

Ešref Gačanin

Predsjednik Udruge konzultanata inženjera (UKI)
Bosna i Hercegovina

Stepen razvijenosti regije ili države često se mjeri njenom transportnom infrastrukturom

Transport je privredna djelatnost sa velikim društvenim troškovima i obično je preduslov razvoja ili bitan ubrzivač razvoja. Istovremeno, transport i transportna infrastruktura su integrirajući faktor u prostoru.

Vrlo često se razvijenost neke regije ili države mjeri razvijenošću transportne infrastrukture.

Na razvoj transporta i transportne infrastrukture utiču mnogobrojni faktori. Jedan od uticajnih faktora su i geopolitičke promjene, u bližem i daljem okruženju. U protekle dvije decenije desile su se u Evropi velike promjene i neke države su se spajale, druge države se dijele na više državica, jačala je kohezioni snaga Evropske Unije i povećavao broj njenih članica. Najdramatičnije promjene su bile u jugoistočnoj Evropi, gdje je raspadom Jugoslavije nastalo 7 novih država: Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Srbija, Crna Gora, Kosovo* i [Bivša Jugoslovenska Republika] Makedonija.

Evropska Unija je već u toku i odmah nakon okončanja geopolitičkih promjena organizirala „paneuropeške konferencije o transportu“ koje su imale za cilj postavljanje novih osnova evropske transportne politike.

Tako je 1991 godine u Pragu organizovana prva panevropska konferencija, 1994 godine organizovana na Kreti druga a 1997 godine u Helsinkiju treća panevropska konferencija o transportu.

Na konferenciji održanoj na Kreti identificirano je devet transportnih koridora kao glavne osovine za razmjenu roba i transport putnika između EU – 15 i ostalih evropskih država. Na toj konferenciji, s obzirom na ratna zbivanja nisu tretirani transportni koridori preko bivše Jugoslavije.

Konferencija u Helsinkiju održana je uz prisustvo više od hiljadu predstavnika raznih EU institucija, vlada i parlamenata 35 evropskih država, međunarodnih transportnih organizacija, transportne industrije i finansijskih institucija. Organizatori konferencije su bili Evropski Parlament i Evropska Komisija.

Glavna tema je bila konsolidacija Pan-Evropske Transportne Mreže bazirana na Koridorima iz Krete i njihovom inteligentnom korištenju. Na konferenciji je prihvaćen novi koridor X, kao i ogranci koridora V kako bi transportne infrastrukture države nastale raspadom Jugoslavije ušla u mrežu pan-evropskih koridora.

* Ovo određenje je bez prejudiciranja stavova o statusu i u skladu je sa UNSC 1244 i mišljenjem ICJ-a o proglašenju nezavisnosti Kosova

U cilju efikasne evaluacije pan-evropske transportne mreže data je metodologija koja je predviđjala aktivnosti u 5 koraka:

- prijedlog multimodalne kičme transportne mreže korištenjem globalnih kriterija, sa ciljem da se preciziraju Helsinški koridori,
- identificiranje potrebne dodatne mreže: veze (željeznice, ceste, vodni putevi) i čvorišta (aerodromi, luke, terminali i sl.),
- identificiranje svih projekata vezanih za razvoj mreže i određivanje njihove ekonomske opravdanosti,
- rangiranje projekata – stvaranje liste prioriteta,
- formiranje plana realizacije razvoja mreže.

Da bi se ostvarili ciljevi Helsinske konferencije kroz 5 navedenih koraka, Evropska komisija (EC) je organizirala veliki broj regionalnih konferencija u proteklih 15 godina te dala i finansijsku i institucionalnu podršku kako bi se blagovremeno izvršila neophodna istraživanja, regionalna koordinacija i usklađivanje, te pripremili dokumenti za usvajanje u odgovarajućim tijelima država kroz koje prolazi mreža panevropskih koridora.

Tako je za područje Jugoistočne Evrope, odmah nakon Helsinške konferencije EC, kroz aktivnosti DGVII inicirala odgovarajuća tijela, sekretarijate, organizacije, koje su kontinualno razvijale projekte transportne infrastrukture.

U tom smislu posebnu ulogu imaju SEETO (South-East Europe Transport Observatory) i SEETAC (South-East European Transport Axis Cooperation).

SEETO je regionalna transportna oorganizacija uspostavljena prema Memorandumu o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne mreže potpisanom 2004. godine između Vlada Albanije, BiH, Hrvatske, [Bivše Jugoslovenske Republike] Makedonije, Crne Gore, Srbije i Kosovo* s jedne strane i Evropske Komisije. Cilj SEETO je promoviranje saradnje i razvoja osnovne infrastrukture u Transportnoj mreži Jugoistočne Evrope i promoviranje lokalnih kapacitet za implementaciju investicionih programa, prikupljanje podataka i analize osnovne regionalne transportne mreže.

SEETAC projekat razmatra i promovira Jugoistočnu Evropu kao ključni element EU transportnog sistema tretirajući je kao most između Evrope, Crnog mora, Turske i dalje na Srednji i Daleki Istok.

Jugoistočna Evropa je i ranije zaostajala u razvoju svih vidova transportne mreže. Najbolje se to može ilustrirati kroz pokrivenost površina nekih država mrežom autocesta. EU-15 je imala 2007 godine prosječno, na osnovu raspoloživih podataka 15,7 km/1000 km² autoceste.

* Ovo određenje je bez prejudiciranja stavova o statusu i u skladu je sa UNSC 1244 i mišljenjem ICJ-a o proglašenju nezavisnosti Kosova

Da bi zemlje Jugoistočne Evrope dostigle nivo razvijenosti Evrope iz 2005. godine treba da se izgradi novih autocesta u:

Albaniji	140 km
Bugarskoj	1270 km
BiH	700 km
Crnoj Gori	220 km
Grčkoj	460 km
Kosovu	70 km
Makedoniji	240 km
Rumuniji	3230 km
Srbiji	880 km

Evidentan je pad prevoza putnika i roba u EU kao i u Jugoistočnoj Evropi. Tako je već na početku velike ekonomske krize (2009) zabilježen pad prevoza izražen u tkm u teretnom cestovnom prevozu za 10%, u željezničkom čak 18,3% a u vodnom 16,3%. To sigurno utiče i na traženje racionalnijih rješenja u prevozu roba, kako u stabilnim kapacitetima (transportna infrastruktura) tako i u mobilnim kapacitetima.

Pri tome se poseban akcenat stavlja na energetska efikasnost i zaštitu okoline. Zato je sada, za zemlje Jugoistočne Evrope, veoma važno da se čim prije prihvate elementi evropske transportne politike koji omogućavaju:

- integrisanje transporta u logističke lance proizvodnje,
- harmonizaciju uslova konkurencije svih vidova saobraćaja,
- bolju zaštitu čovjekove okoline,
- formiranje jedinstvene politike kvaliteta.

To bi trebalo omogućiti:

- smanjenje vremena putovanja putnika i transporta roba,
- povećanje stepena bezbjednosti,
- povećanje produktivnosti,
- povećanje energetske efikasnosti,
- otklanjanje uskih grla u infrastrukturi.

Zemlje Jugoistočne Evrope zaostaju najmanje jednu deceniju u implementaciji principa evropske transportne politike inaugurisane u Bijeloj knjizi o zajedničkoj transportnoj politici iz 2001 godine. U 2006 godini Evropska Komisija izvršila je evaluaciju akcionog plana Bijele knjige i zaključila da bi se kratkoročno fokus evropske transportne politike trebao usmjeriti ka:

- ostvarenju veće konkurentnosti željeznica,
- promoviranju principa intermodaliteta,
- naplaćivanju korištenja infrastrukture,
- proizvodnji većih količina bio goriva,
- smanjivanju saobraćajne zagušenosti gradova.

2009. godine Komisija je promovirala novi dokument – Communication on the Future on Transport – koji predstavlja osnove nove strategije transportne politike EU.

Neke od država Jugoistočne Evrope uz pomoć fondova EU čine napore da se uključe u implementaciju osnova transportne politike EU. Istovremeno sve države čine napore da razviju – izgrade ili moderniziraju – transportnu infrastrukturu usvojenu u Helsinkiju 1997 godine i na takav način izvrše integraciju prostora Jugoistične Evrope u EU.