

SAOBRAĆAJNA POLITIKA EU U CILJU PROMOVISANJA INTERMODALNOSTI

Dr.sci. Nijaz Pužić, dipl.ing.saob., email: nijaz.puzic@gmail.com

BHŽJK, Sarajevo, Bosna i Hercegovina

Dr.sci. Nermin Čabrić, dipl.ing.saob., email: cabric.nermin@gmail.com

ROŽBIH, Doboj, Bosna i Hercegovina

Sažetak: Zajednička saobraćajna politika EU ima za cilj da se obezbijedi održiva ravnoteža između raznih vidova transporta, razvoj intermodalnosti, pronalaženje trajnog rješenja problema zagušenja drumskog transporta i postavljanje bezbjednosti i kvaliteta usluge u centar svog djelovanja. Bosna i Hercegovina treba da uskladi saobraćajnu politiku s ciljevima Evropske saobraćajne politike. U ovom radu predstavljene su mogućnosti i način na koji Bosna i Hercegovina može ispuniti zahtjeve Saobraćajne politike Evropske unije koja promoviše intermodalnost. Jedini način da Bosna i Hercegovina postane dio jedinstvenog transportnog sistema Evropske unije su integrisanje lanaca snabdijevanja putem intermodalnog transporta preko mreže logističkih centara. Bosna i Hercegovina prihvatanjem jedinstvenih standarda transportne infrastrukture i transportnih sredstava garantuje nesmetano upravljanje interfejsom različitih vidova transporta i njihovo povezivanje u neprekidni intermodalni transportni lanac. Stoga je nastojano da se ovim radom bar djelimično doprinese poboljšanju kvaliteta pružanja transportnih usluga kroz promovisanje intermodalnog transporta kako bi se postojeća saobraćajna situacija u Bosni i Hercegovini popravila, odnosno da se odvijanje saobraćaja dovede do nivoa kvaliteta koji odgovara Evropskim zahtjevima.

Ključne riječi: saobraćajna politika, intermodalni transport, jedinstven transportni prostor.

EU TRAFFIC POLICY FOR THE PROMOTION OF INTERMODALITY

Abstract: The EU's common traffic policy aims to ensure a sustainable balance between various modes of transport, the development of intermodality, the finding of a permanent solution to the problems of road congestion and the establishment of safety and quality of service in the center of its activity. Bosnia and Herzegovina needs to harmonize traffic policy with the goals of European traffic policy. This paper presents the possibilities and the way in which Bosnia and Herzegovina can meet the requirements of the European Union's Traffic Policy that promotes intermodality. The only way for Bosnia and Herzegovina to become part of the European Union's single transport system is to integrate supply chains through intermodal transport through a network of logistics centers. By adhering to the unique standards of transport infrastructure and transport means, Bosnia and Herzegovina guarantees unhindered management of the interface of various types of transport and their connection to a continuous intermodal transport chain. Therefore, it is trying to contribute at least partially to the improvement of the quality of the provision of transport services by promoting intermodal transport in order to improve the existing traffic situation in Bosnia and Herzegovina, i.e. to bring the traffic to the level of quality that meets European requirements.

Keywords: traffic policy, intermodal transport, unique transport space.

UVOD

U budućnosti prevoz robe može imati velike poteškoće ako potražnja za prevozom nastavi da raste istim tempom. Povećanje ukupnog evropskog unutrašnjeg transporta registrovano posljednjih godina neće se usporiti, naprotiv s otvaranjem granica, strukturalnim promjenama evropske ekonomije i proširenjem Evropske unije na istok doći će do opšteg zagušenja puteva u Evropi (pravac sjever-jug i istok-zapad). Ako se ništa ne učini na podršci i pomoći rastu teretnih tokova u Evropi, doći će do degradacije protočnosti tokova drumskog transporta robe, što će imati neprocjenjiv uticaj na produktivnost i konkurentnost različitih evropskih

kompanija. Ovaj opšti zaključak je dovoljan da se poboljša svijest o potrebi efikasne evropske saobraćajne politike. Imperativ je da Evropa pronađe način da zajednički harmonizuje modernizaciju prevoznih kapaciteta da bi mogla održati korak sa svojim rastućim potrebama. Postepeno multimodalni pristup, gdje se koristi više vidova transporta, nameće se u sektoru pružanja saobraćajnih usluga kao odgovor na zahtjeve korisnika.

1. POLITIKA UNAPREĐENJA MULTIMODALNOSTI

Glavni razlozi zašto se evropske vlade uključuju u politiku intermodalnog transporta jeste želja da se promoviše efikasno korištenje infrastrukture i da se odgovori problemima zaštite okoline. Mnogi koncepti i definicije trenutno se koriste kao što je kompozitni prevoz, te kombinovani i intermodalni transport. Ali svi oni imaju iste ideje koje označavaju bitne karakteristike ove vrste prevoza, a to je da se za istu operaciju koriste dva ili više načina prevoza. To je sistem koji kombinuje barem dva različita vida transporta na integrisani način u transportu od vrata do vrata. Obično se taj koncept naziva „intermodalni transport“. Postoje različite definicije intermodalnog transporta koji su dali različiti autori (Rutten, 1998; Hayuth, 1987; Slack, 1998; Woxenius, 1998). Rutten (1998) je definisao intermodalni transport kao transport robe u transportnim jedinicama koje se mogu prebacivati sa jednog na drugi vid transporta (na primjer željeznički, drumski, riječni, pomorski i vazdušni). Tokom transporta mora doći do promjene najmanje dva vida transporta. Veći dio transportnog puta se ne realizuje drumskim transportom, već željezničkim ili vodnim. Drumski transport se koristi samo za početno/završne dionice transportnog puta. Prema Mulleru (1995), intermodalni transport podrazumjeva prenos jedinstvene kargo jedinice sa vozila različitih vidova transporta, gdje jedan jedini operator obično organizuje cijeli intermodalni transportni lanac. Zbog pojednostavljene definicije Holtgen-a (1995), intermodalizam se predstavlja kao kretanje tereta od pošiljaoca do primaoca sa najmanje dva vida transporta pod jednom jedinstvenom jediničnom stopom cijene transporta. Razvoj intermodalnog transporta je politički cilj i činjenica u Evropi i drugim zemljama koje nisu članice Evropske unije. Koristi zajednice su očigledne jer, koristeći plovne puteve ili željeznicu za transport na duga rastojanja a drumski transport za sakupljanje robe od pošiljaoca i isporuku primaocu, kombinujemo prednosti produktivnosti i poštivanja zaštite okoline. Evropska komisija predstavila je svoju saobraćajnu strategiju kroz prvu Bijelu knjigu „Strategija revitalizacije željeznica zajednice“ iz 1996. godine, a 12. septembra 2001. usvojila svoju drugu Bijelu knjigu o evropskoj saobraćajnoj politici do 2010. godine¹⁰³. U tom dokumentu Evropska komisija predstavila je svoju orijentaciju saobraćajne politike gdje intermodalni transport predstavlja alat koji omogućava da se dobije što efikasniji saobraćajni sistem. Sa Bijelom knjigom od 28.3.2011. godine¹⁰⁴ nazvanom „Mapa puta za jedinstveni evropski saobraćajni prostor – Razvoj konkurentnog i energetski štedljivog saobraćajnog sistema“ akcenat je na smanjenju efekta staklene bašte i globalnog zagrijavanja koje bi do 2050. godine trebalo da bude manje od dva stepena celzijusa.

1.1. Zajednička saobraćajna politika

Evropska komisija je 1962. godine definisala program kojim je nacionalna saobraćajna politika zamijenjena zajedničkom saobraćajnom politikom čime je uspostavljena ravnopravna konkurencija između različitih vidova transporta kao i konkurencija unutar

¹⁰³Evropska komisija, COM (2001) 370 final, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, 2001.

¹⁰⁴Evropska komisija, COM (2011) 144 final, Livre blanc, feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources, Brisel, 28.03.2011.

svakog od vidova transporta. Taj program definisao je više osnovnih principa na koje se treba osloniti zajednička saobraćajna politika:

- ravnopravno tretiranje svakog vida transporta i transportnih preduzeća;
- finansijska odgovornost transportnih preduzeća;
- slobodno djelovanje transportnih preduzeća;
- slobodan izbor vida transporta i transportnog preduzeća od strane korisnika;
- koordinacija investiranja u infrastrukturu od vlade.

Mnogo godina saobraćajna politika Evropske komisije slijedila je razvoj multimodalnog transporta. Kada su se ovlaštenja proširila na infrastrukturu i na životnu sredinu, taj modalni pristup jasno se naglašava. Zakonom iz 1986. kojim se nameće da ekološki zahtjevi budu uzeti u obzir u svim budućim politikama, Evropska unija je dobila direktno ovlaštenje u oblasti životne sredine. U cilju poštivanja ekoloških zahtjeva i razvoja unutrašnjeg tržišta stvoren je koncept Transevropske transportne mreže (TEN). Intermodalni pristup i nastojanje da se obezbijedi pravni odnos između različitih vidova transporta predstavlja stub zajedničke saobraćajne politike. Evropska komisija je 1997. objavila saopštenje pod nazivom „Intermodalnost i intermodalni transport robe u Evropskoj uniji“¹⁰⁵ koje je predstavljalo okvir optimalnog integrisanja različitih vidova transporta. Cilj je bio promovisanje efikasnog i rentabilnog korištenja cjelokupnog saobraćajnog sistema. To saopštenje je pokazalo namjeru temeljne politike Evropske komisije za promovisanje intermodalnog transporta robe. Ta politika se odnosi na postavljanje okvira koji omogućavaju optimalnu integraciju različitih vidova transporta na način koji omogućava efikasno i rentabilno korištenje saobraćajnog sistema zahvaljujući usluzi od vrata do vrata, koja odgovara zahtjevima klijenata, favorizujući konkurenciju između transportnih operatera. Integracija različitih vidova transporta predstavljena je na tri nivoa: infrastruktura i način transporta, eksploatacija i korištenje infrastrukture, usluga i regulative. Glavni ciljevi tog saopštenja su identifikovanje troškova intermodalnog transporta i program politike za smanjenje tih troškova. Program politike smanjenja troškova odnosi se na:

- uspostavljanje režima jedinstvene intermodalne odgovornosti,
- standardizacija utovarnih jedinica,
- stvaranje elektronskog tržišta za intermodalni transport,
- integracija intermodalnog transporta u lancu snabdjevanja.

Regulativom n° 2196 / 98 od 1. oktobra 1998. Vijeće Evrope dozvoljava dodjelu finansijske pomoći zajednice inovativnim akcijama u korist kombinovanog transporta¹⁰⁶. Program koji je uspostavljen ovom regulativom nazvan je „Pilot Actions for Combined Transport“ (PACT) i taj program poslije je zamijenjen programom „Marko Polo“.

1.2. Principi intermodalne transportne politike

Saobraćaj je kamen temeljac evropskog projekta. Zagušenja, zagađenje životne sredine i nesreće koje prate saobraćaj pogoršavaju se svaki dan i time kažnjavaju kako korisnike saobraćajnih usluga tako i privredu. Evropa mora konačno učiniti stvarnu prekretnicu u zajedničkoj saobraćajnoj politici. Vrijeme je da se utvrdi nova zajednička saobraćajna politika s ciljem da se obezbijedi održiva ravnoteža između raznih vidova transporta i razvoj intermodalnosti, pronalaženje trajnog rješenja problema zagušenja drumskoga saobraćaja i postavljanje bezbjednosti i kvaliteta usluge u centar ovog djelovanja zadržavajući pravo

¹⁰⁵CORDIS, Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'EU, 1997.

¹⁰⁶Regulativa n° 2196/ 98 JOCE L. 277/ 1 du 14 octobre 1998.

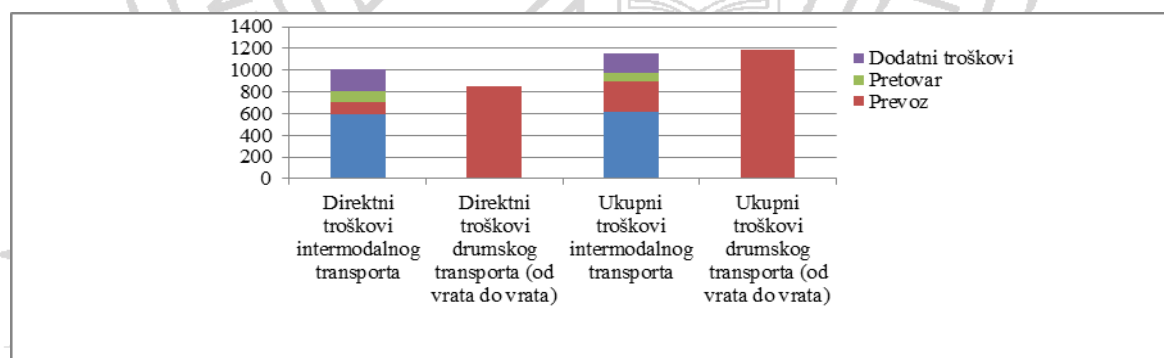
mobilnosti. Na sastanku Vijeća Evrope koji je održan u Göthenburgu 15/16. juna 2001. zaključeno je da je ravnoteža (balans) između različitih vidova transporta suština održivog razvoja. Evropska unija se suočava s rastućom neuravnoteženošću između različitih vidova transporta. Rješenje ovog problema je u dostizanju dva prioriteta cilja:

- osiguranje regulisane konkurencije između različitih vidova transporta,
- povezivanje razvojnih ciljeva (sudbine) različitih vidova transporta da bi se postigla intermodalnost.

Bez regulisane konkurencije između različitih vidova transporta utopija je zamišljati da se može izbjeći pogoršanje neuravnoteženosti sa rizikom monopola transporta robe drumom u proširenoj Evropskoj uniji. Zato treba kontrolisati razvoj drumskog i vazdušnog transporta i boriti se za željeznički transport i druge ekološke vidove transporta da bi im omogućili da budu konkurentna alternativa. Željeznički transport robe je strateški sektor, u pravom smislu riječi, koji određuje uspjeh ili neuspjeh ravnoteže između različitih vidova transporta.

2. POTEŠKOĆE I PERSPEKTIVE RAZVOJA INTERMODALNOSTI

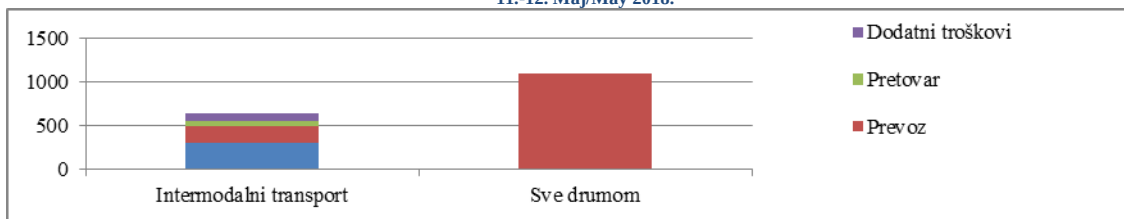
Intermodalni transport spotiče se o realne poteškoće. Operateri nisu dovoljno privatizovani ili su u deficitu, malo i rijetko se investira i razvija aktivnost koja je nedovoljno rentabilna. Struktura koštanja usluge je često slabo poznata, raspodjela komercijalne dobiti i javne subvencije za pokrivanje različitih troškova između infrastrukture, vuče, imaoća kola i transportnih jedinica, terminala, kupovine materijala, itd. nije jasna. Evropski projekat istraživanja intermodalnog transporta RECORDIT (Grafikoni 1, 2) pokazao je na osnovu preciznih istraživanja na tri intermodalna koridora u Evropi da su direktni troškovi drumskog transporta od vrata do vrata manji od troškova intermodalnog transporta. Račun indirektnih troškova (socijalni troškovi vezani za nesigurnost ili za buku) daje neznatnu prednost intermodalnom transportu gledajući ukupnu cijenu. Često spominjana internacionalizacija eksternih troškova nije dovoljna da intermodalni transport bude kompetitivan jer je njegova prednost u odnosu na druge vidove transporta nedovoljno značajna.



Grafikon 1: Aktuelna situacija troškova (u €) intermodalnog i drumskog transporta od vrata do vrata¹⁰⁷

Međutim, jedna temeljna reforma intermodalnog transporta koja bi se odnosila na sve njegove dijelove, inspirišući se modelom američke transportne mreže koja ima takozvane teške pravce koji su namjenjeni isključivo za transport robe, omogućila bi radikalno smanjenje direktnih troškova čime bi se omogućilo puno vraćanje na tržište intermodalnog transporta.

¹⁰⁷ Izvor: http://cordis.europa.eu/home_fr.html, (2011)



Grafikon 2: Situacija u daljoj budućnosti direktnih troškova (u €) intermodalnog i drumskog transporta od vrata do vrata nakon njegove temeljne reforme¹⁰⁸

Pravdanje intermodalnog transporta često je socijalno-ekonomski (računajući na eksterne troškove) a ne finansijski (rentabilnost operatera), kao što je primjer „pokretnih autostrada“ koji je neodrživ bez značajnih subvencija. Budućnost napretka razvoja intermodalnog transporta podrazumjeva radikalnu reformu svoga načina rada za postizanje najboljeg kvaliteta i produktivnosti ispunjavajući ciljeve Evropske Komisije date u Bijeloj knjizi da se bolje reguliše konkurencija između različitih vidova transporta.

3. TEN-T MREŽA

Postojeća rascjepkana mreža evropskih cesta, željeznica, zračnih luka i kanala biće pretvorena u jedinstvenu transevropsku transportnu mrežu (TEN-T) novom infrastrukturnom politikom Evropske unije. Transevropska transportna mreža je mreža koja obuhvata puteve, željezničke pruge, unutrašnje plovne puteve, unutrašnje i morske luke, aerodrome i željezničko-drumske terminale širom 28 zemalja članica. Ova karakteristika je ključni faktor za efikasan, bezbjedan i siguran rad mreže, koristeći neprekidne transportne lanceprevoza putnika i robe. Ovom novom politikom Evropska unija po prvi put utvrđuje dvoslojnu strukturu transevropske transportne mreže (Regulativa (EU) no 1315/2013, član 6) i to:

- Sveobuhvatna mreža (138072 km pruga, 136 706 km puteva, 23506 km unutrašnjih plovnih puteva¹⁰⁹) sastoji se od svih postojećih i planiranih saobraćajnih infrastruktura transevropske transportne mreže. (Utvrđuje se i razvija u skladu s poglavljem II Regulative (EU) no 1315/2013).
- Osnovna mreža (68915 km željezničkih pruga, 59630 km puteva, 23506 km unutrašnjih plovnih puteva²) sastoji se od onih dijelova sveobuhvatne mreže koji su od najveće strateške važnosti za postizanje ciljeva za razvoj transevropske transportne mreže. (Utvrđuje se i razvija u skladu s poglavljem III Regulative (EU) no 1315/2013).

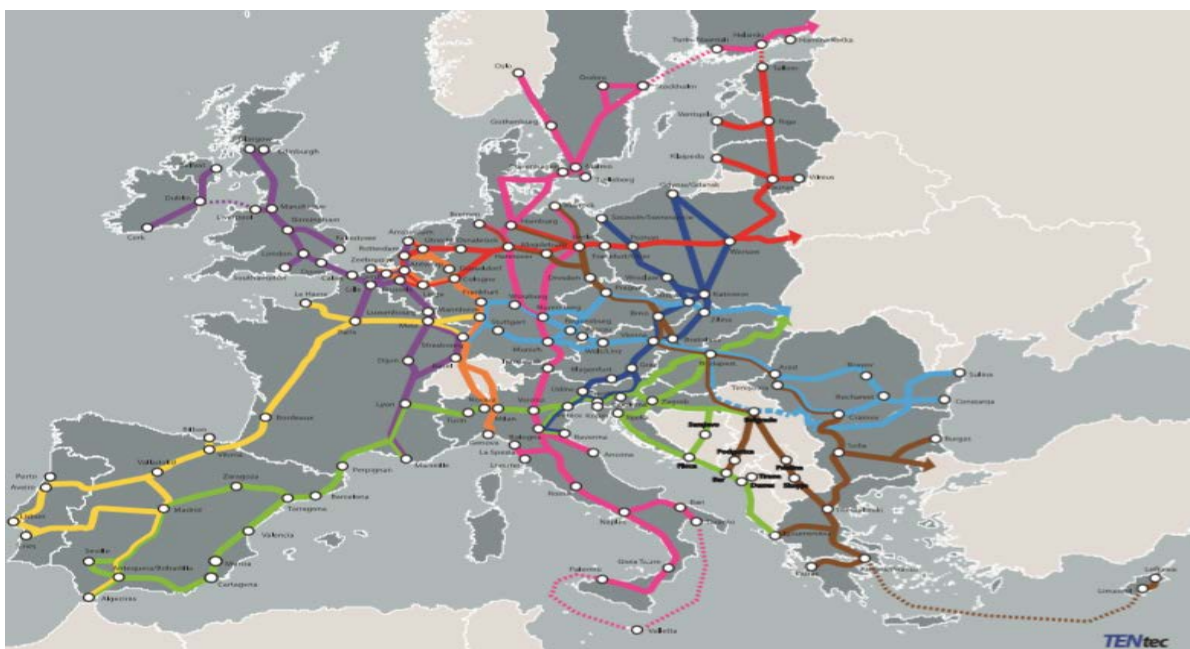
Osnovna mreža predstavlja strateški najznačajnije čvorove i veze transevropske transportne mreže, u skladu s saobraćajnim potrebama. Trebala bi biti multimodalna, tačnije, trebala bi uključivati sve vidove transporta (drumski, željeznički, vodni, zračni) i njihove poveznice (logistička platforma¹¹⁰, teretni terminal¹¹¹) kao i relevantne sisteme zaupravljanje saobraćajem i informacijama. Kako bi se ostvarila modalna integracija mreže, potrebno je sprovesti posebne zahtjeve duž cijele mreže u smislu infrastrukture, telematskih aplikacija, opreme i usluga. Osnovna transportna mreža utvrđena je sa devet glavnih koridora: dva koridora sjever – jug, tri koridora istok – zapad i četiri dijagonalna koridora (slika 1).

¹⁰⁸ Izvor: http://cordis.europa.eu/home_fr.html, (2011)

¹⁰⁹ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm

¹¹⁰ „logistička platforma“ znači područje koje je direktno povezano s transportnom infrastrukturom transevropske transportne mreže, uključujući najmanje jedan teretni terminal, te koje omogućuje provođenje logističkih aktivnosti (Regulativa (EU) no 1315/2013, član 3 (r))

¹¹¹ „teretni terminal“ znači objekt koji je opremljen za pretovar između najmanje dva oblika prijevoza ili između dva različita željeznička sistema te za privremeno skladištenje tereta, kao što su luke, luke unutarnjih plovnih puteva, zračne luke i željezničko -drumski terminali (Regulativa (EU) no 1315/2013, član 3 (s));



Slika 1: Koridori - TEN-T osnovna mreža¹¹²

Postalo je jasno da razvoj TEN-T mreže mora u nekom obliku, obuhvatiti i susjedne države Evropske unije napodručju Zapadnog Balkana, koje su u međuvremenu već pokazale aspiracije za ulaskom u članstvo EU i većsu postigle određeni napredak u tom smjeru. Naime, stanje saobraćajne infrastrukture na tom je područjuvišestruko tehnološki zastarjelo i često ne zadovoljava minimalne bezbjedonosne standarde, te su potrebnaobimna ulaganja kako bi se moglo osigurati nesmetano odvijanje saobraćaja. Takva loša situacija nastala je iratnim razaranjima na ovim područjima, te oslabljenim ekonomskim potencijalom država Jugoistočne Evrope.

4. POLITIKA INTERMODALNOG TRANSPORTA U BIH

Bosna i Hercegovina opredijeljena je za razvoj zajedničesaobraćajne politike kroz jačanje saradnje s drugim zemljama u regiji, uključujući i odgovarajući nivo uzajamnih ustupaka u pogledu kretanja lica, robe, kapitala i usluga, kao i razvoj projekata od zajedničkog interesa. U tom cilju Bosna i Hercegovina je potpisala Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju (SSP), kojim prvi put uspostavlja institucionalne odnose s Evropskom unijom¹¹³. Uspostavljanje intermodalnog transportnog sistema je cilj zajedničke saobraćajne politike. Drugim riječima, kroz uklanjanje institucionalnih, finansijskih, fizičkih, tehničkih, kulturnih i političkih barijera te povećanjem integracije između transportnih modova i usluga odvija se politika razvoja intermodalnog transporta.

4.1. Glavni intermodalni pravci

Uzimajući u obzir panevropske i regionalne koridore, kao i dijelove plavih autoputeva, mogu se definisati glavni mogući intermodalni pravci u Bosni i Hercegovini. Budući da u intermodalnom transportu postoji tendencija koncentrisanja na transportne tokove (posebno kontejnerski transport) na glavnim pravcima koji povezuju glavne centre, proces odabira

¹¹²TEN-T Core Network Corridors (Regulation (EU) 1316/2013)

¹¹³<http://www.dei.gov.ba/>

glavnih pravaca može obuhvatiti i veliki dio postojećih i budućih transportnih tokova intermodalne transportne jedinice - ITU u Bosni i Hercegovini. Na slici 2 prikazani su glavni intermodalni pravci.



Napomena: crvena – željeznički transport, plava – transport plovnim putevima.

Izvor: Studija intermodalnog transporta u Bosni i Hercegovini.

Slika 2: Glavni intermodalni koridori u Bosni i Hercegovini

Studijom o intermodalnom transportu u Bosni i Hercegovini koju je radila Evropska unija 2006. godine definisani su potencijalni intermodalni pravci u Bosni i Hercegovini koji povezuju glavne intermodalne centre, te glavne luke na moru, kao i riječne luke u bh. regiji koje su dio jednog ili više definisanih nabavnih lanaca:

1. *Kopneni transport između Luke Ploče i Sarajeva.* Ovaj pravac prati željeznički koridor Vc, pravac Sarajevo – Ploče koji je najvažniji za Bosnu i Hercegovinu, s obzirom na to da je ona zemlja okružena kopnom. Ovaj pravac čini dio nabavnih lanaca koji dolaze iz luka na Sjevernom Jadranu, kao i iz centara južnog Mediterana.
2. *Kopneni transport između Luke Ploče i Tuzle.* Predloženi pravac prati željeznički koridor Vc koji kreće iz luke Ploče a zatim se odvaja od koridora Vc i nastavlja do Tuzle. Pravac Ploče - Tuzla izabran je jer je Tuzla treći najveći grad u Bosni i Hercegovini (procjenjuje se da ima 160.000 stanovnika) te je najveći industrijski centar u sjevernoj Bosni i Hercegovini.
3. *Kopneni transport između Luke u Rijeci i Banje Luke.* Ova kopnena veza povezuje Luku u Rijeci (koja je zajedno sa lukom Kopar i lukom Trst povezana sa jednim od četiri „pomorska autoputa“) preko Zagreba sa Banjom Lukom kao drugi najveći grad u Bosni i Hercegovini (procjenjuje se da ima 230.000 stanovnika) i glavni je grad Republike Srpske.
4. *Transport tereta konsolidovanog u intermodalne transportne jedinice (ITU) između Zagreba i Bosne i Hercegovine.* Zagreb je glavni centar Hrvatske. Za hrvatskog intermodalnog transportnog operatera AGIT najrealističniji su izgledi da će imati zadovoljavajući nivo kontejnerskih tokova za usluge maršrutnih vozova u srednjoročnom periodu.
5. *Transport tereta konsolidovanog u ITU između Minhena i Bosne i Hercegovine.* Minhen je izabran jer je industrijski centar južne Njemačke. U Minhenu se nalaze sjedišta velikih preduzeća, uključujući Siemens AG (elektronika), BMW (automobili), MAN AG (proizvođač kamiona, inženjering), Linde (gas), te ima najmoderniji terminal za suvi teret Minhen-Riem.
6. *Intermodalni transport na pravcu Beč-Bosna i Hercegovina.* Beč je izabran za glavnog privrednog centra u sjevernom dijelu Dunava, i za glavnog centra industrijskog trokuta Beč – Bratislava - Győr. Luka u Beču je moderni trimodalni

pretovarni centar. Godišnje se u ovoj luci pretovari 277.000 TEU „twenty-foot equivalent units“. Postoji mogućnost za više alternativnih pravaca:

- pravac *Beč – Beograd – Brčko* – koriste se dunavski šlepovi od Beča do Beograda, a zatim se transport nastavlja rijekom Savom do Brčkog (ili Bosanskog Šamca). Transport prema odredištima u Bosni i Hercegovini može se vršiti drumom ili prugom.
- pravac *Beč – Vukovar ili Beč – Beograd* – na ovom alternativnom pravcu koristili bi se dunavski šlepovi iz Beča do luke u Vukovaru, ili alternativno do luke u Beogradu odakle bi se transport do Bosne i Hercegovine nastavio prugom. Transport od Vukovara do odredišnih mjesta u Bosni i Hercegovini mogao bi se vršiti kamionom ili prugom.

7. *Intermodalni transportni pravac Luka Constanza – Bosna i Hercegovina*. Trenutno transportni pravac «od vrata do vrata» između Luke Constantza i Bosne i Hercegovine skoro da nema transporta. U budućnosti može biti moguć uz tri alternative:

- Dunavom do Beograda ili Vukovara uz pretovar na vozove;
- direktni vozovi koji saobraćaju u oba smjera između Luke Constantza preko Beograda do različitih terminala u sjevernom dijelu Bosne i Hercegovine;
- sljedeća alternativa mogla bi biti rijeka Sava do Brčkog ili Bosanskog Šamca.

Constantza je luka sa privatnim terminalskim operaterima i četiri kontejnerska terminala rade u Luci Constantza, na kojima je tokom posljednjih godina registrovan trend porasta transporta. Luka Constantza mogla bi da predstavljala u budućnosti Gateway terminal¹¹⁴ za države Jugoistočne Evrope a samim time i za Bosnu i Hercegovinu.

4.2. Mreža intermodalnih terminala

Na osnovu studije o intermodalnom transportu u Bosni i Hercegovini koju je Evropska unija uradila 2006. godine definisano je da bi u Bosni i Hercegovini trebalo postojati pet intermodalnih terminala u prvim fazama uvođenja intermodalnih usluga:

- Ploče (koji se računa kao "bh. terminal" jer uglavnom opslužuje prostor BiH;
- Sarajevo (najveća aglomeracija);
- Banja Luka (glavni grad Republike Srpske i druga najveća aglomeracija);
- Tuzla (treća najveća aglomeracija i industrijska zona);
- Brčko (trimodalni terminal na rijeci Savi, jedinica lokalne samouprave).

Mreža terminala predložena od konsultanta «Pacific Consultants International» (2001) sadrži i pet predloženih potencijalnih intermodalnih terminala (slika 3).

¹¹⁴**GATEWAY – terminal** može se tretirati kao poseban oblik „hub and spokes“ sistema. Ovi terminali predstavljaju vezu između različitih sistema, odnosno kapiju određenog sistema. Gateway terminal može predstavljati vezu između različitih vidova transporta (npr. terminali u lukama su gateway terminali koji omogućavaju da se roba pristigla pomorskim transportom prebaci u zaleđe luke drumskim, željezničkim, riječnim transportom ili obratno).



Napomena: crvena - najvažniji prioriteti, žuta - prioriteti srednje važnosti.

Izvor: Pacific Consultants International (2001).

Slika 3: Prijedlog mreže terminala u Bosni i Hercegovini

Ovi terminali uglavnom se nalaze na tri transportna koridora: rijeka Sava koja je povezana sa koridorom VII, koridor Vc (Ploče – Sarajevo – Šamac, paralela koridora X Banja Luka – Doboj – Tuzla – Zvornik. Ovi koridori (Vc, VII i X) sastavni su dio mreže panevropskih transportnih koridora -TEN-T. U Sarajevu kao najvećoj aglomeraciji mogao biti terminal tipa Dry port za luku Ploče čime bi se stvorio neprekidni transportni lanac, kontinualni tok transporta robe i značajne vremenske uštede. Koncept dry porta je baziran na pomorskoj luci direktno povezanoj željeznicom sa terminalima u unutrašnjosti kopna, gdje pošiljaoci mogu ostaviti ili preuzeti svoju robu u intermodalnim transportnim jedinicama isto kao da su je preuzeli direktno u luci. Pomorska luka i terminal u unutrašnjosti su povezani još nekim vidom transporta osim drumskim, koji ima veliki kapacitet, kao što je željeznica.

5. INTERMODALNA BIH STRATEGIJA

Saobraćajna politika uključuje i jedinstvenu intermodalnu strategiju koja treba da ima sljedeće ciljeve:

- integrisati željezničku infrastrukturu u intermodalnu mrežu;
- koristiti postojeću mrežu željezničke infrastrukture kao osnovu intermodalnog transporta;
- stvoriti mrežu multimodalnih centara koji omogućuju promjenu vrste transporta;
- koristiti željeznicu kao vid transporta koji ima manji negativan uticaj na okoliš.

Strategija slijedi princip sistema čvorišta i krakova, gdje se svi koridori kreću duž krakova prolazeći kroz centralno čvorište. Strategija je orijentisana na tržište i lanac snabdjevanja. Transportni koridori sa fokusom na željeznički transport su glavne veze između čvorišta. Logistički centri, terminali i željezničke stanice za rastavljanje i sastavljanje vozova su čvorišta saobraćajnog sistema. Regionalni klasteri organizovani po koridoru činili bi zonu sakupljanja vozila. Sistem sporednih pruga koji se prostire duž koridora Vc može se posmatrati kao krak saobraćajnog sistema. Jedinstvenu intermodalnu strategiju treba da prate razvojni projekti kao što su:

- saobraćajne strategije i akcijski plan za rješavanje trenutnih problema, kao npr. uska grla, implementacija, infrastrukturna ulaganja itd. u intermodalnom prevozu;
- koridor Jadran - Crno more (uključivanje riječnih luka – Brčko, Šamac);
- koridor Vc i VII – povezivanje luke Ploče sa Dunavom;
- projekti iz područja zaštite okoliša (obnovljivi izvori energije, željeznice, terminali, ...).

Luka Constanza ubraja se u kategoriju Gateway luke koja je veza Azije i zapadne Evrope preko Dunava (koridor VII). Luka Constanza može u budućnosti imati veoma veliku ulogu u intermodalnom kontejnerskom transportu za Bosnu i Hercegovinu rijekama Dunavom i Savom do luke u Brčkom. Posmatrajući Bosnu i Hercegovinu u odnosu na intermodalne tokove u Evropi, možemo zaključiti da je veoma bitan pravac koridorom Vc i kontejnerska željeznička veza sa Budimpeštom, zatim riječni transport rijekom Savom i veza sa Dunavom kao i željeznička veza sa terminalom u Minhenu kao jednim od većih terminala koji bi za područje Bosne i Hercegovine i njenu vezu sa centralnom i zapadnom Evropom mogao imati ulogu hub-terminala¹¹⁵

ZAKLJUČAK

Kroz prvu Bijelu knjigu „Strategija revitalizacije željeznica zajednice“ iz 1996. godine, drugu Bijelu knjigu o evropskoj saobraćajnoj politici do 2010. godine i sa Bijelom knjigom od 28.3.2011. godine nazvanom „Mapa puta za jedinstveni evropski saobraćajni prostor“ Evropska komisija predstavila je svoju orijentaciju saobraćajne politike gdje intermodalni transport predstavlja alat koji omogućava da se dobije što efikasniji saobraćajni sistem. Bosna i Hercegovina usvajanjem okvirne saobraćajne politike i strategije za period 2016-2030. godina identifikovala je potrebne akcije za razvoj saobraćajnog sistema u BiH kao dijelajedinstvenog evropskog saobraćajnog sistema. Povezivanje svih vidova transporta putem intermodalnosti u jedan neprekidni transportni lanac jedan je od stratejskih ciljeva saobraćajne politike u BiH. Kvalitetni integrisanih lanaci snabdjevanja putem intermodalnog transporta koji omogućava transport ”od vrata do vrata” preko mreže terminala intermodalnog transporta jedini je način da Bosna i Hercegovina ispuni zahtjeve Evropske unije. Bosna i Hercegovina mora postići standarde saobraćajne infrastrukture i osigurati isti kvalitet usluge koji će garantovati nesmetano upravljanje interfejsom različitih vrsta transporta kako bi uspostavio intermodalni transportni lanac u okviru lanaca snabdjevanja. Razvojem intermodalnog transporta i stvaranjem jedinstvenog saobraćajnog tržišta stvorice se preduslovi za bržu i kvalitetniju robnu razmjenu, jačanje trgovine, usluga, te moderniji i bezbjedniji saobraćaj.

KORIŠTENA LITERATURA

- [1] Charlier J. and Ridolfi G., (1994). “Intermodaltransportation in Europe: of modes, corridors and nodes”, in *MaritimePolicy and Management*, Vol. 21, No. 3, 1994, pp. 237-250.
- [2] Čabrić, N., 2012. *QFD metoda analize kvaliteta intermodalnog transporta*, Magistarski rad. Saobraćajni fakultet Doboj, 2012.
- [3] Čabrić, N., 2017. *Modeliranje bezbjednosti intermodalnog transporta primjenom Petrijevih mreža*, Doktorska disertacija. Saobraćajni fakultet Doboj, 2017.
- [4] European Commission (2000). *IQ—Intermodal Quality Final Report for Publication*, Transport RTD Programme of the 4th Framework Programme—Integrated Transport Chain.
- [5] European Commission (2001). *European Transport Policy for 2010: Time to Decide, White paper*, Office for official publications of the European Communities, Luxembourg.

¹¹⁵**HUB – terminal:** naziv za glavni terminal, mjesto najveće koncentracije tokova i najšire ponude logističkih usluga. Naziv asocira na prometno središte koje povezuje sve radijalno raspoređene manje terminale, centre. Preko ovog terminala odvija se transport između manjih terminala iz okruženja.

- [6] Grön, J. (1998). "Indicators and Criteria for Intermodal Transport", Paper published in Proceedings of NOFOMA 1998, pp. 377-391.
- [7] Hayuth Y., (1987). *Intermodality: Concept and Practice, Structural Changes in the Ocean Freight Transport Industry*. London: Lloyd's University Press.
- [8] Muller, G. (1995). "Intermodal Freight Transportation, Third Edition, Lansdowne, VA: ENO Transportation Foundation and Intermodal Association of North America, USA, p. 239.
- [9] Puzić, N., Radić, Ž., Jovanović, R., *Uticaj nivoa bezbjednosti prevoza na ekonomičnost rada željeznice*, V međunarodno savjetovanje "Savremeni trendovi u saobraćaju, logistici i ekologiji u funkciji održivog razvoja, Travnik – Vlašić, 2014.
- [10] Puzić, N., Ristić, B., Dedić, E., *Mjesto i uloga menadžera infrastructure u reformi željeznica*, IV Kongres o željeznicama, UNITIK Sarajevo, 2017.
- [11] Rutten, B. C. M. (1998). "The design of a terminal network for intermodal transport", *Transport Logistics*, vol. 1, pp. 279-298
- [12] Slack, B., 1998. "Intermodal transportation", in B. Hoyle and R. Knowles (eds.) *Modern Transport Geography*, Chichester, Wiley, pp. 263-290.
- [13] Woxenius, J. (1998), "Development of small-scale intermodal freight transportation in a systems context", Dissertation, Department of Transportation and Logistics, Chalmers University of Technology, Göteborg, Sweden.
- [14] Parlamentarna skupština Bosne i Hercegovine, "Odluka o usvajanju okvirne prometne politike BiH, 2015- 2030", Službeni glasnik BiH broj 62/15 od 4.8.2015. godine, ISSN 1512-7486.
- [15] Vijeće ministara Bosne i Hercegovine, "Odluka o usvajanju okvirne strategije prometa BiH, 2016-2030", Službeni glasnik BiH broj 71/16 od 23.9.2016. godine, ISSN 1512-7486.