provedenog anketnog istraživanja o prometnoj politici i prometnoj industriji Bosne i Hercegovine,[287]odnosno prosječne ocjene dobivene provedenim istraživanjem, koje predstavljaju odraz stavova, mišljenja znanstvenika, istraživača, prometnih stručnjaka, eksperata s područja prometa o elementima prometne industrije i prometne politike, može se uočiti da su one usklađene s definiranim polaznim vrijednostima elemenata u modelu (prosječne ocjene pomnožene s deset). Vrijednost elemenata za 2025. godinu su predviđeno veća u odnosu na početnu godinu jer bi u tom periodu aktivni sudionici prometne politike i prometne industrije trebali ostvariti započete investicije, modernizacije, planove i programe, strategije i druge

[286]. RUŽA, F., DVORSKI, S.: Kvaliteta prometnoga sustava kao jedan od čimbenika ulaganja inozemnog kapitala u hrvatsko gospodarstvo, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 53, 2002., 5-6, p.567.

[287]. Cf. infra dio 6.6. Testiranje novih modela prometne industrije i prometne politike Bosne i Hercegovine.

planske dokumente te ostvariti usklađivanje s pravnom stečevinom Evropske Unije, jer se i očekuje da će u tom razdoblju Bosna i Hercegovina postati punopravna članica EU. Vrijednost elemenata za 2035. godinu predstavljaju procijenjene očekivane vrijednosti, budući da za tako veliko razdoblje nema konkretnih podataka, niti planova, a pojedini elementi prometne industrije statistički se i ne prate, za neke nema ni istraživanja o važnosti za prometnu politiku, neki se ne mogu primjerno kvanitficirati i slično.

Budući da svaki nacionalni sistem ima neke svoje specifičnosti po kojima se razlikuje od drugih, što se odnosi i na prometni sistem Bosne i Hercegovine, u 2035. godini nema očekivanih vrijednosti od 100, jer bi to značilo savršeno usklađivanje sa svim ostalim prometnim sistemima Evropske Unije.

U nastavku se za svaki element prometne industrije određuju vrijednosti po definiranim peridima, i to: **1) prometna infrastruktura, 2) prometna suprastruktura, 3) prometni intelektualni kapital, 4) savremene tehnologije prometa, 5) informacijske tehnologije, 6) prometna organizacija, 7) poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda, 8) predmeti prometne industrije, 9) finansijski potencijali proizvođača prometnih proizvoda, 10) prometno pravo, 11) prometna ekologija, 12) logističke djelatnosti u prometnoj industriji, 13) transportni lanci i mreže, 14) logistički lanci i mreže, 15) obrazovni sistem, 16) manipulacijskotransportni troškovi, 17) bruto domaći proizvod u Bosni i Hercegovini, 18) robni tokovi, 19) putnički tokovi, 20) kvalitet prometnih proizvoda i 21) ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda.**

6.3.1.1. Prometna infrastruktura

Na osnovu prethnodnih istraživanja o prometnoj infrastrukturi općenito a posebno o analizi prometne infrastrukture prema pojedinim prometnim podsistemima [288] prometna infrastruktura se vrednuje sa inputom **30 u 2012 godini**.

U **2025. godini taj bi element trebao imati vrijednost 50, a 75 u 2035**. godini. Kao što je već pojašnjeno, visoke vrijednosti se očekuju već u 2025.godini jer bi do tada trebalo postići više planiranih razvojnih ciljeva, a u 2035.godini input nije 100, jer je idealno stanje samo u teoriji a u praksi se uvijek treba nešto modernizirati, unaprijediti ili primijeniti nova tehničko-tehnološka dostignuća. Međutim ovo je realno i za očekivati jer je to period kada bi BiH trebala biti punopravni član EU uz pretpostavke da će i iskoristi prilike koje joj stoje na raspolaganju u tom periodu.

[288]. Cf. supra dijelove: 1) 3.5.2.1. Prometna infrastruktura i 2) 4. Analiza i ocjena stepena razvoja prometnog sistema u Bosni i Hercegovini.

6.3.1.2. Prometna suprastruktura

Prethodna istraživanja o prometnoj suprastrukturi općenito, a posebno o analizi prometne suprastrukture prema pojedinim prometnim podsistemima,[289] utjecala su na vrednovanje ovog elementa inputom **30 u 2012. godini, 45 u 2025 godini te 65 u 2035 godini**. Kao što je već prethodno pojašnjeno, više vrijednosti se očekuju ipak u 2025 godini jer bi do tada trebalo u prometnoj industriji zamijeniti modernizirati i implementirati nove, moderne suprastrukturne elemente. U 2035. godini input je 65 jer modernizirati suprastrukturu znači imati i velike finansijske potencijale, veliki finansijski kapital, a koliko će to biti moguće, teško je procijeniti. Međutim, za očekivati je da će modernizacija prometne infrastrukture biti generator i modernizacije prometne suprastrukture ali i da će suprastruktura napredovati nekoliko sporije u odnosu na razvoj elementa prometna infrastruktura.

6.3.1.3. Prometni intelektualni kapital

Prometni intelektualni kapital u Bosni i Hercegovini je u poslijeratnom periodu zabilježio značaj odliv obzirom na povoljnije uslove života i rada u ekonomski razvijenijim državama a što u posljednjim godinama bilježi određeni napredak, međutim isti treba još razvijati i u njega ulagati, što pokazuju i prethodna istraživanja.[290] Stoga se njegova vrijednost **u 2012 godini ocjenjuje s 40, a 50 u 2025 godini.** U drugom analiziranom periodu skladno porastu svih drugih elemenata kao i preduslova koji će postojati zato prometni intelektualni kapital bi se značajnije unaprijedio **u 2035 godini i dosegao vrijednost 70.**

6.3.1.4. Savremene tehnologije prometa

Savremene tehnologije prometa u Bosni i Hercegovini ocijenjene su s vrijednošću **40 u 2012. godini**, jer prethodna istraživanja[291] tek pokazuju naznake veće primjene novih tehnologija prometa. Neminovno je da će rast i razvoj prometa te primjena novih tehničko tehnoloških dostignuća pridonijeti i afirmaciji ali i većoj implementaciji novijih tehnologija u Bosni i Hercegovini, pa se očekuje da će vrijednost ovog elementa prometne industrije **u 2025. godini biti 50, a u 2035 godini vrijednost 65.**

---

[289]. Cf. supra dijelove: 1) 3.5.2.2. Prometna suprastruktura i 2) 4. Analiza i ocjena stepena razvoja prometnog sistema u Bosni i Hercegovini.

[290]. Cf. supra dio 3.5.2.3. Prometni intelektualni kapital.

[291]. Cf. supra dio 3.5.2.4. Savremene tehnologije prometa.

6.3.1.5. Informacijske tehnologije

Dosadašnji razvoj i primjena informacijskih tehnologija[292] rezultirala je ocjenom **30 u 2012** godini. Brzina kojom se razvijaju i primjenjuju nove informacijsko-komunikacijske tehnologije u današanjem poslovanju dovodi do toga da će ovaj element u **2025. godini dostići** vrijednost od **50, a da bi u 2035.** godini trebao biti ocijenjen **sa 70.** Nime, informacijske tehnologije omogućavaju virtualno poslovanje i 24 sata dostupne informacije, te je stoga i za očekivati da će ovaj element imati značajniji rast jer će primjena i razvoj svih elemenata biti uslovljena primjenom savremenih informacijskih i komunikacijskih tehnologija.

6.3.1.6. Prometna organizacija

Prometna organizacija se u **2012 godini ocjenjuje s vrijednošću 30**. To je rezultat prethodnih saznanja o prometnoj organizaciji.[293] Ulaskom u Evropsku Uniju očekuje se osjetniji napredak u organizacijskom segmentu prometnih sistema, pa je i za očekivati da će ovaj element imati ocjenu vrijednosti **50 do 2025 godine**, odnosno **60 u 2035. godini** kada će iskustva evropskih partnera pridonijeti unapređenju poslovne prakse i organizacije poslovanja, ali da ona još uvijek neće dostizati visoku vrijednost kao neki drugi elementi prometne industrije iz više razloga.

6.3.1.7. Poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda

Sve potpolitike poslovne politike imaju vrlo bitnu ulogu u proizvodnji prometnih proizvoda i međusobno su povezane.[294] Uspješnim ostvarivanjem osnovne misije proizvodne politike proizođača prometnih proizvoda stvaraju se osnovne pretpostavke za ostvarivanje ciljeva finansijske i razvojne politike proizvođača promentih proizvoda. Obzirom da tržište predstavlja jedan od najznačajnijih činilaca razvoja cilj svakog proizvođača prometnih proizvoda jeste da svoju strukturu proizvodnje prilagodi tržnim potrebama i na taj način sebi obezbijedi egzistenciju i razvoj, u ovo vrijeme u Bosni i Hercegovini postoje vrlo dobri preduslovi zato, ali su također neophodne kvalitetne strateške pripreme i jedinstvene odluke koje nije jednostavno postići te se skladno tome **u 2012. godini vrijednost ovog elementa ocjenjuje s 30**, uz očekivanja da će ona u **2025 godini biti 50, a u 2030.godini 70.**

---

[292]. Cf. supra dio 3.5.2.5. Informacijske tehnologije u prometu

[293]. Cf. supra dijelove: 1) 3.4.4. Mikroprometni sustavi i 2) 3.5.2.6. Prometna organizacija.

[294]. Cf. supra dio 3.5.2.7. Poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda.

6.3.1.8. Predmeti prometne industrije

Predmeti prometne industrije–ljudi, koji su svakim danom sve zahtijevniji[295] traže od proizvođača prometnih proizvoda sve kompleksnije usluge, a zahvaljujući informacijskim tehnologijama jer u svakom trenutku mogu dobiti na uvid i usluge drugih konkurenta. I tereti, kao predmeti prometne industrije, stavljaju pred proizvođače prometnih usluga zahtjeve za sigurnošću, brzinom i cijenom. Budući da su neki elementi prometne industrije u BiH još uvijek nedovoljno razvijeni kao što su infrastruktura, suprastruktura ali i finansijski potencijal te još neki drugi koji uslovljavaju kvalitet i brži razvoj predmeta prometne industrije čija se vrijednost u 2012. godini ocjenjuje s **30**. Razvojem prije navedenih elemenata do 202.5 godine očekuje se da će i ovaj element imati vrijednost **50, a u 2035 godini bi vrijednost istog iznosila 60.**.

6.3.1.9. Finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda

Finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda ima jako veliku ulogu u ostvarivanju skoro svih razvojnih planova i programa.[296] S obzirom na rezultate istraživanja o finansijskom potencijalu proizvođača prometnih usluga, ovaj element je ocijenjen **sa 30 u 2012.godini, a sa 50 u 2025. godini**. Naime, već sada su za Bosnu i Hercegovinu otvorene određene mogućnosti korištenja finansijskih sredstava iz fondova Evropske Unije, te je za očekivati da će ulaskom u Evropsku Uniju proizvođači prometnih proizvoda iz Bosne i Hercegovine moći koristiti daleko veća finansijska sredstva za ostvarivanje svojih planova, ali će to značiti i ulaganje u obrazovanje ljudskih potencijala kako bi znali prikupljena sredstva efikasno i uložiti. Očekuje se da bi ovaj element imao u **2035. godini vrijednost veću od 70.**

6.3.1.10. Prometno pravo

Prometno pravo je jedan od rijetkih elemenata prometne industrije[297] koji je dobio dobre ocjene i kod kojeg su rezultati istraživanja pokazali da se na njemu najviše radi. To je i razumljivo, budući da je Bosna i Hercegovina u fazi intenzivnog usklađivanja nacionalnog zakonodavstva sa Evropskom Unijom ocjenjuje se da će do 2025 godine najveći dio pravnog naslijeđa u potpunosti biti usklađen. Stoga je ovom elementu prometne industrije data vrijednost **40 u 2012. godini, 60 u 2025.godini, a 70 u 2035. godini.**

---

[295]. Cf.supra dio 3.5.2.8. Predmeti prometne industrije.

[296]. Cf. supra dio 3.5.2.11. Finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda.

[297]. Cf. supra dio 3.5.2.12. Prometno pravo.

6.3.1.11. Prometna ekologija

S obzirom na rezultate istraživanja o prometnoj ekologiji[298]ovaj element je ocijenjen s vrijednossću **30 u 2012. godini.** Sve veći zahtjevi koji se stavljaju pred proizvođače prometnih proizvoda u pogledu ekološki prihvatljive proizvodnje, smanjenje zagađenja, plaćanje polucije... dovest će do proizvodnje ekološki prihvatljivih prometnih proizvoda ovaj element bi trebao imati **vrijednost 50 u 2025. godini**, jer će i zakonskim putem proizvođači morati više voditi računa o štetnim efektima prometnog zagađenja. **Do 2035. godine očekuje se rast ovog elementa na 65.**

6.3.1.12. Logističke djelatnosti u prometnoj industriji

Logističke djelatnosti su brojne, ali neophodne za efikasno odvijanje prometnih procesa.[299] Rezultati istraživanja o logističkim djelatnostima i njihovom značenju za prometnu industriju Bosne i Hercegovine daju vrijednost ovom elementu **30 u 2012. godini.** Očekuje se da će logističke djelatnosti, putem sve većeg djelovanja stranih logističkih kompanija te razvojem svijesti o nužnosti implementacije logističkih načina upravljanja procesima, postići vrijednost **do 50 do 2025.godine, te do 2035.godine 75.**

6.3.1.13. Transportni lanci i mreže

Transportni lanci i transportne mreže u **2012. godini** ocijenjeni su s **vrijednošću 30.** To je odraz prethodnih istraživanja.[300] Procjene su da bi oni trebali imati vrijednost **50 u 2025. godini**, što je realno za ostvariti jer se sve više primjenjuju razni matematički modeli u funkciji planiranja transportnih lanaca i mreža, nastojeći doseći dugoročne partnerske odnose. Međutim **vrijednost ovog elementa obzirom na integracijske procese u 2035. godini se predviđa 65.**

6.3.1.14. Logistički lanci i mreže

Logistički lanci i mreže ocijenjene su također s vrijednossću **30 za 2012. godinu.** To je i logično jer još uvjek nije prisutno logističko organiziranje prcesa, partnerskih odnosa u formiranju lanaca, a posebno logističkih principa poslovanja.[301]

---

[298]. Cf. supra dio 3.5.2.13. Prometna ekologija.

[299]. Cf. supra dio 3.5.2.14. Logističke djelatnosti u prometnoj industriji.

[300]. Cf. supra dio 3.5.2.15. Transportni lanci i mreže.

[301]. Cf. supra dio 3.5.2.16. Logistički lanci i mreže.

Stoga se logistički lanci i mreže ocjenjuju kao i transportni lanci i mreže, što znači da bi im vrijednost **u 2025. godini trebala iznositi 50, a u 2035. godini 65.**

6.3.1.15. Obrazovni sistem u okviru prometa

Ocjena vrijednosti ovog elementa prometne industrije u Bosni i Hercegovini **u 2012.godini je 30.** Obrazovni sistem također je u procesima usklađivanja s zakonodavstvom Evropskr Unije.[302] Već sada se primjenjuje praksa evropskih članica, a potpuno bi trebala zaživjeti ulaskom Bosne i Hercegovine u punopravno članstvo. Zaradi povoljnijih uslova razvoja i nekih drugih elemenata prometne industije i za obrazovni sistem se previđa da će imati povoljne uslove za svoj razvoj kako u prvom tako i drugom analiziranom periodu uz očekivanja da će vrijednost ovog elementa **u 2025. godini biti 50, a 70 do kraja 2035. godine.**

6.3.1.16. Manipulacijskotransportni troškovi

Manipulacijskotransportni troškovi su vrlo bitan faktor uspješnosti poslovanja i stjecanja konkurentske prednosti.[303] Budući da troškovi imaju bitnu ulogu u definiranju cijene, usluga, izbora prometnog pravca, prijevoznog sredstva njima se mora posvetiti posebna pozornost. Obzirom na korelacije i međuovisnost do nekih drugih elemenata prometne industrije koji bitno utječu na razvoj i kvalitet ovog elementa u Bosni i Hercegovini njegova vrijednost **u 2012.godini se ocjenjuje s 30.** U prvom analiziranom periodu vrijednost elementa manipulacijskotransportni troškovi bi trebala značajnije rasti i u 2025. godini dostići vrijednost **50**, a **u 2035.godni ona bi trebala biti 65.**

6.3.1.17. Bruto domaći proizvod u Bosni i Hercegovini

Bruto domaći proizvod je element o kojem bi se moglo reći da zavise svi ostali elementi prometne industrije.[304] O njegovoj važnosti i utjecaju na promet već je bilo rečeno. Nepovoljna kretanja bruto domaćeg proizvoda rezultirala su i slabijom ocjenom tog elementa. **U 2012. godini vrijednost mu je 30.** Međutim, izlazak iz krize,oporavak tržišta dovest će do njegovog povećanja, a samim time i privredne i prometne aktivnosti.

---

[302]. Cf. supra dio 3.5.2.17. Obrazovni sistem u okviru prometa.

[303]. Cf. supra dio 3.5.2.20. Manipulacijskotransportni troškovi.

[304]. Cf. supra dio 3.5.2.18. Bruto domaći proizvod u Bosni i Hercegovini.

Stoga je procijenjena vrijednost ovog elementa za **2025. godinu 50, dok se u 2035.godini očekuje 75**, kad se očekuje značajniji oporavak privrede te rastuće stope rasta koje će pokrenuti sveukupnu privrednu sliku, a samim time i djelovati na rast i razvoj prometne industrije Bosne i Hercegovine.

6.3.1.18. Robni tokovi

Kada su u pitanju robni tokovi, kao element prometne industrije oni su u 2012.godini ocijenjeni s vrijednossću **30**. Robni tokovi su dijelom zadovoljavajući ali i kao takvi u većini posljedica nerazvijenosti prometne infrastrukture, prometne suprastrukture, transportnih lanaca i mreža, logističkih lanaca i mreža, geografsko prometnog položaja, finansijskog potencijala i sl.[305] Za bosanskohercegovačke robne tokove se procjenjuje da bi u 2025.godini imali vrijednost **50, a u 2035.godini 70.** To se potkrepljuje činjnenicama da bi do tada prometni sistem u Bosni i Hercegoviji trebao biti značajno integriran u evropski prometni sistem, svi prometni pravci i koridori u većoj mjeri izgrađeni te povećan finansijski potencijal, što bi osjetnije trebalo utjecati na afirmiranje robnih tokova.

6.3.1.19. Putnički tokovi

Obnova, rekonstrukcija i izgradnja novih prometnih koridora znači bolje i efikasnije povezivanje mjesta polazišta i mjesta odredišta, bolju saradnju i kombinaciju prometnih prijevoznih sredstava a to se odražava ne samo na bolje robne tokove,[306] već i na putničke tokove. Veći izbor s obzirom na uslove omogućava i veću konkurentnost. Vrijednost ovog elementa prometne industrije **u 2012 godini** se procjenjuje **na 30. u 2012.** godini. Vrijednost elementa putničkih tokova prema općim pokazateljima na kraćim relacijama u odnosu na duže trebala bi imati značajniji porast posebno u prvom analiziranom periodu tj. **50 do kraja 2025.godine**, dok se vrijednost ovog elementa **2035.godine ocjenjuje na 60.**

6.3.1.20. Kvalitet prometnih proizvoda

Usluga odnosno kvalitet prometnih proizvoda utječena na konkurentske prednosti proizvođača.[307] Na današnjem stepenu razvijenosti ona je dobila **ocjenu 30.** Međutim, budući da su ljudi kao korisnici promentih proizvoda sve obrazovaniji, sve zahtjevniji,

---

305. Cf. supra dio 3.5.2.9. Robni tokovi.

306. Cf. supra dio 3.5.2.10. Putnički tokovi.

307. Cf. supra dio 3.5.2.19. Kvalitet prometnih proizvoda.

u tom pogledu traže individualni pristup i slično, što će se odraziti i na povećanje kvalitete prometnih proizvoda. Stoga bi ovaj element **u 2025 godini trebao imati vrijednost 45 a u 2035.godini 60** što bi značilo snažno usmjeravanje proizvođača prometnih proizvoda na povećanje usluga ali i njihovu sofisticiranost. Vjerujući da će globalno tržište i na ovim prostorima svim svojim specifičnostima značajno vršiti pritisak i utjecaj na ponašanje proizvođača prometnih proizvoda, vjerovatnoća je, da će se ove vrijednosti sigurno i postići iako to još uvijek neće biti dovoljno, na istom je neophodno daleko više raditi i u isti ulagati.

6.3.1.21. Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda

Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda[308] imaju vrijednost **40 u 2012. godini**. To su svi elementi, koji nisu među nabrojanim, a imaju utjecaj na proizvodnju prometnih proizvoda kao što su mogući protekcionizmi, liberalizacije, regulacije, deregulacije i slično obzrom na nedovršene privatizacijske procese u Bosni i Hercegovini, nepotpunu usklađenost i provođenje usvojenih propisa, ipak ostavlja još uvijek dovoljno prostora za značajniji porast vrijednosti ovog elementa koja bi **u 2025. godini trebala iznositi 55 a do kraja 2035.godine 65,** što se smatra objektivnim i ostvarivim ali još uvijek nedovoljnim.

6.3.2. Formuliranje modela modernizacije prometnog sistema Bosne Hercegovine temeljen na prometnoj politici Evropske Unije (2012.-2035.)

Na osnovu važnijih karakteristika o matrici rasta, formulaciji matematičkog modela, određivanja i vrednovanja elemenata prometne industrije moguće je primijeniti vrijednosti elemenata održivog rasta i razvoja prometne industrije u Bosni i Hercegovini u matematičkom modelu te dinamizirati rast i razvoj za period od 2012.godine do 2035.godine. Na osnovu navedenih vrijednosti elemenata modela modernizacije prometne industrije u Bosni i Hercegovini te primjenom matematičkog modela dinamiziranja rasta i razvoja te industrije u razdoblju od 2012 do 2035. godine, mogu izračunati direktne i indirektne stope rasta elemenata modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine.

[308]. Cf. supra dio 3.5.2.21. Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda.

Tablica 31: Vrijednost elemenata održivog rasta i razvoja prometne industrije u Bosni i Hercegovini od 2012. do 2035.

Br.	**Elementi**	**Inputi yit**			**Prirast Δyi, 2035**
		2012	**2025**	**2035**	
1.	Prometna infrastruktura	30	50	75	45
2	Prometna suprastruktura	30	45	65	35
3	Prometni intelektualni kapital	40	50	70	30
4	Savremena tehnologija prometa	40	50	65	25
5	Informacijske tehnologije	30	50	70	40
6	Prometna organizacija	30	50	60	30
7	Poslovna politika proizv.prometnih proizvoda	30	50	70	40
8	Predmeti prometne proizvodnje	30	50	60	30
9	Finansijski potencijal proizvođača prom. proizvoda	30	50	70	40
10	Prometno pravo	40	60	70	30
11	Prometna ekologija	30	50	65	35
12	Logističke djelatnosti u prometnoj industriji	30	50	75	35
13	Transportni lanci i mreže	30	50	65	35
14	Logistički lanci i mreže	30	50	65	35
15	Obrazovni sistem	30	50	70	40
16	Manipulacijskotransportni troškovi	30	50	65	35
17	Bruto domaći proizvod u BiH	30	50	75	45
18	Robni tokovi	30	50	70	40
19	Putnički tokovi	30	50	60	30
20	Kvalitet prometnih proizvoda	30	45	60	30
21	Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda	40	55	70	30

Definirane vrijednosti elemenata prometne industrije predstavljaju temelj za izračunavanje i projekciju stopa rasta modela prometne industrije Bosne i Hercegovine, pa se u nastavku obrađuje: **1) izračunavanje stope rasta elemenata modela prometne industrije Bosne i Hercegovine, i prezentira 2) projekcija direktnih stopa rasta elemenata modela prometne industrije Bosne i Hercegovine i 3) projekcija indirektnih stopa rasta elemenata modela prometne industrije Bosne i Hercegovine.**

6.3.2.1. Izračunavanje stopa rasta elemenata modela modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine

Polazeći od teorijskih postavki modela utvrđeno je da se model prometne industrije Bosne i Hercegovine sastoji od 21 međusobno povezanog elementa (n=21). Syit označene su vrijednosti elemenata prema definiranim godinama: 2012., 2025. i 2035., a varijabla rasta elemenata prometne industrije $\Delta y_{i,2035}$. Stoga varijabla recipročnih vrijednosti elemenata modela za navedeni period u Bosni i Hercegovini može se prikazati na slijedeći način:

$1/y_{2035}$ = **[** 1/75, 1/65, 1/70, 1/65, 1/70, 1/60, 1/70, 1/60, 1/70, 1/70, 1/65, 1/75, 1/65, 1/65, 1/70, 1/65, 1/75, 1/70, 1/60, 1/60, 1/70 **]**

U tablici 32: navedeni redni brojevi vertikalno i horizontalno znače naziv elemenata proizvodnje proizvoda u transportnim i prometnim industrijama, i to:

1) Prometna infrastruktura, 2) Prometna suprastruktura, 3) Prometni intelektualni kapital, 4) Savremena tehnologija prometa, 5) Informacijske tehnologije, 6) Prometna organizacija, 7) Poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda, 8) Predemti prometne proizvodnje, 9) Finansisjki potencijal proizvođača prometnih proizvoda, 10) Prometno pravo, 11) Prometna ekologija, 12) Logističke djelatnosti u prometnoj industriji, 13) Transportni lanci i mreže, 14) Logistički lanci i mreže, 15) Obrazovni sistem, 16) Manipulacijskotransportni troškovi, 17) Bruto domaći proizvod u Bosni i Hercegovini, 18) Robni tokovi, 19) Putnički tokovi, 20) Kvalitet prometnih proizvoda I 21) Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda.

[309]. Cf.supra dio 6.3.2.Teorijske postavke modela prometne politike kao temeljnog čimbenika modernizacije prometnog sustava u R.Hrvatskoj.

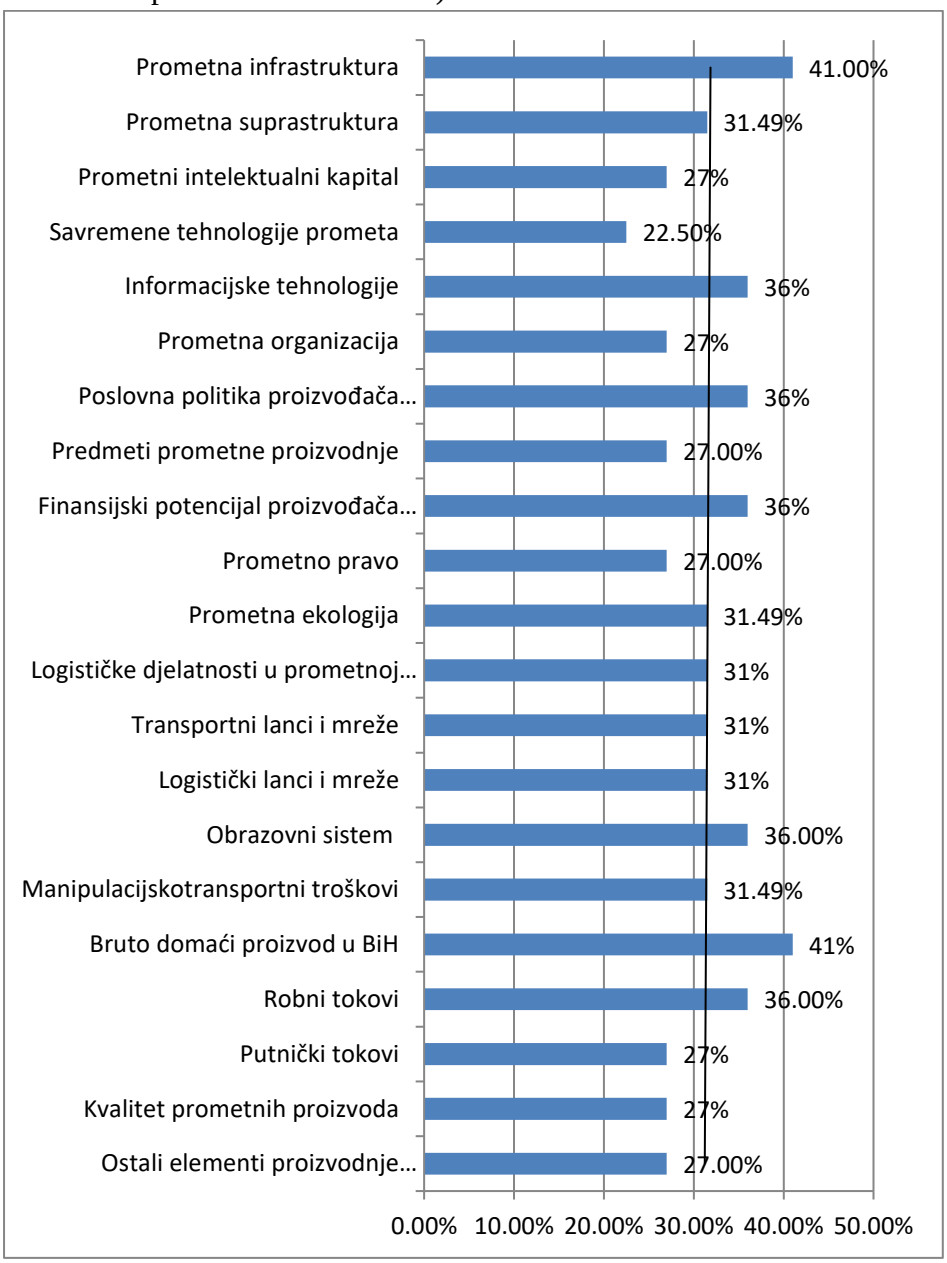
Tablica 32: Stope rasta elemenata modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine od 2012. do 2035 g.

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	**41,00**	36,00	41,00	41,00	36,00	31,00	27,00	27,00	27,00	31,00	31,00	27,00	31,00	27,00	27,00	31,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00
2	41,00	**36,00**	41,00	41,00	36,00	31,00	27,00	27,00	27,00	31,00	31,00	27,00	31,00	27,00	27,00	31,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00
3	36,00	31,49	**27,00**	27,00	31,49	36,00	31,00	31,00	31,00	36,00	36,00	31,49	36,00	31,49	31,39	36,00	36,00	36,00	36,00	31,49	31,49
4	31,49	36,00	31,49	**22,50**	36,00	31,49	27,00	27,00	27,00	31,49	31,49	31,00	31,49	31,00	31,00	31,49	31,49	31,49	31,49	31,00	31,00
5	31,00	31,49	31,00	31,00	**36,00**	36,00	31,00	31,00	31,00	36,00	36,00	31,49	36,00	31,49	31,49	36,00	36,00	36,00	36,00	31,49	31,49
6	31,00	31,49	31,00	31,00	31,49	**27,00**	27,00	27,00	27,00	27,00	27,00	22,50	27,00	22,50	22,50	27,00	27,00	27,00	27,00	22,50	22,50
7	36,00	41,00	36,00	36,00	41,00	31,00	**36,00**	36,00	36,00	31,00	31,00	27,00	31,00	27,00	27,00	31,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00
8	27,00	31,00	27,00	27,00	31,00	36,00	36,00	**27,00**	36,00	36,00	36,00	31,49	36,00	31,49	31,49	36,00	36,00	36,00	36,00	31,49	31,49
9	36,00	41,00	36,00	36,00	41,00	41,00	36,00	36,00	**36,00**	41,00	41,00	36,00	41,00	36,00	36,00	41,00	41,00	41,00	41,00	36,00	36,00
10	27,00	31,00	27,00	27,00	31,00	27,00	31,49	31,49	31,49	**27,00**	27,00	22,50	27,00	22,50	22,50	27,00	27,00	27,00	27,00	22,50	22,50
11	31,49	31,49	31,49	31,49	31,49	27,00	31,49	31,49	31,49	27,00	**31,49**	27,00	31,49	31,00	31,00	31,49	31,49	31,49	31,49	31,00	31,00
12	31,00	31,49	31,00	31,00	31,49	41,00	36,00	36,00	36,00	41,00	41,00	**31,00**	41,00	36,00	36,00	41,00	41,00	41,00	41,00	36,00	36,00
13	31,00	31,49	31,00	31,00	31,49	31,00	27,00	27,00	27,00	31,00	31,00	27,00	**31,00**	27,00	27,00	31,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00
14	31,00	31,49	31,00	31,00	31,49	36,00	31,49	31,49	31,49	36,00	36,00	31,49	36,00	**31,00**	31,00	31,49	31,49	31,49	31,49	31,00	31,00
15	36,00	31,49	36,00	36,00	31,49	27,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00	22,50	27,00	22,50	**36,00**	41,00	41,00	41,00	41,00	36,00	36,00
16	31,49	36,00	31,49	31,49	36,00	27,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00	22,50	27,00	22,50	22,50	**31,49**	31,49	31,49	31,49	31,00	31,00
17	41,00	36,00	41,00	41,00	36,00	27,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00	22,50	27,00	22,50	22,50	22,50	**41,00**	41,00	41,00	36,00	36,00
18	36,00	41,00	36,00	36,00	41,00	27,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00	22,50	27,00	22,50	22,50	27,00	27,00	**36,00**	36,00	31,49	31,49
19	27,00	31,00	27,00	27,00	31,00	27,00	31,00	31,00	31,00	27,00	27,00	22,50	27,00	22,50	22,50	27,00	27,00	**27,00**	**27,00**	22,50	22,50
20	27,00	31,00	27,00	27,00	31,00	36,00	41,00	41,00	41,00	36,00	36,00	31,49	36,00	31,49	31,49	36,00	36,00	36,00	36,00	**27,00**	27,00
21	27,00	31,00	27,00	27,00	31,00	31,49	22,50	22,50	22,50	31,49	31,49	31,00	31,49	31,00	31,00	31,49	31,49	31,49	31,49	31,00	**27,00**

6.3.2.2. Projekcija direktnih stopa rasta elemenata modela modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine

Direktne stope rasta modela prometne industrije Bosne i Hercegovine prikazane su u grafikonu 51. Ako bi se grafički prikazalo samo direktne stope može se uočiti slijedeće:

Grafikon 52: Direktne stope rasta elemenata modela prometne industrije BiH (u %, za period od 2012.-2035.)



1) Najveću direktnu stopu rasta od 41,00% trebao bi ostvariti slijedeći element prometne industrije: **prometna infrastruktura, bruto domaći proizvod**. Ove direktne stope rasta odnose se na period od 2012. do 2035 godine i ako bi se svele na prosječnu stopu rasta godišnje (23), one bi iznosile 1,78 %. Ovo nisu ne ostvarive stope rasta, naprotiv, trebalo bi ih još više potencirati. Poticanje rasta i razvoja ovih elemenata rezultiralo bi kvalitativnim i kvantiativnim napretkom svih ostalih elemenata prometne politike.

To se posebno odnosi na bruto domaći proizvod koji je generator svih privrednih i ne privrednih aktivnosti. Već su prethodna istraživanja ukazala na usku povezanost bruto domaćeg proizvoda i prometa, što ukazuje koliko promjene u kretanjima bruto domaći proizvod ima utjecaj na promet, odnosno prometnu industriju. Kao element koji je ocijenjen u startu, kao i navedene politike, nameće obavezu nositeljima privredne politike da se poduzmu sve mjere kako bi se potakao privredni rast i razvoj, odnosno povećao bruto domaći proizvod.

Sve navedene politike trebaju biti puno bolje razvijene, odnosno proizvođači prometnih proizvoda moraju ulagati u znanje i obrazovanje svih djelatnika, jer je znanje preduslov rasta i razvoja sveukupne ljudske aktivnosti. Ulagati u ljudski potencijal znači ulagati u vlastiti razvoj, jer će se rezultati uloženog u ljudski potencijal rezultirati svim povećanjem svih ostalih potencijala: finansijskih, razvojnih, ekoloških i drugih.

U društvo visokih stopa direktnog rasta od 36% (ili prosječna godišnja stopa rasta od 1,56%) ulaze elementi kao što su: **informacijske tehnologije u prometnoj industriji, poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda, finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda, obrazovni sistem te robni tokovi.** Međutim, nije moguće postići efikasne i efektivne rezultate ako se ulaže samo u jedan element, a ne i ostale, jer izostaju puni učinci, odnosno ne mogu se ni očekivati doprinosi u implementaciji savremenih tehničko-tehnoloških dostignuća, a ni nabaljati savremena tehnologija prometa ukoliko ne postoji mogućnost traženja dodatnih načina prikupljanja finansijskih potencijala proizvođača prometnih proizvoda, jer je logično, ako nema znanja kako upravljati, kako iskoristiti prednosti i koristi savremene tehnologije, sredstva iz EU fondova, tada izostaju pozitivni učinci koji bi bili ostvareni da se ulagalo u obrazovanje i usavršavanje ljudskih potencijala.

2) Srednje direktne stope rasta od 31-31,49% ili prosječna stopa rasta godišnje od 1,34% trebali bi ostvariti slijedeći elementi prometne industrije: **prometna suprastruktura, prometna ekologija, transportni lanci i mreže, logistički lanci i mreže te manipulacijskotransportni troškovi.** Svi navedeni elementi bi se trebali, prema rezultatima modela manjim stopama rasta razvijati u odnosu na prethodno elaborirane elemente, jer su oni sada već bolje ocijenjeni, tj. nekoliko bolje razvijeni u odnosu na uporedne elemente. Međutim, i ovi elementi moraju nastaviti s intenzivnim

usavršavanjem, odnosno ulaganjem, implementiranjem savremenih tehničko-tehnoloških dostignuća, jer samo tako mogu doprinijeti modernizaciji prometne industrije u cjelini i doprinijeti stvaranju modernog, snažnog i konkurentnog prometnog sistema koji se može upoređivati sa savremenim prometnim sistemima.

3) **Manje direktne stope rasta** (**od 27%- 22,50 %)** u periodu od 2012.- 2035.g. ili prosječnu godišnju stopu rasta od 1,17% u odnosu na elaborirane elemente trebali bi ostvariti slijedeći prometni elementi: **prometni intelektualni kapital, prometna organizacija, prometno pravo, putnički tokovi, kvalitet prometnih proizvoda, ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda te savremene tehnologije prometa**. Ovi elementi imaju niže stope rasta jer njihov rast i razvoj zavisi o razvoju prethodno navedenih elemenata prometne industrije.

Očekuje se da će razvojem prethodno elaboriranih elemenata doći do razvoja i ovih elemenata, iako se ne očekuju izrazito visoke direktne ili prosječne stope rasta ovih elemenata. Direketne stope rasta sa nižim procentom ne treba shvatiti kao niske stope rasta, posebno ako bi se izrazile kao prosječne godišnje, jer su ovi elementi već sada u relativno povoljnijem položaju u odnosu na ostale elemente. Puno se radi na podizanju kvaliteta putničkih tokova, kvaliteta prometnih proizvoda, ostalim elementima proizvodnje prometnih proizvoda, prometnom pravu, predmetima prometne proizvodnje, prometnoj organizaciji te prometnom intelektualnom kapitalu i ako je u ovo vrijeme naglasak najviše na elementu prometna infrastruktura (cestovna), što je i logično, budući da se najveći promet ostvaruje upravo u ovoj prometnoj grani.

Međutim, brojni programi, planovi, studije i projekti koji se pokreću u funkciji modernizacije ovih elemenata ukazuju na njihovu važnost u modernizaciji prometne industrije Bosne i Hercegovine. Iako nemaju već sada izraženu direktnu stopu u odnosu na ostale elaborirane elemente, to nezanči da im se ne treba posvetiti još veća i značajnija pozornost.

Već je ranije elaborirano da su na području prometnog prava učinjeni značajni pomaci u smjeru usklađivanja zakonodavstva s pravnom stečevinom i politikom Evropske Unije. Međutim, ovaj element je jedan od malobrojnih na kojem se puno radilo i unapređivalo kako bi bio u funkciji modrenizacije prometnog sistema i u cilju uključivanja Bosne i Hercegovine u evropske prometne procese. Isto vrijedi i za kvalitet prometnih proizvoda, koji već intenzivno uvodi i primjenjuje najviše norme evropskih standarda s ciljem proizvodnje proizvoda koji svojim kvalitetom mogu komparirati evropskim.

Najmanju stopu rasta u navedenom periodu a u odnosu na sve posmatrane elemente trebale bi ostvariti savremene tehnologije prometa od 22,5% ili 0,97% godišnje. To iz razloga jer samo nova tehničkotehnološka dostignuća te potrebe procesa dovode do

stvaranja novih savremenih tehnologija a postojeće će biti zastarjele ili će se klasificirati kao klasične tehnologije. Savremene tehnologije, nova tehnička sredstva te tehnološki postupci se inače uvode u cilju postizanja bržeg i efikasnijeg prometnog procesa iz razloga što je vrijeme bitan faktor konkurentnosti a primjena tih tehnologija doprinosi uštedama kako u vremenu tako i trokovima.

6.3.2.3. Projekcija indirektnih stopa rasta modela modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine

U analizi sinergijskih učinaka elemenata prometne industrije Bosne i Hercegovine analizira se utjecaj svakog elementa na ostale elemente prometne industrije, te promjene ostalih elemenata prometne industrije u odnosu na određeni element prometne industrije. Dakle, radi se o indirektnim stopama rasta elemenata prometne industrije to je elementima ispod i iznad dijagonale.

Pri tome treba napomenuti da se kod analize indirektnih stopa elemenata analizira porast elemenata iz reda u odnosu na ostale elemente u stupcima, te porast ostalih logističkih elemenata u redovima u odnosu na promatrani element prometne industrije u stupcu. Budući da model uključuje 21 element prometne industrije, neće se analizirati svaki element po element, već samo oni elementi koji bi trebali ostvariti najvše direktne stope rasta.

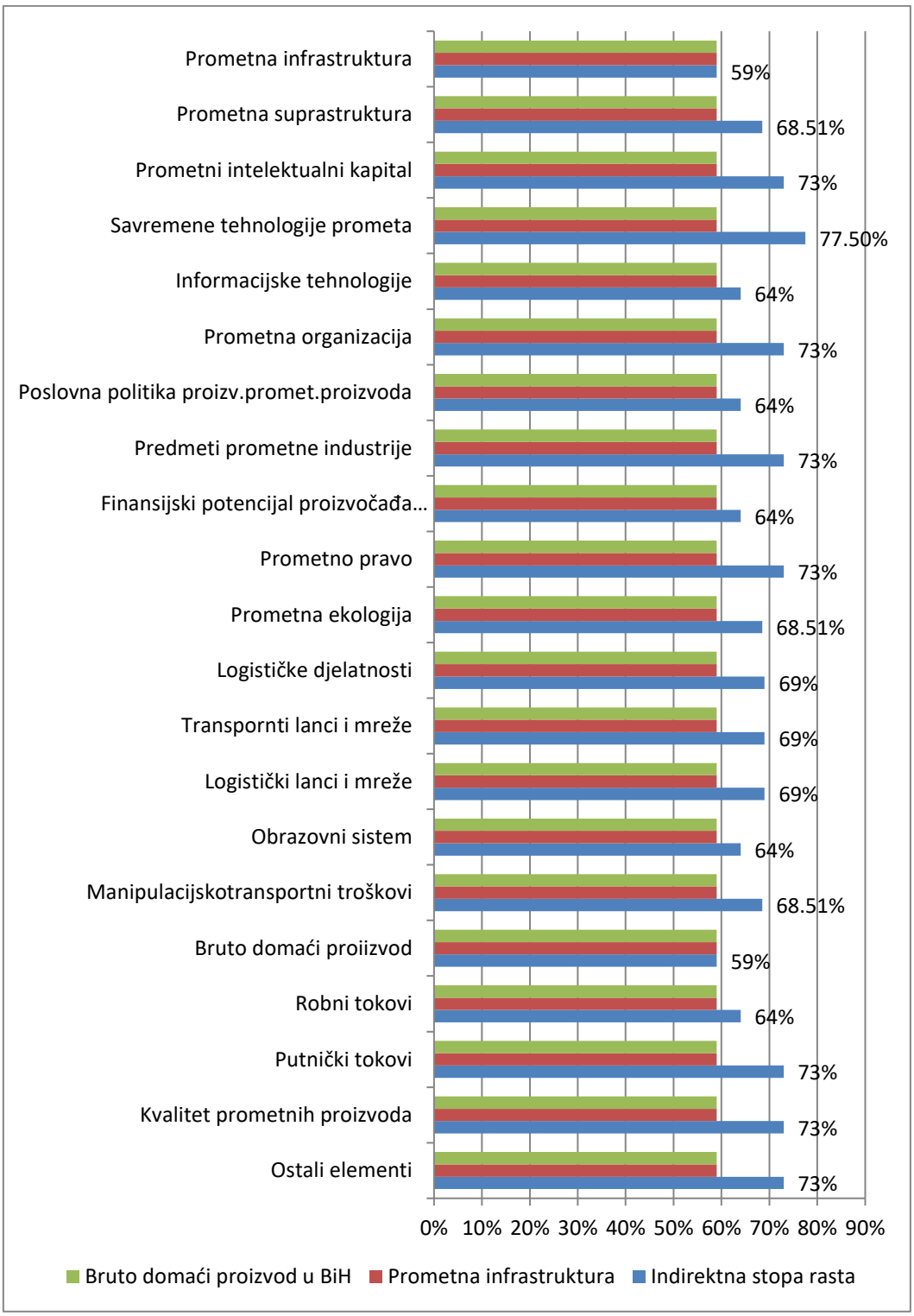
Iz grafikona 51. uočljivo je da bi **indirektne stope rasta elemenata prometne industrije u odnosu na elemente prometne infrastrukture i bruto domaći proizvod mogli ostvariti:**

1) U posmatranom periodu višu stopu rasta od 73-77,5% (ili prosječno godišnje 3,17%) mogli bi ostvariti slijedeći elementi: savremene tehnologije prometa, prometna organizacija, predmeti prometne industrije, prometno pravo, putnički tokovi, kvalitet prometnih proizvoda i ostali elementi prometne industrije što i nije nemoguće.

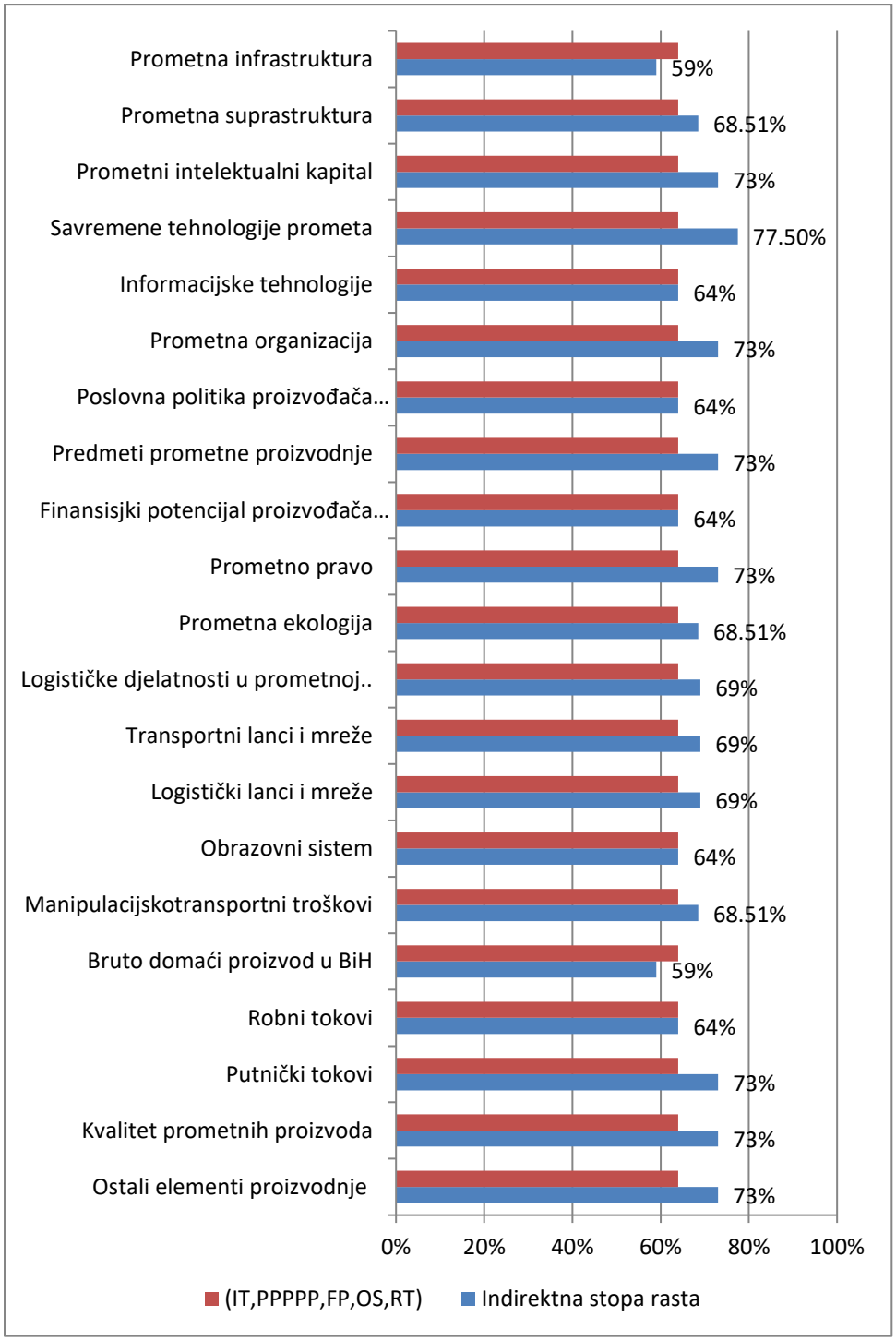
2) Manju stopu rasta od 64-69% (ili prosječno 2,92% godišnje) mogli bi ostvariti elementi: informacijske tehnologije, poslovna politika prometnih proizvođača, financijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda, prometn aekologija, logističke djelatnosti, transportni lanci i mreže, logistički lanci i mreže, manipulacijsotransportni troškovi i robni tokovi.

Osim analize indirektnih stopa rasta elemenata prometne infrastrukture i bruto domaćeg proizvoda treba vidjeti kakve bi stope rasta ostvarili prometni intelektualni kapital, prometna organizacija, predmeti prometne industrije, prometno pravo, putnički tokovi i kvalitet prometnih proizvoda u odnosu na ostale elemente prometne prometne industrije.

Grafikon 53: Indirektne stope rasta prometne infrastrukture, bruto domaćeg proizvoda u odnosu na ostale elemente prometne industrije



Grafikon 54: Indirektne stope rasta ostalih elemenata prometne industrije u odnosu na informacijske tehnologije,finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda i obrazovni sistem (u %).



6.3.3. Ocjena mogućnosti implementacije modela modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine temeljene na prometnoj politici Evropske Unije (2012.-2035.).

Kritične faktore i ocjenu implementacije modela modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine moguće je prikazati i **SWOT analizom** (autor Albert S.Humphrey) koja se provodi kroz matricu četiri elementa S- Strengths (snage/prednosti), W-Weaknesses (slabosti/nedostatci), O-Opportunities (šanse i mogućnosti), T- Threats (opasnosti i prijetnje).

Tako dobiveni rezultati modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine ukazuju na elemente prometne industrije koje bi trebalo: **1) značajno unaprijediti, ulagati, modernizirati.., 2) dati naglasak na njihovoj valorizaciji u prometnoj politici, 3) determinirati njihovu ulogu kao faktor rasta ili usporavanja stepena modernizacije prometne industrije i uključivanja u evropske prometne procese**, a to su: bruto domaći proizvod, prometna infrastruktura ili i ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda. Prva dva su najvažnija u procesu modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine i direktno utječu na sve ostale elemente prometne industrije.

P**rednosti** koje idu u prilog modernizaciji prometne industrije Bosne i Hercegovine zasnovane na prometnoj politici Evropske Unije su brojne a ističu se:

1) izrazito povoljan geografsko.prometni položaj,
2) veza sa Pan-evropskim koridorima,
3) dobra povezanost kontinentalnog područja s pomorskim dijelom,
4) obnova i izgradnja cestovne mreže,
5) poticanje većeg udjela kombiniranog i multimodalnog prometa,
6) zakonodavstvo u oblasti prometa se intenzivno usklađuje
7) sudjelovanje na međunarodnim projektima
8) relativno dobar obrazovni i znanstveni sistem

S**labosti prometne industrije** koje mogu biti ograničavajući faktor u procesima modernizacije prometne industrije i efikasnog uključivanja u evropske prometne i privredne procese očituju se u:

1) neravnomjernom razvoju prometne infrastrukture u pojedinim prometnim podsistemima,
2) nedovoljnom finansijskom potencijalu za provođenje planiranih investicijskih projekata,
3) rast bruto domaćeg proizvoda,

4) nedovoljno respektiranje i uvažavanje politike upravljanja ljudskim potencijalima, razvojne, ekološke i finansijske politike,
5) nedovoljno uvođenje / primjena savremenih tehnologija prometa.

Slabosti treba pretvoriti u prednosti ili barem u prilike za stjecanje prednosti. U tom pogledu:

Prilike koje se pružaju za veću afirmaciju i modernizaciju elemenata prometne industrije su:

1) nastavak provođenja planova nabavke/modernizacije prometne suprastrukture,
2) daljnji rad na usklađivanju bosanskohercegovačke mreže sa evropskim normama i praksom,
3) uvođenje savremenih tehničko-tehnoloških dostignuća u proizvodne procese, odnosno primjenjivati savremene tehnologije prometa,
4) povećanje kvaliteta usluga,
5) povećanje stepena obrazovanja prometnog intelektualnog kapitala,
6) ulaganje u intelektualni kapital.

Prijetnje s kojima se može suočiti prometna industrija u Bosni iHercegovini su:

1) nedovoljan finansijski potencijal za dovršenje planiranih projekata,
2) nedovoljno ulaganje u prometnu infrastrukturu i suprastrukturu,
3) smanjenje konkurentosti,
4) skretanje robnih i putničkih tokova na druge prometne pravce,
5) nedovoljno ulaganje u ljudske potencijale, odnosno prometni intelektualni kapital,
6) zaustavljanje ili usporavanje provođenja infrastrukturnih projekata
7) utjecaj političkih snaga na smjernice djelovanja prometnih stručnjaka.

Da bi se to realizovalo neophodno je poduzeti sve aktivnosti i mjere kako bi se i ostvarile predviđene stope rasta elemenata prometne industrije. Uzimajući u obzir rezultate provedenog anketnog istraživanja o održivom rastu i razvoju prometne industrije, ističe se da su u modelu modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine zasnovanog na prometnoj politici Evropske Unije ključni elementi modernizacije prometne industrije:

1) bruto domaći proizvod, 2) prometna infrastruktura, 3) prometna suprastruktura, 4) ljudski potencijali, 5) savremene tehnologije prometa, 6) prometna ekologija, 7) kvaliteta prometnih proizvoda i 8) razvojna politika.

Već je istaknuto da je razvoj prometa povezan s kretanjem bruto domaćeg proizvoda odnosno da postoji korelacija razvoja prometa i društveno-ekonomskog razvoja države.

Povećanjem privredne aktivnosti slijedi i povećanje prometne aktivnosti. Ali ne samo prometne, već i sveukupne privredne aktivnosti. Stoga, da bi model modernizacije prometnog sistema dostigao svoj puni potencijal, to znači da prvo treba pokrenuti privrednu aktivnost, odnosno postići konstantnu stopu rasta bruto domaćeg proizvoda jer je on generator svih ostalih aktivnosti: povećanja udjela investicija u prometu, povećanje finansijskog potencijala za provođenje infrastrukturnih projekata, modernizaciju suprastrukture, implementaciju savremenih tehnologija prometa, veće primjene ekoloških standarda, povećanje kvaliteta prometnih proizvoda, veće ulaganje u ljudske potencijale...

To su elementi koji imaju najveću važnost za ostvarivanje održivog rasta i razvoja prometne industrije Bosne i Hercegovine, ali isto tako su i ključni elementi u definiranju prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine.

6.4. MODEL PROMETNE POLITIKE U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA BOSNE I HERCEGOVINE (2012.-2035.)

Za definiranje modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine potrebno je: **1) odrediti i vrednovati elemente modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012.-2035.), 2) formulirati model prometne politike u funkciji modrenizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012.-2035.), napraviti 3) projekciju razvoja elemenata modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012.-2035.) te 4) ocijeniti mogućnosti implementacije modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012.-2035.)**

6.4.1. Određivanje i vrednovanje elemenata modela politike u funkciji modrenizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012.-2035.)

Elementi modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine su: 1) ciljevi prometne politike, 2) načela prometne politike, 3) vrste prometne politike, 4) instrumenti prometne politike i 5) elementi prometne politike. U nastavku će se o svakom elementu posvetiti posebna pozornost.

6.4.1.1. *Ciljevi prometne politike Bosne i Hercegovine (2012.-2035)*

S obzirom na prethodna istraživanja o ciljevima prometne politike, ali i prema rezultatima istraživanja o ciljevima prometne politike može se uočiti da su ciljevi javnosti slabo poznati, nedovoljno jasno definirani i ostavrivi te da su ugalvnom općeniti.Stoga je i razumljiva niska vrijednost ovog elementa u modelu, odnosno niska ocjena uspješnosti i učinkovitosti, postavljenih ciljeva, vrijednost mu je procijenjena **sa 40 za 2012** godinu. Budući da je cilj Bosne i Hercegovine postati punopravna članica Evrospke Unije, ona mora raditi na usklađivanju nacionalnih prometnih ciljeva s ciljevima evropske prometne politike.[310] Budući da ti ciljevi moraju biti usklađeni, za očekivati je da bi ocjena u odnosu napostojeće stanje trebala biti veća u **2025. godini ito 55,** a u **2035 .godini 70.** Razlog zašto je u 2035.godini ocijenjen ovaj input sa 70 je u tome što je teško postići punu ili približno odgovarajuću usklađenost nacionalnih interesa i ciljeva sa globalnom prometnom politikom. To potvrđuje i provedeno istraživanje u kojem se većina eksperata iz prometa u anketi složila s tvrdnjom da ciljevi, načela, oblik te instrumenti prometne politike Bosne i Hercegovine mogu biti u potpunosti usklađeni s globalnom prometnom politikom, ali mora proći dugi niz godina za potpuno usklađivanje. Iako postoje i drugačija stajališta o navednom, većina (40%) ispitanika smatra da ciljevi mogu biti u potpunosti usklađeni, ali ne i ostali elementi, što je sasvim razumljivo jer biti dio globalnog prometnog sistema Evropske Unije znači kreirati i dizajnirati ciljeve koji su kompatibilni s ciljevima Evropske Unije. Osim toga, osnovna načela zajedničke prometne politike EU utvrđena su u Glavi V (članci 70-80) Ugovora o EZ. Ciljevi zajedničke prometne politike su slijedeći:[311]

- utvrditi zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni prijevoz na teritoriji ili s teritorija država članica, odnosno na prijevoz preko područja jedne ili više njih,
- utvrditi uslove pod kojima prijevoznici koji nemaju sjedište ili boravak na području neke države članice da mogu unutar te države članice obavljati usluge prijevoza, te
- usvajati mjere za poboljšanje sigurnosti priejvoza, i sve druge odgovarajuće propise.

---

[310]. Zajednika transportna politika, Direkcija evropskih integracija BiH, http://www. dei.gov.ba/dokumenti/?id=4919

[311]. Više o tome cf: 1) Ciljevi i pravni temelji prometne politike EU: http://eur-lex.europa.eu /JOHtml. do?uri-OJ:C:2007 :306: SOM:EN:HTML, 2) Akcioni plan i Dirketive o prometu EU : http://ec.europa eu/transport themes/its/road/action_plan/ 3) Evropska strategija budućeg transporta: http://ec.europa.eu/transport /Themes/ strategies/2009 _future_ of_transport_en.htm. (12.11.2012.).

Iz navedenog proizilazi da su ciljevi usmjereni na mobilnost, kako tereta, tako i ljudi, slobodu djelovanja na zajedničkom tržištu, a što je najvažnije sigurnost, odnosno učinkovit prometni sistem, koji će rezultirati mobilnošću, sigurnošću, a prije svega održivim prometnim sistemom. A to je ono što i Bosna i Hercegovina u krajnjem cilju želi postići.

6.4.1.2. *Načela prometne politike Bosne i Hercegovine (2012.-2035.)*

S obzirom na istraživanje o poznavanju načela prometne politike, najveći dio ispitanika (51%) općenito zna o načelima prometne politike, dok svega 27% dobro je upoznato s načelima.

Prema poznavanju pojedinih načela kao i ocjenama koje su davali načelima prometne politike, načela se mogu ocijeniti s **40 za 2012**. Godinu. Ulaskom u EU te usklađivanjem prometne politike s prometnom politikom EU, ocjena koju bi trebala načela imati u odnosu na postojeće stanje za očekivati je i veća odnosno, ona bi bila u **2025. godini 55**, a u **2035. godini 75**. I ovdje je data približna vrijednost načelima prometne politike za 2035.godinu jer se polazi od teze da se ciljevi definiraju iz načela, a načela moraju biti u funkciji razvoja prometnog sistema, što znači da ciljevi prometnog sistema jedne države u ovom slučaju Bosne i Hercegovine, moraju biti usklađeni s ciljevima prometne politike Evropske Unije kako bi bila ravnopravan član s ostalim državama članicama, a to znači imati i usklađena načela prometne politike.[312]

6.4.1.3. *Vrste prometne politike u Bosni i Hercegovini (2012.-2035.)*

Prema rezultatima istraživanja prometna politika Bosne i Hercegovine je neformalna politika, uglavnom aprioristička politika i neposredna (direktna) jer vlada (VM BiH) donosi, organizira i provodi sve odluke što je identično i za vlade na nižim nivoima. Ona je kvalitativna i kvanititaivna, dakle temelji se i na promjenama određenih strukturnih odnosa postojećeg prometnog sistema i na promjenama vrijednosti određenih instrumentalnih varijabli unutar postojećeg sistema. U 2012.godini ocijenjena je s **vrijednošću 30**, a očekivanja su da bi trebala imati ocjenu **50 do 2025. godine**, dakle više formalna, manje aprioristička i manje direktna, **te 70 do 2035.godine.**

---

[312]. Više o tome cf: 1) Dokumenti iz područja o usklađivanju zakonodavstva DEI BiH: http://www.dei.gov.ba/dei/dokumenti/?id=9962, 2) Komunikacijski dokumenti BiH - EU http://www.dei.gov.ba/dei/dokumenti/komunikacijski/?id=339. (15.11.2012.)

6.4.1.4. *Instrumenti prometne politike u Bosni i Hercegovini (2012.-2035.)*

Prema dobivenim rezultatima istraživanja o poznavanju instrumenata prometne politike, jasno se može uočiti da su ispitanici slabo upoznati s instrumentima prometne politike. Za sve predložene instrumente su dobivene većinom ocjene dovoljan. S obzirom nanavedeno te iako je u prosjeku ocjena 4,7 na pitanje da ocjenom od 1 (jako loše postavljeni, definirani, uređeni...) do 10 (izvrsno postavljeni, definirani, uređeni...) ocijene postojeće instrumente prometne politike Bosne i Hercegovine, na ovom se mjestu daje **vrijednost 30** instrumentima prometne politike za 2012.godinu, **50 za 2025.**godinu (nakon ulaska u Evropsku Uniju), **te 75 za 2035**.godinu budući da nema čvrstog stajališta da instrumenti mogu biti u potpunosti usklađeni.

6.4.1.5. *Elementi modela modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine*

Budući da su elementi modela prometnog sistema detaljno obrađeni u prethodnim dijelu disertacije, na ovom se mjestu samo navode vrijednosti: **30 za 2012**.godinu, **50 za 2025.godinu i 70 za 2035.godinu.**

6.4.2. Formuliranje modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine

Na osnovu navedenih vrijednosti elemenata modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini te primjenom matematičkog modela dinamiziranja rasta i razvoja te prometne politike u periodu od 2012.-2035.godine, mogu se izračunati direktne i indirektne stope rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine. U slijedećoj tablici date su vrijednosti elemenata prometne politike, a koje predstavljaju osnovu za dalje izračune.

Tablica 33: Vrijednosti elemenata modela prometne politike

Red.br.	Elementi	Inputi yit 2012	2025	2035	Prirast Δy1, 2035
1	Ciljevi prometne politike	40	55	70	30
2	Načela prometne politike	40	55	75	35
3	Vrste prometne politike	30	50	70	40
4	Instrumenti prometne politike	30	50	75	45
5	Elementi prometne politike	30	50	70	40

Definirane vrijednosti elemenata prometne politike osnova su za izračunavanje i projekciju stopa rasta elemenata modela prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine, pa se u nastavku obrađuje: **1) izračunavanje stopa rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine, 2) projekcija direktnih stopa rasta elemenata modela prometne politike Bosen i Hercegovine i 3) projekcija indirketnih stopa rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine.**

6.4.2.1. *Izračunavanje stopa rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine*

Polazeći od teoretskih postavki modela utvrđeno je da se model prometne politike Bosne i Hercegovine sastoji od pet međusobno povezanih elemenata. S yit označene su vrijednosti elemenata prema definiranim godinama: 2012., 2025. te 2035., a varijabla rasta elemenata prometne politike kao $\Delta y_{1,\ 2035.\ Do}$ varijable recipročnih vrijednosti elemenata modela može se doći slijedećim izrazom:

$$1/y^{2035} = (1/70,\ 1/75,\ 1/70,\ 1/75,\ 1/70)$$

Množenjem vanjske varijable $\Delta y'^{2035}$ i varijable recipročnih vrijednosti $1/y^{2035}$ dobije se matrica rasta elemenata prometne politike, čiji su koeficijenti izraženi u %.

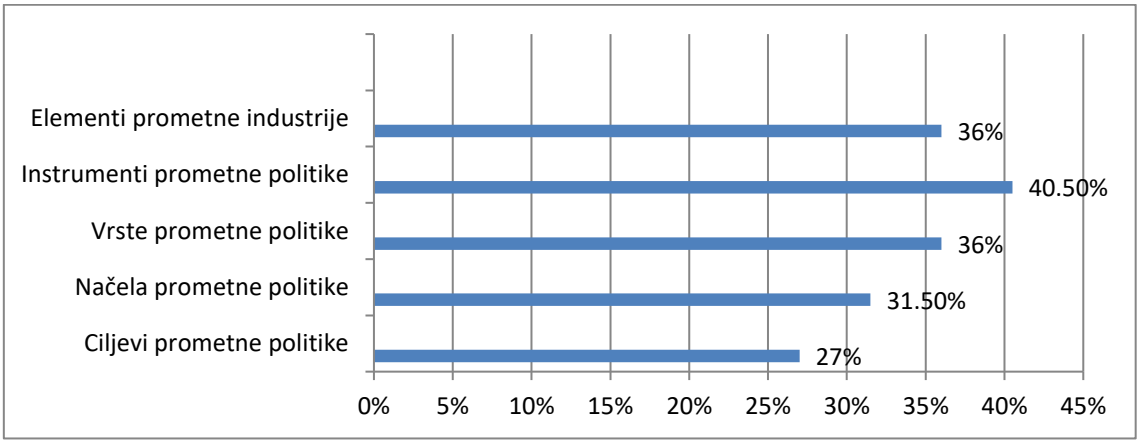
Tablica 34: Stope rasta elemenata modela prometne politike u Bosni i Hercegovini (2012.- 2035).

	Ciljevi prometne politike	Načela prometne politike	Vrste prometne politike	Instrumenti prometne politike	Elementi prometne industrije
Ciljevi prometne politike	**27,00%**	27,00%	29,70%	40,50%	36,00%
Načela prometne politike	31,50%	**31,50%**	34,50%	50,00%	50,00%
Vrste prometne politike	32,40%	32,40%	**36,00%**	39,60%	39,60%
Instrumenti prometne politike	27,00%	27,00%	29,70%	**40,50%**	40,50%
Elementi prometne industrije	32,40%	32,40	34,20%	36,00%	**36,00%**

6.4.2.2. *Projekcija direktnih stopa rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine*

Ako bi se samo grafički prikazale direktne stope rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine u periodu od 2012.-2035.g. može se uočiti da dva elementa (elementi i vrste) od pet imaju prosječni godišnji porast od 1,56%. Prosječni godišni porast ciljeva prometne politike kao elementa modela bi trebao iznositi 1,17% što je sasvim realno i za očekivati, pri čemu bi godišnja stopa rasta za načela prometne politike trebala iznositi 1,36 dok se za instrumente prometne politike očekuje godišnji porast od 1,75%.

Grafikon 55: Direktne stope rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine (2012.-2035.g.)



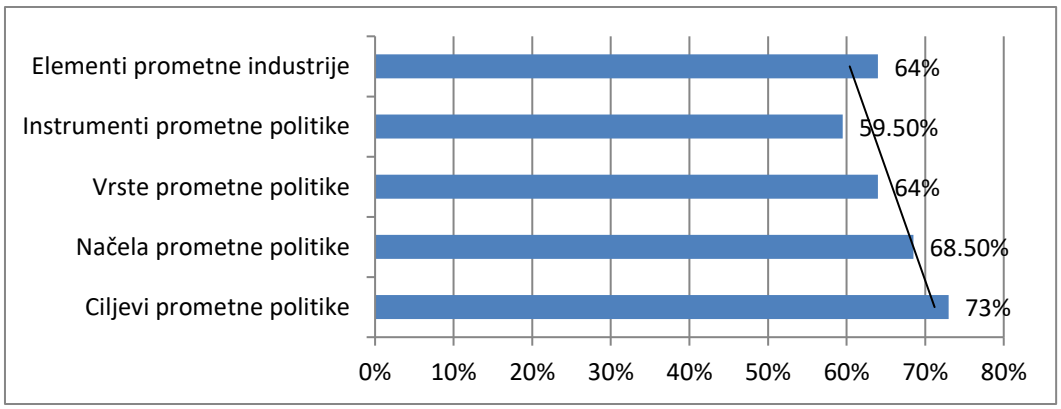
Kako bi se ostvarila prometna politika koja bi bila u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine, treba raditi na transparentnosti svih njenih elemenata a posebno ciljeva i načela. Odnosno, ako su svima dovoljno jasni ciljevi razvoja prometne industrije kao i načela te instrumenti ostvarenja ciljeva, jasno je da će i nositeljima prometne politike u svakom trenutku biti jasno šta treba poduzimati za ostvarenje definiranih ciljeva. Poznato je da su načela prometne politike definirana Ugovorom o EZ, pri čemu se ističe potreba eliminacije prepreka kretanju robe, usluga i kapitala te integracija evropskog prostora. Načela navedene prometne politike su: jednak odnos prema svim prometnim granama i preduzećima, sloboda djelovanja prijevoznih preduzeća, finansijska i komercijalna odgovornost preduzeća, sloboda korisnika pri izboru prijevoznih sredstava i prijevoznika te harmonizacija ulaganja u prometnu infrastrukturu. Stoga je i razumljivo da su ciljevi prometne politike EU skladni navedenim načelima.

Iz istraživanja je uočljivo da su načela prometne politike Bosne i Hercegovine javnosti skoro nepoznata, skoro samo kroz određene vladine interne akte. Ali njihovom transparentošću te preciznijim definiranjem ciljeva prema načelima prometne politike, mogu se postaviti realniji ciljevi koji bi bili u funkciji ostvarivanja rasta i razvoja elemenata prometne industrije, iz kojih će se definirati i instrumenti za jačanje prometnog sistema Bosne i Hercegovine. Nekoliko veće direktne stope rasta ostvarit će instrumenti prometne politike (1,76% do 2035 g.). Oni bi se trebali razvijati u skladu s smjernicama prije svega prometne politike Bosne i Hercegovine. Međutim, usklađivanjem s pravnom stečevinom EU i sama politika će postati transparentija, a trebala bi dobiti i formalni oblik iz kojeg će biti jasniji ciljevi, načela, vrste i instrumenti kao i nositelji prometne politike. Sve se zajedno treba pozitivno odraziti na rast i razvoj elemenata prometne industrije.

6.4.2.3. *Projekcija indirektnih stopa rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine.*

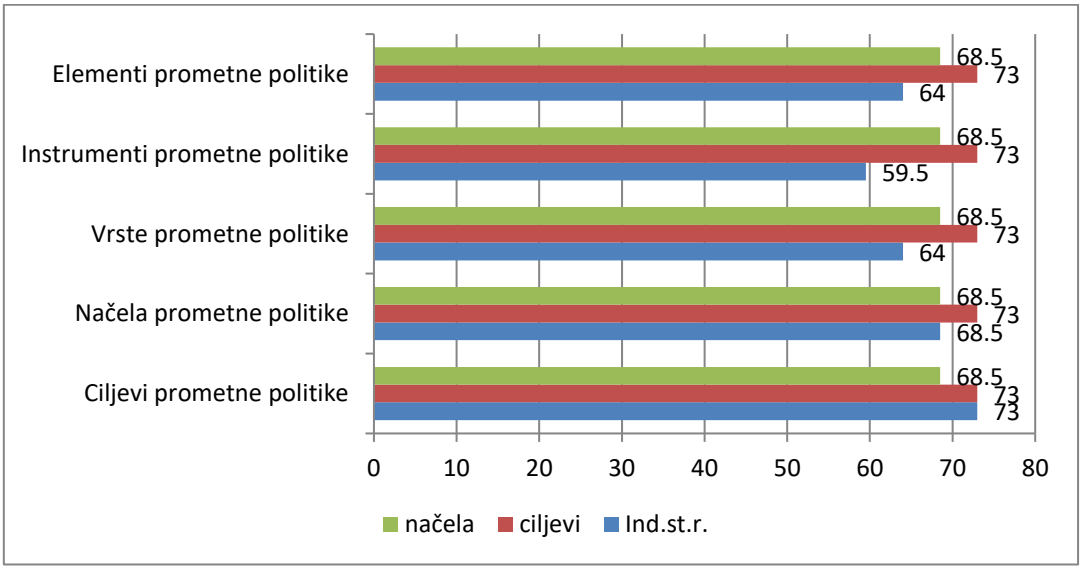
U analizi sinergijskih učinaka elemenata prometne industrije Bosne i Hercegovine analizira se utjecaj svakog elementa na ostale elemente prometne industrije te promjene ostalih elemenata prometne industrije u odnosu na određeni element prometne industrije. Dakle, radi se o indirektnim stopama rasta elemenata prometne politike, dakle o elementima ispod i iznad dijagonale. Pri tome treba napomenuti da se kod analize indirektnih stopa elemenata analizira porast elementa iz retka u odnosu na ostale elemente u stupcima, te porast ostalih logističkih elemenata u retcima u odnosu na posmatrani element prometne politike u stupcu. U grafikonu 55 se prikazuju indirektne stope rasta za sve elemente a u gafikonu 56 za dva elementa: ciljeve i načela prometne politike iz razloga što oni imaju najveće stope rasta u odnosu na ostala tri elementa prometne politike.

Grafikon 56: Indirektne stope rasta elemenata prometne politike Bosne i Hercegovine u periodu 2012.-2035.



Kao što se može uočiti iz grafikona ciljevi i načela prometne politike trebali bi ostvariti najveće indirektne stope rasta u odnosu na vrste, elemente i instrumente prometne politike (prosječno 3,07%) godišnje ili 0,36 % godišnje više, u odnosu na ostala tri elementa prometne politike. U analizi indirektnih stopa rasta ostalih elemenata u odnosu na ciljeve i načela može se uočiti da će upravo ova dva elementa u odnosu na ostale ostvariti najveće indirektne stope rasta. Dakle, sam porast navedenih elemenata utjecat će i na rast ostala tri elementa. Nekoliko manje indirektne stope rasta trebali bi ostvariti vrste prometne politike,elementi prometne industrije te instrumenti prometne politike. Kao što je već spomenuto, definiranje ciljeva i načela i vrsta povezano je sa rastom i razvojem ostalih elemenata prometne industrije.

Grafikon 57: Indirektne stope rasta ciljeva i načela u odnosu na instrumente, vrste i elemente prometne politike Bosne i Hercegovine u % (2012.-2035.)



6.4.3. Ocjena mogućnosti implementacije modela prometne politike u funkcijim odernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012.-2035.)

Na osnovu iznesenih rezultata istraživanja, jasno se uočava veza između prometne politike, rasta i razvoja elemenata prometne industrije. Prometni sistem je kompleksan i kao takav sastoji se od podsistema po vertikali i horizontali. Samo jasno definirana politika može djelovati na uravnotežen rast i razvoj elemenata po svim segmentima. To znači da prometna politika Bosne i Hercegovine mora biti kocipirana tako da potiče rast i razvoj svakog podsistema, a ne samo naglašavati razvoj jednog podsistema, kao što je

to dosad bio cestovni podsistem. Budući da je Bosna i Hercegovina na putu da postane punopravna članica Evropske Unije, pred njom je zadatak da usaglasi svoje zakonodavstvo sa pravnom stečevinom EU. Da taj pravni stratum nije u odgovarajućoj mjeri izvršen, ukazuju rezultati istraživanja u kojima je vidljiv djelimični napredak kada je u pitanju donošenej novih pravnih akata kojima se usklađuje pravni okvir prometnog sistema. Osnovni ciljevi prometne politike EU trebaju biti implementirani i u prometnoj politici Bosne i Hercegovine kao dokumentu koji još nije okončan.

Poznato je da Bosna i Hercegovina nema Strategiju prometnog razvoja kojom bi se postavili temelji daljeg razvoja prometnog sistema. Iako su u međuvremenu doneseni određeni dokumenti o prometu, krajnje je vrijeme da se dizajnira i usvoji odgovarajuća prometna politika što pokazuju i rezultati provedenog istraživanja. Naime načela, ciljevi i instrumenti prometne politike nisu dovoljno transparentni i poznati javnosti, stoga bi ovom prometnom politikom trebalo naglasiti navedene temelje ili bolje rečeno stubove prometne politike, koji su u funkciji rasta i razvoja prometnog sistema Bosne i Hercegovine.

Iz svega navedenog jasno proizilazi zaključak da **Bosna i Hercegovina treba donijeti novu prometnu politiku, tj. novi dokument u kome će se:**

1) **znanstveno utemeljeno definirati načela na kojima počiva prometna politika Bosne i Hercegovine, a koja trebaju biti usklađena načelima prometne politike Evropske Unije;**
2) **znanstveno utemeljeno definirati novi ili revidirati postojeći ciljevi koji bi bili u funkciji razvoja prometnog sistema u skladu s načelima i smjernicama Evropske Unije;**
3) **znanstveno utemeljeno analizirani postojeće stanje i dati znanstveno utemeljenu ocjenu prometnog sistema u cjelini, a posebno prometnih grana, što je osnova za:**
4) **definiranje prioritenih ciljeva razvoja prometnih podsistema;**
5) **na osnovu tako definiranih ciljeva i pravaca razvoja prometnog sistema u cjelini te prometnih podsistema mogu se definirati instrumenti za njihovo ostvarivanje, planovi i programi, a posebno je važno;**
6) **jasno definirati nositelje planova i programa ostvarenja navedenih ciljeva i prioriteta (koje ministarstvo, sektor, odjeljenje, osobe...) i**
7) **vremenski rok za ostvarenje navedenih ciljeva, planova i programa,**
8) **kontrolna mjerila za utvrđivanje ostvarivanja zacrtanih ciljeva, planova i programa.**

Samo tako definirana prometna politika, odnosno politika koja se zasniva na znanstveno definiranim načelima, ciljevima, instrumentima može biti u funkciji modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine. Takva politika mora se

zasnivati na održivom rastu i razvoju prometnog sistema, jer je to i jedno od ciljeva prometne politike Evropske Unije.

Međutim, treba istaknuti da ništa se ne događa preko noći, pa tako niti u području implementacije prometne politike na prometnu industriju. Kao što je već spomenuto, razvoj prometnog sistema je neophodno planirati te da je njegov razvoj dugotrajniji. Učinci se ostvaruju na duži rok, kao što je potreban i duži rok za realizaciju planova i programa razvoja. To je jasno uočljivo i iz napora Evropske Unije u definiranju efikasne prometne politike. Iako je prošlo već više desetina godina od kada su postavljeni prvi temelji EU, još uvijek prometna politika EU nije zaživjela u punom smislu. **Bez obzira na to što su definirana polazišta te politike: mobilnost i dostupnost, održivi razvoj, razvoj multimodlanog prometa, očuvanje okoline, sigurnost i uravnoteženi razvoj prometnih sistema, još uvijek postoji nejednak razvoj prometnih sistema, kako unutar nacionalnih granica, tako i u uporedbi s drugim državama članicama.**

Uprkos silnim naporima i programima za preusmjeravanje većine prometa na ostale oblike prijevoza, još uvijek je cestovni promet dominantna grana prometa s najvećim utjecajem na zagađenje okoline. Međutim, pomaka ima, ali ne odvijaju se onako brzo kako bi svi željeli. Tako je i u Bosni i Hercegovini.

Prometna politika treba biti revidirana, te jasno izražena u obliku posebnog dokumenta (a što je i odraz mišljenja znanstvenika, prometnih eksperata koji su sudjelovali u provedenom istraživanju). Bosna i Hercegovina ima dobre temelje za definiranje nove politike, dobrih strateških dokumenata u kojima se jasno uočavaju poteškoće s kojima se suočava pojedini prometni posistem te prijedloge kako to unaprijediti. Stoga sve te napore treba objediniti u jedinstveni dokument, valorizirati dosadašnje napore i na temelju njih definirati nove ciljeve, nove smjerove i pravce djelovanja.Osim toga, neophodno je što prije pristupiti izradi **novog operativnog programa** kojim se predviđaju načini i uslovi za korištenja EU fondova. On bi imao za cilj pomoći u razvoju prometne infrastrukture u podsistemima željeznica, plovnih puteva unutrašnjih voda, cesta, morskih i zračnih luka, kako bi se potaknuo ravnomjerniji razvoj prometne mreže Bosne i Hercegovine. To je način modernizacije, odnosno daljeg unapređenja prometnog sistema Bosne i Hercegovine i njenog povezivanja s evropskim zemljama.

Ovaj dokument bi mogao, s obzirom da obuhvata analizu prometnih podsistema u Bosni i Hercegovini, kao i elemenata prometne industrije, poslužiti i kao realna podloga za definiranje ostalih elemenata prometne politike. Neophodno bi bilo izraditi i Nacionalni strateški referentni okvir u kojem bi bila analiza i ocjena prometnog sistema Bosne i Hercegovine, kao i smjernice kako dalje.

6.5. SINERGIJSKI UČINCI IMPLEMENTACIJE PROMETNOG SISTEMA I MODELA PROMETNE POLITIKE U FUNKCIJI MODERNIZACIJE PROMETNOG SISTEMA BOSNE I HERCEGOVINE (2012.-2035.)

Sinergijski učinci prometne industrije i modela prometne politike u funkciji modrenizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini mogu se predstaviti u tri scenarija, i to: **1) prvi scenarij sinergijskih učinaka modela prometne industrije i prometne politike Bosne i Hercegovine, 2) drugi scenarij sinergijskih učinaka modela prometne inudstrije i prometne politke Bosne i Hercegovine i 3) treći scenarij sinergijskih učinaka modela prometne industrije i prometne politike Bosne i Hercegovine.**

6.5.1. Prvi scenarij sinergijskih učinaka implementacije modela prometnog sistema i modela prometne politike Bosne i Hercegovine (ostvarivanje elemenata oba modela do 76% do 100%)

Prvi scenarij sinergijskih učinaka modela prometne industrije i prometne politike odnosi se na implementaciju oba modela od 76% do 100%. Konkretno, to bi značilo da bi u predviđenom periodu od 2012. do 2035. godine bile ostvarene sve direktne stope rasta. Takva implementacija rezultirala bi transformacijom postojeće prometne industrije u modernu, i dovoljno visoko razvijenu prometnu industriju koja se može upoređivati s prometnim industrijama visokorazvijenih zemalja Evropske Unije. To bi značilo da su ostvareni svi predviđeni razvojni planovi, programi i strategije razvoja prometne infrastrukture i suprastrukture ali i da se primjenjuju savremena tehničko-tehnološka dostignuća u oblasti tehnologije prometa. Svi prometni sistemi Bosne i Hercegovine bili bi ravnomjerno razvijeni, a naglasak bi temeljio na multimodalnom prometu umjesto dosadašnjeg i u velikoj mjeri konvencionalnog prometa. Prometni intelektualni kapital omogućavao bi efikasno i efektivno korištenje svih finansijskih potencijala u funkciji stvaranja novih dodatnih vrijednosti u prometu.

Proizvođači prometnih proizvoda imali bi dobro razrađenu poslovnu politiku, u kojoj bi u prvi plan došli svi ljudski potencijali sa svojim znanjima i sposobnostima. Oni bi bili visokoobrazovani, odnosno obrazovni i znastveni sistemi bi proizvodili visokoobrazovane prometne stručnjake i znanstvenike koji bi znali efikasno i efektivno angažirati sve elemente proizvodnje prometnih proizvoda u stvaranju kvalitetnih prometnih proizvoda. Organizacija poslovnih subjekata je na visokom nivou i usklađena s evropskim trendovima. U poslovanju bi se koristile isključivo savremene informacijske tehnologije, najnovija dostignuća s područja informacijskih i

telekomunikacijskih tehnologija. Prometno pravo je u potpunosti usklađeno u svim segmentima s prometnim pravom evropskog prometnog sistema.

Logističke djelatnosti u prometnoj industriji bile bi odlično razvijene, što znači da bi se u poslovanju implementirala sva načela i pravila logističkog koncepta upravljanja procesima, a sve u funkciji smanjenja manipulacijskotransportnih troškova. Transportne i logističke mreže, kao i transportni i logistički lanci bili bi potpuno razvijeni, razgranati i utjecali na postizanje pozitivnih poslovnih učinaka. Putnički i robni tokovi su, zahavljujući dobro razgranatoj prometnoj mreži, modernizaciji prometne infrastrukture i suprastrukture, u funkciji stvaranja nacionalnog bogatsva. Tome bi svakako pogodovao i maksimalno iskorišten geografsko-prometni položaj Bosne i Hercegovine, odnosno Bosna i Hercegovina je aktivno uključuna u sve Pan-evropske koridore. Posebno važno je istaći da bi bruto domaći proizvod ostvario značajne stope rasta, pa čak i više od 4% što bi utjecalo na generiranje svih pozitivnih učinaka u privrednom sektoru, a time i na promet.

Nova prometna politika bila bi usvojena i u funkciji modernizacije svih prometnih podsistema. U potpunosti je usklađena s evropskom prometnom politikom. Osim toga, ciljevi su jasno postavljeni, kvantificirani, nositelji jasno definirani kao i vremenski horizont. Također i načela kao i oblik te instrumenti prometne politike su u visokom stepenu usklađeni s evropskom teorijom i praksom. Razumljivo je da je ovaj scenarij idelan scenarij, scenarij koji je teško ostvariti, ali iako nije ostvariv, teško ga je postići. Razlozi su vrlo jasni. Bosna i Hercegovina je mala država koja treba značajnije finansijske i ljudske resurse te jak i stabilan ekonomski sistem koji bi omogućio postizanje navedenih efekata. Ovo je scenarij kome treba težiti. Dostići stepen razvoja visokorazvijenih prometnih sistema znači višestruko upregnuti sve ljudske, finansijske, materijalne i nematerijalne resurse kako bi se dostigao i sustigao razvoj visoko razvijenih država. Još uvijek je potrebno puno rada i znanja kako bi se mogli ubirati plodovi dugogodišnjeg ulaganja u ljudske, finansijske i ostale resurse, odnosno elemente prometne industrije.

6.5.2. Drugi scenarij sinergijskih učinaka implementacije modela prometnog sistema i modela prometne politike Bosne i Hercegovine (ostvarivanje elemenata oba modela od 51% do 75%)

Drugi scenarij sinergijskih učinaka modela prometne industrije i prometne politike zasniva se na implementaciji rezultata modela u rasponu od 51% do 75%. Ovo bi bio realan scenarij koji je objektivno i moguće ostvariti i postići navedene procjene. Ovaj scenarij je realniji u odnosu na prethodni iz više razloga. Iako Bosna i Hercegovina ima brojne prednosti, brojne prilike koje joj se pružaju u modernizaciji

prometnog sistema, još uvijek su tu prisutni brojni faktori na koje se može utjecati. Najbolji primjer je globalna finansijska kriza koja se prelila i u bosanskohercegovački sistem, što je rezultiralo opadanjem privredne aktivnosti, a samim time se odrazilo i na rezultate u prometnom sistemu. Uprokos brojnim prednostima koje ima i koje je stavljaju u prvi plan u evropskoj prometnoj mreži, činjenica je da je Bosna i Hercegovina mala država koja uveliko zavisi o svom okruženju. Međutim, osmišljenim privrednim strategijama, planovima i politikama nositelji privrednog razvoja trebali bi potaći privrednu aktivnost. Povećanje privredne aktivnosti rezultiralo bi u stopama rasta bruto domaćeg proizvoda što bi ubrzalo ne samo modernizaciju prometne industrije, već i cjelokupan privredni sistem. Prema modelu modernizacije prometne industrije očekuju se stope rasta bruto domačeg proizvoda od 1,78%. Iako trenutno Bosna i Hercegovina bilježi niske stope rasta BDP zbog ukupnog utjecaja privrednih i političkih prilika, ova stopa nije velika i ona se može ostvariti. Osim toga, oporavak privrede i ubrzanje privredne aktivnosti rezultirat će i većim stopama privrednog rasta i razvoja, što će se odraziti i na prometnu industriju. Zahvaljujući ulasku u Evropsku Uniju na raspolaganju su i mnogi fondovi za finansiranje razvoja.

Znati dobro iskoristiti fondove pretpostavlja posjedovanje interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja. A ta znanja posjeduju samo visokoobrazovani prometni stručnjaci i prometni menadžeri. Upravo stoga je i važno ulagati u znanje i obrazovanje prometnih stručnjaka, eksperata, menadžera... Također je neophodno nastaviti procese usklađivanja s pravnom stečevinom Evropske Unije. Puno toga je do sada već učinjeno, ali u tome treba nastaviti dalje i još brže. Prethodna istraživanja ukazala su na važnost bruto domaćeg proizvoda za prometnu industriju, iz čega proizilazi neminovnost da se pokrene sveukupna privredna aktivnost u cilju postizanja značajnijih stopa rasta bruto domaćeg proizvoda, aprije svega ulagati u prometni intelektualni kapital, razvijati ljudske resurse kao nositelje prometnih, poslovnih politika i razvojnih politika. Ovo je zahtjev koji se nameće pred aktivne sudionike u prometnoj industriji ali i kreatore privredne politike. U prometnoj politici trebaju biti konzistentnije navedeni ciljevi i pravci razvoja, s više kvantificiranih i mjerljivih varijabli, jer se samo tako mogu pratiti očekivani učinci i poduzimati korektivne mjere. To podrazumijeva svakako i zajednički rad resornih ministarstava države i entiteta u definiranju ciljeva, stategija i prioriteta kako u privrednoj tako i u promentoj politici.

6.5.3. Treći scenarij sinergijskih učinaka implementacije modela prometnog sistema i modela prometne politike Bosne i Hercegovine (ostvarivanje elemenata oba modela od 50%)

Treći scenarij sinergijskih učinaka odnosi se na implementaciju modela prometne industrije i prometne politike od 50% u razdoblju od 23 godine. Ovaj scenarij je

ostvariv i više nego ostvariv, ali ne bi bio u funkciji modernizacije prometne industrije zasnovane na prometnoj politici Evropske Unije te ne bi bio u funkciji ostvarivanja takvih stopa rasta koje bi dovele prometni sistem Bosne i Hercegovine na nivo visokorazvijenih država. Ovakav scenarij razvoja usmjeren je na ostvarivanje postojećih razvojnih planova i programa, bez značajnijih stvaralačkih i pokretačkih ambicija. Neminovno je da će doći do napretka, odnosno razvoja elemenata modela prometne industrije, ali nedovoljno da bi se iskoristile sve prilike i prednosti koje ima Bosna i Hercegovina. Stoga je ovo scenarij koji nije poželjan, jer ukoliko ne dođe do značajnijih promjena kako u elementima prometne industrije tako i u elementima prometne politike ne mogu se očekivati optimalni rezultati. Osim toga, može se doći u situaciju da će strana preduzeća iskorištavati nacionalne resurse isključivo u svoju korist.

6.6. TESTIRANJE NOVIH MODELA PROMETNOG SISTEMA I PROMETNE POLITIKE BOSNE I HERCEGOVINE

Sastavni dio ove doktorske disertacije je i istraživanje provedeno sa svrhom:

1) utvrđivanja u kojoj se mjeri rezultati provedenog anketnog istraživanja slažu s rezultatima istraživanja predočenih u ovoj doktorskoj disertaciji u prethodnim dijelovima, odnosno je li moguće rezultate istraživanja ostvariti u aplikativnom smislu i
2) utvrđivanja koliko su znanstvenici, istraživači, stručnjaci, poslovni subjekti s područja prometa upoznati s prometnom politikom Bosne i Hercegovine te u kojoj su mjeri sudjelovali u donošenju strateških dokumenata o održivom rastu i razvoju transportne i prometne industrije u Bosni i Hercegovini.

Istraživanje je bilo ciljano usmjereno na:

- Znanstvenike i istraživače koji su zaposleni na institucijama visokog obrazovanja povezanih s prometom, kao što je Saobraćajni fakultet u Sarajevu, Saobraćajni fakultet u Brčko Distriktu, Saobraćajni fakultet Doboj te na drugim univezitetima na kojima se izučava prometna problematika. Također, istraživanje je uključivalo problematiku prometa, kao što su ekonomski fakulteti, pravni fakulteti, fakulteti za menadžement, fakulteti organizacije i informatike.
- Institucije, poslovne subjekte i stručnjake za prometnu industriju, odnosno: Ministarstvo komunikacija i prometa, Saobraćajni institut, Ekonomski institut, Vanjskotrhgovinska komora BiH sektor za saobraćaj, prometna udruženja, upravne odjele u kantonima, zračne i riječne luke te preduzeća za koja se može reći da predstavljaju svaku granu prometa s obzirom na tržni udio i ostvarene rezultate, kao što su BH Airlines, BH Telecom, BH Pošte i slično.

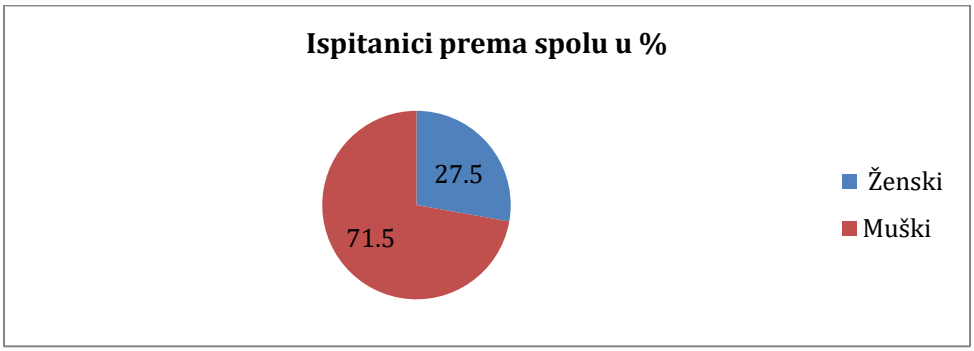
- Od ukupnog broja poslanih anketnih upitnika, ostvaren je povrat anketa od 35,17%. Od njih je 47,71% ispitanika potpuno ispunilo anketu, a 52,29% je nepotpuno. Stoga su u analizi rezultata provedenog istraživanja korišteni podaci samo onih ispitanika koji su potpuno ispunili anketu i onih koji su odgovorili na više od 50% pitanja.

Anketa ima tri dijela: **1) opći podaci i informacije o ispitanicima, 2) prometna politika Bosne i Hercegovine i 3) održivi rast i razvoj transportne i prometne industrije u Bosni i Hercegovini.** U nastavku se analiziraju rezultati istraživanja prema pojedinim dijelovima ankete.

6.6.1. Opći podaci i informacije o ispitanicima

U okviru općih podataka i informacija o ispitanicima, analiziraju se slijedeći podaci: spol, starost, stepen obrazovanja, zvanja:[313]znanstvena zvanja, znanstveno nastavna zvanja, nastavna zvanja, saradnička i stručna zvanja, radno mjesto zaposlenja, radni staž te iskustvo rada u privredi. Od ukupnog broja ispitanika prevladavaju muški ispitanici, a ispitanici ženskog spola manje su zastupljeni.

Grafikon 58: Ispitanici prema spolu



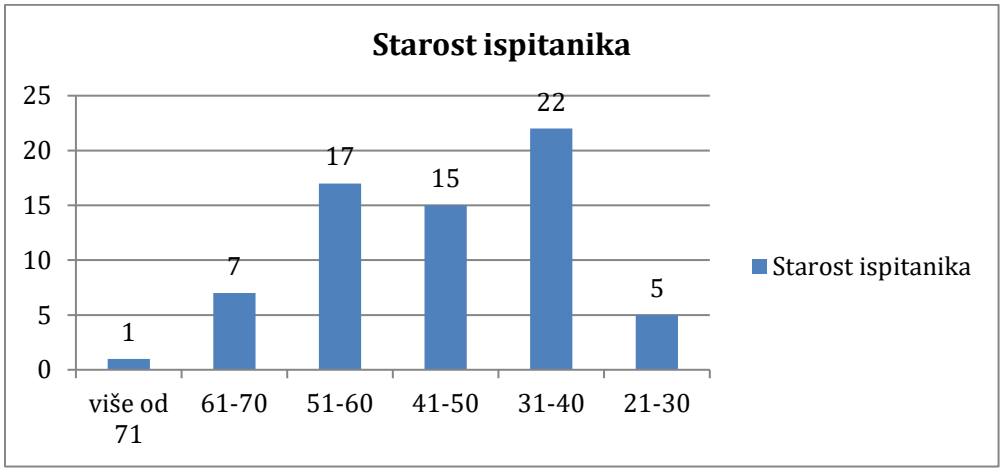
Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013)

S obzirom na starost, najviše ispitanika je starosti od 31 do 40 godina (32,84%), a najmanje (1,49%) starosne grupe više od 71 godine. Približno isto su zastupljene starosne grupe od 51 do 60 godina (25,37%) i od 41 do 50 godina (22,39%). Slijede starosne skupine od 61-70 (10,45%) i 21-30 (7,46%).

[313]. Istraživanje je provedeno metodom anketiranja, postupkom kojim su se na osnovu anketnog upitnika istraživali i prikupljali podaci, informacije, stavovi i mišljenja o predmetima istraživanja u ovoj disertaciji, dakle o prometnoj politici Bosne i Hercegovine i održivom rastu i razvoju transportne i prometne industrije u Bosni i Hercegovini. Nakon što su utvrđeni svrha i ciljevi istraživanja, definirana su pitanja, kao i obim istraživanja, odnosno ciljna grupa ispitanika. Zatim je uslijedilo slanje upitnika elektronskim putem u više navrata, a manji dio je prikupljen i individualnim anketiranjem. Istraživanje je provedeno u periodu od oktobra 2012. do januara 2013.

Naime, može se uočiti da nema ispitanika ispod 21 godine, jer je jedan od kriterija bio da u istraživanju ne mogu sudjelovati ispitanici mlađi od 21 godine, jer poznavanje problematike prometne politike i fenomena prometne industrije zahtijeva određeno iskustvo u tom području.

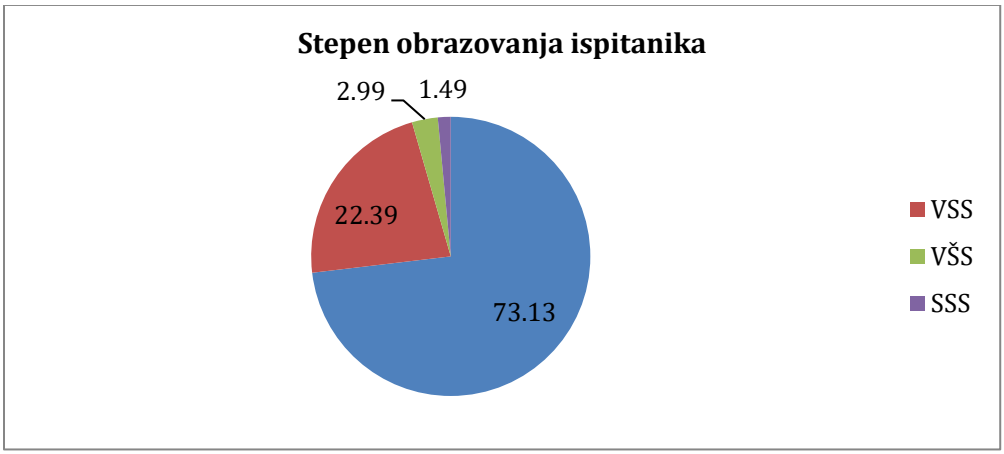
Grafikon 59: Starost ispitanika



Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013)

U analiziranju stepena obrazovanja ispitanika, dobiveni su slijedeći rezultati:

Grafikon 60: Stepen obrazovanja ispitanika

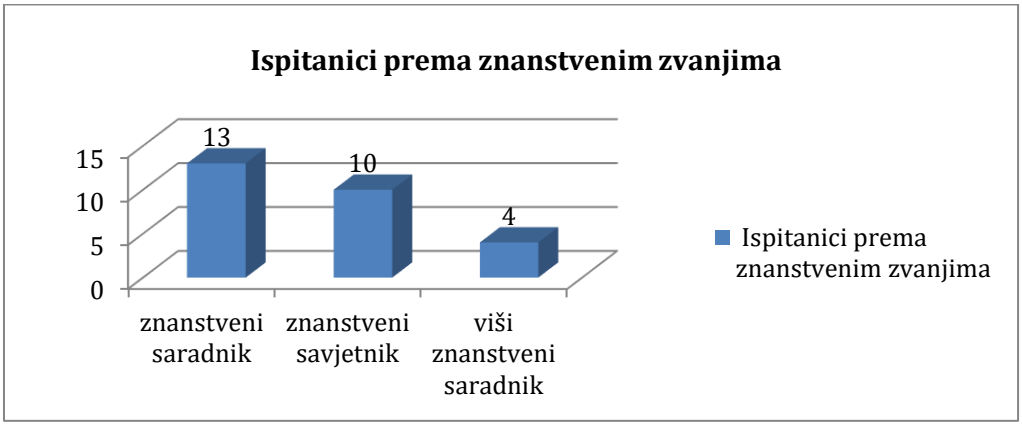


Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013)

Kao što je uočljivo iz grafikona 59, od ukupnog broja ispitanika 73,13% ima poslijediplomsko obrazovanje, odnosno 23,6% ima titulu doktora znanosti, a 49,53% magistra znanosti. Ovim anketiranjem visoku stručnu spremu ima 22,39% ispitanika,

višu stručnu spremu 2,99% a 1,49% srednju stručnu spremu. U strukturi visoke stručne spreme prevladavaju diplomirani inženjeri (80%), a u manjoj su mjeri zastupljeni diplomirani ekonomisti (20%). Zvanja ispitanika su bila svrstana u četiri kategorije: znanstvena zvanja, znanstveno nastavna zvanja, nastavna zvanja te saradnička i stručna zvanja. Kao što se može uočiti iz slijedećeg grafikona u istraživanju je sudjelovalo 13 znanstvenih saradnika, 10 znanstvenih savjetnika i 4 viša znanstvena saradnika.

Grafikon 61: Ispitanici prema znanstvenim zvanjima



Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013)

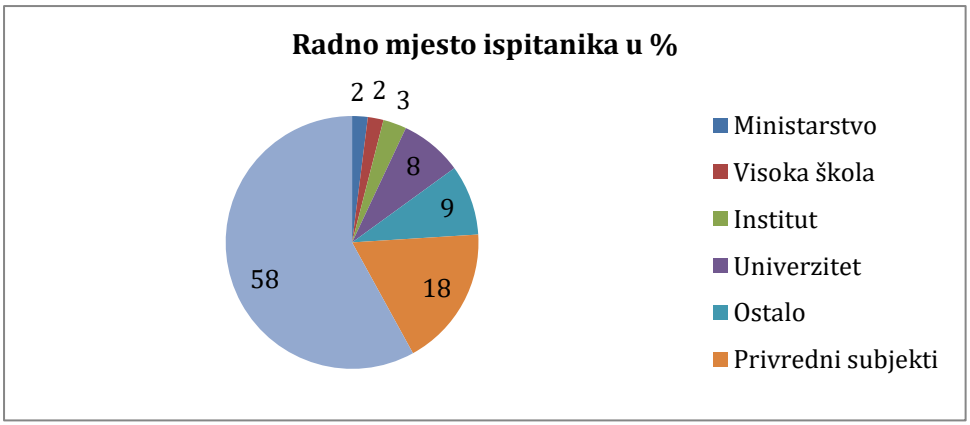
Analizirano prema znanstvenonastavnim, nastavnim te saradničkim i stručnim zvanjima, može se uočiti da je najviše sudjelovalo u istraživanju ispitanika u znanstvenonastavnim zvanjima (42,10%), nastavnim zvanjima (29,82%) te u saradničkim i stručnim zvanjima (28,07%).

Tablica 35: Broj ispitanika prema znanstvenonastavnim, nastavnim te saradničkim i stručnim zvanjima

Znanstvenonastavna zvanja	profesor emeritus	1
	redovni profesor	6
	vanredni profesor	6
	docent	11
Nastavna zvanja	predavač	3
	viši predavač	8
	profesor visoke škole	6
Saradnička i stručna zvanja	asistent	12
	stručni saradnik	1
	viši stručni saradnik	2
	stručni savjetnik	1

S obzirom na prethodno navedeno, u anlizi radnog mjesta zaposlenja, logično je da najveći dio ispitanika radi na fakultetima.

Grafikon 62: Radno mjesto ispitanika



Izvor: Rezultati istraživanja provedenim anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Drugo mjesto po broju ispitanika zauzimaju privredni subjekti, slijede ostala radna mjesta kao što su kantoni, općine, Privredne komore, javne ustanove te poslovna udruženja. Značajan broj ispitanika radi na univerzitetima, institutima, ministarstvima i visokim školama. Na pitanje koliko dugo rade u postojećoj ustanovi, najveći broj ispitanika (31,34%) radi 5-10 godina na postojećem radnom mjestu, 26,86% manje od 5 godina, 22,38% više od 20 godina te 19,4% ispitanika radi više od 10 godina na sadašnjem radnom mjestu.

Provedeno je ispitivanje jesu li ispitanici prije sadašnjeg zaposlenja radili u privredi, te jesu li stečena iskustva doprinijela radu na trenutnom radnom mjestu. Prema rezultatima istraživanja 41,79% ispitanika radilo je u proizvodnim djelatnostima povezane s transportom i prometnom industrijom, dok je 8,96% radilo u proizvodnim djelatnostima koje nisu imale veze s transportom i prometnom industrijom. Veliki dio ispitanika (20,90%) nema iskustvo rada u privredi. U uslužnim djelatnostima radilo je 19,40% ispitanika, u javnoj upravi 4,5%, te 4,4% ispitanika radilo je na drugim raznim poslovima. Prethodno stečena iskustva u 47,76% slučajeva u potpunosti su doprinijela radu na trenutnom radnom mjestu, a stom tvrdnjom uglavnom se slaže i 31,34% ispitanika.

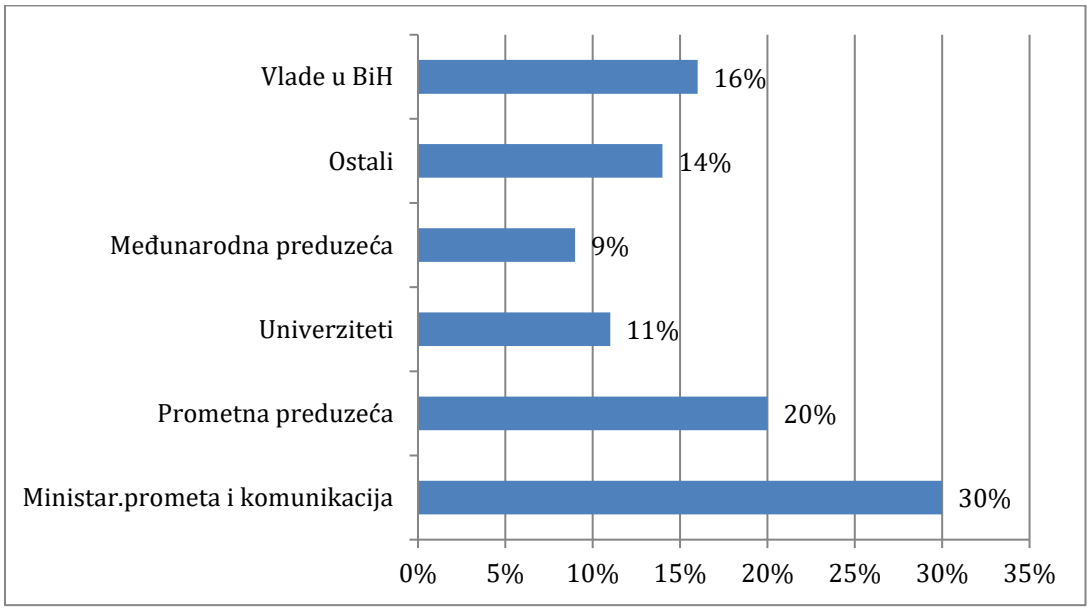
Međutim 7,46% ispitanika smatra, da su prethodno stečena radna iskustva djelimično doprinijela radu na trenutnom radnom mjestu dok se 4,47% niti slaže, niti ne slaže s tom tvrdnjom a 5,97% ispitanika smatra, da prethodno stečena iskustva nisu doprinijela radu na trenutnom radnim mjestu. Uzimajući u obzir prosjek odgovora svih ispitanika (N=67), dobije se aritmetička sredina = 5,58 što ukazuje da su prethodno stečena iskustva bitna za rad na trenutnom radnom mjestu.

6.6.2. Testiranje novog modela prometnog sistema u Bosni i Hercegovini

Jedan od ključnih dijelova provedene ankete odnosi se na rast i razvoj prometnog sistema u Bosni i Hercegovini, a obuhvata pitanja ppovezana s poznavanjem starteških dokumenata kojima se definira uloga i položaj pojedinih prometnih podsistema Bosne i Hercegovine sudjelovanjem u izradi dokumenata. Sva pitanja bila su postavljena s ciljem da se dobije uvid u to koliko su znanstvenici, istraživači te poslovni subjekti bili u ključeni u te procese i koliko su upoznati s njima. Na kraju ankete tražilo se mišljenje o ocjeni pojedinih elemenata prometne industrije te o elementima prometne industrije koji po mišljenju ispitanika, imaju najveću važnost za budući rast i razvoj prometnog sistema, ali i utjecaj na definiranje prometne politike u Bosni i Hercegovini.

Na pitanje, jesu li u dosadašnjem radu sudjelovali u izradi znanstvenih projekata, programa, studija, dokumenata povezanih s budućim rastom i razvoj prometnog sistema 56% ispitanika pozitivno je odgovorilo, a 44% negativno. Naručitelji navedenih naučnih projekata, programa, studija, dokumenata vezanih za rast i razvoj prometne industrije vidljivi su u slijedećem grafikonu:

Grafikon 63: Struktura naručioca izrade naučnih projekata, programa, studija... za koje su anketirani radili

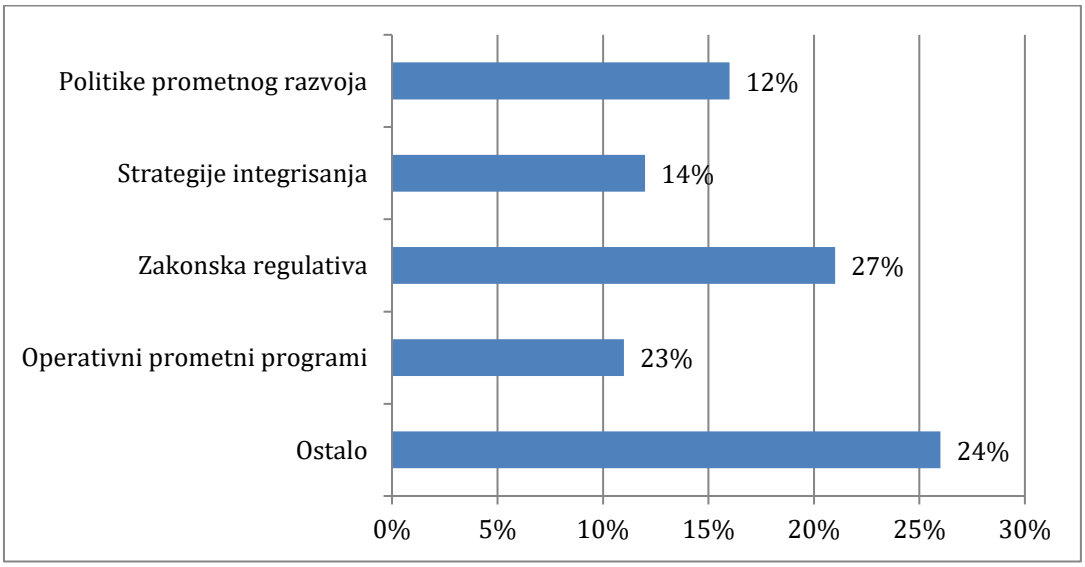


Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Kao što se može uočiti iz grafikona usluge naučnika, istraživača te ostalih ispitanika koji su sudjelovali u izradi raznih dokumenata u vezi prometne industrije najviše je trebalo nadležnim ministarstvima prometa i komunikacija. U manjoj mjeri naručioci projekata, programa, studija... bili su univerziteti te međunarodna preduzeća. Veliki

udio imaju i ostali naručioci, u koje spadaju jedinice lokalne samouprave, kantoni i gradovi, strane države a ispitanici su sudjelovali i u izradi međunarodnih projekata i projekata EU.

Grafikon 64: Sudjelovanje u donošenju dokumenata u vezi prometnog sistema

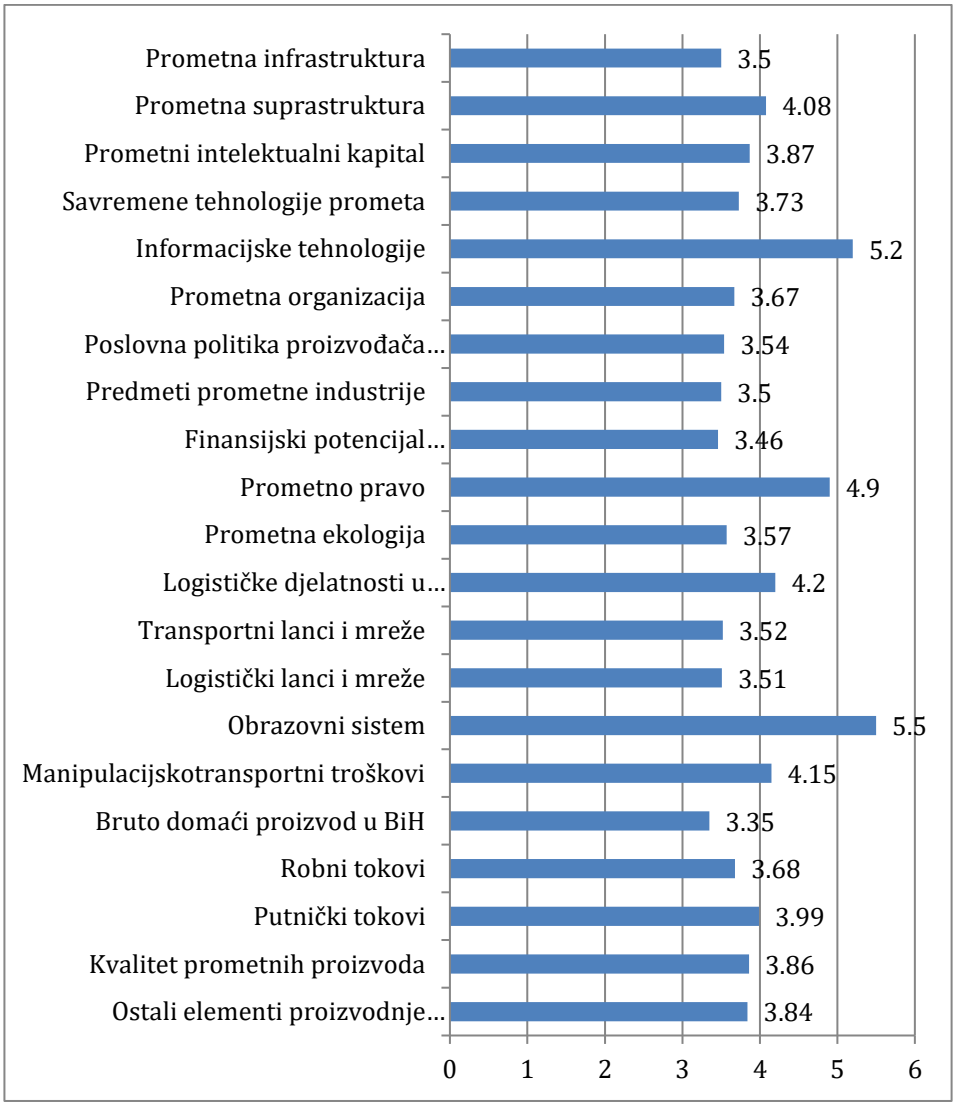


Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Kao što se može uočiti iz grafikona, u donošenju važnijih dokumenata kao što su politike razvoja sudjelovalo je 12% ispitanika, kod strategija integrisanja 14%, dok je najviše ispitanika njih 27% učestvovalo u izradama zakonskih prometnih regulativa a 24% ispitanika je sudjelovalo i u izradi drugih dokumenata koji su povezani s cestovnim, željezničkim, zračnim, riječnim, cjevovodnim, jezerskim, pomorskim, telekomunikacijskim, poštanskim i turističkim prometom, kao što su studije na nivou kantona, gradova u pogledu predpristupne pomoći, međunarodnih fondova, javnoprivatna partnerstva, privatizaciju i sl.

Iako je na prethodno pitanje odgovorio mali broj ispitanika, na pitanje jesu li zainteresirani za sudjelovanje u donošenju strateških dokumenata kojim se definira prometna politika Bosne i Hercegovine, od 56 naučnika, istraživača i prometnih stručnjaka, 60% ih je odgovorilo da je zainteresirano za sudjelovanje u donošenju takvih dokumenata, 21% možda, a manji broj je odgovorilo da nije zainteresirano za izradu takvih dokumenata. Kako prometni sistem čini više elemenata koji su međusobno povezani, učesnicima ankete bio je ponuđen 21 element prometne industrije, pri čemu se tražilo da ocjenom od 1 (jako loše) do 10 (odlično) ocijene trenutno stanje za dostignuti stepen razvoja, koji po njihovom mišljenju, ima taj element za prometnu industriju. U nastavku je na grafikonu 63. Prikazana prosječna ocjena za svaki element.

Grafikon 65: Prosječna ocjena elemenata prometne industrije u BiH



Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Iz grafikona je uočljivo da se prosječne ocjene kreću između 3,35 i 5,50. Najviše prosječne ocjene (više od 4,40) imaju samo tri elementa (obrazovni sistem, informacijske tehnologije i prometno pravo, dok su svi ostali elementi ispod prosječne ocjene. **To znači da upravo na tim elementima treba najviše i raditi i unapređivati ih.** Osim ocjene elemenata prometne industrije tražilo se i to da učesnici ankete **procijene po kojoj bi godišnjoj stopi rasta, u narednih desetak godina**, navedeni elementi trebali rasti, odnosno mogli povećati svoju vrijednost, kako bi prometna industrija Bosne i Hercegovine dostigla stepen razvoja prometnih sistema visokorazvijenijih zemalja. Za svaki element ponuđene su stope rasta i to manje od 1%, 1-2%, 2-3%, 3-4%, 4-5%, 5-6% i više od 6%.

Za većinu elemenata prometne industrije procjena je bila da bi trebali rasti u rasponu 3-4% i 4-5%. Ekološka politika i finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda najviše su dobili procjena da bi trebali rasti više od 6%. Međutim, kada se uzmu u obzir procjene svih učesnika u istraživanju (broj ispitanika na ovom pitanju kretao se od 30-43) dobije se prosjek u kojem su se istaknule dvije godišnje stope rasta, a to su 3-4% i 4-5%. Po godišnjoj stopi rasta od 3-4% u narednih deset godina trebali bi rasti elementi prometnog prava, manipulacijskotransportni troškovi i robni tokovi te ostali elementi koji utječu na proizvodnju prometnih proizvoda. Prosjek za ostale elemente prometne industrije ukazuje da bi oni trebali rasti po godišnjoj stopi od 4-5%. Koliko je to realno za ostvariti može se samo predviđati, jer poučeni iskustvom globalne finansijske krize koja je pogodila čitav svijet, ništa se sa sigurnošću ne može predvidjeti.

Međutim, da bi prometni sistem Bosne i Hercegovine bio na nivou razvoja promentih sistema visokorazvijenih država, neophodno je da se razvija po navedenim stopama, pa čak i većim stopama, pogotovu oni elementi koji su se istaknuli s manjim prosječnim ocjenama o dostignutom stepenu razvoja. Na kraju ankete učesnici istraživanja trebali su istaknuti pet od navedenih elemenata prometne industrije koji, po njihovom mjišljenju, imaju najveću važnost za ostvarivanje održivog rasta i razvoja prometne industrije Bosne i Hercegovine. Budući da se anketa sastojala od 30 pitanja, a pitanja u drugom i trećem dijelu imala su po nekoliko potpitanja, odnosno tvrdnji koje je trebalo ispuniti, a posebno prethodne dvije tabele s elementima prometne politike, razumljivo je, što je na ovom mjestu ostvaren mali broj odgovora (N=37).

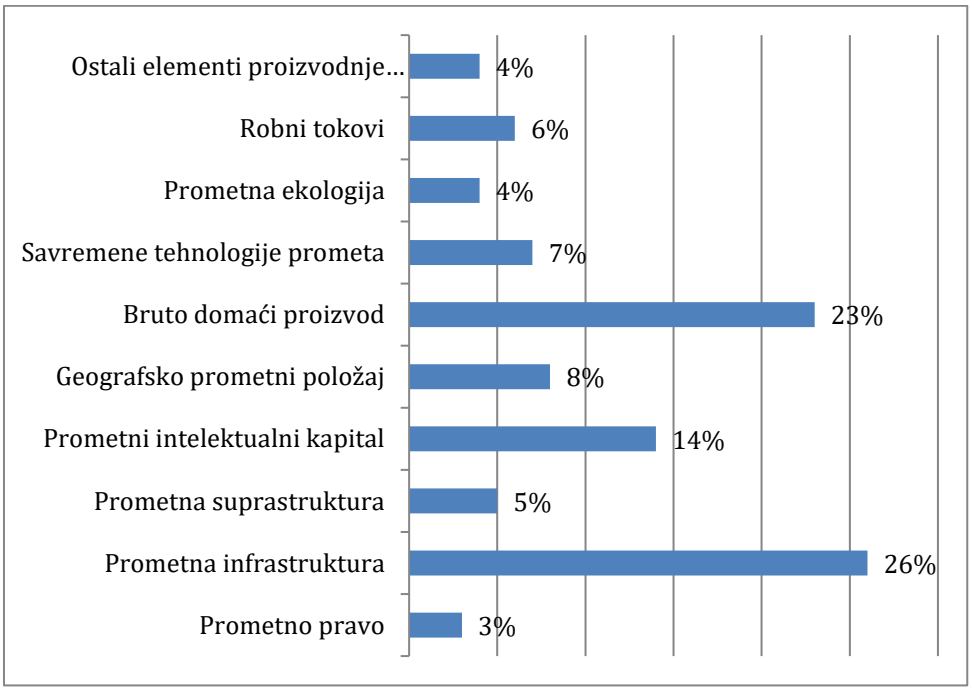
Iz analize odgovora na ovo pitanje, na prvo mjesto po važnosti za ostvarivanje održivog rasta i razvoja prometnog sistema Bosne i Hercegovine izdvojeni su slijedeći elementi: prometna infrastruktura, prometna suprastruktura, prometni intelektualni kapital, bruto domaći proizvod, savremene tehnologije prometa, prometno pravo. Od svih predloženih elemenata najveći postotak je dobila prometna infrastruktura (26%), a slijede bruto domaći proizvod (23%) te prometni intelektualni kapital (14%). Osim utvrđivanja koji elementi imaju najveću važnost za ostvarivanje održivog rasta i razvoja prometne industrije Bosne i Hercegovine, ispitanici su trebali definirati i elemente prometne industrije koji imaju najveći utjecaj u definiranju prometne politike Bosne i Hercegovine.

Na prvom mjestu istaknula se opet prometna infrastruktura sa 26% a slijedi bruto domaći proizvod sa 23% te prometni intelektualni kapital sa 14%. **Drugi element** koji ima utjecaj u definiranju prometne politike Bosne i Hercegovine je potpuno gotov i identičan prethodnom, naime prometna infrastruktura se ističe sa 11% a slijede je prometna suprastruktura, finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda te obrazovni sistem po 9%. Već na ovom drugom elementu dolazi do značajnijeg

povećanja broja elemenata koji, prema mišljenju ispitanika imaju veliki utjecaj na definiranje prometne politike. Robni tokovi sa 6% **su treći element** prometne industrije od značaja za definiranje prometne politike a slijede ga prometni intelektualni kapital, prometno pravo te geografsko prometni položaj.

Četvrti element prometne industrije je prometna ekologija sa 13%, a slijede je prometna organizacija i robni tokovi po 10%. **Kod petog** elementa prometne industrije nema jedinstvenog elementa koji se izdvojio od ostalih, već su se istakli pet elemenata koji imaju jednak broj glasova odnosno udio na ostale elelmente, a to su: prometna infrastruktura, bruto domaći proizvod, prometno pravo, robni tokovi i prometna ekologija.

Grafikon 66: Najvažniji elementi za prometnu industriju



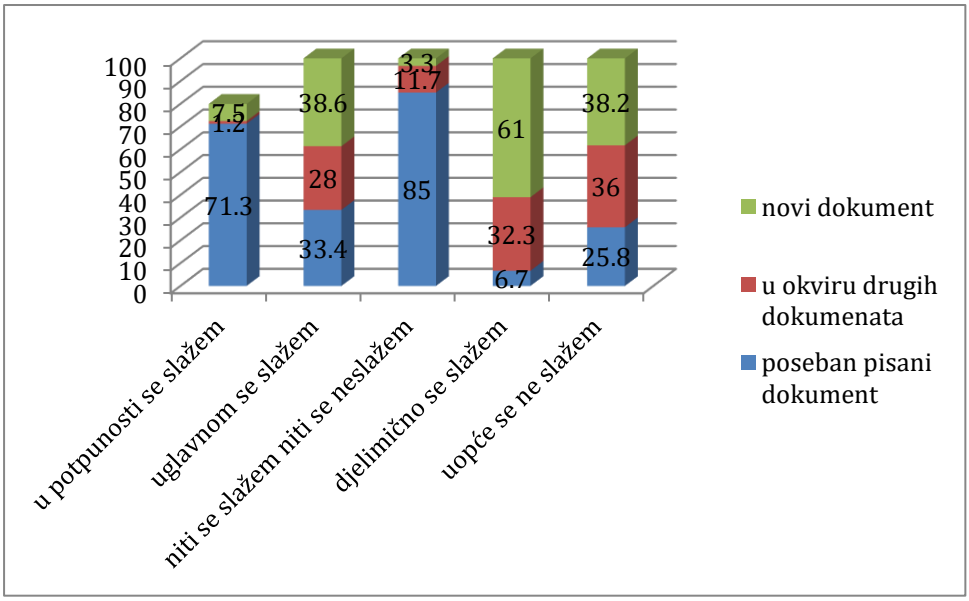
Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Sve upućuje na zaključak da u dizajniranju prometne politike treba voditi računa pored prometne infrastrukture i bruto domaćeg proizvoda i o prometnom intelektualnom kapitalu, savremenim tehnologijama prometa, robnim tokovima, prometnoj suprastrukturi, prometnoj ekologiji, prometnom pravu i ostalim elementima prometne industrije. Međutim, budući da se finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda, logistički lanci i mreže, transportni lanci i mreže u zadnje vrijeme i geografsko prometni položaj te još neki vrlo značajni elementi i njih treba uzeti u obzir i respektirati njihovo mjesto i ulogu u definiranju prometne industrije kao i prometne politike Bosne i Hercegovine.

6.6.3. Testiranje novog modela prometne politike u Bosni i Hercegovini

Treći dio anketnog upitnika pod naslovom prometna politika u Bosni i Hercegovini, započinje s tri tvrdnje o postojećoj prometnoj politici Bosne i Hercegovine, i to: **1) prometna politika treba biti izražena kao posebni dokument, 2) prometna politika dovoljno je zastupljena u okviru drugih dokumenata i 3) trebalo bi donijeti novi dokument o prometnoj politici,** pri čemu su se ispitanici trebali izjasniti u kojoj se mjeri slažu s navedenim tvrdnjama. Na slijedećem grafikonu jasno je prikazano mišljenje ispitanika o pojedinim tvrdnjama.

Grafikon 67: Tvrdnje ispitanika o prometnoj politici Bosne i Hercegovine



Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Većina sudionika ankete (71,3%) u potpunosti se slaže s tvrdnjom da prometna politika Bosne i Hercegovine treba biti izražena kao poseban pisani dokument i s tvrdnjom da bi trebalo donijeti novi dokument o prometnoj politici. U većini slučajeva ne slaže se s tvrdnjom da je dovoljno zastupljena u okviru drugih dokumenata (52,7%) a djelimično se slaže s 32,3%.

Ovi rezultati podupiru tezu da je Bosni i Hercegovini potreban novi dokument o prometnoj politici. Postoji statistički značajna korelacija ($r= 0,56$; $p<0,05$) između tvrdnji da prometna politika treba biti izražena kao poseban pisani dokument i tvrdnje da treba donijeti novi dokument o prometnoj politici Bosne i Hercegovine, što se može uočiti iz tablice o korelaciji.

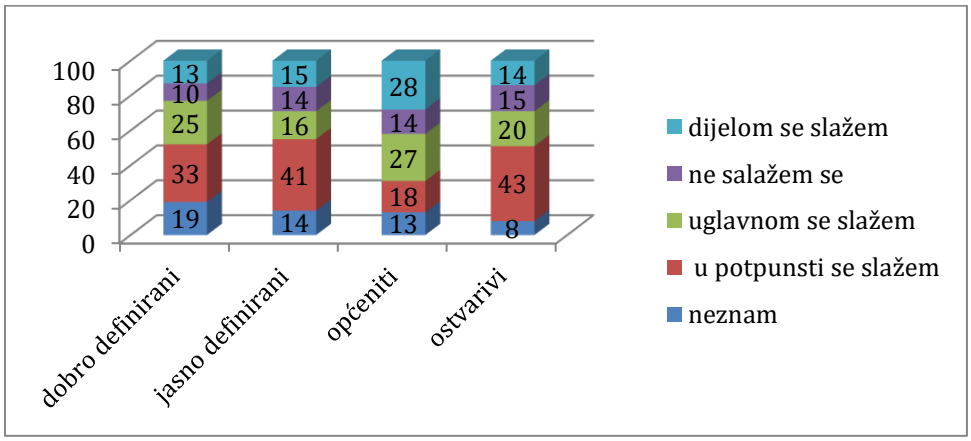
Tablica 36: Korelacija između tvrdnji o prometnoj politici

	Corelations (Shett1 in statistička obrada anketa) Marked correlations are significant at p <, 05000 N= 72 (Casewise deletion of missing data)				
Varijable	Means	Std.Dev.	PP-posebni pisani dokument	PP-u okviru drugih dokumenata	PP-novi dokument
PP-posebni pisani dokument	4,508301	0,845890	1,000000	-0,119747	0,563669
PP-u okviru drugih dokumenata	1,037739	0,960013	-0,119747	1,000000	0,206742
PP- novi dokument	4,377352	0,945158	0,563669	-0,206742	1,000000

Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Bosna i Hercegovina bi trebala također kao i svaka druga razvijenija zemlja imati prometnu politiku te kroz istu za naredni srednjoročni i dugoročni period imati jasno definirane ciljeve, što trenutno i nažalost nije tako. Međutim, na pitanje anketiranih kakvi bi ti ciljevi trebali biti može se vidjeti na slijedećem grafikonu:

Grafikon 68: Ciljevi prometne politike prema mišljenju ispitanika bi trebali biti (izraženo u %)



Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Kao što se može uočiti iz grafikona, 33% ispitanika u potpunosti se slaže s tvrdnjom da bi ciljevi trebali biti dobro definirani, 25% uglavnom se slaže, 19% ne zana, 13% dijelom se slaže a 10% se ne slaže s ovakvom tvrdnjom. Također 41% ispitanika se slaže s tvrdnjom da ciljevi prometne politike trebaju biti jasno definirani, 16% uglavnom se slaže, 15% dijelom se slaže a 14% ispitanika se neslaže i ne zna da li ciljevi moraju biti jasno definirani. Ako se naveden stavke prevedu u ocjene i izračuna

prosječna ocjena za navedene tvrdnje, onda kategorija ostvarivi ima najbolju prosječni ocjenu od 4,3 zatim jasno definirani ciljevi 4,1 te dobro definirani 3,3. Osim izjašnjavanja o ciljevima prometne politike ispitanici su se trebali izjasniti i o tome dali su im poznata načela prometne politike i u kojoj mjeri.

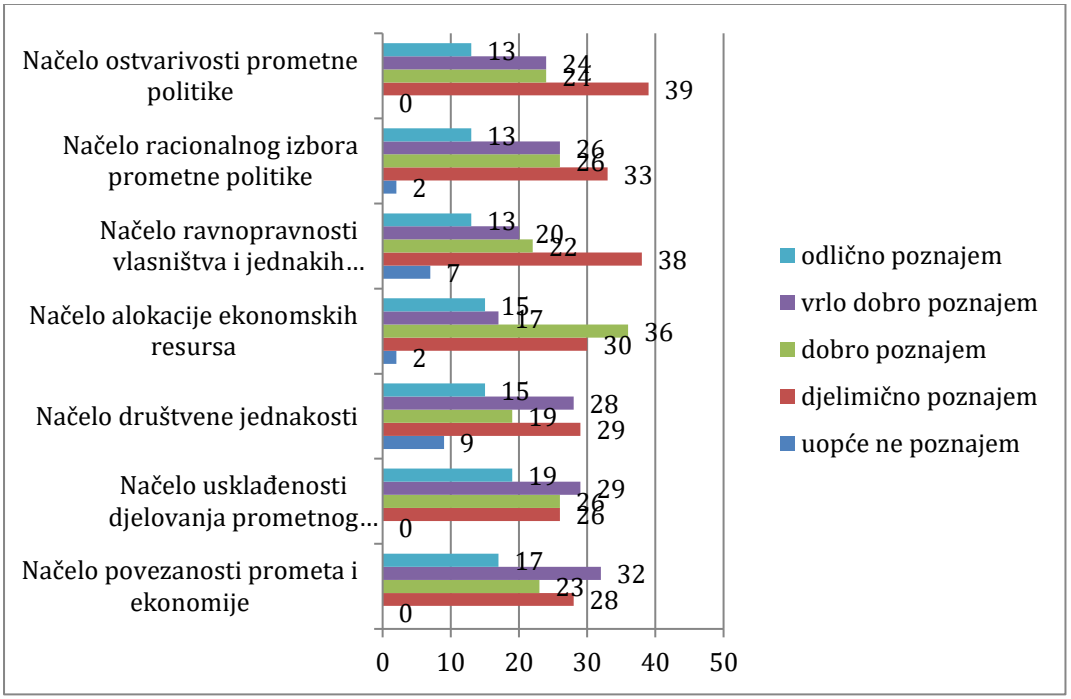
Tablica 37: Poznavanje načela prometne politike (izraženo u %)

Načelo povezanosti prometa i ekonomije	0	28	23	32	17
Načelo usklađenosti djelovanja prometnog sistema	0	26	26	29	19
Načelo društvene jednakosti	9	29	19	28	15
Načelo alokacije ekonomskih resursa	2	30	36	17	15
Načelo ravnopravnosti vlasništva i jednakih mogućnosti rad	7	38	22	20	13
Načelo racionalnog izbora prometne politike	2	33	26	26	13
Načelo ostvarivosti prometne politike	0	39	24	24	13

Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Kada je u pitanju poznavanje načela prometne politike ispitanici su se izjasnili na način kako to prikazano u gafikonu 68.

Grafikon 69: Poznavanje načela prometne politike



Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Iz tablice i grafikona se uočava da ispitanici najviše poznaju načela: povezanosti prometa i ekonomije (32% vrlo dobro), usklađenost djelovanja prometnog sistema (29% vrlo dobro). Veliki dio ispitanika (36%) dobro poznaje načelo alokacije ekonomskih resursa. Iako bi se reklo da su ispitanici slabije upoznati s načelom društvene rentabilnosti, obzirom da ih je 29% odgovorilo da djelimično poznaje, podatak od 28% ispitanika koji su odgovorili da vrlo dobro poznaju to načelo ide u prilog pozitivnom poznavanju ovog načela. Međutim, najmanje su poznata tri slijedeća načela: načelo ravnopravnosti vlasništva i jednake mogućnosti rada, načelo racionalnog izbora prometne politike te načelo ostvarivosti prometne politike. Razlozi tome mogu biti i u činjenici da su pojedine grane prometa u neravnomjernom razvoju, u strukturi vlasništva nad prometnim preduzećima od onih koji su u većinskom vlasništvu države, do onih koji su isključivo privatni te preferiranja pojedinih grana prometa, što se odrazilo i na selektivnu prometnu politiku skladno aktualnim političkim ambicijama. Uzimajući u obzir ocjene svih ispitanika na poznavanje načela, može se reći da sva načela imaju prosječnu ocjenu dobar (aritmetička sredina, od 2,92 za načelo ravnopravnosti do 3,42 za načelo usklađenog djelovanja prometnog sistema), izuzev načela jedinstva prometnog sistema koji nije obuhvaćem.

Budući da su instrumenti sastavni dijelovi prometne politike, provedeno je i istraživanje anketiranih i o poznavanju instrumenata prometne politike. U slijedećoj tablici mogu se vidjeti odgovori ispitanika prema pojedinim instrumentima.

Tablica 38: Poznavanje instrumenata prometne politike (izraženo u %)

Instrumenti	uopće ne poznajem	djelimično poznajem	dobro poznajem	Vrlo dobro poznajem	odlično poznajem
Instrumenti politike regulacija	22	39	21	8	15
Instrumenti politike cijena	23	25	19	14	14
Instrumenti investicijske politike	18	35	23	12	12
Instrumenti organizacijske politike	21	33	18	16	12
Insrtumenti koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe	20	41	21	11	7

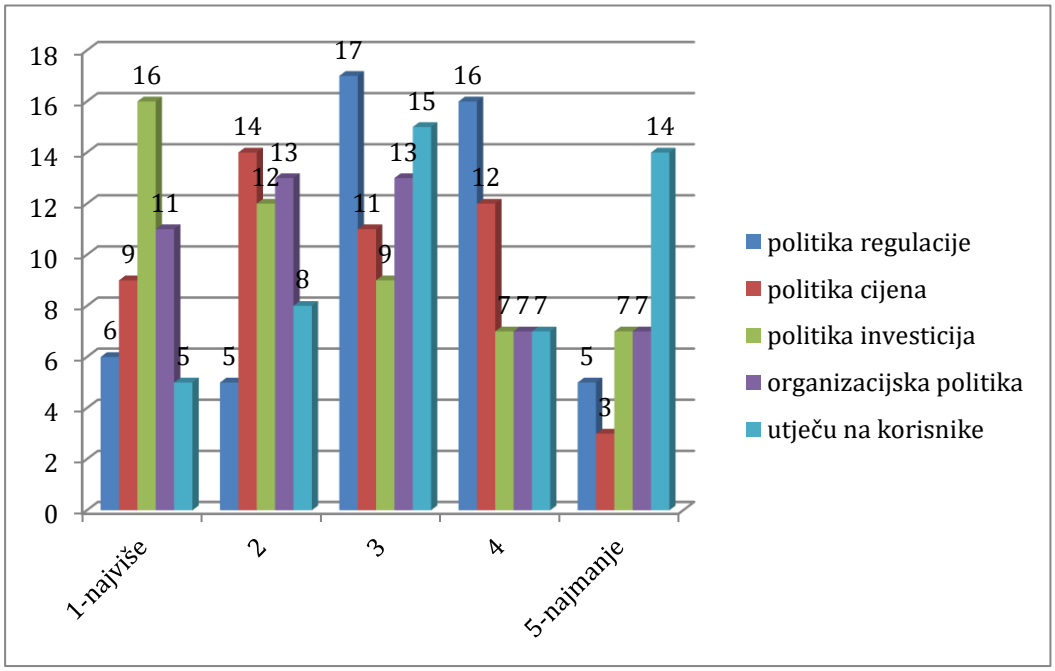
Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Prema dobivenim rezultatima jasno se može uočiti da su ispitanici slabo upoznati s instrumentima prometne politike. Za sve instrumente date su uglavnom ocjene dovoljan, odnosno najveći broj ispitanika je za sve instrumente odgovorilo da djelimično ili vrlo malo poznaju instrumente prometne politike. Prosječna ocjena odgovora kreće se od

2,44 za isntrumente koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe, 2,55 za instrumente politike regulacije, 2,64 za instrumente organizacije, 2,66 za instrumente investicijske politike do 2,69 za instrumente politike cijena. Od svih instrumenata najmanje su upoznati s instrumentima koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe (7% odlično poznaje, dok 41 % djelimično poznaje, a najviše su upozanti s instrumentima politike cijena (14% odlično poznaje a 25 % djelimično poznaje).

Iako su rezultati istraživanja pokazali salbo poznavanje instrumenata prometne politike, u nastavku se daje pregled isntrumenata koji, prema mišljenju učesnika ankete, iamju najviše utjecaja na prometnu industriju. Naime, od učesnika istraživanja tražilo se da rangiraju instrumente prometne politike od 1 do 5, odnosno od onih koji su najviše efikasni i imaju najviše utjecaja u prometnoj industriji do onih koji su najmanje učinkoviti i imaju najmanji utjecaj.

Grafikon 70: Instrumenti koji imaju najviše utjecaja u prometnoj industriji (izraženo u %)

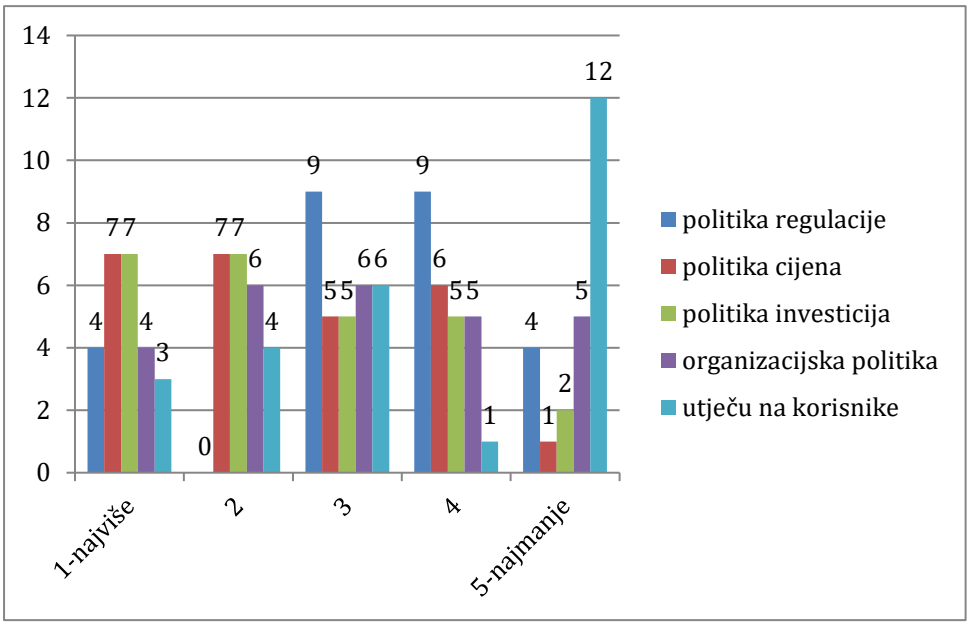


Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Iz grafikona jasno se uočava da je najveći dio ispitanika (njih 16, odnosno 34% od ukupnog broja koji su odgovorili na ovo pitanje) istaknulo, da od svih instrumenata najveći utjecaj imaju instrumenti politike investicija. Drugi po djelotvornosti je instrument politike cijena (14 ili 27%). Instrument politike regulacije nalazi se na 3 i 4 mjestu po djelotvornosti, dok instrumenti koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe prema većini ispitanika su ocijenjeni kao najmanje djelotvorni instrumenti.

Međutim, treba napomenuti da nisu svi učesnici ankete dobro odgovorili na ovo pitanje, jer su pojedini ispitanici pojedine instrumente jednako rangirali (dali im isti rang važnosti) ili nisu sve rangirali, već samo neke od navedenih instrumenata. Ako se u analizu uzmu samo tačni odgovori (N=26), dakle odgovori u kojima su instrumenti rangirani od 1-najviše učinkovit do 5-najmanje učinkovit bez ponavaljanja ili izostavljanja ranga za pojedine instrumente, rezultati su vrlo slični. U ovom slučaju uz instrument politike investicija ističe se i instrument politke cijena kao dva instrumenta koji u odnosu na ostale imaju najviše utjecaja u prometnoj industriji, a također zauzimaju i drugo mjesto po učinku.

Grafikon 71: Instrumenti prometne politike prema rangu utjecaja (izraženo u %)



Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Treće i četvrto mjesto zauzima instrument politike regulacije, dok instrumenti koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe ocijenjeni su kao najmanje učinkoviti. Zanimljivo je istaći da se instrument organizacijske politike ni u jednom slučaju nije izdvojio na rang ljestvici, iako je u oba grafikona bio zamalo drugoplasirani na rang ljestvici. Osim poznavanja ciljeva, načela i instrumenata prometne politke, u anketi se istraživalo i mišljenje učesnika o vrsti, odnosno obliku postojeće prometne politike u Bosni i Hercegovini. U slijedećoj tabeli dati su sumarni podaci o stavovima znanstvenika, istraživača, prometnih stručnjaka prema pojednim tvrdnjama o obliku takve prometne politike u Bosni i Hercegovini:

Tablica 39: Prometna politika Bosne i Hercegovine je prema anketnom mišljenu (u %)

Vrsta prometne politika u BiH je	Uopće se ne slažem	Djelimično se slažem	Niti se slažem niti se neslažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Neformalna	4	16	22	48	10
Formalna	14	42	18	22	4
Aprioristička	10	28	22	30	10
Empirijska	25	31	24	20	0
Neposredna	8	24	18	40	10
Posredna	20	41	29	8	2
Posredna i neposredna	6	34	34	26	0
Kvalitativna	12	33	31	20	4
kvantitativna	8	34	31	23	4

Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Većina ispitanika – 48% uglavnom se slaže da je prometna politika koja se provodi u Bosni i Hercegovini **neformalna politika**, politika koja nije izričito iskazana, a javlja se u rješenjima najviših zakonodavnih tijela i u njihovim izjavama o općim „nazorima i načelima“. To podupire i 42% ispitanika koja se djelimično slažu s tvrdnjom da je prometna politika Bosne i Hercegovine **formalna** (izričito, eksplicitno izražena u zakonima, kojima se formalno definiraju posebni ciljevi i osnove prometne politike).

S tvrdnjom da je prometna politika **aprioristička politika**, tj. politika koja se zasniva na teoretskim postavkama te prethodi iskustvu i praksi uglavnom se slaže 30% ispitanika, a s tvrdnjom da je prometna politika **empirijska** politika (koja se temelji na stečenom iskustvu) djelimično se slaže 31%. Međutim, u praksi se ove dvije politike kombiniraju jer su međusobno povezane, na što upućuju i stavovi drugih sudionika istraživanja koji se ne slažu s većinom. Da je postojeća prometna politika u Bosni i Hercegovini neposredna (direktna) politika, odnosno politika u kojima vlada donosi, orgnizira i provodi sve odluke uglavnom se slaže 40% ispitanika, što potvrđuje i 41% ispitanika koji se tek djelimično slažu s tvrdnjom da je prometna politika Bosne i Hercegovine posredna (indirektna) politika, odnosno politika koja je karakteristična za države s tržišnim ekonomijama, kojima su proizvodnja i raspodjela materijalnih dobara i usluga u cjelosti ili u većoj mjeri prepušteni tržištu, a ekonomska politika i ekonomske aktivnosti teoretski su strogo odvojene.

Međutim, kao što je već rečeno, gotovo da nema države koja se u većoj ili manjoj mjeri ne miješa u determiniranje nacionalne (državne) prometne politke, o čemu govori i podatak da se 34% ispitanika i slaže i ne slaže s tvrdnjom da je prometna politika zapravo mješavina i posredne i neposredne, a 26% se uglavnom slaže s tom tvrdnjom. Približno slični rezultati istraživanja ukazuju da je prometna politika kvalitativna i kvantitativna, dakle temelji se i na promjenama određenih strukturnih odnosa

postojećeg prometnog sistema i na promjenama vrijednosti određenih instrumentalnih varijabli unutar postojećeg sistema. Gledajući prosjek odgovora svih ispitanika za obje tvrdnje dobija se „zlatna sredina“ u kojoj niti se slažu, niti se ne slažu, da je prometna politika isključivo kvalitativna ili kvantitativna politika. Analiza prometne politike, kao drugog dijela ankete, završava s nekoliko tvdnji o mogućnostima da ciljevi, načela, oblik te instrumenti prometne politike Bosne i Hercegvoine budu u potpunosti usklađeni s globalnom prometnom politikom. Rezultati su predočeni u slijedećoj tabeli a izraženi su u %. U 38 % slučajeva ispitanici se uglavnom slažu s tvrdnjom da ciljevi, načela, oblik te instrumenti prometne politike Bosne i Hercegovine mogu biti u potpunosti usklađeni s globalnom prometnom politikom, ali mora proći dugi niz godina za poptuno usklađivanje. S navedenom tvrdnjom djelimično, odnosno manje se slaže 34% ispitanika.

Tablica 40: Usklađenost elemenata prometne politike s globalnom prometnom politikom

Tvrdnja	uopće se ne slažem	djelimično se slažem	niti se slažem niti se neslažem	uglavnom se slažem	u potpunosti se slažem
Mogu, ali mora proći dugi niz godina za potpuno usklađivanje	12	34	8	38	8
Ne mogu, jer svaka država ima svoje specifičnosti zbog kojih nije u moguća potpuna usklađenost s drgim prometnim politikama	18	30	24	20	8
Ciljevi mogu biti u potpunosti usklađeni ali ne i ostali elementi	6	34	18	40	2
Samo ciljevi i instrumenti mogu biti usklađeni, ali ne i oblik i načela	12	32	32	22	2
Svi elementi osim instrumenata mogu biti usklađeni	16	28	34	14	8

Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Međutim, s njima se ne slaže 30% ispitanika, koji se djelimično ne slažu s tvrdnjom da ciljevi, načela, oblik te instrumenti prometne politike u Bosni i Hercegovini ne mogu biti u potpunosti usklađeni s globalnom prometnom politikom, što znači da podupiru prvu tvrdnju da je moguća usklađenost. Većina ispitanika (40%) smatra da bi ciljevi mogli biti u potpunosti usklađeni ali ne i ostali elementi, što je sasvim razumljivo jer biti dio globalnog prometnog sistema Evropske Unije znači kreirati i dizajnirati ciljeve koji su kompatibilni s ciljevima Evropske Unije. Neodlučnost mogu li samo ciljevi i instrumenti (mjere) biti usklađeni, ali ne i oblik i načela izrazilo je 32% ispitanika, a

zajedno s 32% koja se djelimično slažu ukazuje da ova teza nije prihvatljiva zbog selekcioniranja pojedinih elemenata prometne politike. Isto tako, veliki broj ispitanika djelimično se slaže 28%, a 34% niti se slaže niti se ne slaže u pogledu teze, da svi elementi osim instrumenata mogu biti usklađeni. Znači da ciljevi prometne politike Bosne i Hercegovine mogu biti usklađeni s ciljevima prometne politike Evropske Unije, ali usklađivanje instrumenata, načela i oblika prometne politike nije nužno za uspješno uključivanje u evropske prometne i privredne tokove.

Pri utvrđivanju korelacije između navedenih ciljeva i tvrdnji može se u očiti da postoji statistički zančajna korelacija između tvrdnji da ciljevi, načela, oblik te instrumenti mogu biti usklađeni s globalnom prometnom politikom, ali mora proći dugi niz godina za potpuno usklađivanje s tvrdnjama da:

1) Ciljevi mogu biti u potpunosti usklađeni, ali ne i ostali elementi (r= 0,379; p<0,05)
2) Samo ciljevi i instrumenti (mjere) mogu biti usklađeni, ali ne i oblik i načela (r=0,447; p<0,05)
3) Svi elelementi osdim instrumenata mogu biti usklađeni (r=0,460; p<0,05)

Tablica 41: Korelacija između tvrdnji o usklađenosti elemenata prometne politike Bosne i Hercegovine s globalnom prometnom politikom

Varijable	Corelations (Shett1 in statistička obrada anketa) Marked correlations are significant at p <, 05000 N= 49 (Casewise deletion of missing data)						
	Means	Std.Dev.	mogu, ali	ne mogu	ciljevi mogu	samo ciljevi i inst.	svi elementi osim
mogu ali	2,979592	1,249830	1,000000	-0,112770	0,379869	0,447738	0,460470
ne mogu	2,714286	1,224745	-0,112770	1,000000	0,190044	0,141607	0,124827
ciljevi mogu	3,020408	1,010153	0,379869	0,190044	1,000000	0,647851	0,582621
samo ciljevi i instrumenti	2,734694	0,995312	0,447738	0,141607	0,647851	1,000000	0,631730
svi elementi osim	2,653061	1,109636	0,460470	0,124827	0,582621	0,631730	1,000000

Izvor: Rezultati istraživanja anketnim upitnikom o implementaciji modela prometne politike i prometne industrije u Bosni i Hercegovini (2012/2013.)

Iz tabele se uočava da postoji i statistički značajna korelacija između tvrdnje da ciljevi mogu biti u potpunosti usklađeni, ali ne i ostali elementi s tvrdnjom da samo ciljevi i instrumenti (mjere) mogu biti usklađeni, ali ne i oblik i načela (r=0,467; p<0,05) i s tvrdnjom da svi elementi osim instrumenata mogu biti usklađeni (r=0,582; p<0,05) i obratno. Također postoji i statistički značajna korelacija između tvrdnji da svi

elementi osim instrumenata mogu biti usklađeni ali ne i oblik i načela (r=0,631; p<0,05).

Razumljivo je da nema povezanosti između tvrdnje da ciljevi, načela, oblik te instrumenti prometne politike Bosne i Hercegovine ne mogu biti u potpunosti usklađeni s globalnom prometnom politikom sa ostalim tvrdnjama, jer usklađivanje pravne stečevine EU s bosanskohercegovačkim pravnim aktima zahtijeva prilagođavanje i usklađivanje u što većoj mjeri, jer samo tako i Bosna i Hercegovina može biti sastavni dio globalnog prometnog i privrednog sistema.

6.7. PRIJEDLOG AKTIVNOSTI ZA IMPLEMENTACIJU NOVIH MODELA PROMETNOG SISTEMA I PROMETNE POLITIKE U BOSNI I HERCEGOVINI

Prethodni rezultati istraživanja iskristalizirali su nekoliko bitnih elemenata, odnosno faktora rasta i razvoja prometne industrije i prometne politike, a to su: **bruto domaći proizvod, prometna infrastruktura i suprastruktura, savremene tehnologije prometa, prometna ekologija, kvalitet prometnih proizvoda, robni tokovi i prometno pravo.**

Svi ovi faktori međusobno su povezani, isprepleteni i utječu jedan na drugog. Nesporno je da je ključni faktor bruto domaći proizvod jer on utječe na sve, pa tako i na prometni sistem. Bez ljudskih potencijala ne bi se mogle ostvariti razvojne aktivnosti proizvođača prometnih proizvoda, a kao što se ne bi mogli ostvariti ni puni efekti savremene prometne infrastrukture bez savremene suprastrukture, kao i savremenih tehnologija. Upravo su ljudi ključni za postizanje ekološki prihvatljive proizvodnje prometnih proizvoda, kvalitete prometnih proizvoda, usmjeravanja robnih tokova i efikasne primjene prometnog prava.

Rezultatima istraživanja došlo se i do zaključka da Bosni i Hercegovini treba novi dokument o prometnoj politici, politici koja će se zasnivati na načelima evropske prometne politike i biti u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine. Kao što je navedeno, već postoji nekoliko važnijih dokumenata u kojima je jasno istaknuto kakvo je stanje u prometnom sistemu i šta bi trebalo preduzeti da se to poboljša. U nastavku se daje nekoliko prijedloga aktivnosti za implementaciju novih modela prometne industrije i prometne politike u Bosni i Hercegovini, i to:

1) **Aktivnosti resornih ministarstava**. Resorna ministarstva koja bi bila nadležna za implementaciju modela prometne industrije i prometne politike su:

(1) **Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa** (uključujući entitetska i kantonalna ministarstva za razvoj poduzetništva i obrta te ministarstva rada), zaduženi su za provođenje aktivne politike zapošljavanja te upravne i druge poslove koji se odnose na industriju, osim prehrambene i duhanske industrije kao i energetike i rudarstva. Njihov doprinos je posebno značajan u pogledu uključenja Bosne i Hercegovine u evropske integracije, usklađivanje aktivnosti u vezi s članstvom u Svjetskoj trgovinskoj organizaciji te sudjelovanje u multilateralnim trgovinskim pregovorima u sklopu ove organizacije, podrška izvoza i stranih ulaganja, osnivanje i poslovanje slobodnih zona, sistemska podrška preduzetništvu, zaštitu potrošača, uređenje radnih odnosa, tržište rada i zapošljavanje, odnose sa sindikatima i udruženjima poslodavaca, radnopravni status bosanskohercegovačkih državljana zaposlenih u inostranstvu i poslove u vezi s njihovim povratkom i zapošljavanjem u zemlji, radnopravni status stranih državljana zaposlenih u Bosni i Hercegovini, zaštitu na radu, međunarodnu saradnju na području rada i zapošljavanja te sistem i politiku penzijsko invalidskog osiguranja.

U tom kontekstu ova Ministarstva trebaju jačati aktivnosti na unapređenju zapošljavanja prometnih ljudskih potencijala, organizirati sistem obrazovanja i edukacije prometnih potencijala, razvijati programe za obrazovanje ljudskih potencijala u funkciji veće osviještenosti o prednostima ulaska u Evropsku uniju, o fondovima i sredstvima koje mogu koristiti i implementirati u svoje poslovanje, podržavati proizvođače prometnih proizvoda u implementaciji evropskih pravnih pravila i načela poslovanja, razvijati programe pomoći u jačanju konkurentsih prednosti na inozemnom tržištu...

(2) **Ministarstvo komunikacija i prometa** (uključujući entitetska i kantonalna ministarstva komunikacija i prometa te odjela u Brčko Distriktu) nadležno je za provođenje zakonodavnih mjera i odluka u vezi prometnog sistema Bosne i Hercegovine. Ono obavlja brojne poslove koji se odnose na: politiku i reguliranje zajedničkih i međunarodnih komunikacijskih uređaja, međunarodni i međuentitetski promet i infrastrukturu, pripremanje ugovora, sporazuma i drugih akata iz oblasti međunarodnog i međuentitetskog prometa i komunikacija, odnose sa međunarodnim organizacijama iz oblasti međunarodnog i međuentitetskog prometa i komunikacija, pripremu i izradu strateških i planskih dokumenata iz oblasti međunarodnog i međuentitetskog prometa i komunikacija, infrastrukture i informacionih tehnologija, poslove kontrole nesmetanog prometa u međunarodnom prometu te civilno zrakoplovstvo i nadzor zračnog prometa. Stoga bi ovo Ministarstvo trebalo biti kreator i predlagač nove prometne politike Bosne i Hercegovine, prometne politike u kojoj će se na znanstveno utemeljen način definirati osnovna polazišta prometne politike, odnosno načela i ciljevi koji moraju biti jasni, određeni i transparentni, a odnosit će se na cjelokupan prometni sistem Bosne i Hercegovine.

Međutim, Ministarstvo komunikacija i prometa mora sarađivati i s drugim Ministarstvima kao što su Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa te Ministarstvo finansija, kako bi zajedničkim snagama stvorili okvir za prometnu industriju i prometnu politiku zasnovanu na smjernicama ekonomske i fiskalne politike. Nije moguće planirati velike investicije, planirati velike udjele u BDP u prometu, a da nema realne osnove za ostvarivanje postavljenih ciljeva. Stoga je neophodno ostvariti usku saradnju prilikom definiranja osnovnih polazišta prometne politike.

Ministarstvo komunikacija i prometa treba angažovati i naučnike i istraživače, prometne eksperte da sudjeluju u izradi prometne politike u funkciji modernizacije sistema Bosne i Hercegovine. To znači da bi trebalo ostvariti i saradnju i koordinaciju rada s državnim i entitetskim tijelima za obrazovanje i sport. Posebno je važno da Ministarstvo uskladi načela i ciljeve prometne politike s evropskom prometnom politikom, s naglaskom na postizanje održivog razvoja, mobilnosti i jednakomjernog razvoja prometnih podsistema. Kako bi načela i ciljevi prometnog razvoja bili prepoznatljivi svakom aktivnom subjektu prometnog sistema, pred Ministarstvo se stavlja i zadatak transparentnosti prometne politike.

Osim toga, promet ima izrazit utjecaj na okolinu, te bi ovo Ministarstvo trebalo jačati odnose s državnim, entitetskim i kantonalnim tijelima za zaštitu okoline te prostornog uređenja a u cilju razvijanja programa smanjenja utjecaja negativnih posljedica prometa na okolinu.

(3) Ministarstvo finansija i trezora (uključujući i entitetska te kantonalna ministarstva finansija i trezora kao i odjel u Brčko Distriktu) odgovorno je za pripremu i provođenje fiskalne politike. Njegovi ciljevi su doprinositi stabilnom rastu privrede, povećanju prosperiteta te kvalitete života i zaposlenosti za sve bosanskohercegovačke građane. Već je istaknuto kako je važna saradnja Ministarstva komunikacija i prometa s ovim Ministarstvom kako bi zajedničkim snagama stvorili okvir za prometnu industriju i prometnu politiku zasnovanu na smjernicama ekonomske i fiskalne politike. Ovo Ministarstvo na tome već do sada puno radi a u svom djelokrugu izvršava zakone i druge propise njihovom neposrednom primjenom, rješavanjem upravnih predmeta u upravnom postupku, obavljanjem upravnog nadzora i obavljanjem drugih upravnih poslova iz područja svoje nadležnosti, priprema i predlaže Vijeću ministara Bosne i Hercegovine i Parlamentarnoj skupštini Bosne i Hercegovine zakone i druge propise i opće akte iz svoje nadležnosti i obavlja druge poslove određene posebnim zakonima i drugim propisima, priprema i predlaže Vijeću ministara Bosne i Hercegovine i Parlamentarnoj skupštini Bosne i Hercegovine, izvještaje i informacije o stanju u oblastima i aktivnostima što ih poduzima skladno ovlaštenjima, prati stanje u izvršenju

zakona i drugih propisa, daje preporuke nadležnim tijelima radi izvršenja zakona i drugih propisa.

Nadležno je za: načela porezne politike, naknade i pripremu propisa iz ovih oblasti, uspostavu odnosa s međunarodnim i domaćim finansijskim institucijama, pripremu ugovora, sporazuma i drugih akata sa kojim Bosna i Hercegovina preuzima kreditne i druge finansijske obaveze s drugim zemljama i međunarodnim organizacijama, planira i upravlja dugom Bosne i Hercegovine i izvršava finansijske i međunarodne obaveze, predlaže politike novog zaduživanja u zemlji i inostranstvu, priprema Proračun i završni račun Bosne i Hercegovine, usklađuje aktivnosti za osiguranje proračunskih sredstava Bosne i Hercegovine, brine o finansiranju institucija Bosne i Hercegovine, upravlja novčanim sredstvima i održava jedinstveni račun trezora, uspostavlja računovodstvene operacije institucija Bosne i Hercegovine, razvija i održava finansijski informacijski sistem, propisuje i provodi interni nadzor proračunskih korisnika, vodi aktivnosti o sukcesiji imovine bivše SFRJ, upravlja imovinom u vlasništvu institucija Bosne i Hercegovine, kompiliranje, vrši pripremu zakona, drugih propisa i postupaka javnih nabavki i drugih upravnih i stručnih poslova utvrđenih zakonima i drugim propisima.

U tom smislu Ministarstvo finansija i trezora bi trebalo poduzimati aktivnosti za izradu strateških planova koji bi se odnosili na duži vremenski period, kako bi se mogao anticipirati potrebni nivo rasta bruto domaćeg proizvoda, finansijska sredstva za ostvarivanje planiranih razvojnih ciljeva, planova i programa izgradnje i modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine te pobliže aktivnosti..

(4) Eentitetska i kantonalna ministarstva okoliša i turizma (uključujući i MVTEO), obavljaju upravne i druge poslove koji se odnose na: ekološku zaštitu zraka, vode i zemlje; izradu strategije i politike zaštite okoliša; standarde kvaliteta zraka, vode i zemlje; ekološko praćenje i kontrolu zraka, vode i zemlje ali i turističku politiku, strategiju razvoja turizma, razvoj i investicije u turizmu, razvoj selektivnih oblika turizma, unapređenje i razvoj malog poduzetništva u turizmu i ugostiteljstvu, uslove obavljanja turističke i ugostiteljske djelatnosti, praćenje i analiziranje kvalitete turističke ponude, turističkih i ugostiteljskih usluga, uvođenje međunarodnih standarda kvaliteta ponude smještaja i usluga te brojne druge poslove na području turisičkih i ugostiteljskih usluga, odnosno povezanih s turizmom. Jedna od pretpostavki ostvarivanja uspješnih rezultata u turizmu je i razvijena prometna mreža, odnosno razvijena prometna industrija koja će omogućiti efikasno i efektivno povezivanje turista i odredišta. **Stoga ova ministarstva trebaju analizirati tendencije razvoja turističkih odredišta, anticipirati promjene, ukazivati na nužnost razvijanja novih prometnih pravaca, nedostake postojećih i predlagati nadležnom ministarstvu prometa i komunikacija nova rješenja u prometnom sistemu. Naime, koliko je važan turizam za Bosnu i**

Hercegovinu, govore i projekti o modernizaciji postojećih aerodroma te infrastrukture drugih prometnih grana.

(5) Ministarstvo civilnih poslova, entitetska i kantonalna ministarstva prostornog uređenja obavljaju upravne, stručne i druge poslove koji se odnose na: planiranje i uređenje prostora, politiku upotrebe zemljišta na određenom nivou, izradu, provođenje i primjenu prostornog plana, usklađenost prostornih planova, usmjeravanje dugoročnog razvoja upotrebe prirodnih resursa, geološka istraživanja, izradu osnovnih karata - geofizičkih, seizmoloških, geotermičkih, minerogenetskih, geohemijskih, geomorfoloških i drugih, izradu geoloških podloga za prostorno uređenje, nadzor nad odgovarajućim ustanovama iz sektora i druge poslove utvrđene zakonom.

Stoga ova ministarstva moraju pojačati svoje aktivnosti na izradi prijedloga mjera za kvalitetniju zaštitu i iskorištenost raspoloživih (izgrađenih i neizgrađenih) površina u saradnji s nadležnim ministarstvom prometa. Ne mogu se donositi učinkovito mjere za očuvanje prostora i poticanje održivog rasta i razvoja prometnog sistema Bosne i Hercegovine ukoliko nema zajedničkih napora u identifikaciji ključnih problema i zajedničkih prijedloga njihovog rješavanja.

(6) **Entitetska i kantonalna ministarstva obrazovanja i nauke** (uključujući i Ministarstvo civilnih poslova) vrši upravne, stručne i druge poslove utvrđene zakonom, a koji se odnose na koordiniranje planiranja i aktivnosti u oblasti: predškolskog, osnovnog, srednjeg i visokog obrazovanja, pedagoških standarda i prostornih normativa, opreme i nastavnih sredstava predškolskog, osnovnog, srednjeg i visokog obrazovanja i odgoja, nostrifikacije i ekvivalencije inostranih školskih svjedodžbi i diploma, stručnog obrazovanja i usavršavanja nastavnog osoblja, udžbenika za osnovno i srednje obrazovanje, implementacije Bolonjskog procesa, znanstvenoistraživačkog rada na unapređenju odgojnoobrazovnog rada, đačkog i studenskog standarda, razvoja znanstvenoistraživačke djelatnosti; kordiniranja znanstvenostraživačkih i istraživačko-razvojnih aktivnosti, razvoja znanstvenoistraživačkih organizacija, podsticanja fundamentalnih primjenjenih istraživanja, razvoja investicionih tehnologija i kadrova u znanstvenoistraživačkoj djelatnosti, praćenja inovacija, razvoja i unapređenja tehnologija, koordiniranja u ostvarivanju prava mladih u oblasti obrazovanja i nauke i druge poslove utvrđene zakonom.

Već je istaknuta nezaobilazna važnost obrazovanja u razvoju savremene države, njenom napretku i blagostanju. U tom pogledu i jeste obrazovanje u direktnoj funkciji napretka većine ljudskih postignuća: intelektualnih, privrednih, kulturnih, ekoloških i dr., a glavna svrha obrazovanja je stvoriti sistem koji će biti ključni faktor društvenog i privrednog razvoja a samim tim i razvoja prometnog sistema i prometne industrije. U tom smislu, neophodno je da ovo Ministarstvo u saradnji sa ministarstvom prometa potiče razvoj prometnih nauka i primijenjenih

naučnih dostignuća u oblasti prometa, što znači ulagati u prometni intelektualni kapital, ulagati u prometne ljudske potencijale.

2) Aktivnosti Vanjskotrgovinske komore u Bosni i Hercegovini. Sektor za transport i komunikacije pomaže bosanskohercegovačkim prijevoznicima koji se bave međunarodnim i međuentitetskim prijevozom, koji su organizirani u stručna udruženja i nudi informacije bitne za njihov rad, kao što su: **međunarodna legislativa:** konvencije, međunarodni sporazumi, direktive, protokoli mješovitih komisija za transport, informacije o međunarodnom prijevozu, cijene goriva, ograničenja i zabrana kretanja, dozvole za pojedine vrste prijevoza, **unutrašnja legislativa:** zakoni, pravilnici, odluke, informacije o unutrašnjem prijevozu: ograničenja i zabrane, servisne informacije, licence, informacije o radu udruženja: pravilnici, poslovnici, planovi rada, odluke, zaključci. Ovaj **Sektor servisira i zaposlene** u **oblasti turizma i ugostiteljstva, te međunarodne otpremnike**, koji su takođe, organizirani u svoja stručna udruženja. A jedan od osnovnih zadataka i ciljeva je da Vanjskotrgovinska komora Bosne i Hercegovine aktivno djeluje u stvaranju povoljnijeg poslovnog ambijenta, rješavanju svih otvorenih pitanja koja se nalaze pred poslovnom zajednicom, te da svojim članicama nastoji obezbjediti kvalitetne informacije, potrebne za što uspješniju realizaciju njihovih poslovnih aktivnosti.

Skladno navedenom može se reži da je Sektor za transport i komunikacije produžena ruka Ministarstva komunikacija i prometa koja omogućava implementaciju ciljeva prometne politike, koordinira rad brojnih udruženja, te sudjeluje u provedbi usklađivanja pravnih pravila sa zakonodavstvbom Evropske Unije. **Stoga bi i na tom planu trebalo još više djelovati kako bi se ostvarilo što veće usklađivanje s evropskom praksom, pri čemu posebno treba dati naglasak na ulaganje u obrazovanje ljudskih potencijala, koji bi još bolje implementirali i proizvodili prometne proizvode.**

3) **Aktivnosti udruženja proizvođača prometnih proizvoda** kao što su Udruženje međunarodnih cestovnih prijevoznika tereta Bosne i Hercegovine, Udruženje međunarodnih špeditera**,** Udruženje prijevoznika u međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu putnika, Pomorsko društvo, Udruženje inženjera saobraćaja i sličnih trebaju biti usmjerena na: 1) afirmaciju prometne politike Bosne i Hercegovine, 2) ostvarivanje temeljnih cijljeva i programa razvoja, 3) poticanje ekološke svijesti o djelovanju prometa na okoliš te skladno tome propagirati proizvodnju prometnih proizvoda na načelima održivog razvoja, 4) sudjelovati u aktivnostima Ministarstva u izradi prometne politike i provođenju zacrtanih ciljeva, 5) povezivati se međusobno radi ostvarivanja ciljeva razvoja kombiniranog i multimodalnog transporta, 6) udruživati se radi stvaranja konkurentnijih odnosa, 7) pratiti situacije na tržištu prometa i predlagati aktivnosti kako spriječiti neželjene slučajeve.

4) Aktivnosti proizvođača prometnih proizvoda. Proizvođači prometnih proizvoda najdirektnije ostvaruju ciljeve i načela definirane prometnom politikom. Osim toga, djelotvornom poslovnom politikom doprinose rastu i razvoju kako svog poslovanja, tako i jačanju opće privredne aktivnosti. Stoga oni trebaju imati jasno definiranu poslovnu politiku, koja će biti odraz ulaganja u ljudske potencijale te proizvodnju zasnovanu na ekološkim načelima. Svaka potpolitika poslovne politike ima odgovarajuću važnost za rast i razvoj prometnih preduzeća. Među njima se ističe politika upravljanja ljudskim potencijalima, jer samo oni mogu efikasno i efektivno djelovati na ostvarivanje ciljeva i proizvodne politike, tržišne politike, ekološke politike, finansijske i razvojne politike. Stoga se pred proizvođače prometnih proizvoda stavlja zahtjev za stalnim ulaganjem i usavršavanjem ljudskih potencijala, proizvodnju ekološki prihvatljivih proizvoda, ostvarivanje ciljeva prometne politike te pružanje većeg kvaliteta prometnih proizvoda.

7. ZAKLJUČAK

Naučni problem istraživanja, predmet naučnog istraživanja i objekat naučnog istraživanja odredili su temeljnu naučnu hipotezu koja glasi: **naučno utemeljena savremena prometna politika je conditio sin qua non modernizacije, održivog rasta i razvoja prometnog sistema u Bosni i Hercegovini. Rezultati istraživanja potvrdili su navedenu hipotezu, kao i pomoćne hipoteze.**

Prva pomoćna hipoteza odnosila se na tvrdnju da je primjereno definirana i postavljena prometna politika neophodna kako bi se stvorili uslovi i osnov za ravnomjeran rast i razvoj svih podsistema prometnog sistema, a samim tim i privrede u cjelini.

Rezultati istraživanja ukazali su na primjeru prometne politike Bosne i Hercegovine koliko je neophodno da prometna politika bude naučno utemeljena. Naime, kao što je u radu istaknuto, prometnu politiku Bosne i Hercegovine desetinama godina je karakteriziralo nepostojanje konzistentne ekonomske i prometne politike, neusklađena politika razvoja pojedinih grana prometa, neadekvatna finansijska politika prometa, neprimjerena politika zaštite okoline i sigurnosti prometa, neprimjerena i nekonzistentna politika regionalnog razvoja, te neprimjerena politika međunetitetske orijentacije. Osim navedenog, razvoj prometnog sistema Bosne i Hercegovine do 1990 godineobilježavao je period nerealnih planova i ostalih dokumenata bez uvažavanja realne ekonosmke mogućnosti da se oni realizuju. Ratna razaranja dovela su do uništavanja i daljeg zaostajanja u razvoju prometnog sistema i smanjenja obima prometa. Poseban problem u definiranju prometne politike u Bosni i Hercegovini predstavljao je i utjecaj tekuće ekonomske i prometne politike na donošenje strateških opredjeljenja i odluka, što je rezultiralo donošenjem odluka i rješenja bez odgovarajuće javne rasprave i aktivnog sudjelovanja relevantnih naučno-stučnih krugova...

Donošenjem jedinstvene Strategije prometnog razvoja Bosne i Hercegovine učinio bi se prvi korak prema definiranju prometne politike i izjašnjavanju budućih planova razvoja prometnog sistema, ali i cjelokupnog privrednog sistema države. Međutim postojećem modelu razvoja prometa se zamjeri da nije konzistentan već samo infrastrukturno orijentiran po pojedinim granama. Trenutno kroz nekoliko dokumenata kao što su Strategija razvoja Bosne i Hercegovine, Strategije integriranja Bosne i Hercegovine, Politike, Strategije i akcioni plan razvoja informacionog društva Bosne i Hercegovine te entitetske dokumente kao što su Osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja u FBiH, Strategija razvoja željezničkog saobraćaja RS i još neke slične je definirano postojeće stanje, potrebe i ciljevi modernizacije prometnog sistema u Bosni i Hercegovini.

Postavilo se bitno pitanje u radu, treba li prometna politika biti integralni dio ekonomske politike ili se ona treba izraziti eksplicitno kao poseban dokument. Rezultati istraživanja su pokazali da prometna politka treba biti izražena kao poseban dokument iz više razloga.Osim toga, Bosna i Hercegovina je na putu da postane članica Evropske Unije, koja ima svoj dokument o prometnoj politici. Slovenija i Hrvatska kao susjedne zemlje također imaju vlastitu prometnu politiku koja je usklađena s osnovnim prinicipima evropske prometne politike.

Stoga je pred Vijećem ministara Bosne i Hercegovine kao i Ministarstvom komunikacija i prometa stavljen zahjtev da se donese jedinstven dokument o prometnoj politici. Kao što je i Evropska Unija decenijama usavršavala svoju politiku tako i Bosna i Hercegovina treba unapređivati aktivnosti u smjeru donošenja novog jedinstvenog dokumenta o prometnoj politici. Međutim, izraditi dokument o prometnoj politici nije jednostavan zadatak, već je to složen postupak koji zahtijeva angažiranje i saradnju brojnih naučnika i stručnjaka iz oblasti prometa, političara, sredstava i vremena, jer definirati prometnu politiku znači definirati ciljeve, instrumente i nositelje prometne politike. Sveukupna aktivnost oko pripremanja dokumenata o prometnoj politici zahtijeva angažovanje značajnog naučnog i stručnog prometnog potencijala kako bi se postavili naučno zasnovani temelji prometne politike. Sveukupna prometna valorizacija podrazumijeva vrlo složenu naučnu i stručnu aktivnost koja, dakle, prethodi određivanju i oblikovanju prometne politike. To podrazumijeva i složene naučne, stručne, privredne i političke aktivnosti države, entiteta, kantona i drugih subjekata.

Druga pomoćna hipoteza odnosila se na tvrdnju da je promet složen dinamički sistem kojeg čine brojni podsistemi, različitih struktura i specifičnosti (tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, pravnih i ekonomskih...) zbog čega je od posebne važnosti poznavanje elemenata savremene prometne industrije koji utječu na efikasnost kreiranja i operacionaliziranja svih procesa i aktivnosti u prometnim sistemima.

Rezultati istraživanja potvrdili su navedenu hipotezu analizom prometnog sistema po vertikali i po horizontali. Danas se više ne može govoriti o prometu isključivo kao djelatnosti prijevoza, jer je promet bitan faktor rasta i razvoja privrede. Odluke o prometnim pravcima povezane su s razvojem prometnih podsistema. Naime, promet se danas proučava kao sistem u kome pojedine grane prometa imaju značenje podsistema sistema prometa. Na taj se način omogućava lakše sagledavanje prometa u svim bitnim njegovim obilježjima i kao fenomena i kao dijela nacionalne ekonomije, lakše sagledavanje veza i odnosa između pojedinih elemenata i podsistema, lakše upoređivanje tehničkih, tehnoloških, organizacijskih i ekonomskih karakteristika i specifičnosti pojedinih grana prometa kao podsistema. Iako djeluju kao podsistem u odnosu na sistem prometa, svaka prometna grana može biti i sama po sebi sistem koji obuhvata više podsistema.

Koliko je promet važan i koje implikacije ima za privredni rast i razvoj govori i činjenica da se već odavno promet spominje u kontekstu transportne, odnosno prometne industrije, budući da ima obilježja industrije. Polazeći od teorije sistema i definiranja prometa kao sistema i prometna se industrija definira kao sistem međusobno povezanih elemenata i podsistema, kao što su: prometni sistemi po vertikali, prometni sistemi po horizontali, nosilaca prometnih djelatnosti, nosilac prometne politike te brojnih drugih elemenata uključenih u procese stvaranja prometne usluge.

Prometna industrija ima svoje brojne specifičnosti, a jedna od njih je, i da je čini više od dvadeset elemenata, kao što su: prometna infrastruktura, prometna suprastruktura, prometni intelektualni kapital, savremene tehnologije prometa, informacijske tehnologije prometa, prometna organizacija, proizvodna politka proizvođača prometnih proizvoda, tržna politika proizvođača prometnih proizvoda, finansijska politka, razvojna politika, predmeti prometne industrije, finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda, prometno pravo, prometna ekologija, logističke djelatnosti u prometnoj industriji, transportni lanci i mreže, logistički lanci i mreže, obrazovni sistem, naučni sistem, manipulacijskotransportni troškovi, bruto domaći proizvod, robni tokovi, putnički tokovi, kvalitet prometnih proizvoda, geografsko prometni položaj te ostali elementi prometnih proizvoda. Njihovo poznavanje i unapređenje neophodno je za funkcioniranje cjelokupnog promentog sistema.

Treća pomoćna hipoteza polazi od tvrdnje da bi se postavili ciljevi prometne politike koji bi bili u funkciji modernizacije prometnog sistema, koji bi omogućio efikasno uključivanje Bosne i Hercegovine u evropske i svjetske prometne tokove, neophodno je analizirati i dobro poznavati stepen razvoja prometnog sistema.

Ova pomoćna hipoteza nadovezuje se na prethodne dvije pomoćne hipoteze, a posebno na prvu. Naime, za definiranje prometne politike neophodno je naučno utemeljeno definirati ciljeve, načela nositelje..., ali isto tako napraviti i prometnu valorizaciju, odnosno analizu i ocjenu stepena razvoja prometnog sistema i njegovih podsistema što prethodi definiranju ciljeva, planova, programa i akcija. Analiza i ocjena stepena prometnog sistema Bosne i Hercegovine pokazala je da postoji neusklađenost u postignutom stepenu izgrađenosti prometne infrastrukture i prometne suprastrukture. Sadašnje stanje prometa u Bosni i Hecegovini nije zadovoljavajuće, posebno u željeznici i riječnim lukama. Udio kombiniranog prijevoza u ukupnom prijevozu robe vrlo je mali, ali postoje brojni napori (kroz intermodalnost) da se još više potakne njegov razvoj. Kako je ta grana prometa jedna od najsavremenijih oblika, odgovarajućeg i zaštiti okoliša, potrebno je istu razviti što prije radi uključenja u evropske tokove.

Cestovna i željeznička infrastruktura nisu podjednako razvijene u svim dijelovima Bosne i Hercegovine pa su tako potrebna veća i dalja ulaganja u infrastrukturu te bolje povezivanje juga sa sjeverom i istoka sa zapadom.

Najveća prednost prometnog sistema Bosne i Hercegovine proizilazi iz činjenice da Bosna i Hercegovina ima veoma povoljan geoprometni položaj, zbog čega se tretira i kao srednjoevropska i panonska al i mediteranska zemlja. U prilog toj tezi ide i činjenica da kroz Bosnu i Hercegovinu prolazi vrlo važan krak koridora Vc kao i veza sa koridorom X te riječnim koridorom VII. Stoga Bosna i Hercegovina treba iskoristiti svoj geoprometni položaj i u zračnom prometu jer se nalazi, kao jedna od država Mediterana na raskrsnici puteva za južnu, istočnu i srednju Evropu. Razdvajanjem poštanskog i telekomunikacijskog sektora na tri javna operatora započelo je prvo razdoblje u poštanskom i telekomunikacijskom prometu, a ostvaruju se i povoljni rezultati posebno u oblasti telekomunikacija. Navedeno upućuje da je potrebno nastaviti s modernizacijom ne samo prometne infrastrukture, već i prometne suprastrukture, jer je nemoguće da savremena organizacijska, tehničko-tehnološka i druga dostignuća ostvare značajniji napredak na zastarjeloj i/ili nedovoljnoj infrastrukturi

Četvrta pomoćna hipoteza polazi od tvrdnje da je analiza prometnog sistema sa svim njegovim podsistemima neophodna pri utvrđivanju kompatibilnosti i komplementarnosti prometne politike s razvojem i mogućnostima razvoja prometnog sistema Bosne i Hercegovine. Rezultati istraživanja su potvrdili i ovu hipotezu. Naime, analiza po prometnim sistemima jasno je ukazala da se preferirao razvoj cestovnog prometa ali ne i željezničkog u mjeri u kojoj je to bilo potrebno. To je posljedica, kao što je već navedeno, nepostojanje konzistentne ekonomske i prometne politike, neusklađene politike razvoja pojedinih grana prometa, neadekvatne finansijske politike prometa te neprimjerene politike regionalne orijentacije.

Polazeći od naveden konstatcije te analizom dokumenata, startegija, planova... o razvoju pojedinih prometnih grana može se uočiti da je i dalje prisutno opisno postavljanje ciljeva, općenitost ciljeva, bez jasnih nositelja prometne politike. Međutim, napredak ipak nije ostvaren u jasnom koncipiranju ciljeva razvoja svih grana prometa prije svega zaradi različitosti pogleda unutrašnje entitetske i kantonalne podjele. Uprkos navedenom uočava se potreba donošenja jedinstvenog dokumenta o prometnoj politci gdje će na jednom mjestu biti istaknuta načela razvoja, ciljevi, instrumenti i nosioci prometne politike prema pojedinim prometnim granama.

Sve su ove spozanje prethodile postavljanju i dokazivanju posljednje pete pomoćne hipoteze, a ta je, da je na osnovu relevantnih spoznaja o prometnoj politici, prometnim sistemima, elementima prometne industrije, analizi i ocjeni razvoja promentih sistema moguće predložiti model prometne politike koji bi bio u funkciji dugoročne modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine. U cilju dokazivanj ove hipoteze

definiranasu dva modela prometne politike: model modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine zasnovan na prometnoj politici Evropske Unije i model prometne politike u funkciji modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine (2012-2035.), te je provedeno testiranje novih modela prometne industrije i prometne politike Bosne i Hercegovine te su predložene aktivnosti za implementaciju novih modela prometne industrije i prometne politike u Bosni i Hercegovini. Rezultati prvog modela ukazali u na visoke direketne stope rasta od 52,57 % koje bi trebali ostvariti slijedeći elementi prometne industrije: prometna suprastruktura, poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda, finansijski potencijal proizvođača prometnih proizvoda, manipulacijsko-transportni troškovi te ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda. Ove direktne stope rasta odnose se na period od 2012. do 2035.godine i ako bi se svele na prosječnu stopu rasta godišnje, one bi iznosile 2,28 %. To se posebno odnosi na bruto domaći proizvod za koji su prethodna istraživanja ukazala na usku povezanost bruto domaćeg proizvoda i prometa, što ukazuje koliko promjene u kretanjima bruto domaćeg prizvoda ima utjecaja na promet, odnosno prometnu industriju. Kao element koji je ocijenjen u startu, kao i navedene politike, slabo nameće obavezu nosiocima privredne politike da se poduzmu sve mjere kako bi se potakao privredni rast i razvoj, odnosno povećao bruto domaći proizvod. Sve navedene politike trebaju biti puno bolje razvijene, odnosno proizovđači prometnih proizvoda moraju ulagati u znanje i obrazovanje svih zaposlenika, jer je znanje preduslov rasta i razvoja sveukupne ljudske aktivnosti.

Ulagati u ljudski potencijal znači ulagati u vlastiti razvoj, jer će se rezultati uloženog u ljudski potencijal rezultirati svim povećanjem svih ostalih potencijala: finansijskih, razvojnih, ekoloških i drugih. U analizi indirektnih stopa rasta bruto domaćeg proozvoda, elementa poslovne politike proizvođača prometnih proizvoda, prometne suprastrukture i finansijskog potencijala proizvođača prometnih proizoda trebale ostvariti najveći rast od 58,4 - 63,37% (ili prosječno godišnje 2,61%), u odnosu na prometno pravo i prometni intelektualni kapital, obrazovni sistem te informacijske tehnologije. Ovako visoke stope su razumljive jer su bruto domaći proizvod, razvojna politika i ljudski potencijali pokretači razvoja i preduslov rasta i razvoja navedenih elemenata. Međutim u analizi indirektnih stopa rasta svih ostalih elemenata uočeno je da bi najveće stope rasta u odnosu na prometnu infrastrukturu, bruto domaći proizvod, prometni intelektualni kapital trebale ostvariti upravo navedeni elementi, u odnosu jedan na drugog. To samo ukazuje na važnost ovih elemenata u modernizaciji prometne industrije Bosne i Hercegovine. Rezultati modela modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine ukazali su na elemente prometne industrije koje bi trebalo: 1) značajno unaprijediti, ulagati, modernizirati.., 2) dati naglasak na njihovoj valorizaciji u prometnoj politici, 3) determinirati njihovu ulogu kao faktora rasta i usporavanja stepena modernizacije prometne industrije i uključivanja u evropske prometne procese, a to su: prometnu infrastruktru, bruto domaći proizvod, prometni intelektualni kapital.

Ti su elementi i najvažniji u procesu modernizacije prometne industrije Bosne i Hercegovine i direktno utječu na ostale elemente prometne industrije. Uzimajući u obzir rezultate provedenog anketnog istraživanja o održivom rastu i razvoju prometne industrije, ističe se da su u modelu modernizacije prometnog sistema Bosne i Hercegovine zasnovanog na politici Evropske Unije ključni elementi modernizacije prometne industrije: 1) prometna infrastrukrura, 2) bruto domaći proizvod, 3) prometna suprastruktura, 4) savremene tehnologije prometa, 5) prometna ekologija, 6) ljudski potencijali i 7) kvalitet prometnih proizvoda.

U drugom dijelu tj. modelu prometne politike Bosne i Hercegovine, dva elementa bi trebala imati najveće direktne stope rasta a to su: instrumenti prometne politike i ciljevi prometne politike. Ovakve rezultate bilo je i za očekivati, jer je upravo na ovim elementima do sada vrlo malo i učinjeno te je stoga u narednom periodu i potrebno mnogo više i detaljnije raditi. Naime, rezultati testiranja modela, odnosno provedenog anketnog istraživanja pokazali su da su ciljevi uglavnom općeniti, a instrumenti slabo javnosti poznati, kako sudionicima prometnog sistema, tako i svim ostalim privrednim i neprivrednim subjektima. Dobiveni podaci ispitanika o poznavanju ciljeva ukazuju na izuzetno slabo poznavanje ciljeva prometne politike. Među svim navedenim ciljevima ističu se ciljevi prometnog razvoja u funkciji evropske povezanosti Bosne i Hercegovine i ciljevi skladnog i postupnog razvoja ukupnog prometnog sistema te njihovih pojedinih dijelova.

Na osnovu iznesenih rezultata istraživanja, jasno se uočava veza između prometne politike i rasta i razvoja elemenata prometne industrije. Samo jasno definirana politika može djelovati na uravnotežen rast i razvoj elemenata po svim segmentima. To znači da prometna politika Bosne i Hercegovine mora biti koncipirana tako da potiče rast i razvoj svakog podsistema, a ne samo naglašavati razvoj samo jednog podsistema kao što je to do sada bio cestovni podsistem. Iz svega navedenog jasno proizilazi zaključak da Bosna i Hercegovina treba donijeti novu prometnu politiku, novi dokument. To potvrđuju i podaci anketnog istraživanja u kojem se većina ispitanika ankete u potpunosti slaže s tvdnjom da prometna politika Bosne i Hercegovine treba biti izražena kao poseban pisani dokument i s tvrdnjom da bi trebalo dinijeti novi dokument o prometnoj politici, te se u većini slučajeva ne slaže s tvrdnjom da je dovoljno zastupljena u okviru drugih dokumanata. Osim toga utvrđeno je da postoji i korelacija između tvrdnji da prometna politika treba biti izražena kao poseban pisani dokument i tvrdnje da treba donijeti novi dokument o prometnoj politici Bosne i Hercegovine.

Predložena su tri scenarija sinergijskih učinaka implementacije modela prometne industrije i prometne politike u periodu od 23 godine (2012.-2035.) Iako je navedeno da postoji mogućnost ostvarivanja svih scenarija, istaknuto je da je najrealniji drugi scenarij, scenarij sinergijskih učinaka modela prometne industrije i prometne politike

koji se zasniva na implementaciji rezultata modela u rasponu od 51% do 75%. Međutim, to ne zanči da ne bi trebalo težiti prvome, najoptimističnijem scenariju.

Stoga je i dat prijedlog aktivnosti resornim ministarstvima, i to konkretno Ministarstvu komunikacija i prometa, da bude kreator i predlagač nove prometne politike Bosne i Hercegovine, prometne politike u kojoj će se na naučno utemeljen način definirati osnovna polazišta prometne politike, ondosno načela i ciljevi koji moraju biti jasni, određeni i transparentni, a odnosit će se na cjelokupan prometni sistem Bosne i Hercegovine. Međutim, Ministarstvo komunikacija i prometa mora sarađivati i s drugim ministarstvima kako bi zajedničkim snagama stvorili okvir za prometnu industriju i prometnu politiku zasnovanu na smjernicama ekonomske, fiskalne i obrazovne politike. Predložene su i aktivnosti za bolju implementaciju rezultata istraživanja za Vanjskotrgovinsku komoru Bosne i Hercegovine-Sektor za promet, udruženja proizvođača prometnih proizvoda, jer oni su izvršioci prometne politike te svojim aktivnostima pridonose ostvarivanju osnovnih ciljeva prometne politike.

Svi navedeni rezultati istraživanja bili su i jesu u funkciji dokazivanja osnovne naučne hipoteze da je naučno utemeljena savremena prometna politika conditio sine qua non modernizacije, održivog rasta i razvoja prometnog sistema u Bosni i Hercegovini.

LITERATURA

1) KNJIGE

1. BALLOU, R.H.: Business Logistics Menagement, Planing, Organization and Controling the Supply Chain, Prentice-Hall International, Inc.,New Jersay,1999.
2. BANISTER,D.: Transport Planing, second edition, Spon Pres,London and New York, 2002.
3. BATISTA, M.: Modeliranje pomorskih in prometnih tokov, Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, Univerza v Ljubljani, Ljubljana, 2005.
4. BEGIĆ, S.: Ekologija: zemlja, zrak i tlo, Tehnološki fakultet Univerzitet u Tuzli,Tuzla, 2010
5. BEHMEN, A.: Materijali i robe u transportu, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu,Sarajevo, 2006.
6. BOJOVIĆ, N.: Izazovi restrukturiranja železnice,Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2011.
7. BOŽIČEVIĆ, J.: Infrastruktura željezničkog prometa I i II, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1985.
8. BOWERSOX, D.J.CLOSS, D. J.: Logistical Menagement, The integrated Supply Chain Process, The McGraw, Companies, INC.,New York et al.,1996.
9. CAPINERY, C.,LEINBACH, T.R.: Globalized freight transport: intermodaliti e-comerce, logistics and sustainability, Edward elgar Publisching Ltd, UK, 2007.
10. CARIĆ, S. : Preobražaj prevoznih isprava u hartije od vrednosti, Savremena administracija Beograd, Beograd, 2000.
11. CRNJAK, M., PUŽ, G.: Kapitalna prometna infrasturkturaR.Hrvatske.
12. ČAVRK,V.: Makroekonomski menagement i strategija prometa, Politička kultura, Zagreb, 2007.
13. ČIČIĆ, M.: Marketing komuniciranja, Ekonomski fakultet Sarajevo, Sarajevo, 2008.
14. ČRNJAR, M., ČRNJAR, K.: Menadžment održivog razvoja-ekonomija-ekologija-zaštita okoliša, Fakultet za mendžment u turizmu i ugostiteljstvu u Opatiji, Rijeka, 2009.
15. DADIĆ, I.: Prometno planiranje, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, Zagreb, 2006.
16. DEPOLO, V.: Uticaj investicija u sistem saobraćaja, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2000.
17. DUNDOVIĆ, Č., HESS, S.: Unutranji transport i skladištenje, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2007.
18. GLAVAN, B.: Linijsko brodarstvo, Jugolinija-Otokar Keršovani, Rijeka, 1981.

19. GORUPIĆ, D.: Poslovna politika poduzeća, Ekonomski institut Zagreb, Zagreb, 1963.
20. GOURDIN, K.N.: Global logistics menagement: a competetive advantage for the new milennium, Blackwell Business, Oxford, 2001.
21. JOVANOVIĆ,V.: Transport opasnih materija, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2004.
22. KANDŽIJA, V.: Gospodarski sustav Evropske Unije , Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
23. KOLENC, J.: Varnost v prometu, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, Portorož, 2003.
24. KOMADINA, P.: Brodovi multimodalnog transportnog sustava, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1998.
25. KONINGS, R. PRIEMUS, H., NIKAMP, P.: The Future od Inetermodal Freight Transport: Operations, Design and Policy, Edvard Elgar Publisching Limited, UK, 2008.
26. LINDOV, O.: Transport i okoliš, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 2011.
27. LOCKER, K.O.: Business and Administrative Communication, Irwin McGraw-Hill, Boston et al., 2000.
28. MARKOVIĆ, I.: Integralni transportni sustavi, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1990.
29. MARŠANIĆ, R.: Parkiranje u turističkim destinacijama, IQ PLUS d.o.o. Kastav, 2008.
30. MEHANOVIĆ, M.: Planiranje ponude usluga u gradskom prometu putnika, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 2011.
31. MENCER, I.: Strateški menadžment i poslovna politika, Vitagraf, d.o.o. Rijeka, 2003.
32. MILJUŠ, M., VIDOVIĆ ,M., RADIVOJEVIĆ, G.: Logistički kontroling i performanse, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2007.
33. NIKOLIĆ, G.: Multimodalni transport, Markol marketing, Rijeka, Rijeka, 2004.
34. OGORELC, A.: Logistika: organiziranje in upravljanje logističkih procesov, Ekonomsko-poslovna fakulteta Maribor, Maribor, 1996
35. PADJEN, J.: Prometna politika, Informator i Ekonomski insitut, Zagreb, 1996.
36. PADJEN, J.: Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, Zagreb, 2003.
37. PAVLIHA, M.: Prometno pravo, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, Portorož, 2004.
38. PETROVIĆ,V.: Model strateškog menadžmetna u poštanskom saobraćaju,Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2005.

39. PERIĆ, T.,, RADAČIĆ, Ž., ŠIMULČIK, D.: Ekonomika prometnog sustava, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 200.
40. PFOHL, H.Chr.: Logistics-menagement, Funktionen und Instrumente, Springer Verlag, Berlin et at., 1994.
41. PIRŠ, B.: Poslovna politika Slovenskih železnic, Grafika Gracer, Celje, Celje, 2005.
42. PULIĆ, A., SUNDAĆ, D.: Intelektualni kapital, I.B.C.C., Rijeka, Rijeka, 1988.
43. TAYLOR, D., TERHUNE, A.D.: Doing e-business – Strategies for Thriving in an Electronic Marketplace, John Wiley & Sons Inc., New York et all., 2001.
44. TEODOROVIĆ, D.: Optimizacija planiranja i upravljanja u vazdušnom i drumskom saobraćaju, Saobraćajni fakultet Beograd, Beograd, 1998.
45. TRIFKOVIĆ, M.: Međunarodno poslovno pravo i arbitraža, Ekonomski fakultet Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo , 2006.
46. TWRDY, E.: Prometna strategija in planiranje, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, Portorož, 2008.
47. WATERS, D.: Logistics: An Introduction to Supply Chain Management, Palgrave Macmillan, New York, 2003.
48. ZELENIKA, R.: Incoterms, Međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1993.
49. ZELENIKA, R.: Špediterovo pravo-Incoterms 1990, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 1993.
50. ZELENIKA, R., JAKOMIN, L.: Suvremeni transportni sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1995.
51. ZELENIKA, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
52. ZELENIKA, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
53. ZELENIKA, R.: Prometni sustavi – Tehnologija – Organizacija – Ekonomika – Logistika – Menadžment, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
54. ZELENIKA, R.: Logistički sustavi, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.
55. ZELENIKA, R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.
56. ZELENIKA, R.: Menadžement logističkih sustava, Ekonosmki fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2008.
57. ZELENIKA, R.: Tercijarne prometne tarife, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.

58. ZELENIKA,R.: Ekonomika prometne inustrije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2010.
59. ZELENIKA, R.: Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela• PISANA DJELA NA POSTIDPLOMSKIM ZNANSTVENIM STUDIJIMA• peto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, knjiga šesta, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka 2011.
60. ZELENIKA, R.: Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela, Rijeka-Travnik, 2012.
61. ZGONIK, M.: Energija v prometu, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, Portorož, 2002.

2) ČLANCI

62. BABALIK-SUTCLIFE, E.: Konflikti u EU politikama o transeuropskom prostoru i njihove implikacije na zemlje kandidate, Ceste i mostovi, Zagreb, 48, 2002., 5/6.
63. BALETIĆ, Z., PADJEN, J.: Strategija i politika gospodarskog razvitka Republike Hrvatske s posebnim osvrtom na strategiju i politiku razvitka prometa, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 47, 1996., 9-10
64. BAUER, T.A.: Information Society Challenges and Risk for the Public Discourses, Informatologija, Hrvatsko komunikološko društvo, 35, 2002., 3.
65. BENDEKOVIĆ, J.: Prometna valorizacija Hrvatske i učinak na platnu bilancu, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 47, 1996., 9-10.
66. BERTOLINI, L., Le Clercq, F., Kapoen, l.: Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making, Transport policy, 12, 2005. http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VGG (18.11.2005.)
67. BLAŽEVIĆ, B.: Investicije u promet i gospodarski rast Hrvatske, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 22, 2002., 5
68. BRITOVŠEK, M.: Suvremeni trendovi i informacijska tehnologija, Informatologija, Hrvatsko komunikološko društvo, 34, 2001., 3-4.
69. BRKIĆ, A., ŠVALJEK, I., BUKLJAŠ, M.: Hrvatski promet kao sastavni dio integracijskih aktivnosti prometne politike Europske unije, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 20, 2000., 5.

70. DVORSKI, S., RUŽA, F.: Zajednička prometna politika – čimbenik povezivanja zemalja Europske unije, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 50, 1999., 1-2.
71. DVORSKI, S.: Prometna politika u funkciji uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 23, 2003., 1/2.
72. HEAVER, T.D.: The Evolving Roles of Shipping Lines in International Logistics,
73. HELHEAD, R.: Breaking down the barriers to free information exchange, Logistics Information Management, Bradford, 8, 1995., 1 http://proquest.umi.com/pqdweb?index (10.12.2004.)
74. JAKOVLJEVIĆ, I., MIKULČIĆ, I., GRACIN, J.: Činjenice i dileme hrvatske cestovne prometne politike, Informatologija, Hrvatsko komunikološko društvo, Zagreb, 33, 2000., 1-2
75. KUSTER, H.: Towards Modern Traffic Management in Central Europe in Care of the Environment, Promet – Traffic – Traffico, 13, 2001., 2-3.
76. LEGAC, I.: Koncipiranje prometne politike: neka iskustva i smjernice, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 18, 1998., ¾.
77. LEMING, J.: Car carriers recast as logistics providers, Journal of Commerce, New York,16.2.2000., http://proquest.umi.com/pqdweb?index (10.11.2005.)
78. MARKOVIĆ, I., MUIĆ, V., MUIĆ, M.: Suvremene transportne tehnologije u kombiniranom transportu, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 24, 2004., 1-2.
79. MENCER, I.: Pomorska politika Europske unije i morsko brodarstvo Republike Hrvatske, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 46, 1995., 7-8. 59. Mencer, I.: Morsko brodarstvo Republike Hrvatske – kompleksni proizvod u specifičnom poslovnom okruženju, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 50, 1999, 7-8.
80. MENCER, I., Frančišković, V.: Značajke svjetskog tržišta morskog brodarstva, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 51, 2000., 5-6.
81. MLINARIĆ, D.: Logistika cestovnog prometa u razvitku Hrvatskih jadranskih luka,
82. Ceste i mostovi, Zagreb, 1996., 11-12.
83. MLINARIĆ, T., BUKLJAŠ, M., ŠVALJEK, I.: Influence of the European Union traffic policy on traffic development in Croatia, Promet – Traffic – Traffico, 12, 2000., 5/6.

84. MULLINS, R.G.: Expansion of logistics services adds to liability for operators, Journal of Commerce, 20.10.1999., http://proquest.umi.com/pqdweb?index (10.1.2004.)
85. MUSSO, E., Ferrari, C.: Impact of the Mediterranean Economic Growth on the European Port and Transport System, Promet – Traffic – Traffico, 13, 2001., 2-3.
86. OGORELC, A.: European Union Common Transport Policy, Naše more, Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 50, 2003., 5-6.
87. PADJEN, J.: Prometna politika i politika gospodarskog razvitka, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 47, 1996., 3-4.
88. PADJEN, J.: Transport policy and regional development policy, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 49, 1998., 9-10.
89. PADJEN, J.: Determinante prometne politike Hrvatske, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 51, 2000., 3-4.
90. PADJEN, J.: Prijevozna potražnja i oblik hrvatskog državnog prostora – važne determinante rometne politike Hrvatske, Ceste i mostovi, Hrvatsko društvo za ceste, Zagreb, 48, 2002., 3-4.
91. PADJEN, J.: Razvoj prometne politike Hrvatske: prometna politika Hrvatske u doba Austro-Ugarske, Suvremeni promet, Hrvatsko društvo za promet, Zagreb, 22, 2002., 3-4.
92. PADJEN, J.: Determinante prometne politike Hrvatske, Ekonomski pregled, Hrvatsko društvo ekonomista, Zagreb, 53, 2002., 1-2.
93. PERIĆ, T., Biščević, A., Radačić, Ž.: Traffic system management by means of traffic policy implementation, Zagreb, 15, 2003., 2.
94. PUTZGER, I.: Frankfurt airport sees role in supply chain, Journal of Commerce, New York, 16.5.2000., http://proquest.umi.com/pqdweb?index (10.2.2004.)
95. RADAČIĆ, Ž.: Jasno definirana prometna politika Hrvatske: preduvjet uključivanja hrvatskog u europski sustav kombiniranog prometa, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 15, 1995., 1-2.
96. RADAČIĆ, Ž., ŠIMULČIK, D.: Prometna politika i ekonomsko vrednovanje programa Izgradnje prometne infrastrukture u Hrvatskoj, Ceste i mostovi, 41, 1995., 5.6.
97. RADAČIĆ, Ž., ŠIMULČIK, D.: Polazišna načela za definiranje strategije razvoja hrvatskoga zračnog pometa, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 16, 1996., 1-2.
98. RICHARDSON, H.L.: Out in the open, Logisticstoday, Cleveland, 45, 2004., 2, http://proquest.umi.com/pqdweb?index (14.9.2005.)
99. SHORT, J., KOPP, A.: Transport infrastructure: Investment and planning.

101. ŠIMULČIK, D.: Komponente prometne politike Hrvatske u sljedećem razdoblju, Ekonomija/Economis, RIFIN d.o.o., Zagreb, 8, 2001., 2.
102. ŠTUMBERGER, N., KLJAK, T.: Utjecaj tehnologije inteligentnih transportnih sustava na Zaštitu okoliša u prometu, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 22, 2002., 1-2.
103. TIETZE, W., Steinmann-Tietze, M.L.: Tasks Facing European TransportPolicy in the 21st Century, Promet – Traffic – Traffico, 13, 2001., 2-3.
104. TENIĆ, A.: Računalne mreže u logističkoj podršci suvremenom poslovanju, II. Znanstveni kolokvij "Poslovna logistika u suvremenom menadžmentu", knjiga I., Ekonomski fakultet Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku i Institut za poljoprivredu i turizam Poreč, 2002.
105. TRUPAC, I.: Strategija razvoja prometa Slovenije s obzirom na trendove u Europskoj uniji,
106. NAŠE MORE, Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 43, 1996., 5-6.
107. TRUPAC, I., KOLENC, J.: Logistics in Transportation, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 23, 2003., 3-4.
108. VESET, D.: ROI: How to evaluate your supply chain performance, Logisticstoday, Clevland, 44, 2003., 9, http://proquest.umi.com/pqdweb?index
109. VOGRIN, Z., BARIĆ, D., RADAČIĆ, Ž.: New trends of fair and efficient charging of road infrastructure, 11th International Symposium on Electronics in Traffic, ISEP 2003., Ljubljana, 9.-10. oktober 2003., C
110. VRŠIĆ, E.: Logističke metode određivanja gravitacijskih lučkih zona, Suvremena trgovina Zagreb, God. 48, 1999., 10.
111. ZELENIKA, R., KANDŽIJA, V.: Relevantne značajke prometne politike Europske unije i Republike Hrvatske, Naše more, Dubrovnik, 44, 1997., 1-2.
112. ZELENIKA, R., ZEKIĆ,Z.: Mega Carriers and Nishe Operations the Multimodal Transport in the Klaidoscope of Compatibility and Complements, Scientific sympozium, ISEP 97, Ljubljana, 1997.
113. ZELENIKA, R.: Interakcijska sprega međunarodne špedicije, tehnologije transporta i logistike, Zbornik radova Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, god. 26, 1998.
114. ZELENIKA, R., JAKOMIN, L., LIPIČNIK, M.: Prometne i logističke znanosti u kaleidoskopu kompatibilnosti i komplementarnosti, "Naše more", Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, God. 45, 1998., 1-2.
115. ZELENIKA, R., PUPAVAC, D.: Intelektualni kapital - razvojni resurs logističkih tvrtki za 21. stoljeće, Ekonomski pregled, Zagreb, 52, 2001., 9-10.
116. ZELENIKA, R., RUDIĆ, D., PUPAVAC, D.: Logistika pomorskog gospodarstva – čimbenik afirmacije hrvatskog prometnog i gospodarskog sustava, Naše more, Veleučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, 49, 2002., 5-6.
117. ZELENIKA, R., SUNDAĆ, D., PUPAVAC, D.: Intelektualni kapital – kreator

Inkluzivnog svjetskog gospodarstva, u knjizi Znanje – temeljni ekonomski resurs (urednik Sundać, D.), Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2002.
118. ZELENIKA, R., VUKMIROVIĆ, S., NIKOLIĆ, G.: Affirmation of Information Technology the way to the safetly Multimodal Transport System of Republic Croatia, ISEP 2002., 10th International Symposium on Electronics in Traffic, 3. 4.10.2002., Ljubljana, 2002., p.
119. ZELENIKA, R., PUPAVAC, D.: Transport u vrtlogu globalizacije, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, 24, 2004., 1-2.

3) NACIONALNI PRAVNI AKTI, DOKUMENTI, STRATEGIJE I PROMETNE STUDIJE

120. Direktiva o moru (Okvirna direktiva o morskoj strategiji)–Direktiva 2008/56/EC o uspostavljanju okvira za djelovanje Zajednice u oblasti pomorske politike životne sredine.http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008: 164:0019:00 40:EN:P
121. Direktiva o pristupu informacijama - Direktiva 2003/4/EC o javnom pristupu informacijama vezanim za životnu sredinu; http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/ LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:041:0026:0032 :EN:PDF
122. Direktiva 2004/49/EC
123. Direkcija za ekonomsko planiranje BiH, Strategija razvoja BiH, 2010.
124. eSEE Agenda za razvoj Informacionog društva 2007-2012.
125. Konvencija o kontroli prekograničnog prometa opasnog otpada i njegovom odlaganju (Službeni glasnik BiH. Br. 31/2000)
126. Konvencija o procjeni okolišnih uticaja u prekograničnom kontekstu (Finska) 1991.,

127. Obaveza usklađivanja zakonodavstva EU i BiH je definirana članom 70. i članom SSP-a (tekst Sporazuma dostupan je na http://www.dei.gov.ba/bih_i_eu/ssp/?id= 117). 2005.
128. Odluka o ratifikaciji eSEE Agende plus za razvoj informacijskog društva u JIE SEE 2007-2012.
129. Okvirna direktiva o vodama - Direktiva 2000/60/EC o uspostavljanju okvira za djelovanje Zajednice u oblasti vodne politike; http://eur-lex.europa.eu/Lex., 2000.
130. Sporazum koji se odnosi na pripremu i obavljanje usluga zračnog prometa i korištenje uređaja od strane Eurocontrola (CEATS) Brisel, 1997.
131. Politika razvoja informacionog društva Bosne i Hercegovine , 2004.
132. Strategija razvoja informacionog društva Bosne i Hercegovine, 2004-2010
133. Politika razvoja informacionog društva Bosne i Hercegovine , 2004.

134. Zakon o carinskoj politici BiH (Sl.glasnik, br.57/04)
135. Zakon o carinskoj tarifi (Službeni glasnik BiH, broj 58/12)
136. Zakon o cestama *F* BiH (Službene novine FBiH broj: 12/10)
137. Zakon o elektronskom potpisu (Službeni glasnik BiH, broj 91/06)
138. Zakon o finansiranju institucija BiH (Sl.glasnik BiH br. 61/04)
139. Zakon o javnom radiotelevizijskom sistemu BiH (Sl.glasnik BiH br. 78/05)
140. Zakon o javnim putevima (Službeni glasnik RS, broj 101/2005).
141. Zakon o komunikacijama (Sl.glasnik BiH br. 32/10)
142. Zakon krivičnom postupku Bosne i Hercegovine (Službeni glasnik BiH, br. 3/03, 32/03, 37/03,54/04, 61/04, 30/05, 53/06, 55/06, 32/07 i 8/1)
143. Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu (Sl.glasnik BiH, 78/2001)
144. Zakon o obligacionim odnosima BiH, preuzet iz SFRJ (Sl. list SFRJ, br.45/89 i 57/89)
145. Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostale odredbe o obaveznom osiguranju od odgovornosti (Službene novine FBiH, broj 24/05)
146. Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (Sl.galasnik BiH br. 6/06)
147. Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostalim obaveznim osiguranjima od odgovornosti (Službeni glasnik RS, broj: 17/05 i 64/06)
148. Zakon o poštama BiH (Sl.glasnik BiH br. 170/05)
149. Zakona o radu (Sl. nov. F BiH br. 43/99, 32/00 i 29/03
150. Zakona o radu (Službeni glasnik RS, broj: 38/00, 40/00, 47/02,
151. Zakona o tržištu hartija od vrijednosti (Službeni glasnik RS, broj 92/06).
152. Zakona o vodama (Službene novine Federacije BiH, broj 70/06
153. Zakon o vodama (Službeni glasnik *RS*, br. 46/91, 53/93, 67/93, 48/94, 54/96).
154. Zakon o vrijednosnim papirima (Službene novine FBiH, broj 39/98, 36/99 i 33/04)
155. Zakon o zrakoplovstvu BiH (Sl.glasnik BiH , 2/04)
156. Završni akt diplomatske konfernecije o protokolu o usaglašavanju međunrodne konvencije o saradnji na sigurnosti zračne plovitbe Eurocontrol 1960. sa svim izmjenama, Brisel, 1997.
157. Zakon o željeznicama Bosne i Hercegovine (Službeni glasnik BiH, broj 52/05)

4) OSTALI IZVORI

158. Božičnik, S. (voditelj projekta): Razvojne usmeritve in dosežki na področju multimodalnega transporta EU in analiza rezmer ter identifikacija možnih razvojni usmeritev blagovno transportnega (logističnega) centra v Mariboru v luči enotnega

konkurenčnega trga EU, Fakulteta za gradbeništvo Univeze v Mariboru, Maribor, 2003.
159. Cestovni, željeznički i zračni promet, Hrvatska gospodarska komora, Sektor za promet i veze, http://www.hgk.hr/en/depts/transport/ceste_ zeljeznice_zracni.pdf (21.9.2005.)
160. Chains of transport and information, http://www.hafen_hamburg de/html -engl/ti_kette/center_ti_kette_back.php?nav_id (22.9.2005.)
161. Commission of the European Communities: Report: State Aid Scoreboard – spring 2005 update, http://europa.eu.int/comm/ competition/state_aid/scoreboard/2005/ spring_en.pdf (28.10.2005.)
162. Direktorat za prometno politiko, http://www.sigov.si/mpz/4pod/1 1pm. html (11.11.2005.)
162. Dürr, E.H.(urednik): Core Data Set for Intermodal Messages: Final-Version, Edited version of FREDI Report 3, http://www.phys.uu. nl/~durrTranspor Stuff/HIFA/pdfFiles/FREDI1.pdf (22.9.2005.)
163. Gwillian K., Kojima, M., Johnson, T.: Reducing Air Pollution from Urban Transport, World Bank, 2004, http://fs9.rec.org/enviroment _and transport/index php?current_cat=24 (08.07.2012.)
164. Energy and Transport in Figures: Transport – General, Eurostat, Energy and Transport DG, http://europa.eu.int/comm/energy_transport/etif/transport _general (14.07.2012.)
165. Eurostat yearbook 2004, The statistical guide to Europe, European Commission, 2004.
166. Fair Payment for Instrastructure Use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU, White Paper, Commission of the European Communities, Brussels, 1998, COM (1998) 466 final.
167. Pomorski i riječni promet, Cjevovodni transport, Hrvatska gospodarska komora, Sektor za promet i veze, http://www.hgk.hr/en/depts/transport/ pomorski_rijecni. Pdf (21.7.2012.)
168. Promet, pošta i telekomunikacije, Hrvatska gospodarska komora, Sektor za prom i veze, http://www.hgk.hr/en/depts/transport/posta _telekomun.pdf (26.7.2012.)
169. PROMET – Nacionalni program RH za pridruživanje Europskoj uniji, http://www.poslovni forum.hr/eu.eu16.asp (30.7.2012.)
170. Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Narodne novine, 1999., 139., http://www.nn.hr/clanci/sluzbeno/1999/2130.htm (15.8.2012.)
171. Towards Fair and Efficient Pricing in Transport – Policy options for Internalising the External Cost of Transport in the European Union, European Commission, COM (95)691., 1995.
172. Transport and Traffic Technologies – Initiatives for the Future, http://europa eu.int/ comm/energy_transport/atlas/html/body_ttechofuture.html (10.9.2012.)

173. Transport and Traffic Technologies – The Market,http://europa.eu.int/ comm/energy_transport/atlas/html/body_ttechomark.html (12.9.2012.)
174. Transport and Traffic Technologies – The Technology, http://europa.eu.int/comm/ energy_transport/atlas/html/body_ttechotech.html (17.9.2012.)
175. UNCTAD Transport Newsletter No. 29, Third Quarter 2005, http://www unctad.o g/en/docs/sdtetlbmisc2005_en.pdf (16.08.2012.)
176. United Nations Conference on Trade and Development: Implementation of Multimodal Transport Rules, United Nations, http://www.unctad.orf /en/docs/ postetlbd2.en.pdf (09.10.2012.)
177. United Nations Conference on Trade and Development: Multimodal Transport: the Feasibility of and International Legal Instrument, http://www.unctad.orf/en/ docs/sdtetlbd20031_.en.pdf (23.11.2012.)
178. United Nations Conference on Trade and Development: Review of Maritime Transport, United Nations, New York and Geneva, 2005, http:// www. unctad. orf/en /docs/rmt2005.en.pdf (23.11.2012.)
179. United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/unc-cml/status/UNConventionMTofGoods,1980. Pdf (29.9.2005.)
180. Usklađivanje zakonodavstva Republike Hrvatske s pravnom stečevinom Europske unije, file://Content.IE5/MRNUUMRV/273,12 Prometna politika (11.11.2005.)
181. Visibility Tactical Solutions, Strategic Implications: Year 2002 Report on Trends and Issues in Logistics and Transportation, http://www.us.cgey.com (15.6.2004).
182. White Paper, European Transport policy for 2010: time to decide, Commision of the European Communities, Brussels, 2001, COM (2001) 370 final.
183. World Development Indicators, The World Bank, Wahington, 2004. http:// www.bdcentral.net/
184. http://www.clm1.org/aboutus/aboutus_policy.asp (10.9.2005.)
185. http://www.clm1.org/Downloads/ Resources/glossary03.pdf.
186. http://www.euroinfo.hr/indeks.php?page=26 (21.10.2005.)
187. http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook Svjetska banka, (2004) „Bosnia and Herzegovina,Energy Strategy 29023-BA“, p.
188. Svjetska Banka, „World Development Indicators 2010“, 2010.
189. http:// www.fbihvlada.gov.ba/.../obrazovanje_nauka (15.06.2012.)
190. http:/www.fbihvlada.gov.ba/.../ministarstva/energija_rudarstvo_indu (20.07.2012.)
191. http:// www.fmoit.gov.ba/ (28.07.2012.)
192. http:// www.fmpvs.gov.ba/ (08.08.2012.)
193. http:// www.fmpu.gov.ba/ (18.08.2012.)
194. http//www.fmoit.gov.ba/ (25.08.2012.)
195. http:// www.fsk.unsa.ba/ (29.08.2012.)
196. http:// www.gf.unsa.ba/ (04.9.2012.)

197. http://www.iata.org/industry_issues/index (11.09.2012.)
198. http://www.imo.org/Conventions/mainfrme.asp?topic_id=260 (12.09.2012.)
199. http:// www.ipsa-institut.com (18.09.2012.)
200. http://www.iru.org/Presenting/Envirnonment.html (20.09.2012.)
201. http://www.isl.org/products_services/publications//ports.shtml.en (23.09.2012.)
202. http:// www.mkt.gov.ba/ (27.09.2012.)
203. http:// www.msb.gov.ba/ (28.09.2012.)
204. http//www.mvteo.gov.ba/ (04.10.2012.)
205. http://www.oecd.org/cem/stat/transport/marfer.pdf (08.10.2012.)

POPIS TABLICA

Red.br.	Naslov tablica	Stranica
1	Struktura područja I – Prijevoz, skladištenje i veze (SKD 2006)	68
2	Struktura Područja H – Prijevoz, skladištenje i veze (SKD 2010)	69
3	Dvadeset najvećih svjetskih kontejenrskih luka (u 000 TEU)	106
4	Pokazatelji razvoja informacijskih tehnologija (2010. godine)	112
5	Tehničke karakteristike Koridora V	133
6	Tehničke karakteristike Koridora VII	134
7	Tehničke karakteristike Koridora X	135
8	Ostvarene investicije u novu dugotrajnu imovinu prema tehničkoj strukturi po prometnim granama (u 000 KM) u BiH (2009 g. i 2010 g.).	139
9	Bruto domaći proizvod u razdoblju od 2005 do 2010. g.	167
10	Primjer izračuna prijevoznih troškova kombiniranog i cestovnog prijevoza	173
11	Struktura ostvarenog i planiranog obima prijevoza u Bosni i Hercegovini prema ostalim oblicima prometa u %.	176
12	Obim cestovnog prijevoza u Bosni i Hercegovni od 2005 do 2010 g.	177
13	Količine prevezene robe u tonama i tonski kilometri u periodu od 2005 do 2011 g.	179
14	Indeksi prijevoza putnika u domaćem i međunarodnom cestovnom prometu od 2002 do 2011. g.	179
15	Odnosi između domaćeg i međunarodnog željezničkog prijevoza robe u BiH (2011 g.).	191
16	Struktura operativnih lokomotiva i vagona u BiH	193
17	Količine pretovarenog tereta u Luci Ploče od 1998 do 2010 .	196

Red.br.	Naslov tablica	Stranica
18	Planirane investicije R. Hrvatske do 2013 g. u lučke kapacitete	198
19	Podaci o najznačajnijim lokalitetima zračnog prometa u Bosni i Hercegovini Naslov tablica	203
20	Promet roba po riječnim lukama u periodu njihova funkcionisanja	207
21	Veličina plovila po klasi	208
22	Hidroenergetski objekti na području sliva rijeke Save	213
23	Ostali pružaoci poštanskih usluga u Bosni i Hercegovini – podaci iz 2011.	215
24	Analiza obima poštanskog prometa Bosne i Hercegovine (2005.-2011.)	218
25	Razvoj telekomunikacijskih usluga u Bosni i Hercegovini (2005.-2011 g.)	223
26	Broj pretplatničkih linija fiksne telefonske mreže u BiH (2001. – 2011. godina)	225
27	Pokazatelji poslovanja telekomunikacijskog sektora u BiH u periodu 2005.-2011 g.	225
28	Broj korisnika Interneta u Bosni i Hercegovini (2004.-2011.)	226
29	Popis pružaoca telekomunikacijskih usluga u Bosni i Hercegovini u 2012	229
30	Prognoza prijevoza putnika i roba u periodu 1997.- 2035. g.	258
31	Vrijednost elemenata održivog rasta i razvoja prometne industrije u Bosni i Hercegovini od 2012.-2035.godine	308
32	Stope rasta elemenata modela modernizacije prometne industrije BiH od 2012. do 2035.	310
33	Vrijednosti elemenata modela prometne politike	322

Red.br.	Naslov tablice	Stranica
34	Stope rasta elemenata modela prometne politike u BiH (2012.-2035.g.)	323
35	Broj ispitanika prema znanstvenonastavnim, nastavnim te saradničkim i stručnim zvanjima	335
36	Korelacija između tvrdnji o prometnoj politici	343
37	Poznavanje načela prometne politike (izraženo u %)	344
38	Poznavanje instrumenata prometne politike (izraženo u %)	345
39	Prometna politika Bosne i Hercegovine je prema anketnom mišljenu (u %)	348
40	Usklađenost elemenata prometne politike s globalnom prometnom politikom	349
41	Korelacija između tvrdnji o usklađenosti elemenata prometne politike Bosne i Hercegovine s globalnom prometnom politikom	350

POPIS GRAFIKONA

Red.br.	Naslov grafikona	Stranica
1	Međuodnos prometne politike i razvojne politike	61
2	Pravna lica u oblasti prijevoza i veza prema vrstama pravno ustrojenih oblika i aktivnosti u BiH (2010.).	84
3	Struktura zaposlenih po djelatnostima u Bosni i Hercegovini u 2010 g.	102
4	Zaposlenost u BiH, u sektoru prijevoza, skladištenja i veza u 2011 g.	103
5	Izvoz i uvoz prema ekonomskim grupacijama država	136
6	Ostvarene investicije u nova stalna sredstva u BiH (od 2005-2010 g.)	138

Red.br.	Naslov grafikona	Stranica
7	Najznačajnija strana ulaganja u BiH po zemljama do 31.12.2010.	139
8	Zaposleni u pravnim licima prijevoza, skladištenja i veza prema stepenu stručne spreme u BiH, 2010 g.	165
9	Struktura zaposlenih u BiH po djelatnostima u 2010 g.	166
10	Godišnja stopa rasta industrijske proizvodnje 2006.-2010. godine	168
11	Bruto domaći proizvod (GDP) prema podacima UN za Bosnu I Hercegovinu (1994-2010).	169
12	Nominalni BDP i stope rasta realnog BDP-a u Bosni i Hercegovini (2006.-2010.)	169
13	Obim cestovnog prijevoza u BiH u periodu od 2005. – 2010 g.	178
14	Obim cestovnog prijevoza putnika u (000 pkm)	178
15	Indeksi domaćeg i međunarodnog prijevoza putnika u cestovnom prometu BiH (2003. / 2011. g.)	180
16	Broj ukupno registriranih motornih vozila po kantonima i entitetima u Bosni i Hercegovini 2010 g.	183
17	Broj registriranih motornih vozila u Bosni i Hercegovini u 2010 g.	184
18	Struktura registrovanih motornih vozila u Bosni i Hercegovini u 2010 g.	184
19	Struktura starosti motornih vozila u BiH u 2010 g.	185
20	Ekološke karakteristike registrovanih motornih vozila u BiH , u 2010 g.	185
21	Prometne nesreće u BiH u periodu 2005 g. do 2011g.	187
22	Promet putnika željeznicom u Bosni i Hercegovini (2005-2011 g.)	189
23	Promet putnika željeznicom u BiH u putničkim kilometrima (2005.-2011.g.)	189

Red.br.	Naslov grafikona	Stranica
24	Količine prevezene robe željeznicom u BiH, u 000 tona (od 2005. do 2011 g.).	190
25	Količine prevezene robe željeznicom u BiH, u tkm (od 2005. do 2011 g.).	190
26	Odnosi između domaćeg i međunarodnog prijevoza robe u BiH (2005. do 2011 g.)	191
27	Struktura dijela objekata na željeznici u BiH	193
28	Prijevoz putnika u pomorskom prometu R.Hrvatske, u periodu 2000. do 2009.g.	195
29	Struktura pretovarenih tereta u Luci Ploče (1998. – 2010. g).	196
30	Prijevoz putnika u zračnom prometu u BiH, u periodu od 2005. do 2011 g.	199
31	Prijevoz robe u zračnom prometu u BiH, u tonama, u periodu od 2009. do 2011 g.	199
32	Prijevoz ptt pošiljki u tonama, u zračnom prometu BiH, u periodu 2009.-2011. g .	200
33	Promet roba u Luci Brčko u tonam, u periodu od 2005.- 2008.g	206
34	Prometni kapaciteti hidrocentrala na Neretvi	212
35	Planirane investicije u sektoru voda FBiH u periodu od 2010. do 2022 g.	213
36	Broj ukupno ostvarenih poštanskih usluga u BiH u 000 , u periodu 2005.-2011.g.	219
37	Ukupno otpremljena pisma u domaćem i međunarodnom prometu BiH u 000 , u periodu od 2005.do 2011.g.	219
38	Ukupno otpremljeni paketi u domaćem i međunarodnom poštanskom prometu u BiH u 000, u periodu 2005. do 2011.g.	220
39	Ukupan broj operacija u poštanskom platnom prometu BiH u 000 u periodu od 2008. do 2011 g.	220

Red.br.	Naslov grafikona	Stranica
40	Broj poštanskih poslovnih jedinica i šaltera u BiH, u 2011 godini	221
41	Razvoj telekomunikacijskog prometa u Bosni i Hercegovini (2005.-2011 g.)	224
42	Pokazatelji poslovanja telekomunikacijskog sektora u BiH (2005.-2011)	226
43	Trend rasta broja javnih telefonskih govornica u BiH	227
44	Potrošnja gasa u Bosni i Hercegovini u periodu od 1998. do 2011. g.	232
45	Gradski prijevoz putnika (u 000) u Bosni i Hercegovini 2011. g.	235
46	Zastupljenost transportnih oblika putovanja u Zagrebu, 2009.	236
47	Razvoj od proizvodnje i inženjeringa do logistike u zadnjih 300 g.	238
48	Udio transporta u ukupnoj potrošnji energije i emisiji CO2	243
49	GHG emisije iz transporta u EU – 27 (izraženo u %)	244
50	Promet luke Ploče po pravcima kretanja	250
51	Kontejnerski promet lukama Rijeka i Ploče	251
52	Direktne stope rasta elemenata modela prometne industrije BiH (u %, za period od 2012.-2035.g.).	311
53	Indirektne stope rasta prometne infrastrukture, bruto domaćeg proizvoda, u odnosu na ostale elemente prometne industrije	315
54	Indirektne stope rasta ostalih elemenata prometne industrije u odnosu na prometnu suprastrukturu, informacijske tehnologije, finansijski potencijal i obrazovni sistem (izraženo u %).	316
55	Direktne godišnje stope rasta elemenata modela prometne politike Bosne i Hercegovine (2012.-2035.g.)	324
56	Indirektne stope rasta elementa prometne politike u BiH (2012.-2035.)	325

Red.br.	Naslov grafikona	Stranica
57	Indirektne stope rasta ciljeva i načela prometne politike BiH (2012.-2035.)	326
58	Ispitanici prema spolu	333
59	Starost ispitanika	334
60	Stepen obrazovanja ispitanika	334
61	Ispitanici prema znanstvenim zvanjima	335
62	Radno mjesto ispitanika	336
63	Struktura naručioca izrade naučnih projekata, programa, studija...	337
64	Sudjelovanje u donošenju dokumenata u vezi prometnog sistema	338
65	Prosječna ocjena elemenata prometne industrije u BiH	339
66	Najvažniji elementi za prometnu industriju	341
67	Tvrdnje ispitanika o prometnoj politici BiH	342
68	Ciljevi prometne politike BiH prema mišljenju ispitanika bi trebali biti (u %)	343
69	Poznavanje načela prometne politike	344
70	Instrumenti koji imaju najviše utjecaja u prometnoj industriji (izraženo u %)	346
71	Instrumenti prometne politike prema rangu utjecaja (izraženo u %)	347

POPIS SHEMA

Red.br.	Naslov shema	Stranica
1	Temelji prometne politike	27
2	Nositelji prometne politike	28
3	Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine	30
4	Međuovisnost ciljeva aktivnih učesnika u prometu	36
5	Proces donošenja dokumenata o prometnoj politici	47
6	Proces donošenja politika – politički proces	50
7	Proces donošenja politike	51
8	Shematski pogled procesa strateškog planiranja	52
9	Podsistemi i elementi transportnog i prometnog sistema	64
10	Prometni sistem s podsistemima	66
11	Struktura prometnog sistema po vertikali i horizontali	71
12	Megaprometni sistem planeta Zemlje	79
13	Globalnotransportne mreže	80
14	Struktura prometnog makrologističkog sistema	82
15	Struktura ukupno registrovanih pravnih lica u BiH u 2010. g.	83
16	Prometna industrija u fokusu reprodukcije	89
17	Elementi prometnog intelektualnog kapitala	100
18	Organizacijska struktura Željeznica FBiH	118
19	Model organizacije optimalne avio kompanije	119
20	Organizacijska struktura JP Ceste Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. Sarajevo.	120
21	Organizacijska struktura JP Autoceste FBiH d.o.o. Mostar	122

Red.br.	Naslov shema	Stranica
22	Organizacijska struktura J.P. BH Pošte d.o.o . Sarajevo	123
23	Transportni lanac s paletama kao jedinicama tereta u multimodalnom transportu	154
24	Struktura tradicionalnog logističkog lanca i logističkog lanca za 21. stoljeće	155
25	Transportni faktori koji utječu na degradaciju okoline	268
26	Uzročno-posljedična povezanost utvrđenih problema u unutrašnjoj plovidbi	271
27	Indikatori održivog razvoja	287

POPIS ZEMLJOVIDA

Red.br.	Naslov zemljovida	Stranica
1	Megaprometni sistem Evropske Unije	78
2	Satelitski sistem GALILEO	115
3	Deset Pan-evropskih koridora	132
4	Globalni logistički sistem	158
5	Trasa kraka koridora V kroz Bosnu i Hercegovinu	181
6	Cestovna mreža Bosne i Hercegovine	182
7	Granice BiH sa R. Hrvatskom i prostorne mogućnosti za Luku Neum	197
8	Mreža evropskih plovnih puteva	210

ZNAČENJE SKRAĆENICA

• A

ABS - engl. Anti Brake-Locking System - Sistem za sprečavanje klizanja za vrijeme kočenja

ADN - fr. Accord Europeen Relatif au Transport International Des MarchandisesDangereuses par Voies de Navigation Interieures -Evropski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari unutrašnjim plovnim putevima

ADR -fr. Accord europeen relatif au transport International des marchandises dangereuses par route ~ Evropski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari cestom

ADSL- engl. Asymmetric Digital Subscriber Line - skaćenica za brzu, digitalnu vezu s internetom

AEA - engl. Association of Europena Airlines-Udruženje evropskih avio prijevoznika

AGC - engl. European Agreement on Main International Railway Lines -Evropski sporazum o glavnim međunarodnim linijama

AGN - engl. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance - Evropski sporazum o glavnim plovnim putevima od međunarodnog značenja

AGTC - engl. European Agreement of Important International Combined Transport Lines and Related Installations - Evropski sporazum o glavnim međunarodnim linijama kombiniranog prijevoza i potrebnim uređajima

AIS - engl. Automatic Identification System - Automatski identifikacijski sistem

ASF - engl. International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships - Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova

ATMS - engl. Advanced Traffic Management Systems - Napredni sistemi upravljanja prometom

• B

BDP - bruto domaći proizvod

BDV - bruto dodana vrijednost

BIH – Bosna i Hercegovina

• **C**

CEMT - fr.Conference Europeenne des Ministres de Transport – Konferencija evropskih ministara prometa

CEN - fr. Comite Europeen de Normalisation – Evropski odbor za standardizaciju

CIM - fr. Regles uniformes concernant le Contrat de transport intarnational ferroviaire des Marchandises – Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe željeznicama

CMR - fr. Convention relative au contrat de transport international des Marchandises par Route – Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom

COTIF - fr. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires – Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu

• E

ECAA - engl. European Common Aviation Area – Sporazum o evropskom zajedničkom zračnom prostoru

ECAC - engl.European Civil Aviation Conference – Evropska konferencija civilne avijacije

ECE - engl. Economic Commission for Europe – Ekonomska komisija za Evropu

ECMT - engl. European Conference ofMinisters oj Transport — Konferencija evropskih ministara prometa, Pariz

EMSA - engl. European Maritime Safety Agency - Evropska agencija za pomorsku sigurnost

EK -EVropska komisija

ERA - engl. European Railway Agency - Evropska agencija za željeznice

EU - engl. European Union — Evropska Unija

EUR - engl. Euro - novčana jedinica Evropske unije

EURO - engl. European Organisation for the Safetv Air Navigation - Control - EVropska organizacija za sigurnost zračne plovidbe

EZ - EVropska Zajednica

• **F**

FB- engl. Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading -

FIATA-teretnica za multimodalni transport

FIATA - fr. Federation Internationale des Associations de Transitaires et

Assimiles - Međunarodni savez špediterskih udruženja

FO-FO - engl. Float on - Float off - doplovi - otplovi, specijalna tehnologija transporta za utovar i istovar mauna (barži) na tzv. LASH brodove

• **G**

GHG - engl greenhouse gas - staklenički plinovi

GIS - engl. Geographic Information System - geografski informacijski sistem

GPS - engl. Global Positioning System - Globalni sistem pozicioniranja

• **H**

HAMBURG RULES - Hamburška pravila iz 1978 g. ili Konvencija UN o prijevozu robe morem)

HT - Hrvatske telekomunikacije

HO - Head office – Uprava, sjedište društva

HOLDING - Afilacija, društvo pod nadzorom; dioničko društvo čije dionice posjeduje drugo društvo u vrijednosti većoj od 50%, pa se tako to društvo nalazi pod poslovnim nadzorom drugog društva, koje ga poslvono usmjerava i upravlja njegovim sredstvima

HUCKEPACK - sistem prijevoza koji ima tehnologiju prijevoza A,B i C.

• **I**

IATA - engl. International Air Transport Association – Međunarodno udruženje avio prijevoznika

ICAO - engl. International Civil Aviation Organization – Međunarodna organizacija civilne avijacije

ICT - engl.Information and Communication Technology – Informacijska i komunikacijska tehnologija

IEC -engl.International Electrotechnical Commission – Međunarodna elektrotehnička komisija

ILO - engl.International Labour Organization – Međunarodna organizacija rada

IMO - engl.International Maritime Organization – Međunarodna pomorska organizacija

INOGATE - engl.Interstate Oil and Gas Transport to Europe – Međunarodni sistem za transport nafte i plina za Evropu

IPA - engl.Instrument for Pre-Accession assistance- Instrument za pretpristupnu pomoć

IRA - engl.International Road Association – Međunarodno cestovno udruženje

IRF - engl.International Road Federation – Međunarodni cestovni savez

ISO - engl.International Standardization Organization (International Organization for Standardization) – Međunarodna organizacija za standardizaciju

ISPA - engl.Instrument for Structural Policies for the Pre-Accession- Instrument za strukturne politike u pretpristupnom periodu

ISPS - engl.International Ship and Port Facility Security Code – Međunarodni kodeks

o sigurnosti brodova i lučkih prostora

ITS - engl.Intelligent Transport System – Inteligentni transportni sistemi

ITU - engl.International Telecommunication Union – Međunarodna unija za telekomunikacije

• J

JAA - engl.Joint Aviation Authory – Zajednička avio uprava

• L

LASH - engl.Lighter Aboard Ship – brodovi nosači barži

LO-LO - engl.Lift on – Lift off – podigni – spusti, vertikalni ukrcaj

i iskrcaj tereta primijeren pomorskom transportu

LPG - engl.Liquefied Petroleum Gas – tekući petrolejski plin

• **M**

MARPOL - engl.International Convention for the Prevention of Pollution From Ships – Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađenja s brodova

MTK - Ministarstvo transport ai komunikacija

MOIG - engl.Mediterranean Oil Industry Group – Mediteranska grupa naftne industrije

MTO - engl.Multimodal Transport Operator – operator multimodalnog transporta

• **N**

NAIADES - engl. Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe Evropski akcijski plan za riječni promet

NKD - Nacionalna klasifikacija djelatnosti

NPŽI - Nacionalni program željezničke infrastrukture

• **O**

OECD - engl.Organization for Economic Cooperation and Development – Organizacija za gospodarsku suradnju i razvoj, Pariz

OTIF - engl.Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail – Međunarodna organizacija za međunarodni željeznički prijevoz

• **R**

RID - fr.Reglement International concernant le transport des marchandises Dangeruses par chemines de fer – Međunarodni pravilnik o prijevozu opasnih tvari željeznicom

RIS - engl.River Information System – Riječni informacijski sistem

RO-LO - engl. Roll on – Roll off / Lift on – Lift off – kombinacija RO-RO i LO-LO tehnologija transporta, odnosno horizontalnog i vertikalnog utovara i istovara tereta, primjerena pomorskom prometu

RO-RO - engl.Roll on – Roll off – dokotrljaj (uvezi) – otkotrljaj (izvezi), prijevoz cestovnih vozila specijalnim brodom

• **S**

SAD - Sjedinjene Američke Države

SAFA - engl.Saffety Assessment of Foreign Aircraft – Program proocjene sigurnosti

stranih aviona

SEE - engl.South East Europe Functional Airspace Block Approach – zračni prostor jugoistočne Evrope (FABA)

SIGMA - engl.Support for Improvement in Governance and Menagement – Program podrške unapređenju javne uprave i menadžmenta

SOLAS - engl.International Convention on the Safety of Life at Sea – Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru

SWOT - engl. SWOT analysis – akronim izveden iz pojmova strengths (snage), weakness (slabosti), opportunities (prilike) i threats (prijetnje)

• T

TENS - engl.Trans-European Networks – Transeuropske mreže

TIR - engl.Transport international by Road – Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe cestom na osnovu karneta TIR

TP - Tehnička pomoć

TRANCRO - engl.National Programme of Energy Efficiency in Transport – Program energetske efikasnosti u transportu

TSI - engl.Tehnical Specification for Interoperability – Tehničke specifikacije za

Interoperabilnost

• U

UIC - fr.Union internationale des Chemins de fer – Međunarodna željeznička unija, Pariz

UN -engl.United Nations – Ujedinjeni narodi

UNECE - engl.United Nations Economic Commission for Europe – Ekonomska komisija Ujedinjenih naroda za Evropu

UPU - engl.Universal Postal Union – Svjetska poštanska unija

USA - engl.United States of America – Sjedinjene Američke Države

USD - engl.United States Dollar – dolar SAD

• **Ž**

ŽCPR - Željezničko-cestovni prijelazi

• **W**

WBCSD - engl.World Business Council for Sustainable Development – Svjetsko poslovno vijeće za održivi razvoj

WEF - engl.World Economic Forum – Svjetski ekonomski forum

Zijad Jagodić, unv.spec.tlm.
Nukići 9a , 75272 Đurđevik
Tel: 061 152 053
Fax: 035 747 515
e-mail: zijad.jagodic@yahoo.com

Đurđevik, 12.10.2012 / 11.01.2013 g.

Predmet: Sudjelovanje u istraživanju

Poštovani,

U prilogu Vam dostavljam anketni upitnik na temu Prometna politika Bosne i Hercegovine. Anketni upitnik je sastavni dio moje doktorske disertacije, mentor je red.prof.dr.sc. Ratko Zelenika, a istraživanje se provodi u svrhu utvrđivanja koliko su naučnici, istraživači, poslovni subjekti iz oblasti prometa upoznati s prometnom politikom Bosne i Hercegovine i u kojoj su mjeri sudjelovali u donošenju strateških dokumenata o održivom rastu i razvoju transportne i prometne industrije u Bosni i Hercegovini. Anketa je anonimna i koristit će se isključivo u naučne svrhe, a njeno ispunjavanje oduzet će Vam svega desetak minuta Vašeg vremena te Vas stoga molim za njeno ispunjavanje.

Uz izraze ličnog poštovanja,

Zijad Jagodić, unv.spec.tlm.

1.dio – OPĆI PODACI O ISPITANICIMA

1	Spol	a) muški	b) ženski
2	Starosna doba	21-30 31-40 41-50	51-60 61-70 71-
3	Stepen obrazovanja	SSS VŠS dipl. ing. dipl.oec. dipl.iur.	Mr.sc. Dr.sc. ostalo

4	Zvanja: Znavnstvena zvanja	znanstveni saradnik	viši znanstveni saradnik	znanstveni savjetnik	ostalo

5	Znanstveno nastavna zvanja	docent	vanredni profesor	redovni profesor	professor emeritus
6	Nastavna zvanja	predavač	viši predavač	professor visoke škole	-
7	Saradnička zvanja	asistent znanstveni asistent viši asistent	stručni saradnik	viši stručni saradnik	stručni savjetnik
8	Radno mjesto	fakultet univerzitet visoka škola	ministarstvo agencija zavod	privredni subjekt	udruženje
9	Koliko godina ste zaposleni u trenutnoj instituciji-preduzeću-udruženju	manje od 5 godina	5-10 godina	15-20 godina	više od 20 godina
10	Imate li iskustvo rada u privredi	a) Ne, nisam radio u privredi b) Da, radio sam u privredi koja je povezana s transportnom i prometnom industrijom c) Da, radio sam u privredi koja nije povezana s transportnom i prometnom industrijom d) Da radio sam u uslužnim djelatnostima e) Da, radio sam u javnoj upravi f) ostalo			

11	Smatrate li da su prethodno stečena iskustva doprinijela vašem radu na trenutnom random mjestu	1 Uopće se ne slažem	2 Djelimično se slažem	3 Niti se slažem niti se ne slažem	4 Uglavnom se slažem	5 U potpunosti se slažem

2. dio – PROMETNA POLITIKA

12. Ocjenom od 1 do 5 ocijenite vaše slaganje sa slijedećim tvrdnjama (podcrtajte-zaokružite)

		Uopće se ne slažem	Djelimično se slažem	Niti se slažem niti se ne slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
12.1.	Prometna politika Bosne i Hercegovine treba biti izražena kao poseban pisani document	1	2	3	4	5
12.2.	Pormetna politika Bosne i Hercegovine dovoljno je zastupljena u okviru drugih dokumenata	1	2	3	4	5
12.3.	Smatram da treba donijeti novi document o prometnoj politici Bosne i Hercegovine	1	2	3	4	5

13. Prema Vašem mišljenju ciljevi prometne politike u okviru Strategije prometnog razvoja Bosne i Hercegovine bi posebno trebali biti :

	uopće se ne slažem	djelimično se slažem	niti se slažem niti ne slažem	uglavnom se slažem	u potpunosti se slažem	nisam upoznat sa ciljevima
13.1. Dobro definirani	1	2	3	4	5	

13.2. Jasno definirani	1	2	3	4	5	
13.3. općeniti	1	2	3	4	5	
13.4. ostvarivi	1	2	3	4	5	

14. U kojoj ste mjeri upoznati sa načelima prometne politike kao što su :

	1 uopće ne poznajem	2 djelimično poznajem	3 dobro poznajem	4 vrlo dobro poznajem	5 odlično poznajem
14.1. Ciljevi ukupnog razvoja zemlje i njenog međunarodnog povezivanja	1	2	3	4	5
14.2 Ciljevi prometnog razvoja u funkciji objedinjavanja BiH prostora	1	2	3	4	5
14.3. Ciljevi prometnog razvoja u funkciji evropske povezanosti	1	2	3	4	5
14.4. Ciljevi skladnog i postepenog razvoja ukupnog prometnog sistema i njegovih pojedinih dijelova	1	2	3	4	5
14.5. Ciljevi prometnog razvoja obzirom na sigurnost prometnih pravaca i prometnih tokova	1	2	3	4	5
14.6. Usklađivanje ciljeva razvoj prometa i zaštite okoliša	1	2	3	4	5

15. Znate li za načela prometne politike:

a) ne znam

b) općenito o njima znam

c) dobro sam upoznat/a s načelima prometne politike

16.U kojoj ste mjeri upoznati sa slijedećim načelima prometne politike :

	uopće se ne poznajem	djelimično poznajem	Dobro poznajem	Vrlodobro poznajem	Odlično poznajem
16.1. Načelo povezanosti prometa i ekonomije	1	2	3	4	5
16.2. Načelo usklađenog djelovanja prometnog sistema	1	2	3	4	5
16.3. Načelo jedinstva prometnog sistema	1	2	3	4	5
16.4. Načelo alokacije ekonosmkih resursa ostvarivi	1	2	3	4	5
16.5. Načelo ravnopravnosti vlasništva i jednakih mogućnosti rada	1	2	3	4	5
16.6. Načelo racionalnog izbora prometne politike	1	2	3	4	5
16.7. Načelo ostvarivosti prometne politike	1	2	3	4	5

17.U kojoj ste mjeri upoznati sa slijedećim instrumentima prometne politike:

		Uopće ne poznajem	Djelimično poznajem	Dobro poznajem	Vrlodobro poznajem	Odlično poznajem
17.1.	Instrumenti politike regulacije	1	2	3	4	5
17.2.	Instrumenti politike cijena	1	2	3	4	5
17.3.	Instrumenti investicij. politike	1	2	3	4	5
17.4.	Instrumenti organzac.politike	1	2	3	4	5
17.5.	Instrumenti koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe	1	2	3	4	5

18. Prema Vašem mišljenju, koji instrumenti imaju najviše utjecaja u transportnoj i prometnoj industriji (rangirajte ih od 1-najviše djelotvoran do 5 – manje djelotvoran**)**

		Rang važnosti
17.1.	Instrumenti politike regulacije	
17.2.	Instrumenti politike cijena	
17.3.	Instrumenti investicij. politike	
17.4.	Instrumenti organzac.politike	
17.5.	Instrumenti koji utječu na ponašanje korisnika prijevozne službe	

19. Prema Vašem mišljenju, prometna politika Bosne i Hercegovine:

	uopće se ne poznajem	djelimično poznajem	Dobro poznajem	Vrlodobro poznajem	Odlično poznajem
19.1. nije izričito iskazana, javlja se u rješenjima najviših zakonodavnih tijela i u njihovim izjavama o općim viđenjima i načelima	1	2	3	4	5
19.2. posebno je izračena u zakonima, kojima se formalno definiraju nacionalni ciljevi i osnove prometne politike	1	2	3	4	5
19.3. zasniva se na teoretskim osnovama	1	2	3	4	5
19.4. zasniva se na stečenom iskustvu	1	2	3	4	5
19.5. to je neposredna politika u kojoj vlada donosi, organizuje i provodi sve odluke	1	2	3	4	5
19.6. to je posredna politika	1	2	3	4	5
19.7. i posredna i neposredna	1	2	3	4	5
19.8. kvalitativna	1	2	3	4	5
19.9. kvantitativna	1	2	3	4	5

20.Ocjenom od 1 (jako loše) do 10 (odlično) ocijenite postojeće ciljeve, instrumente, načela i vrstu (oblik) prometne politike Bosne i Hercegovine:

	Element	Ocjena
20.1.	Ciljevi prometne politike	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
20.2	Načela prometne politike	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
20.3	Vrste prometne politike	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
20.4.	Instrumenti prometne politike	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

21. Prema Vašem mišljenju, ulaskom u BiH u EU te usklađivanjem prometne politike s prometnom politikom EU, koju bi ocjenu trebali imati ciljevi, instrumenti, načela i vrste (oblik) prometne politike Bosne i Hercegovine u narednih deset godina u odnosu na postojeće stanje (od 1-jako loše do 10 – odlično):

	Element	Ocjena
20.1.	Ciljevi prometne politike	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
20.2	Načela prometne politike	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
20.3	Vrste prometne politike	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
20.4.	Instrumenti prometne politike	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

22. Mogu li ciljevi, načela oblik te instrumenti prometne politike Bosne i Hercegovine biti u potpunosti usklađeni s globalnom prometnom politikom:

Stavovi	uopće se ne slažem	djelimično se slažem	niti se slažem niti se ne slažem	uglavnom se slažem	u potpunosti se slažem
22.1. mogu, ali mora proći dugi niz godina za potpuno usklađivanje	1	2	3	4	5
22.2. ne mogu, jer svaka država ima svoje specifičnosti zbog kojih nije moguća potpuna usklađenost s drugim prometnim politikama	1	2	3	4	5
22.3. ciljevi mogu biti u potpunosti usklađeni ali ne i ostali elementi	1	2	3	4	5
22.4. samo ciljevi i instrumenti (mjere) mogu biti usklađeni, ali ne i oblik i načela	1	2	3	4	5
22.5. svi elementi osim instrumenata mogu biti usklađeni	1	2	3	4	5

3. DIO - ODRŽIVI RAST I RAZVOJ TRANSPORTNE I PROMETNE INDUSTRIJE U BIH

23. Jeste li dosad sudjelovali u izradi naučnih projekata, programa, studija, dokumenata vezanih o održivom rastu i razvoju transportne i prometne industrije?

a) da
b) ne

24. Naručioci navedenih naučnih projekata, programa, studija, dokumenata vezanih za održivi rast i razvoju transportne i prometne industrije bili su: (moguće višestruko zaokruživanje):

a) Vijeće ministra Bosne i Hercegovine
b) Ministarstvo komunikacija i transporta
c) Prometno preduzeće
d) Visoke škole
e) Međunarodna preduzeće, kompanije
f) Ostalo

25. Jeste li sudjelovali u donošenju slijedećih dokumenata: (moguće višestruko zaokruživanje):

a) Strategiji prometnog razvoja
b) Strateških planova Ministarstva prometa i komunikacija u BiH bilo kada ranije, na bilo kom nivou
c) Zakona iz oblasti prometa

d) Odluka iz oblasti prometa
e) Pravilnika iz oblasti prometa
f) Programa iz oblasti prometa
g) Ostalo (studije, projekti)

26. Jeste li zainteresirani za sudjelovanje u donošenju strateških dokumenata kojima se definira prometna politika Bosne i Hercegovine?

a) jesam
b) nisam
c) možda

27. Prometnu industriju čini više elemenata koji su međusobno povezani. U nastavku su navedeni neki od njih. Ocjenom od 1- jako loše do 10- odlično ocijenite trenutno stanje, dostignuti stepen razvoja koju, prema Vašem mišljenju, ima taj element za prometnu industriju Bosne i Hercegovine (zaokružite):

Elementi prometne industrije	Ocijenjena vrijednost elementa
Prometna infrastruktura	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Prometna suprastrukura	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Prometni intelektualni capital	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Savremene tehnologije prometa	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Informacije tehnologije	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Prometna organizacija	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Predmeti prometne industrije	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Financijski potencijal proizvođača prometnih usluga	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Prometno pravo	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Prometna ekologija	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Logističke djelatnosti u prometnoj industriji	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Transportni lanci i transportne mreže	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Logistički lanci i logističke mreže	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Obrazovni sIstem	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Manipulacijskotransportni troškovi	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Bruto domaći proizvod	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Robni tokovi	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Putnički tokovi	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Kvalitet prometnih proizvoda	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Geografsko-prometni položaj	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

28. Prema Vašoj ocjeni, po kojoj bi godišnjoj stopi rasta, u narednih deset godina ti elementi trebali rasti, odnosno povećavati svoju vrijednost, kako bi prometna industrija Bosne i Hercegovine dostigla stepen razvoja prometnih sistema visokorazvijenih država: (zaokružite)

Elementi prometne industrije	Procijenjena godišnja stopa rasta
Prometna infrastruktura	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Prometna suprastruktura	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Prometni intelektualni kapital	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Savremene tehnologije prometa	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Informacijske tehnologije	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Prometna organizacija	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Poslovna politika proizvođača prometnih proizvoda	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Predmeti prometne industrije	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Finansijski potencijal proizvođača prometnih usluga	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Prometno pravo	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Prometna ekologija	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Logističke djelatnosti u prometnoj industriji	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Transportni lanci i transportne mreže	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Logistički lanci i logističke mreže	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Obrazovni sistem	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Manipulacijskotransportni troškovi	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%

Bruto domaći proizvod	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Robni tokovi	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Putnički tokovi	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Kvaliteta prometnih proizvoda	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Geografsko-prometni položaj	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%
Ostali elementi proizvodnje prometnih proizvoda	Manje od 1% 1-2 2-3 3-4 4-5 5-6 više od 6%

29. Prema Vašem mišljenju kojih pet od navedenih elemenata prometne industrije ima najveći značaj i važnost za ostvarenje održivoga rasta i razvoja prometne industrije Bosne i Hercegovine (navedite ih):

Red.br.	Element
1	
2	
3	
4	
5	

30. Prema Vašem mišljenju kojih pet od navedenih elemenata prometne industrije ima najveći utjecaj u definiranju prometne politike Bosne i Hercegovine (navedite ih):

Red.br.	Element
1	
2	
3	
4	
5	

Hvala na saradnji.