

SAOBRAĆAJNI KORIDORI U FUNKCIJI EKONOMSKOG RAZVOJA ZEMALJA ZAPADNOG BALKANA I BOSNE I HERCEGOVINE

Alaga Zelkanović, e- mail: alaga.zelkanovic@hotmail.com, tel. + 387 61 447 859

Esma Hodžić, e- mail: hodziicesma@gmail.com, tel. +387 61 588 533

Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Sažetak: Glavna svrha ovog rada je da pruži pregled povezanosti saobraćajne infrastrukture i ekonomskog faktora, sa fokusom na savremene koridore Zapadnog Balkana. U principu, opisana je teorija saobraćajne infrastrukture i njene uske povezanosti sa ekonomijom i utjecajem na tržište, te su nakon toga detaljnije opisani koridori Bosne i Hercegovine, Srbije i Hrvatske, kako bi se mogla dobiti kompletna slika stanja, u cilju planiranja poboljšanja. Rad također sadrži podatke o saobraćajnoj infrastrukturi pojedinih zemalja Zapadne Europe, koji su korišteni u namjeri poređenja sa stanjem u pomenutim državama kako bi se time uvidjelo njihovo stanje u odnosu na države Zapadnog Balkana.

Ključne riječi: koridori, ekonomski razvoj, drumski transport, željeznički transport, Zapadni Balkan, zračni transport

CONTEMPORARY TRAFFIC CORRIDORS IN THE FUNCTION OF ECONOMIC DEVELOPMENT IN WESTERN BALKANS AND BOSNIA AND HERZEGOVINA

Abstract: The main purpose of this paper is to provide a link between transport infrastructure and economical factors, with a focus on contemporary corridors of the Western Balkans. In general, this paper describes the theory of transport infrastructure and its close connections with the economical system, also, the influence on the market. With goal to comprehend this topic in the best way possible, paper, also, contains detailed corridor description of Bosnia and Herzegovina, Serbia and Croatia, in order to get a full picture of the situation, so the plans for improvement would be possible. This paper also issues information about the transport infrastructure of certain countries in Western Europe, which were used with the intention of comparing the situation in these countries to the one in already named countries of Western Balkans.

Keywords: corridors, economic development, road transport, railway transport, the Western Balkans, air transport

1. UVOD

Saobraćajni koridori predstavljaju jedan od ključnih karakteristika infrastrukture svake nacionalne privrede. Globalno, prihvaćen je stav kako je saobraćajna, pored energetske infrastrukture, najvažniji opći uslov razvoja jedne države. Stoga, u svakoj zemlji svijeta može se uspostaviti sasvim jasna i pozitivna veza između stepena privrednog razvoja i kvaliteta i kvantiteta saobraćajne infrastrukture, što dovoljno govori o uslovljenosti ekonomskog razvoja sa razvoje saobraćajne infrastrukture.

Predmet razmatranja ovog rada predstavljaju saobraćajni koridori u funkciji ekonomskog razvoja, odnosno koridori Zapadnog Balkana. Aktuelni trendovi prometnog sistema reflektiraju se kroz kreiranje zajedničke transportne politike koja će doprinijeti uspostavljanju integrirane i efikasnije transportne mreže. Aktivno sudjelovanje u razvoju koridora može se smatrati jednim od preduvjeta za razvoj prometnog sektora i jačanje veza sa susjednim

državama i šire. U kontekstu navedenog, jedan od inicijalnih koraka ka uključivanju Zapadnog Balkana predstavlja usklađenost i cjelovitost saobraćajnog sistema. Pored ideje povezivanja svih evropskih zemalja mrežom koridora, premisa je bila i njihova ekonomska opravdanost i ostvarivost finansiranja.

Cilj jeste na što jednostavniji način objasniti koridore krzo ekonomski razvoj. Ovaj rad se sastoji od tri cjeline, kroz koje smo elaborirali predloženo:

- U I poglavlju, koje nosi naziv Saobraćajna infrastruktura analizirat ćemo infrastrukturu i ekonomsku funkciju.
- U II poglavlju, koje nosi naziv Saobraćajni koridori Zapadnog Balkana, objasnili smo saobraćajne koridore Bosne i Hercegovine, Hrvatske i Srbije.
- U III poglavlju, koje nosi naziv Analiza karakteristika infrastrukture Zapadnog Balkana u odnosu na Zapadnu Evropu.

2. SAOBRAĆAJNA INFRASTRUKTURA

2.1. Definicija i analiza saobraćajne infrastrukture

Pod nacionalnom, odnosno, regionalnom infrastrukturom podrazumijevamo je njen sistem javnih kapaciteta, finansiranih javnim i privatnim sredstvima, koji obezbeđuju osnovne usluge i održavaju životni standard; ovaj međuzavisan, ali i pojedinačno jedinstven, skup objekata obezbeđuje mobilnost, skrovište (smeštaj), usluge i servise. Stanje infrastrukture utječe na stil našeg života i bezbjednost, pri čemu je oboje ugroženo njenim propadanjem na koje se ne reaguje.³³⁸

U smislu funkcionalnosti, infrastrukturni koridori predstavljaju područja posebnih namjena i planiraju se na integralnim osnovama, time uključujući saobraćajnu, telekomunikacionu, energetska i vodoprivrednu infrastrukturu. U prostornom smislu, koridori su podijeljeni po dionicama, tako da povezuju gradove i mesta ukrštanja. Tako, povezujući gradove, koridori definišu pravac svake vrste razvoja, odnosno određuju njegov osnovni oblik. Ovako definisana koncepcija prostornog razvoja, djelujući u ovakvom kontekstu, usmerava pravac razvoja te istovremeno povećava šanse za intraregionalnih veza.

Primjerima infrastrukturnih objekata i usluga smatramo puteve, ulice, autoputeve, mostove, tunele, masovni transport, parkiranje i ostali kapaciteti kopnenog saobraćaja, također i aerodrome te ostale objekte zrakoplovnog, vodenog i željezničkog saobraćaja.

2.2. Saobraćaj prema ekonomskoj funkciji i njegov utjecaj na veličinu tržišta

Jedna od najvažnijih karakteristika saobraćaja u ekonomskom smislu je njegova neminovnost u regionalnoj i međunarodnoj razmjeni dobara, budući da svi nemaju sve sirovine za određenu vrstu industrije, niti se sve sirovine proizvode u jednom regionu. Nastojeći sumirati funkciju saobraćaja u ekonomskom kontekstu, saobraćaj možemo predstaviti kao djelatnost koja predstavlja zadovoljenje potreba potrošnje, kako proizvodne tako i opšte i lične, dalje možemo predstaviti saobraćaj kao imanentni sastavni dio podjele rada i svakog tržišta, bez kojeg su neostvarivi specijalizacija proizvodnje, kooperacija, funkcionisanje tržišta i razmjena uopće, u uslovima društvene i teritorijalne podele rada i također, obezbeđuje interakciju države i društva, jer omogućava cirkulaciju svih tokova državnih i društvenih funkcija.

³³⁸ MEĐUNARODNI TRANSPORT I ŠPEDICIJA- Dr Branko Davidović, dipl. inž.; Kragujevac, 2013 godina

Nova tržišta se pojavljuju zahvaljujući saobraćajnim vezama između regiona. Samo mali procenat proizvodnje koristi se u regionu neposredno gravitirajućem mestu proizvodnje. U tom smislu, glavni zadatak je ponovno definisanje statusa tranzitnog energetskeg položaja, među državama bogatim prirodnim energetskeim resursima (prirodni gas i nafta) i zemljama potrošača. To dalje omogućava da se izgradnjom energetskeih infrastrukturnih sistema obezbjedi brži oporavak nacionalne ekonomije. Pored jačanja saobraćajnih i energetskeih veza, kao primarnog faktora budućeg ekonomskog razvoja, od posebnog značaja je i jačanje međuregionalnih veza u oblasti zaštite prirodnih i kulturnih dobara, turizma, kao i zaštite životne sredine.

Veza između ekonomskog razvoja i saobraćaja je uslovljena u oba pravca. Iniciranjem razvoja saobraćajne infrastrukture, omogućava se lakše investiranje u sve ostale privredne grane, zbog olakšanih pristupa lokacijama proizvodnje i jendostavnijeg i ekonomičnijeg transporta potrebnih sirovina.³³⁹

3. SAOBRAĆAJNI KORIDORI ZAPADNOG BALKANA

Na drugoj Panevropskoj konvenciji o saobraćaju, koja je održana na Kritu 1994. godine, donesena je odluka o formiranju devet koridora za povezivanje zemalja EU sa centralnom i istocnom Evropom i to:

I -Helsinki-Talin-Riga-Varšava sa krakom Riga-Kalinigrad-Gdanjsk.

II -Berlin-Varšava-Minsk-Moskva.

III -Berlin-Broclav-Katovice-Lvov-Kijev.

IV -Berlin/Nirnberg-Prag-Budimpešta-Konstanca/Solun/Istanbul
(Rumunija,Bugarska)

V -Venecija/Trst-Kopar-Ljubljna-Budimpešta-Užgorod-Lvov;

krak B: Rijeka-Zagreb-Budimpešta;

krak C: Ploče-Sarajevo-Osijek-Budimpešta (Hrvatska, BiH)

VII-Rijeka Dunav i njene luke (Srbija, Rumunija, Bugarska)

VIII-Drač-Tirana-Skoplje-Sofija-Varna (Albanija, Makedonija
Bugarska).

IX -Helsinki-Sankt Peterburg-Moskva/ Pskov-Kijev-Ljubasavka

Kišnjev-Bukurešt-Dimitrovgrad-Aleksandropolis

krak A: Ljubasavka-Odesa;

krak B: Kijev-Minsk-Vilinus-Kauntas-Klajpeda-Kalinigrad.

³³⁹ MEĐUNARODNI TRANSPORT I ŠPEDICIJA- Dr Branko Davidović,dipl.inž.; Kragujevac, 2013 godina str.10.

3.1. Saobraćajni koridori Hrvatske

3.1.1. Koridor X

Koridor X je najvažnija pruga u cijeloj Hrvatskoj. Kao glavni i najprometniji hrvatski željeznički magistralni pravac, elektrificiran je i pripremljen za maksimalnu brzinu od 160 km/h (teoretski i do 200 km/h, kada bi se signalizacija prilagodila ovakvim brzinama). Također, veći dio je dvokolosiječna pruga, tehnički osposobljena za dvostrani dvosmjerni promet. Ovaj koridor povezuje Republike Sloveniju i Srbiju. Teretni promet je vrlo intenzivan, a putnički je umjeren, ali poprilično gust. Najvažnija čvorišta su ovdje Zagreb i Vinkovci.³⁴⁰

Čvorovi prema koridorskim prugama:

- Zagreb-Rijeka (sjecište sa koridorom Vb)
- Dugo Selo-Kotoriba (sjecište sa koridorom Vb)
- Strizivojna-Vrpolje - Osijek (sjecište sa Koridorom Vc)
- Strizivojna-Vrpolje - Slavonski Šamac (sjecište sa Koridorom Vc)³⁴¹

Odvojci prema lokalnim prugama:³⁴²

- Banova Jaruga - Pčelić - Virovitica (**suspendiran promet zbog lošeg stanja kolosijeka i nedostatka sredstava za održavanje**)
- Novska - Sisak (obnovljena)
- Nova Kapela-Batrina - Pleternica (odvojci prema Požegi/Velikoj i prema Našicama)
- Vinkovci-Županja
- Vinkovci-Vukovar
- Vinkovci-Otok - granica sa državom Bosnom i Hercegovinom
- Vinkovci-Osijek (pruga puštena u promet).

3.1.2. Koridor Vc

Republika Mađarska - Beli Manastir - Osijek - Đakovo - Strizivojna-Vrplje - Slavonski Šamac - Republika Bosna i Hercegovina - Luka Ploče

Uskoro očekivana maksimalna brzina od 160 km/h. Koridor je elektrificiran od kolodvora Strizivojna-Vrpolje do kolodvora Slavonski Šamac i od granice sa BiH kod Metkovića do Luke Ploče. Elektrifikacija od Belog Manastira do Strizivojne-Vrpolje je u planu. Ovaj koridor bi trebao postati važna transportna magistrala za teretni promet.³⁴³

3.2. Saobraćajni koridor Bosne i Hercegovine

³⁴⁰ MEĐUNARODNI TRANSPORT I ŠPEDICIJA- Dr Branko Davidović, dipl. inž.; Kragujevac, 2013 godina str.10.

³⁴¹ Više vidjeti na: https://hr.wikipedia.org/wiki/Hrvatske_%C5%BEeljeznice

³⁴² Medjunarodni transport i špedicija: Milan Stakić, Miodrag Stanković; Milan Stakić, Miodrag Stanković; Naučna knjiga, 1987

³⁴³ Medjunarodni transport i špedicija: Milan Stakić, Miodrag Stanković; Milan Stakić, Miodrag Stanković; Naučna knjiga, 1987

Cesta E73 pripada A klasi europskih cesta pravca sjever-jug koja povezuje centralne dijelove europskog kontinenta sa zapadnim Balkanom. Cesta E73 je poznatija kao PAN-EUROPSKI koridor Vc koji najvećim dijelom prolazi kroz Bosnu i Hercegovinu.

Izgradnja koridora Vc u Bosni i Hercegovini je u posljednje vrijeme značajno intenzivirana. Projektom je predviđeno da dužina koridora Vc kroz Bosnu i Hercegovinu iznosi oko 340 km. Projektom gledano koridor Vc je u Bosni i Hercegovini podijeljen na četiri LOT-a koji u stvari predstavljaju glavne dionice. Najvećim dijelom koridor Vc kroz Bosnu i Hercegovinu se oslanja na postojeći Magistralni put M-17 koji prati tok rijeke Bosne i nadovezuje se na autoput Zagreb – Beograd. Koridor V-C u Bosni i Hercegovini prolazi kroz slijedeće gradove: Bosanski Šamac, Modriča, Doboj, Zenica, Kakanj, Visoko, Sarajevo, Konjic, Jablanica i Mostar. Šematski prikaz koridora Vc kroz Bosnu i Hercegovinu možemo vidjeti na slijedećoj slici.



Slika 1. Koridor Vc Bosna i Hercegovina

U Bosni i Hercegovini postoje četiri glavne dionice:

GLAVNE DIONICE	POČETNA TAČKA	KRAJNJA TAČKA	DUŽINA
Dionica 1	Rijeka Sava	Doboj (jug)	64 km
Dionica 2	Doboj (jug)	Sarajevo jug(Tarčin)	150km
Dionica 3	Sarajevo jug(Tarčin)	Mostar (sjever)	58 km
Dionica 4	Mostar (sjever)	Granica sa Hrvatskom	68 km

Tabela 1. Četri glavne dionice BiH

http://agf.unibl.org/sajt/doc/file/so/1/0f/03558_20131115_01_Infrastruktura.pdf (Preuzeto: 25.11.2015)

Koridor Vc predstavlja trenutno najveći infrastrukturni projekat u Bosni i Hercegovini. Njegovom izgradnjom Bosna i Hercegovina se aktivno uključuje u savremenu mrežu europskih autoputeva unapređujući saobraćajni i ukupni privredno-ekonomski sistem.

4. ANALIZA KARAKTERISTIKA INFRASTRUKTURE ZAPADNOG BALKANA U ODNOSU NA ZAPADNU EUROPU

U cilju postizanja svjetskog nivoa razvoja saobraćajne infrastrukture, potrebno komparirati poznate relevantne podatke, kako bi se odredili pokazatelji stepena razvijenosti saobraćajne infrastrukture na Zapadnom Balkanu. Sljedeće tabele sadrže podatke o stanju saobraćajne infrastrukture Zapadne Evrope i Zapadnog Balkana, u svrhu vršenja pomenute analize.

	Velika Britanija	Francuska	Belgija
Dužina autoputa	3502 km	12000 km	1729 km
Dužina željezničke mreže	15760 km	31939 km	3536 km
Broj aerodroma	57	478	42
Broj stanovnika	64,1 milion	66,03 miliona	11,2 miliona

Tabela 2. Podaci o saobraćajnoj infrastrukturi u Zapadnoj Evropi

	Bosna i Hercegovina	Srbija	Hrvatska
Dužina autoputa	110 km	669,113 km	915,8 km
Dužina željezničke mreže	1021 km	4093 km	2976,276 km
Broj aerodroma	7	9	10
Broj stanovnika	3,829 miliona	7,164 miliona	4,253 miliona

Tabela 3. Podaci o saobraćajnoj infrastrukturi na zapadnom Balkanu

U odnosu na Veliku Britaniju, koja raspolaže sa 0,0000545 km-autoputa/stanovniku, Bosna i Hercegovina raspolaže sa 0,0000288 km-autoputa/stanovniku, što ne djeluje kao velika razlika kada se izuzme činjenica da Bosna i Hercegovina ima 3,8 miliona stanovnika, u odnosu na veliku Britaniju koja ima 64,1 miliona stanovnika.

Francuska raspolaže velikom željezničkom mrežom, pa tako posjeduje 0,000484 km-pruge/stanovniku, kada uporedimo sa Hrvatskom, ona raspolaže sa 0,000699 km-pruge/stanovniku, što bi na osnovu uzimanja samo ova dva podatka u obzir značilo daje Hrvatska u boljoj poziciji, međutim, uzimajući broj stanovnika u Francuskoj koji je znatno veći od broja stanovnika u Hrvatskoj dolazi se do ne tako pozitivnijeg stanja.

U prethodnim tabelama dati, također, komparativni podaci o broju aerodroma u Zapadnoj Evropi, kao dijela saobraćajnog sistema. Sasvim je jasno da je teško porediti aerodrom „Nikola Tesla” u Beogradu s najvažnijim europskim aerodromima, posebno zbog toga što su neke od njih klasični tranzitni centri putnika iz Evrope ka ostalim regionima u svetu. Međutim, čak i ako poredimo odnos broja stanovnika neke zemlje i putnika koji koriste neke od nacionalnih aerodroma, na primjer aerodrom „Nikola Tesla” sa aerodromima Belgiji, ponovo je pozicija beogradskog aerodroma poražavajuća.

5. ZAKLJUČAK

Na osnovu urađene analize i obrađenih relevantnih parametara, sa sigurnošću se može utvrditi kako zemlje Zapadnog Balkana zaostaju europskim standardima, kada su u pitanju saobraćajni koridoru, ustvari, saobraćajna infrastruktura, što se neosporno ogleda u ekonomskom stanju. Već smo u gore navedenom tekstu istakli uslovnost ekonomskog razvoja i saobraćajne infrastrukture, na osnovu čega bi se dalo zaključiti da razvojem saobraćajne infrastrukture mogu se privući razni investitori. Za razvoj saobraćajne infrastrukture, sa finansijskog aspekta, moguće je koristiti više opcija, poput kreditiranje, investiranja ili određene novčane pomoći. To bi dalje omogućilo investiranje u privredu i industriju, što bi dalje znatno utjecalo na ekonomski razvoj. Cilj pokazane analize je pokazati činjenično stanje kako bismo imali osnovu za postizanje svjestkog nivoa, kada je riječ o saobraćajnoj infrastrukturi. U budućem razvoju, infrastruktura ima ključni značaj kao osnovni instrument povezivanja i integracija.

U svrhu približavanja realizaciji progresivnih ideja, potrebno je da regionalna politika, diplomatija, ekonomska i inženjerska struka u najkraćem roku usaglase strategiju i prioritete u razvoju saobraćajne infrastrukture (što nije teško ako se budu rukovodili općim interesom regije, a i zasebnih država), i obezbijede stabilne, povoljne i dugoročne investitore i graditelje. Zatim je neophodna dobro organizovana realizacija infrastrukturnih projekata, koja bi mogla nabolje da promijeni izgled regije i da pri tome znatno poveća ekonomski razvoj. Također, razvijanje međuregionalnih veza, podrazumijeva prethodno dostizanje višeg stepena koherentnosti i smanjivanje međuregionalnih razlika.

CITIRANI IZVORI

- [1] MEĐUNARODNI TRANSPORT I ŠPEDICIJA- Dr Branko Davidović, dipl. inž.; Kragujevac, 2013 godina
- [2] Međunarodni transport i špedicija: Milan Stakić, Miodrag Stanković; Milan Stakić, Miodrag Stanković; Naučna knjiga, 1987
- [3] TRANSPORT U POLJOPRIVREDI- Luka Šumanovac / Slavno Sebastijanović / Darko Kiš Sveučilište J.J. Strossmayera u Osijeku - poljoprivredni fakultet Osijek
- [4] Međunarodni transport i špedicija - Milan Stakić
- [5] http://agf.unibl.org/sajt/doc/file/so/1/0f/03558_20131115_01_Infrastruktura.pdf
- [6] <http://www.makroekonomija.org/0-raniji-autori-i-citati/z-jovo-drobnjak/saobracaj-srbije/>
- [7] https://hr.wikipedia.org/wiki/Hrvatske_%C5%BEeljeznice
- [8] <http://www.prometniportal.com/index.php/koridor-vc>