



## UTICAJ KORIDORA Vc NA RAZVOJ PRIVREDE BIH

Doc. dr. Momčilo Sladoje  
Ormanović Samed, MA dipl.ing  
Kahvedžić Dževada, BA  
Internacionalni univerzitet Travnik  
e-mail: sladojem@teol.net

**Sažetak:** Uloga i značaj razvoja saobraćajnog sistema na rast, razvoj, zaposlenost i jačanje konkurentne pozicije već su potvrđeni na primjeru intenzivnog razvoja saobraćajne politike i uspostavljanja Transevropske saobraćajne mreže u državama članicama Evropske unije. Njihovo povezivanje sa državama Centralne, Istočne i Jugoistočne Evrope, a preko njih i sa azijskim kontinentom i Rusijom, sve više dobija na značaju. Aktuelni tranzicioni proces, koji se odvija paralelno sa oporavkom fizičkih i institucionalnih kapaciteta od posljedica ratnog konflikta, još uvijek nije doveo Bosnu i Hercegovinu do statusa članice Evropske unije. Reforme su neophodne na nivou cjelokupnog političkog, ekonomskog i socijalnog sistema, a u kontekstu ovog rada od posebnog je značaja sektor prometa. U tom pogledu, inicijalni koraci odnose se na inkorporiranje Panevropskih smjernica i ciljeva u aktuelnu nacionalnu transportnu politiku te strategije i operativnih aktivnosti koje proizilaze iz toga.

**Ključne riječi:** Koridor, autoput, saobraćajni sistem, ekonomski razvoj,

## INFLUENCE OF THE CORRIDOR VC ON DEVELOPMENT B&H ECONOMY

**Abstract:** The role and importance of the development of the transport system on the growth, development, employment and strengthen the competitive position has already been confirmed by the example of the intensive development of transport policy and the establishment of Trans-European transport networks in the Member States of the European Union. Their connections with the countries of Central, Eastern and South-Eastern Europe, and through them to the Asian continent and Russia has been gaining in importance. The current transition process, which takes place in parallel with the recovery of physical and institutional capacity as a result of armed conflict, has not yet led Bosnia and Herzegovina to the status of members of the European Union. Reforms are needed at the level of whole political, economic and social systems in the context of this work is particularly important transport sector. In this respect, the initial steps are related to the incorporation of the Pan-European guidelines and objectives in the current politics of the national transport strategy and operational activities arising from it .

**Key words:** Corridor, a highway, a traffic system, economic development,



## 1. UVOD

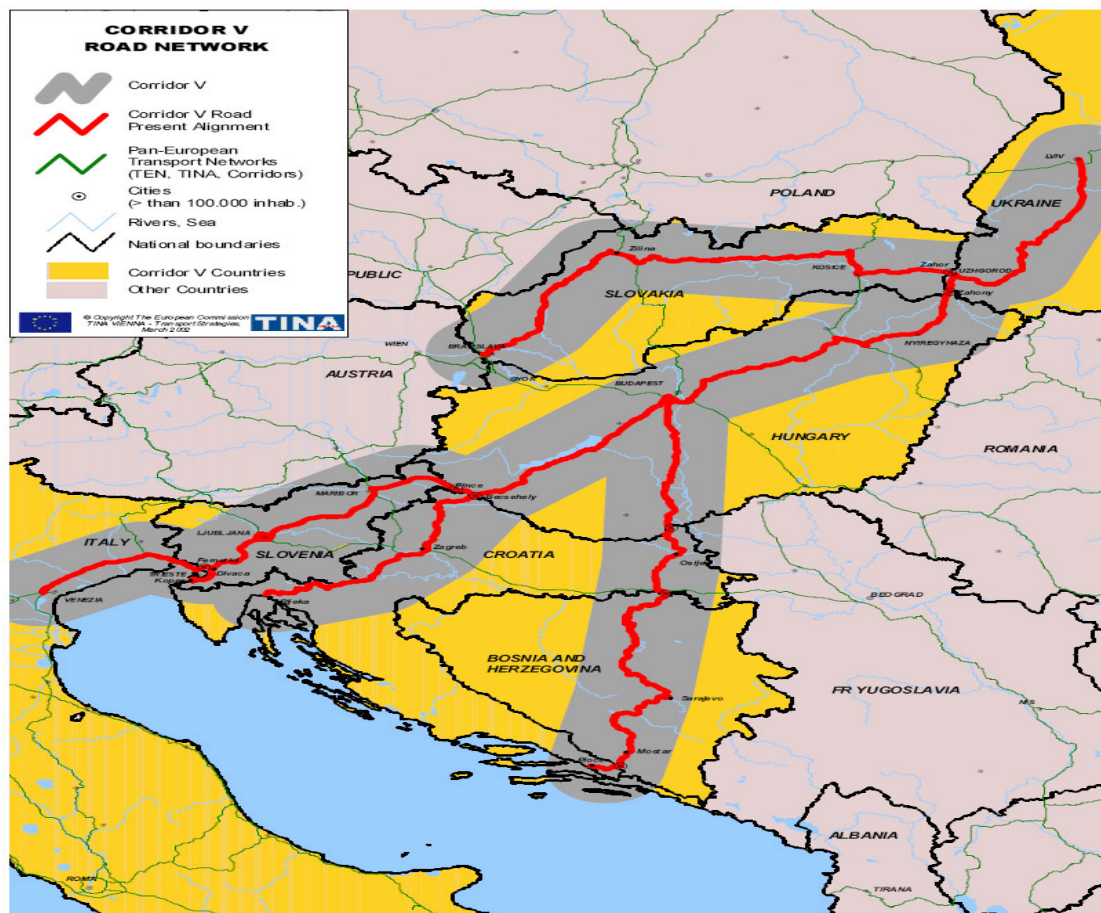
Autoput je javni put posebn izgrađen i namijenjen isključivo za saobraćaj motornih vozila, koji je kao takav označen propisanim saobraćajnim znakom. Ima dvije fizički odvojene kolovozne trake za saobraćaj iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije saobraćajne trake i trakom za prinudno zaustavljanje vozila, bez ukrštanja sa poprečnim putevima i željezničkim ili tramvajskim prugama u istom nivou i u čiji saobraćaj se može uključiti, odnosno isključiti samo određenom i posebno izgrađenom priključnom javnom putem na odgovarajuću kolovoznu traku autoputa. Autoput služe povezivanju velikih gradova i značajnih ekonomskih područja države ili regije; namijenjen je uglavnom tranzitnom saobraćaju, te se uključuje u sistem evropskih autoputeva. Autoput ispunjava zahtjeve koji se odnose na propisane saobraćajno-tehničke elemente, ili se izgrađuje u fazama; njihov sastavni dio su posebno izgrađeni priključci.

Na konferenciji u Helsinkiju 1997. godine definisano je deset koridora značajnih za povezivanje EU prema istoku. Trasa Koridora Vc koji obuhvata tri zemlje: Mađarsku, Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu, povezuje luku Ploče sa Budimpeštom, ukrštajući se sa koridorom X na relaciji Zagreb – Beograd.

Naplaćivanje korištenja autoputa ima dvije dimenzije, jednu pozitivnu da se sredstva prikupljena naplatom putarina koriste za nastavak izgradnje autoputeva, a drugu negativnu da se visokim putarinama odbija tranzitni saobraćaj sa autoputa i autoput ne ispunjava svoju misiju prikupljanja masvnog saobraćaja. U nekim zemljama u svijetu (npr. Njemačkoj) korištenje autoputeva se uopšte ne naplaćuje.

## 2. RAZVOJ PUTNE MREŽE U JUGOISTOČNOJ EVROPI

Da ispuni osnovnu misiju privlačenja masovnog tranzitnog saobraćaja, autoput mora da bude dio mreže autoputeva okruženja i cijele mreže autoputeva Evrope. Autoput Vc je nastavak mreže projektovanih i već izgrađenih puteva Jugoistočne Evrope (Slika 1.)



Slika 1. Koridor V<sup>15</sup>

### Autoputevi u Srbiji

U Srbiji postoje dva autoputa,

- E-75 – autoput od mađarske granice do Leskovca. Doviđen je dio od Beograda do Leskovca i dio Beograd –Novi Sad, osim mosta kod Beške.
- E-70 - autoput koji spaja Srem, Beograd i vodi prema Rumuniji preko graničnog prelaza Vatin

<sup>15</sup><http://www.sa-c.net/index.php/forum/32-Infrastructure/27-BiH--Koridor-5c.html?limit=10&start=220>



Slika 1. Slika autoputeva u Srbiji<sup>16</sup>

### Autoputevi u Hrvatskoj

Hrvatska je posljednjih nekoliko godina izgradila veći broj autoputeva, tako da danas postoje:

- autoput A1 - Zagreb - Split,
- autoput A2 - Zagreb-Macelj,
- autoput A3 - Bregana-Zagreb-Lipovac (dio nekadašnjeg Autoputa bratstva i jedinstva koji prolazi Hrvatskom),
- autoput A4 - Zagreb-Varaždin-Goričan (granica s Mađarskom),
- autoput A6 - Zagreb-Rijeka, na koji se nastavlja i "istarski ipsilon".
- autoput "Istarskog ipsilona" A7 - Umag - Pula i A8 - Rijeka - Kanfanar.

U toku je izgradnja nastavka autoputa A1 od Ploča do Dubrovnika. U planu je dovršenje tzv. "jadransko-jonskog" pravca - autoputa uz Jadransku obalu od granice sa Slovenijom preko Rijeke, Splita i Dubrovnika do granice s Crnom Gorom (čija se trasa dijelom preklapa s autoputem A1), zatim autoput A11 Zagreb-Sisak, te autoput A5 na dijelu koridora 5c Beli Manastir-Osijek-BiH.

<sup>16</sup><http://www.politika.rs/rubrike/Ekonomija/Asfaltiranje-Srbije-za-pet-milijardi-evra.lt.html>



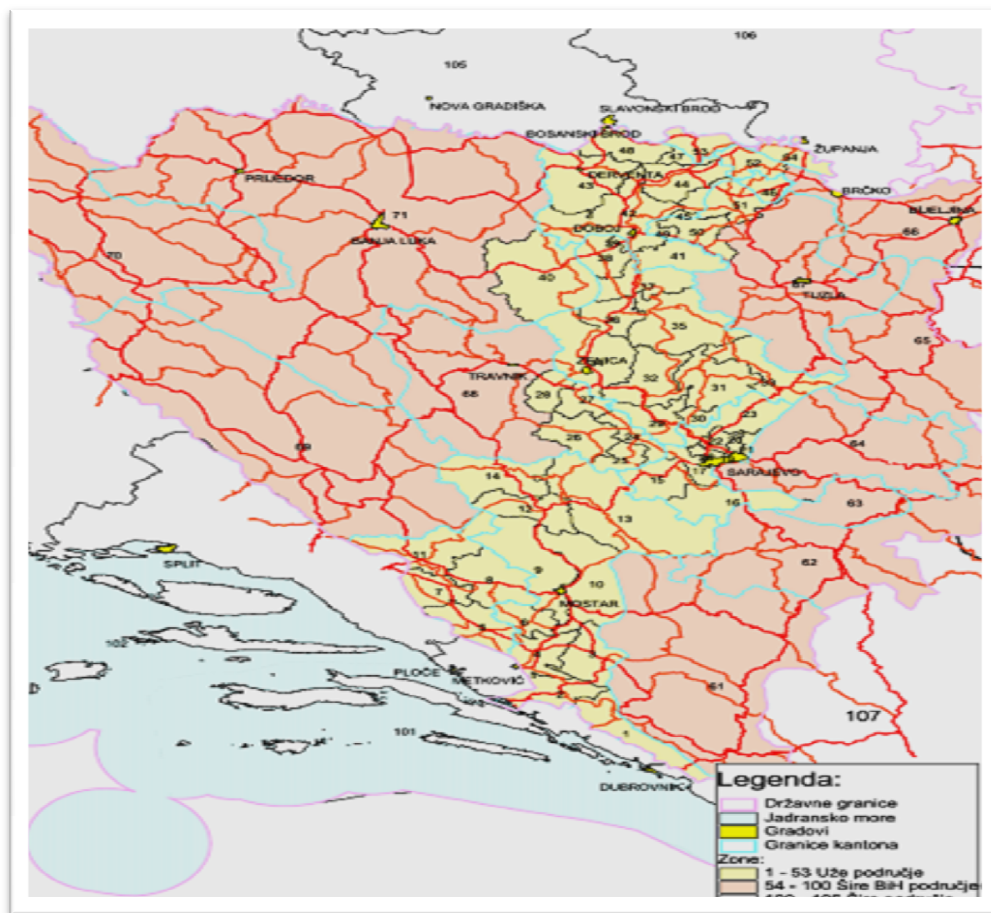
Slika 2. Slika autoputa u Hrvatskoj<sup>17</sup>

### Autoput u BiH

Jedini i ujedno najvažniji evropski koridor kroz Bosnu i Hercegovinu (Koridor Vc) se proteže njenim središnjim područjem, uglavnom dolinama rijeka Bosne i Neretve, odnosno područjem sa najvećom koncentracijom stanovništva, prirodnih i radom stvorenih resursa. U pojasu koridora, širine 40 km (na manje od 20% teritorije) živi preko 50% stanovništva, koje ostvaruje preko 60% ukupnog GDP-a Bosne i Hercegovine.

<sup>17</sup><http://www.poslovniforum.hr/info/ceste005.jpg>





Slika 4. Prikaz uticajnog područja buduće autoceste<sup>18</sup>

Koridor Vc uvršten je u mrežu TEM transportne infrastrukture Jugoistočne Evrope i ide pravcem od Budimpešte<sup>19</sup> (Mađarska), preko Osijeka (Hrvatska), Sarajeva (BiH), do luke Ploče (Hrvatska). Kroz BiH, trasa koridora Vc dužine je oko 330 km, ide pravcem sjever-jug, sredinom zemlje, najpovoljnijim prirodnim uslovima, dolinama rijeka Bosne i Neretve.

Transportni koridor Vc na potezu kroz BiH uključuje:

- E-put E-73 - Šamac - Doboj - Sarajevo - Mostar - Čapljina - Doljani, koji preko luke Ploče ima izlaz na Jadransko more, dok se na sjeveru spaja u Budimpeštu,
- željeznička pruga Šamac - Doboj - Sarajevo - Mostar - Čapljina - Metković,
- aerodromi Sarajevo i Mostar,
- plovni putevi i pristaništa na rijekama Savi, Bosni i Neretvi.

<sup>18</sup><http://www.mkt.gov.ba/aktivnosti/?id=49>

<sup>19</sup>SEETO - Saobraćajna observatorija za jugoistočnu Evropu



Pored BiH, veliki interes za izgradnjom su izrazile i Mađarska i Hrvatska, koje namjeravaju izgraditi dijelove ovog koridora na svom području, na nivou autoputeva, do 2010. godine. Dakle, autoput na koridoru Vc Budimpešta-Osijek-Sarajevo-Ploče, kroz BiH, jedan je od najznačajnijih i najprioritetnijih projekata za BiH. Cilj izrade cjelokupnog seta studijske i projektne dokumentacije, je da se odredi ekonomska opravdanost izgradnje pojedinih dijelova autoputa kao i autoputa u cjelini i pod kojim uslovima je projekat isplativ, te da se na osnovu prefeasibiliti studije ispita interes za dodjelu koncesije za cijelu trasu autoputa kroz BiH. Sekundarni cilj je privlačenje stranih investicija, početak investicionog ciklusa otvaranjem građevinskih radova na više tačaka te omogućavanje razvoja pratećih aktivnosti uz trasu izgrađenog autoputa.

Očekuje se da izgradnja ovog autoputa bude ključni pokretač privrednih aktivnosti i da omogući uključanje BiH u glavne evropske saobraćajne tokove i globalni evropski ekonomski sistem. Za BiH, Koridor Vc je praktično "put u Evropu", zbog čega Evropska unija najavljuje pomoć u izgradnji autoputa i željezničke mreže, uz objašnjenje da to nije samo u interesu BiH nego i regije, odnosno Evrope.

### 3. UTICAJ AUTOPUTA NA OKRUŽENJE

Izgradnjom autoputa ostvarit će se racionalno povezivanje bosanskohercegovačkih prostora sa susjednim državama i regijama i postići stabilizirajući i razvojni efekti za zemlju. Opća podjela efekata koje ima izgradnja autoputa na neko područje je na efekte koji se odnose na korisnike budućeg autoputa, te na efekte koji se odnose na područje – regiju – u kojoj se gradi autoput. Poboljšanje uslova transporta će poboljšati kvalitet života što će se manifestovati kroz:

- smanjenje dužine puta i vremena putovanja roba i putnika,
- smanjenje troškova prevoza robe i putnika,
- povećanje zaposlenosti,
- valorizaciju geosaobraćajnog položaja BiH,
- povećanje konkurentnosti privrede na gravitacionom području koridora,
- pokretanje novih projekata i povećanje privatnih investicija u regionalnoj ekonomiji.
- povećanje atraktivnosti turističkih bogatstava BiH.

Detaljniju podjelu društveno-ekonomskih efekata izgradnje autoputa na regionalni razvoj dao je Cheung (European Commission, 1996) i prema njemu razlikuju se:

- direktni učinci,
- indirektni učinci, i
- katalizirani učinci.



U Tabelama 1., 2. i 3. prikazani su efekti izgradnje autoputa s obzirom na različite prostorne nivoe, vrijeme pojavljivanja efekata te s obzirom na njihov uticaj unutar pojedinih sektora.

Tabela 1. Primjer društveno-ekonomskih efekata izgradnje autoceste na različite prostorne nivoe<sup>20</sup>

|                     | Lokalni nivo                                                               | Regionalna nivo                                                    | Nacionalna nivo                                                      |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Direktni efekti     | Povećana zaposlenost u sektoru građevinarstva                              | Multiplikativnim učinkom povećana zaposlenost i u uslužnom sektoru |                                                                      |
| Indirektni efekti   | Povećana cijena nekretnina u blizini saobraćajnice koja je u izgradnji     | Razmještaj domaćinstava u područja s povećanom pristupačnošću      | Povećana konkurentnost poduzeća radi smanjenja transportnih troškova |
| Katalizirani efekti | Povećana zaposlenost proizvodnog sektora radi povećane percepcije područja |                                                                    |                                                                      |

<sup>20</sup> Izvor: European Commission, 1996, APAS - Methodologies for transport impact assesment, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg





Tabela 2. Primjer društveno-ekonomskih efekata izgradnje autoputa s obzirom na vrijeme pojavljivanja efekata<sup>21</sup>

|                     | Kratkoročni efekti                                                         | Srednjoročni efekti                                     | Dugoročni efekti                                                                                                                                     |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Direktni efekti     | Povećana zaposlenost u sektoru građevinarstva                              |                                                         |                                                                                                                                                      |
| Indirektni efekti   | Anticipirani razmještaj domaćinstava u područja s povećanom pristupačnošću | Aglomeracija firmi koje su smještene u blizini raskršća | Dalja kretanja firmi i domaćinstava, dalje od područja u komu raste cijena nekretnina i u komu se osjeća zagušenje radi izgradnje nove saobraćajnice |
| Katalizirani efekti | Dodatna zaposlenost na projektima koji se odnose na okolinu                |                                                         |                                                                                                                                                      |

<sup>21</sup> Izvor: European Commission, 1996, APAS - Methodologies for transport impact assesment, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg



Tabela 3. Primjer društveno-ekonomskih efekata izgradnje autoputa s obzirom na efekte koje izgradnja ima na različite sektore<sup>22</sup>

|                        | Domaćinstva<br>s niskim<br>dohotkom                                       | Domaćinstva<br>s visokim<br>dohotkom                                                                        | Proizvodnja                                                                                 | Uslužni sektor                                                                                                            |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Direktni efekti        | Povećana<br>mogućnost za<br>zaposlenje u<br>sektoru<br>građevinarstv<br>a |                                                                                                             |                                                                                             | Okretanje<br>poslovnih<br>subjekata prema<br>uslužnom<br>sektoru radi<br>povećanih<br>izdataka za<br>lokalnu<br>izgradnju |
| Indirektni<br>efekti   |                                                                           | Realokacija<br>prema<br>području<br>izgradnje kod<br>onih<br>domaćinstava<br>koja<br>posjeduju<br>automobil | Povećana dobit<br>usljed<br>smanjenja<br>transportnih<br>troškova za<br>inpute i<br>outpute | Realokacija<br>prema novim<br>dostupnim<br>središtima                                                                     |
| Katalizirani<br>efekti | Eventualno<br>povećana<br>zaposlenost                                     |                                                                                                             |                                                                                             | Eventualno<br>povećana<br>zaposlenost<br>zbog poboljšane<br>percepcije<br>područja                                        |

#### 4. DRUŠTVENO - EKONOMSKI UTICAJ KORIDORA

Investicije u infrastrukturu drumskog transporta smanjuju trošak dostave ulaznih elemenata za proizvodnju (sirovine, energija, radna snaga, poluproizvodi, informacije itd.) sa različitih lokacija, pa indirektno smanjujući troškove proizvodnje. Smanjeni trošak proizvodnje i poboljšani kvalitet transportnih usluga takođe redukuju krajnju cijenu proizvoda i tako

<sup>22</sup>Izvor: European Commission, 1996, APAS - Methodologies for transport impact assesment, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg



unapređuju regionalnu i međunarodnu trgovinu, omogućujući komercijalizaciju poljoprivrede, specijalizaciju industrije, te povećanje proizvodnje i zaposlenosti kroz iskorištenje različitih privrednih grana. Investicije u infrastrukturu drumskog transporta doprinose, takođe, privrednoj raznolikosti što omogućava iskorištenje usmjerenih privreda i povećava sposobnost privrede da bude otpornija na sitnije nepovoljnosti na tržištu. Na mnogo načina kroz ove mehanizme, transport doprinosi ekonomskom rastu. Razvoj autoputa na Koridoru Vc imaće uticaj na različite aspekte privrede na lokalnom, regionalnom i državnom nivou. Ovdje je razvoj privrede vezan za bolju putnu povezanost i posljedično, za unapređenje privredne i društvene okoline. Unapređenje saobraćajnih veza će nastupiti na međupštinskom, međuregionalnom (kantonalnom) i državnom nivou, kao i na međunarodnom nivou, imajući u vidu buduću realizaciju cijele Transevropske mreže koridora u budućnosti. Trasa autoputa na Koridoru Vc predstavlja novu kapitalnu razvojnu mogućnost, koja će u narednom periodu preuzeti ulogu generatora društveno-ekonomskog razvoja. Autoputevi će, ne samo omogućiti adekvatnije korištenje prirodnih i stvorenih resursa na ovom području, nego će omogućiti i strukturalno prenošenje i razvoj onih funkcija i djelatnosti koje su kompatibilne autoputevima, a koje neposredno utiču na ekonomski razvoj.

Stanovništvo u zoni uticaja je ono koje je u direktnoj i indirektnoj zoni uticaja. Dok su efekti na stanovništvo koje živi u blizini autoputa, koji treba da bude izgrađen, uglavnom negativni (uticaji buke i zagađenja vazduha), na stanovništvo u zoni indirektnog uticaja se očekuju pozitivni efekti, zbog boljeg transporta, smanjenja troškova i uštede vremena.

Indikatori koji su ocjenjivani za period izgradnje:

1. Stanovništvo i naselja:

- Uticaj na razvojne perspektive naselja
- Stanovništvo pod direktnim uticajem građevinskih radova
- Preseljavanje/izmještanje ljudi

2. Društvena struktura i kulturne vrijednosti:

- Društveni poremećaji

3. Vrijednost posjeda:

- Uklanjanje kuća i drugih objekata
- Gubitak poljoprivrednog zemljišta

4. Bezbjednost:

- Nesreće usljed građevinskih radova/mehanizacije



## 5. Ekonomski razvoj

- Uticaji u toku perioda eksploatacije

Analize uticaja na društveno-kulturnu okolinu uključivali su i terenske analize, konsultovanje literature, statističkih podataka, kao i drugih izvještaja i dokumentacije. Potencijalni uticaji projekta autoputa na društveno-ekonomsku okolinu u periodu eksploatacije identifikovani su i analizirani u pogledu na: vrstu uticaja (pozitivan ili negativan); prirodu uticaja (direktan ili indirektan); snagu i važnost (mali, srednji, veliki itd.), te obim/lokaciju uticaja.

Indikatori koji su ocjenjivani za period eksploatacije:

- Stanovništvo i naselja:
- Stanovništvo pod direktnim uticajem izgrađenog autoputa
- Društvena struktura i kulturne vrijednosti
- Društveni poremećaji
- Uticaji na mjesta kulturnog naslijeđa
- Pristup javnim službama
- Lakši pristup obrazovnim i zdravstvenim ustanovama, transportu, urbanim centrima
- Sigurnost:
- Smanjenje broja nesreća usljed poboljšanja puta i boljeg projekta
- Povećan broj nesreća usljed povećane motorizacije i veće brzine putovanja
- Ekonomski razvoj.

Aspekt društveno ekonomskog značaja projekta sagledan je kao globalni fenomen koji se odnosi na prostor duž projekta autoputa na koridoru Vc, i to dijelova (LOT-ova) koji su procesu planiranja (projektovanja) tako i dijelova koji su u fazi izvođenja ili su već izvedeni od Svilaja do južne granice. Takav pristup ima potpuno utemeljen princip obzirom da nije moguće posmatrati procese na relaciji kapitalne investicije - društveno-ekonomski efekti osim kao projekte od državnog značaja.

U pojasu Koridora širine oko 40 km (na manje od 20% teritorije) živi preko 50% stanovništva, koje ostvaruje preko 60% ukupnog GDP-a Bosne i Hercegovine. Unutar ovog područja nalazi se administrativno-kulturni, sportski i privredni centar i glavni grad BiH – Sarajevo, kulturno-sportski i turističko-privredni centar i najveći grad Hercegovine – Mostar, rudarsko-metalurški centar BiH – Zenica, najveće saobraćajno drumsko i željezničko čvorište – Doboj, kao i čitav niz drugih značajnih industrijsko-energetskih, turističko-ugostiteljskih, sportsko-rekreativnih, kulturno-istorijskih i vjerskih centara, kao što su Park prirode – Hutovo Blato, centar vjerskog turizma – Međugorje, centri zimskog turizma oko Sarajeva, na olimpijskim planinama Jahorina, Bjelašnica i Igman, kao i na planini Vlašić kod Travnika, sistem hidroelektrana na Neretvi sa vještačkim akumulacijama, banjsko-zdravstveni kapaciteti



Ilidža, Fojnica, Teslić, termoelektrana i Rudnik Kakanj, drvna industrija Zavidovići, celuloza Maglaj, Rafinerija ulja Modriča i dr.

## ZAKLJUČAK

Opšta je pretpostavka da određeni prostor – regija s adekvatnom saobraćajnom infrastrukturom ima bolji pristup do sirovina i poluproizvoda te do tržišta svojih proizvoda. Takve bi regije morale biti konkurentnije i uspješnije od regija sa slabijom pristupnošću. To znači da uticaj transporta na razvoj regije proizlazi iz njegove uloge u smanjenju troškova prevoza te uspješnijem savladavanju vremenskih i prostornih prepreka u procesu proizvodnje i razmjene.

Primjenom analize troškova i koristi moguće je kvantificirati utjecaj izgradnje infrastrukture, pa tako i izgradnje autoputa na razvoj određene regije. Primjeri pokazuju da izgradnja autoputa neosporno utiče na promjenu veličine bruto domaćeg proizvoda u području kojim autoput prolazi.

Međutim, postoji nekoliko uslova koji moraju biti zadovoljeni ako se želi napraviti pozitivna interakcija između ulaganja u infrastrukturu i ekonomskog razvoja. Prvo i osnovno, treba postojati makroekonomska politika koja će podržavati efikasnu alokaciju resursa. Drugo, infrastrukturni projekti povećavaće produktivnost ostalih resursa samo u onim slučajevima kada postoji dovoljna komplementarnost i osnovni nivo produktivnosti ostalih resursa. I treće, infrastruktura ima najveći i najznačajniji učinak na produktivnost i potrošnju kada pruža onaj stepen kvalitete usluge koju traže potrošači.

## LITERATURA

1. Kuzović, LJ.: Vrednovanje u upravljanju razvojem i eksploatacijom putne mreže, Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet, 1994.
2. Maletin, M.: Planiranje i projektovanje saobraćajnica u gradovima, Građevinski fakultet Beograd, 2003.
3. Jusufranić, I.: Sistem i metode finansiranja kao faktor optimalnog razvoja javnog gradskog saobraćaja, Veselin Masleša, 1985.
4. Jusufranić, I.: Prevoz putnika u gradovima – organizacija – tehnologija – ekonomika, Fakultet za saobraćaj i Komunikacije Univerziteta u Sarajevu, 1998.
5. Tovorović, V.: Saobraćaj i komunikacije, Beograd, 2000.

Internet izvori

- [www.ebrd.com](http://www.ebrd.com)





II MEĐUNARODNA KONFERENCIJA  
„SAVREMENI EKONOMSKI TRENDovi U ZEMLJAMA JUGOISTOČNE EUROPE  
SA POSEBNIM OSVRTOM NA BOSNU I HERCEGOVINU“  
II INTERNATIONAL CONFERENCE  
„MODERN ECONOMIC TRENDS IN THE COUNTRIES OF SOUTH ESTERN EUROPE  
WITH SPECIAL REFERENCE TO BOSNIA AND HERZEGOVINA“  
20-21. DECEMBAR, 2013.



- 
- [www.putic.com](http://www.putic.com)
  - [www.elitesecurity.org](http://www.elitesecurity.org)
  - <http://www.jpautoceste.ba/>