

TEC – TRAFFIC ENGINEERING & COMMUNICATIONS

Scientific Journal of Traffic, Transport and Communications

Naučno-stručni časopis iz saobraćaja, transporta i komunikacija

IZDAVAČ

Udruženje inženjera saobraćaja i komunikacija u Bosni i Hercegovini, Sarajevo

ZA IZDAVAČA

Prof. dr. Osman Lindov, predsjednik udruženja

UREĐIVAČKI I RECENZENTNI ODBOR

Prof. dr. Osman Lindov, glavni i odgovorni urednik (Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu, Bosna i Hercegovina)

Prof. dr. Fadila Kiso (Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu, Bosna i Hercegovina)

Prof. dr. Vuk Bogdanović (Fakultet tehničkih nauka, Univerziteta u Novom Sadu, Srbija)

Prof. dr. Ljupko Šimunović (Fakultet prometnih znanosti, Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska)

Prof. dr. Valentina Basarić (Fakultet tehničkih nauka, Univerziteta u Novom Sadu, Srbija)

Prof. dr. Istvan Chuzi (Univerzitet u Oradei, Rumunija)

Prof. dr. Wafu Elias (Univerzitet Tehnion, Haifa, Izrael)

Prof. dr. Davor Brčić (Fakultet prometnih znanosti, Sveučilišta u Zagrebu, Hrvatska)

Doc. dr. Drago Ezgeta (Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu, Bosna i Hercegovina)

Doc. dr. Mustafa Mehanović (Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu, Bosna i Hercegovina)

Mr. Artur Perchel (Manager, Eastern European Countries at UITP, Brisel, Belgija)

Mr. Damir Bjelica (MMM Group, Kanada)

LEKTURA / KOREKTURA

Jasmina Šabanović, prof.

KLASIFIKACIJA ČLANAKA (UDK)

Jasmina Šabanović, prof.

Adnan Omerhodžić, MA - dipl.inž.saobr.

ADRESA

Zmaja od Bosne 8, 71000 Sarajevo

Bosna i Hercegovina

e-mail: redakcija.tec@gmail.com

NASLOVNA STRANA I UREĐENJE TEKSTA

Merima Šehić,

Adnan Tatarević, MA - dipl.inž.saobr.

INERNET I ANDROID IZDANJE

Edo Memišević, MA - dipl.inž.saobr.

ŠTAMPA

AMOS Graf, Sarajevo

Časopis izlazi dva puta godišnje.

God. 1. Vol. 1., Sarajevo, 2014.

SADRŽAJ / CONTENTS

Prof. dr. Osman Lindov, dipl. inž. saob., Željko Matoc, dipl. inž. saob., INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM, TRANSPORTOM I KOMUNIKACIJAMA U BOSNI I HERCEGOVINI = INSTITUTIONAL TRAFFIC MANAGEMENT, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS IN BOSNI I HERCEGOVINI	9
Edo Memišević MA-dipl. ing. saob. i kom., Elvedin Hasanović dipl. ing. saob. i kom., Amel Kadić dipl. ing. saob. i kom., ZNAČAJ PLANIRANJA U SEGMENTU HITNIH SLUŽBI PRILIKOM SPAŠAVANJA UNESREĆENIH U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA = SIGNIFICANCE OF PLANNING IN EMERGENCY SERVICE SEGMENT DURING SAVING INJURED PEOPLE IN TRAFFIC ACCIDENTS	24
Dr. sc. Smajo Salketić, Igor Marković MA-dipl. ing., Vahid Đozo, dipl. ing., PERSPEKTIVE RAZVOJA ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA NA PODRUČJU TUZLE = DEVELOPMENT OF RAILWAY TRAFFIC IN THE TUZLA AREA	34
Adem Zolj, MA - dipl. inž. saob., Adnan Alikadić, MA - dipl. inž. saob., INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE U OBLASTI CESTOVNE/PUTNE INFRASTRUKTURE U BIH – OD LOKALNE ZAJEDNICE DO DRŽAVNOG NIVOA = INSTITUTIONAL MANAGEMENT IN THE FIELD OF ROAD INFRASTRUCTURE IN BIH - FROM LOCAL COMMUNITIES TO STATE	48
Aleksandar Vasiljević, Bojan Stevanović, Goran Milošević, ZNAČAJ JEDINSTVENE ODREDNICE POJMA „NASELJE I NASELJENO MJESTO“ PREMA ZOBS-U = SIGNIFICANCE OF THE CONCEPT UNIFORM HEADING "SETTLEMENTS AND POPULATED AREAS" BY ZOBS	58
Prof. dr. sc. Mustafa Mehanović, Doc. dr. sc. Drago Ezgeta, VJEŠTAČENJA U SAOBRAĆAJU I KOMUNIKACIJAMA – ZNAČAJ I ULOGA INŽINJERA SAOBRAĆAJA I KOMUNIKACIJA = EXPERTISE IN TRANSPORT AND COMMUNICATIONS -THE IMPORTANCE OF THE ROLE OF THE ENGINEER TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS	66
Prof. dr. Fadila Kiso, dipl. inž. saob., Mr. Elma Plasto, dipl. inž. saob. INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE U OBLASTI EDUKACIJE U SAOBRAĆAJU, TRANSPORTU I KOMUNIKACIJAMA – OD LOKALNE ZAJEDNICE DO DRŽAVNOG NIVOA = INSTITUTIONAL MANAGEMENT IN THE FIELD OF EDUCATION IN TRAFFIC, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS - FROM LOCAL COMMUNITIES TO STATE	77



- Adnan Omerhodžić, MA-dipl. ing. saob., Mirzet Sarajlić, BA-ing. saob. i kom., Edin Bešlija, BA-ing. saob. i kom., Željko Klisara, dipl. ing. saob. **MOGUĆNOSTI USKLAĐIVANJA NAČELA EKO VOŽNJE U SKLOPU PROGRAMA OSPOSOBLJAVANJA KANDIDATA ZA VOZAČE I PROVEDBA TRENINGA ZA VEĆ LICENCIRANE VOZAČE U BOSNI I HERCEGOVINI = THE POSSIBILITY OF ADJUSTMENT FOR PRINCIPLES OF ECO DRIVING WITHIN THE PROGRAM TRAINING OF CANDIDATES FOR DRIVERS AND IMPLEMENTATION OF TRAINING FOR ALREADY LICENSED DRIVERS IN BOSNIA AND HERZEGOVINA** 92
- Mr. sc. Amel Kosovac, Mugdim Mandžuka, dipl. inž. saob., **INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE U OBLASTI POŠTANSKOG SAOBRAĆAJA U BIH – OD LOKALNE ZAJEDNICE DO DRŽAVNOG NIVOA =INSTITUTIONAL POSTAL TRAFFIC MANAGEMENT IN B&H - FROM LOCAL COMMUNITIES TO STATE** 102
- Doc. dr. Muharem Šabić, Elvedin Begić, MA-dipl. inž. saob. i kom., Nermin Zijadić, MA-dipl. inž. saob. i kom. **INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE U ZRAČNOM PROMETU SA OSVRTOM NA UPRAVLJANJE OKOLINOM = ENVIROMENT ISSUES OVERVIEW AND INSTITUTIONAL AVIATION MANAGEMENT** 114
- Ševal Kovačević, dipl. ing. saob., Mirzet Sarajlić, BA inž. saob., Timur Gadžo, dipl. el. ing., **PRISTUP BOSNE I HERCEGOVINE MEĐUNARODNIM VODAMA JADRANSKOGMORA KROZ INTEGRACIJU MEĐUNARODNOG PLOVNOG PUTA = ACCESS BOSNIA AND HERZEGOVINA INTERNATIONAL WATERS OF THE ADRIATIC SEA THROUGH THE INTEGRATION OF INTERNATIONAL WATERWAY** 124
- Prof. dr. Abidin Deljanin, Mr. sc. Mirza Berković dipl. ing. saob. i kom., Mr. sc. Emilija Martinčević dipl. ing. saob. i kom., Nejra Tatar MA-dipl. ing. saob. i kom., **KARAKTERISTIKE MENADŽMENTA U PROMETNO - LOGISTIČKIM PROCESIMA =CHARACTERISTICS OF MANAGEMENT IN TRANSPORT - LOGISTICS PROCESSES** 129
- Mr. sc. Ferizović Azra, dipl. inž. saob., Mr. Sc. Jasmina Olovčić, dipl. inž. saob., Mr. Dario Bušić, dipl. inž. saobr., **EU PROGRAMI U FUNKCIJI JAČANJA LOKALNE SAMOUPRAVE=EU PROGRAMS THE FUNCTION OF STRENGTHENING LOCAL GOVERNMENT** 143
- Igor Pejić, MA-dipl. inž. saob. i kom., Samir Džaferović, MA-dipl. inž. saob. i kom., Adnan Tatarević, MA-dipl. inž. saob. i kom., **HARMONIZACIJA NORMATIVE LICENCIRANJA U CESTOVNOM SAOBRAĆAJU BOSNE I HERCEGOVINE = COMPLIANCE NORMATIV LICENSING IN ROAD TRANSPORT OF BOSNIA AND HERZEGOVINA** 165





Uvodna riječ glavnog i odgovornog urednika

UISIK u BiH, Udruženje inženjera saobraćaja i komunikacija je stručno udruženje koje povezuje građane i pravna lica Bosne i Hercegovine, a koja su profesionalno angažovana u oblasti saobraćaja, transporta i komunikacija kao i drugih lica koja su zainteresirana za rad i programske ciljeve Udruženja, a radi utvrđivanja i zastupanja zajedničkih interesa za razvoj i budućnost saobraćaja, transporta i komunikacija. Kroz rad, Udruženje će jačati mjesto i ulogu inženjera saobraćaja i komunikacija u funkcioniranju saobraćajnog sistema BiH i Evrope, kao praćenje svih savremenih tehnologija saobraćaja, transporta i komunikacija u svijetu.

Udruženje kroz svoj rad i stručne aktivnosti želi ukazati na činjenicu koliki značaj imaju saobraćaj, transport i komunikacije u razvoju svake zemlje i samim tim dati podsticaj svim privrednim djelatnostima na shvatanju važnosti saobraćaja, transporta i komunikacija za njihov brži i efikasniji razvoj i napredak.

Udruženje inženjera saobraćaja i komunikacija u Bosni i Hercegovini, proširivanjem svojih aktivnosti, pokreće i naučno - stručni časopis TEC – TRAFFIC ENGINEERING & COMMUNICATIONS, Scientific Journal of Traffic, Transport and Communications/ Naučno-stručni časopis iz saobraćaja, transporta i komunikacija.

Naučno - stručni časopis TEC – TRAFFIC ENGINEERING & COMMUNICATIONS, svojom će tematikom pokrivati oblasti saobraćaja, transporta i komunikacija, sigurnosti, zaštite, planiranja, organizacije, te oblasti saobraćajnog inženjerstva i komunikacija.

Ove oblasti svugdje u svijetu su grane koje se brzo razvijaju i preteča su ostalog privrednog razvoja. Prihvatanje ovih konstatacija osigurati će budućnost u razvoju privrede, te ostalih pratećih aktivnosti. Saobraćaj, transport i energetika su najvažniji potencijali jedne države.

Također, časopis TEC – TRAFFIC ENGINEERING & COMMUNICATIONS, će kroz svoju internacionalizaciju a kroz uređivački i recenzentski odbor i autorizaciju međunarodnih radova i međunarodnih baza podataka, podsticati istraživački segment kod mladih inženjera, magistara i doktora iz oblasti saobraćaja, transporta i komunikacija kao i ostalih naučno - stručnih oblasti.

Časopis TEC – TRAFFIC ENGINEERING & COMMUNICATIONS, s naučno-stručnog aspekta će biti korektivni faktor u razvoju saobraćaja, transporta i komunikacija kako na bosanskohercegovačkom prostoru, tako i u regiji i na evropskom prostoru a i šire.

Sarajevo, juni 2014.

Glavni i odgovorni urednik
Prof. dr. Osman Lindov





TEC – TRAFFIC ENGINEERING & COMMUNICATIONS

Scientific Journal of Traffic, Transport and Communications

Naučno-stručni časopis iz saobraćaja, transporta i komunikacija

NAUČNO-STRUČNI ČLANCI



INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM, TRANSPORTOM I KOMUNIKACIJAMA U BOSNI I HERCEGOVINI

INSTITUTIONAL TRAFFIC MANAGEMENT, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS IN BOSNIA AND HERZEGOVINA

Prof. dr. Osman Lindov, dipl. inž. saob., Fakultet za saobraćaj i
Komunikacije, Univerziteta u Sarajevu
Željko Matoc, dipl. inž. saob., Federalno ministarstvo
prometa i komunikacija, Mostar

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Efikasno kretanje ljudi i robe/tereta oduvijek predstavlja važan faktor razvoja društvenih i privrednih sistema, a analiza saobraćajnih i transportnih sistema prošlosti ukazuje na međuzavisnost razvoja transporta/saobraćaja i komunikacija i karakteristika privrede i društva određenih zajednica. U radu su prikazane mogućnosti poboljšanja saobraćaja, transporta i komunikacija kroz institucionalno jačanje, prije svega na nivou države Bosne i Hercegovine i na dijelu lokalne zajednice. Institucionalno jačanje upravljanja saobraćajem, transportom i komunikacijama, opisano u radu, u kontekstu je novih EU direktiva i smjernica.

KLJUČNE RIJEČI: Saobraćaj, transport i komunikacije.

ABSTRACT: The efficient movement of people and goods / freight always an important factor in the development of social and economic systems, and analysis of traffic and transportation systems of the past shows the interdependence of development of transport / Transport and Communications and the characteristics of the economy and society of certain communities. The paper presents the possibilities of improving traffic, transport and communication through institutional strengthening primarily at the level of Bosnia and Herzegovina and the part of the local community. Institutional strengthening of traffic management, transport and communications described in this paper is in the context of new EU directives and guidelines.

KEY WORDS: Traffic, transport and communications.

UVOD

Uočavanje osnovne tendencije u dosadašnjem razvoju saobraćaja, transporta i komunikacija omogućava i njenu ekstrapolaciju na budućnost i na taj način sagledavanje najvjerojatnijih zadataka saobraćajno-komunikacijskih sistema budućnosti, karakteristika potreba – zahtjeva za prijevozom (količina, relacija, vrsta, vrijeme i sl.) i karakteristika različitih društveno-ekonomskih sistema.

Prije svega, karakteristike privrede i društva nekog područja i/ili vremenskog perioda definišu potrebe za prijevozom i načinom zadovoljenja tih zahtjeva (saobraćajna

* Priljeno / Received: 14. 04. 2014.

Prihvaćeno / Recenzirano / Accepted / Reviewed: 12. 05. 2014.

infrastruktura, komunikacijska infrastruktura, transportna sredstva i organizacija obavljanja transportne djelatnosti). U ovom trenutku aktivnosti Bosne i Hercegovine na EU integracijama potpomognute su ograničenim fondovima Evropske Komisije (IPA komponente I i II) sa mogućnošću pristupanja ozbiljnijim fondovima (IPA komponente III-V, FP7) u budućnosti. Zajedno sa susjednim zemljama (Srbijom, Crnom Gorom i Makedonijom), Bosna i Hercegovina neće imati pristup kompletnom paketu predpristupne pomoći, sve dok se ne ispune zahtjevi EU, kao što je uspostavljanje Decentraliziranog Sistema Implementacije (DIS), te Bosna i Hercegovina stekne kandidatski status. Fondovi, koji su do sada stavljeni na raspolaganje, prvi su dio paketa pomoći uspostavljanju institucija, te osnaživanju kapaciteta za proces tranzicije. Kako je cjelokupan proces predstavljao novinu za Bosnu i Hercegovinu, koordiniran je od strane Evropske komisije uz vrlo ograničeno učešće bosanskohercegovačkih institucija. Također, politička dinamika u zemlji često je služila kao izgovor da se hendikepira stvarni utjecaj institucija i njihova efikasnost u implementaciji ove pomoći. Osnovne determinante prioriteta su modificirane, te zabilježena su ozbiljna kašnjenja, a u nekim slučajevima i potpuno zaustavljanje implementacijskih aktivnosti. Ovakav, ponekad obostrano “zbunjujući”, odnos Evropske komisije i Bosne i Hercegovine, sa postavljanjem ‘ad hoc’ prioriteta samo da bi se ispunio formalni dio zadatka, ne preslikava uvijek i stvarne potrebe zemlje u tranziciji, što cjelokupan proces čini oslabljenim. Umjesto implementacije naprednijih i za Bosnu i Hercegovinu stvarno korisnih projekata, u nekim segmentima se još uvijek implementiraju preduslovi. Da bi uopšte započela sljedeću fazu priprema za pristup EU, Bosna i Hercegovina mora biti spremna da preuzme “vlasništvo” nad ovim procesima, te demonstrira aktivan partnerski odnos. Bosna i Hercegovina mora početi aktivno učestvovati u kreiranju pristupnih politika, a za to je potrebno ozbiljno shvatiti proces jačanja institucija kako bi zaista imala efektivnu i relevantnu pomoć na putu ka EU. Ovaj izvještaj poziva na objektivno promišljanje dosadašnjih uspjeha i mogućih pravaca na putu ka EU. Kroz studiju oblasti transportne politike, izvještaj se fokusira na pitanja relevantnosti, te adekvatnosti politika koje je do sada EU osmišljala, a Bosna i Hercegovina provodila. Trenutna dinamika traži ostvarive i korisne politike, vođene od strane domaćih institucija, ne samo u smislu iznosa sredstava koje joj se stavljaju na raspolaganje, nego što je puno važnije, o oblicima relevantnosti i vrijednosti pružene pomoći Bosni i Hercegovini na njenom putu ka Evropi.¹ PUT BOSNE I HERCEGOVINE U EVROPU STUDIJA: TRANSPORTNA POLITIKA, III **Evropsko Partnerstvo (EP) sa Bosnom i Hercegovinom od 18/02/2008:** Glava (EP Prioritet): **Evropski standardi**, Poglavlje: **Sektorske politike**, Oblast: **Transportna politika**

Kod Prioriteta (obrađeni): **SEE-CRTN MoU** [EP3.KP.094], **Približiti zakone cestovnog saobraćaja** [EP3.KP.095], **Zakon o Željeznicama & Izjava o otvorenom pristupu** [EP3.KP.096], Kod Prioriteta (ostali): **EU zajednički zračni prostor, I prijelazna faza** [EP3.KP.097], **Uslovi za konkurenciju na željeznicama**

¹Centre for economic solutions, SAŽETAK IZVJEŠTAJA (BEZ) PUTA U EVROPU. OBJEKTIVAN PREGLED, EVROPSKOG PUTA BOSNE I HERCEGOVINE, KROZ IMPLEMENTACIJU SAA I EVROPSKOG PARTNERSTVA, Pripremio: 49-FortyNine, Centre for Economic Solutions u saradnji sa ThinkTank-om Populari.

[EP3.KP.160], **Približiti zakone u oblasti saobraćaja** [EP3.KP.161], **EU zajednički zračni prostor, II prijelazna faza** [EP3.KP.162].

1. INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM, TRANSPORTOM I KOMUNIKACIJAMA U BOSNI I HERCEGOVINI

Unutar Evropske unije (EU) produbljuju se procesi integracije, usaglašava se zakonska regulativa, a istovremeno teče proces proširenja EU na Centralnu i Istočnu Evropu. Organizacija saobraćaja u EU je pod utjecajem vanjskih faktora: geografskih, klimatskih i svjetlosnih, demografskih, a posebno je u zavisnosti od postojeće saobraćajne infrastrukture, administrativnih rješenja i ustavnog uređenja. Stavljanje saobraćaja na politički dnevni red rezultiralo je odgovarajućim nacionalnim strategijama i akcionim planovima (vizijama), sa definisanim odgovornostima za različite razine uprave.

Uspostavom odgovarajućeg institucionalnog i političkog okvira, sa riješenim finansiranjem programa i organizacijske strukture pristupilo se proaktivnom djelovanju u cilju prevencije nerazvijene infrastrukture u svim vidovima saobraćaja, transporta i komunikacija i ublažavanju posljedica istih. Javna podrška je od velike važnosti. Sve više aktivnosti i mjera je usmjereno prema infrastrukturi koja se prilagođava ljudskim sposobnostima. Razvoj novih pristupa i objavljivanje procjena njihove djelotvornosti u znanstveno pouzdan način, značajno pridonosi razvoju i unapređenju saobraćaja.

Da bi se sistemom saobraćaja, transportom i komunikacijama uspješno upravljalo, neophodno je poznavati postojeće stanje, definisati željeno stanje i odabrati upravljačke mjere i aktivnosti kojima će se postojeće stanje približiti željenom. Da bi se definisalo upravljanje treba odrediti ciklus upravljanja. Jedna od definicija ciklusa upravljanja kaže da on obuhvata nekoliko ključnih faza: analizu situacije i problema, osmišljavanje i planiranje projekata, finansiranje, provođenje i praćenje, procjenu postojećih rezultata i stepen ostvarenja cilja.

Da bi se upravljalo sistemom upravljivosti saobraćaja, transporta i komunikacija, neophodno je poznavati postojeće stanje u saobraćaju, transportu i komunikacijama i definisati cilj i preduzimati mjere da bi se postojeće stanje približilo željenom. Prema savremenom shvatanju upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama bazira se na tri međusobno zavisna elementa: institucionalna upravljačka funkcija, mjere (intervencije) i rezultati.

Institucionalna upravljačka funkcija treba da obezbjedi preduslove za usvajanje kratkoročnih i dugoročnih ciljeva kako bi se odgovarajućim mjerama postigli rezultati u dostizanju ciljeva i to na državnom i lokalnom nivou. Također, predstavlja osnovu sistema upravljanja i promoviše mjere kojima se postižu rezultati. Dio je društvenog i poslovnog okruženja za promovisanje mjera i dostizanja rezultata. Mjere u širem



smislu predstavljaju strategiju i programe za dostizanje usvojenih ciljeva. Mjere uključuju planiranje, projektovanje i i uspostavljanje institucija.

2. INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM, TRANSPORTOM I KOMUNIKACIJAMA U BOSNI I HERCEGOVINI U POJEDINIM OBLASTIMA

2.1 Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama u cestovnom saobraćaju

Saobraćajno inženjerstvo koje je prisutno u oblasti cestovnog saobraćaja podrazumijeva najveći spektar edukacije i poznavanja svih oblasti i domena rada cestovnog planiranja, eksploatacije, sigurnosti i ekološke održivosti cestovnog saobraćaja. Ono što karakteriše ovu oblast u segmentu institucionalnog upravljanja saobraćajem, transportom i komunikacijama u cestovnom saobraćaju su: nedostatak odgovarajuće zakonske regulative, uopštenosti nekih zakonskih odredbi gdje „svi mogu da rade sve“, neprincipijelna primjena važećih zakonskih odredbi, nedovoljna kontrola nad provođenjem zakonske regulative, nedovoljan angažman diplomiranih saobraćajnih inženjera kod izrade, donošenja i izmjena zakonske regulative, te ne definisanje institucija sa jasno odgovarajućim nadležnostima i oblastima i odgovornostima i dr. Poslovi projektovanja, nadzora i izvođenja koji bi morali doživjeti izmjene i dopune posebno su akceptirani iz sljedećih razloga: pripreme projektnih zadataka za izradu saobraćajnih projekata i studija, projektovanju saobraćajnih projekata, u revizijama saobraćajnih projekata, u nadzoru za izvođenje saobraćajnih projekata i izvođenju saobraćajnih projekata. Ne uključivanjem inženjera saobraćaja u sve projektne faze imati će za posljedicu:

- neusaglašenost horizontalne i vertikalne saobraćajne signalizacije,
- neadekvatan rad svjetlosne saobraćajne signalizacije (semafora),
- neusaglašenost projektovane i/ili izvedene saobraćajne signalizacije sa zakonskom regulativom; "Šarenilo" u projektovanju i izvođenju saobraćajne signalizacije (različito korištenje Standarda, propisa itd.),
- još uvijek neriješeno pitanje preciziranih važećih STANDARDA iz oblasti saobraćajno-tehničke opreme,
- nedostupnost svih EU standarda pri projektovanju i izvođenju,
- neadekvatno i nedovoljno obilježavanje opasnih dionica na cestama itd...

Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama u cestovnom saobraćaju i sigurnosti u saobraćaju: Dosadašnja istraživanja su pokazala da intervencije na poboljšanju sigurnosti saobraćaja imaju izuzetno visoku stopu rentabilnosti. Dobit koje društvo ostvaruje ulaganjem u sigurnost saobraćaja mnogo je veća u odnosu na ulaganja u druge privredne djelatnosti. Evropske razvijene zemlje ulažu velika sredstva radi poboljšanja stanja sigurnosti saobraćaja. Naprijed navedeni poslovi i zadaci na sigurnosti su prepoznale evropske zemlje, odnosno evropska komisija za transport koja je ove poslove obuhvatila Direktivom 2008/96/EC Evropskog Parlamenta i Vijeća od novembra 2008. godine o sigurnosti cestovne infrastrukture u UN Dekadom 2010-2020. U 2013. godini, u praksi imamo sljedeće segmente:

- Izrada saobraćajnih analiza kao pokazatelja opravdanosti gradnje najčešće se izostavlja u pojedinim fazama projekta;
- Izrada projektnih zadataka kao ključne aktivnosti, radi se bez učešća saobraćajnih inženjera a njihovu ulogu redovno preuzimaju drugi inženjeri. Takvi dokumenti, kao osnova za izradu kvalitetne projektne dokumentacije, najčešće su tako loše koncipirani da svako ko se bavi tehničkim naukama daje sebi za pravo da radi saobraćajne projekte;
- Mnoge projektantske firme uopšte nemaju zaposlenih saobraćajnih inženjera iako rade značajne i velike projekte;
- Reviziju projektne dokumentacije često rade inženjeri koji nisu saobraćajne struke ili nemaju odgovarajuće iskustvo i stručnost;
- Nadzor nad izgradnjom najčešće rade osobe koja osim vozačke dozvole nemaju nikakvih drugih karakteristika u pogledu sigurnosti saobraćaja;
- Nedostatak odgovarajućih standarda i propisa vrlo vješto koriste izvođači radova tako što ugrađuju najjeftiniju saobraćajnu opremu koja se može naći na tržištu;
- Problem inspekcije, kao i u drugim privrednim granama, i u saobraćaju je evidentan;
- Održavanje cesta se svodi na građevinske intervencije koje vrlo često nemaju uporište u poboljšanju stanja sigurnosti saobraćaja;
- Praćenje stanja sigurnosti na cestama uglavnom se sprovodi kao izdvojene akcije a ne kao redovna aktivnost.

Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama u oblasti javnog prijevoza: Javni cestovni saobraćaj u Bosni i Hercegovini predstavlja dominantan vid prijevoza putnika. U segmentu javnog prijevoza putnika procent učešća javnog cestovnog linijskog prijevoza putnika iznosi 97,5%, dok na Željeznicu otpada samo 2,5%. Djelatnost javnog cestovnog prijevoza putnika u okviru Bosne i Hercegovine trenutno obavlja 514 prevozničkih firmi, od čega je u Federaciji Bosni i Hercegovini zastupljeno 328 kompanija.

Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama u oblasti osiguranja: Na tržištu osiguranja u Bosni i Hercegovini posluje 23 osiguravajućih društava koji se bave i osiguranjem vozila. **Formiranje sektora u osiguranju koji će se isključivo baviti povećanjem stepena sigurnosti saobraćaja je perspektiva poslovanja osiguravajućih društava, koji usljed čekanja da drugi riješe i njihove probleme, najviše ispaštaju.** Jedni od najvećih finansijera i donatora u svijetu, su institucije koje se bave sigurnosti saobraćaja tj. osiguravajuća društva. Njihovo stručno osoblje aktivno učestvuju na svim stručnim i naučnim konferencijama jer im je cilj povećanje stepena sigurnosti saobraćaja.

Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama u oblasti tehničkog pregleda, homologacije i certifikacije: Broj registrovanih vozila raste posljednjih godina, danas Bosna i Hercegovina broji oko 1.100.000 registrovanih motornih vozila sa prosječnom starošću oko 16 godina. Segment tehničke ispravnosti motornih vozila i homologacija predstavljaju izuzetan važan segment sigurnosti u saobraćaju. Kako je svima poznato, trenutno jedino inženjeri saobraćaja imaju u svojoj edukaciji i izučavanju cjelovito obrađen segment sigurnosti u saobraćaju po svim vidovima saobraćaja i transporta što im daje veliku prednost

nad ostalim inženjerskim izučavanjima. Rad tehničkih pregleda je u nadležnosti državnih i entitetskih ministarstava saobraćaja i Vlade Brčko Distrikta koje su ovlasti prenijele na stručne institucije za nadzor tehničkih pregleda.²

Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama u oblasti edukacija u autoškolama: Sa novim zakonom o saobraćaju na putevima u Bosni i Hercegovini, u segmentu edukacije učesnika u saobraćaju uvrštene su institucije obrazovanja, s tim da je došlo vrijeme da se ovaj segment izdigne na veći nivo i da se povjere pojedini poslovi profesionalnim naučno – stručnim institucijama.

Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama u oblasti policijskog rada: Oko 60 % poslova policijskog rada svodi se na saobraćajnu delikvenciju. U Bosni i Hercegovini uloga i značaj diplomiranih inženjera saobraćaj u dosadašnjem Policijskom radu nije prepoznat. Trenutno u policijskim strukturama na svim nivoima vlasti imamo oko 8 inženjera saobraćaja zaposlenih u policijskim institucijama, što je izuzetno loše i za sam policijski rad i segment sigurnosti u saobraćaju. Promjene u ovom segmentu i shvatanja značaja i uloge inženjera saobraćaja u policijskim strukturama sigurnost bi doprinjelo i boljoj organizaciji i unapređenju poslova i zadatka u ovom izuzetno važnom segmentu društvenih aktivnosti³.

2.2 Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama u Bosni i Hercegovini kroz donesenu zakonsku legislativu

I) Na osnovu člana 251. stav (4) Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni Hercegovini („Službeni glasnik Bosni i Hercegovini“, br. 6/06, 75/06, 44/07, 84/09 i 48/10), ministar komunikacija i prometa uz saglasnost Vijeća ministara Bosne i Hercegovine sa 37. sjednice održane 30. januara 2013. godine, donosi **Pravilniko Vijeću za sigurnost saobraćaja**, (1) Vijeće daje mišljenje na Strategiju sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini (u daljem tekstu: Strategija). (2) Vijeće razmatra izvještaje o sprovođenju Strategije i izvještaje o izvršenju Akcionog plana za sprovođenje Strategije i daje mišljenje o njima.

II) **Pravilnik o osnovnim uvjetima koje ceste i objekti na cestama moraju ispunjavati sa aspekta sigurnosti saobraćaja, sistemu revizije i provjere sigurnosti. POGLAVLJE II - sprovođenje postupaka za upravljanje sigurnošću saobraćaja na cestovnoj mreži. Član 5. (Procjena utjecaja efekata ceste na nivo sigurnosti cestovne mreže)**(1) Procjena utjecaja efekata ceste na nivo sigurnosti cestovne mreže Bosne i Hercegovine prioritarno se sprovodi za javne ceste, koje su dio Osnovne regionalne transportne mreže Jugoistočne Evrope, a što ne isključuje ostale ceste u Bosni i Hercegovini, u početnom stadiju planiranja tj. prije samog

²FBosni i Hercegovini- Institut za privredni inženjering d.o.o. Zenica,- Mervik d.o.o. Sarajevo. - Centar Motor d.o.o. Široki Brijeg. Republika Srpska- Univerzitet u Banja Luci Mašinski fakultet Banja Luka, Univerzitet u Istočnom Sarajevu Saobraćajni fakultet Doboj -"AUDIOTEKS" doo Banja Luka,-"EIB Internationale"- Centar za motorna vozila, Banja Luka. Brčko Distrikt. Centar za tehničke sisteme d.o.o. Brčko distrikt

³Stav i razmišljanje: Klisara Željko, dipl.inž.saobr. komandir saobraćajne policije KS.

odobravanja projekta. (2) Procjeni utjecaja efekata ceste na nivo sigurnosti cestovne mreže Bosne i Hercegovine podvrgavaju se sve varijante rješenja studije opravdanosti po kriterijima datim u Prilogu 2. (3) Procjena utjecaja efekata ceste na nivo sigurnosti cestovne mreže Bosne i Hercegovine ukazuje na sigurnosne aspekte ceste koji doprinose odabiru predloženog rješenja i sadrži sve bitne podatke koji su potrebni za analizu isplativosti razmatranih opcija. **Član 13. (Rangiranje po sigurnosti i upravljanje postojećom cestovnom infrastrukturom)** (1) Nadležni upravljač cesta najmanje jednom u tri godine vrši rangiranje dionica sa velikim brojem saobraćajnih nezgoda i rangiranje sigurnosti unutar mreže. **Član 14. (Sistem provjere sigurnosti).** (1) Provjera sigurnosti se obavlja na postojećim cestama na „Osnovnoj regionalnoj transportnoj mreži Jugoistočne Evrope“ u Bosni i Hercegovini, a što ne isključuje ostale ceste u Bosni i Hercegovini, sa ciljem utvrđivanja sigurnosnih karakteristika cestovne infrastrukture i smanjenja broja saobraćajnih nezgoda.

III) U Bosni i Hercegovini postoje tri zakona o cestovnom/drumskom prijevozu tj. - Zakon o prijevozu u drumskom saobraćaju Republike Srpske (Objavljen u "Sl. glasniku RS", br. 111 od 28. novembra 2008, 50/10); - Zakon o prijevozu u drumskom saobraćaju Brčko distrikta Bosne i Hercegovine (donesen od strane Skupštine Brčko distrikta Bosne i Hercegovine, na 25. sjednici, održanoj 25. januara 2006.). Zakonu o cestovnom prijevozu Federacije Bosni i Hercegovini“ (službene novine broj 28/06, te izmjene i dopune Sl. nov. broj: 2/10 od 18.01.2010. godine). Postoje neusklađenosti između tri pomenuta zakona pogotovo kada je u pitanju zakon koji važi na području Federacije Bosne i Hercegovine, jer su zakoni o prijevozu u Distriktu Brčko i Republici Srpskoj donekle i usklađeni sa zakonima u regionu. U „Zakonu o prijevozu u drumskom saobraćaju Republike Srpske“ (sl. Glasnik br. 111/08) u dijelu koji propisuje posebne uslove za obavljanje prijevoza i to u članu 8. stav (1) tačka D, obavezuje sve one pravne subjekte koji žele da se bave saobraćajnom djelatnošću da moraju imati na svakih 20 vozničkih jedinica barem jednog inženjera saobraćaja. U „Zakonu o prijevozu u drumskom saobraćaju Brčko distrikta Bosni i Hercegovini“ (donesen od strane Skupštine Brčko distrikta Bosni i Hercegovini, na 25. sjednici, održanoj 25. januara 2006.) sadrži sličnu klauzulu i to u članu 10. kojim se propisuju uslovi za obavljanje javnog prijevoza stav (2) tačka E u kojoj se, slično kao i u RS-u, propisuje obaveza zapošljavanja inženjera saobraćaja na 20 motornih vozila, kako se decidno kaže u zakonu. U „Zakonu o cestovnom prijevozu Federacije Bosni i Hercegovini“ uopšte ne sadrži dio koji propisuje uslove dobijanja licence za obavljanje ove djelatnosti. Istina, najnovije izmjene i dopune ovoga zakona u stavu 8 koji propisuje izmjene 13-tog člana osnovnog zakona u kojem se kaže: „Bliže odredbe u vezi sa uvjetima, načinom i postupkom izdavanja licence prijevoznika za vršenje pojedinih vrsta prijevoza (...) propisuju se posebnim pravilnikom koji donosi federalni ministar“ ali po mom mišljenju to bi trebalo uvrstiti u osnovni zakon kao što je to učinjeno u pomenuta dva dijela u zakonima Bosne i Hercegovine.

PRIJEDLOG RJEŠENJA: da se ujednače ove odrednice u RS, Brčko distriktu i u zakonu o prijevozu Federacije Bosne i Hercegovine

IV) Prema članu 8. Zakona o cestama Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 12/10 i 16/10) javne ceste na području Federacije Bosne i Hercegovine se razvrstavaju na: AC - Autoceste; BC – Brze ceste; MC - Magistralne ceste; RC - Regionalne ceste; LC - Lokalne ceste. Članom 13. Zakona o cestama Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine Federacije Bosni i Hercegovini broj 12/10 i 16/10) definisana je nadležnost nad pojedinim kategorijama javnih cesta na području Federacije Bosne i Hercegovine i to:

- Upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu autocesta i brzih cesta vrše J.P. Autoceste Federacije Bosne i Hercegovine;
- Upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu magistralnih cesta vrše J.P. Ceste Federacije Bosne i Hercegovine;
- Upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu regionalnih cesta vrše javne kantonalne ustanove za ceste;
- Upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu lokalnih cesta i gradskih ulica vrše nadležni općinski ili gradski organi.

Članom 19. Zakona o cestama Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 12/10 i 16/10) definisano je da: ..«Nadležne javne kantonalne ustanove za ceste, OPĆINSKI ILI GRADSKI ORGANI obavljaju, u skladu sa odredbama člana 13. stav 3. ovoga Zakona, sljedeće poslove u vezi regionalnih i lokalnih cesta, svako u okviru svoje nadležnosti i to: obavlja poslove održavanja i zaštite cesta; pripremaju dugoročne i srednjoročne planove razvoja cesta i izvještaje; pripremaju srednjoročne i godišnje planove i programe održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje cesta kao i izvještaje o realizaciji tih planova i programa; pripremaju plan obnove; vrše investicijske poslove za održavanje i obnovu, rekonstrukciju i izgradnju; vrše investicijske poslove za osiguranje potrebne studijske i projektne dokumentacije; pripremaju i realiziraju program mjera i aktivnosti na unapređenju sigurnosti saobraćaja; obavljaju poslove zaštite cesta; predlažu finansijske planove kao i finansijske izvještaje o realizaciji tih planova i programa i osiguranje sredstava za potrebe cesta; vode evidenciju (bazu podataka) cesta, objekata, saobraćajne signalizacije i opreme na cestama i katastra cestovnog zemljišnog pojasa; prikupljaju podatke i obavještavaju javnost o stanju cesta i načinu odvijanja saobraćaja; poduzimaju potrebne mjere za očuvanje i zaštitu okoline.

B) Prema članu 6. Zakona o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04) javni putevi na području Republike Srpske se razvrstavaju na: Autoputeve, Brze puteve, Magistralne puteve, Regionalne puteve, Lokalne puteve i Ulice u naselju. Odluku o razvrstavanju autoputeva, brzih, magistralnih i regionalnih puteva donosi Vlada RS na prijedlog Ministarstva saobraćaja i veza RS. Odluku o razvrstavanju lokalnih puteva i ulica u naselju donosi nadležni organ općine, odnosno grada. Prema članu 11. i 20. Zakona o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04) definisana je nadležnost nad pojedinim kategorijama javnih puteva na području Republike Srpske i to: upravljanje, građenje, održavanje i zaštitu

autoputeva vrši J.P. Autoputevi Republike Srpske; Upravljanje, građenje, održavanje i zaštitu mreže magistralnih i regionalnih puteva vrši J.P. Putevi Republike Srpske; Upravljanje, građenje, održavanje i zaštitu mreže lokalnih puteva i ulica u naselju vrši nadležni organ općine, odnosno grada, članom 37. Zakona o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04), zaštita javnih puteva, između ostalog i lokalnih podrazumijeva: zaštitu od oštećenja trupa puta, zaštita putnih, građevinskih objekata i opreme javnog puta, zaštita saobraćajne signalizacije, zaštita opreme puta i drugih objekata koji služe putu, kontrola težine, osovinskog opterećenja i dimenzija vozila i teret prilikom obavljanja vanrednog prijevoza, sprečavanje bespravne izgradnje u trupu i zaštitnom pojasu javnog puta, obavještanje korisnika javnih puteva o stanju i prohodnosti. S obzirom na to da su Zakonom o cestama Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine broj 12/10 i 16/10) općine u Federaciji Bosni i Hercegovini proglašene UPRAVITELJIMA LOKALNIH CESTA, iste su dobile obavezu upravljanja, građenja, rekonstrukcije, održavanja i zaštite istih. Isto tako, u Republici Srpskoj prema članu 11. i 20. Zakona o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04) upravljanje, građenje, održavanje i zaštitu mreže lokalnih puteva i ulica u naselju vrši nadležni organ općine, odnosno grada. Pojam zaštita lokalnih cesta podrazumijeva svakodnevno vođenje upravnih postupaka između upravitelja lokalnih cesta/puteva i stranki u postupku, a koji se odnose na mrežu lokalnih saobraćajnica. S obzirom na to da je to kontinuiran, odgovoran i obiman posao, svaka općina će MORATI OSNOVATI SLUŽBU ILI ODSJEK koji će se baviti samo poslovima upravljanja, građenja, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih saobraćajnica.

Prema tome, sve lokalne zajednice u Bosni i Hercegovini potrebno je da uspostave ovaj sistem upravljivosti nad saobraćajnicama što može biti dodatni stimulans lokalne zajednice u cilju dobijanja većih sredstava sa višeg nivoa vlasti.

V)Shodno Zakonu o vještacima (član 7, 8, i 9), **Pravilnika o postupku kvalifikacijskog testiranja kandidata za imenovanje vještaka, kao i Poslovnika o radu Stručnog povjerenstva radi utvrđivanja liste vještaka**, predlažemo sljedeće **oblasti**: cestovni saobraćaj i transport, cestovna vozila i cestovna infrastruktura, željeznički saobraćaj i transport, šinska vozila i željeznička infrastruktura, zrakoplovni saobraćaj i transport, zrakoplovna sredstva i zrakoplovna infrastruktura, vodeni saobraćaj i transport, vodena sredstva i vodena infrastruktura, poštanski saobraćaj i transport i poštanska infrastruktura, telekomunikacioni saobraćaj i telekomunikacijska infrastruktura i vertikalni transport, sredstva vertikalnog transporta i infrastruktura. Smatra se da će u okviru navedenih oblasti, pored analize saobraćajnih situacija i nastanka nezgoda, vještaci za pojedine navedene oblasti biti osposobljeni za ispitivanje tehničke ispravnosti transportno prijevoznih sredstava, kao i procjenu šteta nastalih u saobraćajnim nezgodama, kako na vozilima tako i na infrastrukturi.

2.3 Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama u Bosni i Hercegovini u željezničkom saobraćaju

Povećanjem obima prijevoza željeznica je dobila konkurentan položaj u prijevozu roba i zauzela je ključan strateški položaj na transportnom tržištu zahvaljujući svojoj masovnosti prijevoza, jeftinijem transportu i ekološki prihvatljivijim prijevoznim sredstvom. Željeznice u Bosni i Hercegovini raspolažu s dužinom pruga od 1 041 km od čega je: 948 + 732 km jednokolosječnih pruga i 93 + 053 km dvokolosječnih pruga. Željeznički sistem u Bosni i Hercegovini u oba entiteta i kroz korporaciju zapošljava veliki broj osoba, koji bi prestruktuiranjem i formiranjem novih institucija mogle "usisati" viškove uposlenih a što bi moglo dovesti i do novih poslova i boljoj pokrivenosti područja i nadležnosti shodno evropskim direktivama u ovoj oblasti.

2.4 Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama Bosne i Hercegovine u poštanskom saobraćaju

Poštanski Operatori koji posjeduju Dozvolu za javnog poštanskog operatora na teritoriju Bosne i Hercegovine su: JP BH Pošta Sarajevo, Hrvatske pošte Mostar i Pošte Republike Srpske. Pored navedenih tkz. Javnih operatera imamo i još oko 15 operatera koji vrše usluge poštanskog saobraćaja. Uspostavljanje efikasnog poštanskog sistema na području cijele BOSNE I HERCEGOVINE, a kroz efikasnu ulogu svih operatera javnih i privatnih, a kroz realizaciju nadzora i inspekcijskog rada na polju ove djelatnosti, veliki dio sredstava bi se mogao prikupiti po ovom osnovu ako bi se ova oblast „uredila“ u segmentu nadzora i inspekcijskog rada. Isto tako, ravoju ove djelatnosti saobraćaja pogodovala bi dosljedna primjena Zakona o poštama Bosne i Hercegovine i Zakona o poštanskom prometu Federacije Bosne i Hercegovine u segmentu dostave računa za režije, drugih računa, finansijskih i drugih izvještaja koji se po navedenim zakonima smatraju pismonosnom pošiljkom.

2.5 Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama Bosne i Hercegovine u telekomunikacijskom saobraćaju

Partnerstvo između javnog i privatnog sektora može i treba da ubrza daljnji razvoj TK infrastrukture i na njoj ponudi bogatiji set usluga. TK infrastrukturu i usluge treba tretirati kao opće javno dobro, bez obzira na vlasničku strukturu. Ovo se može i treba ostvari(va)ti pomoću regulatornog okvira, daljnjom liberalizacijom i slobodnom konkurencijom, težeći time ka osnovnom cilju - stvaranju neophodnih uvjeta za pružanje povećanog seta usluga (širokopojasnih i drugih), podizanje kvaliteta usluga i smanjenje cijena usluga za krajnjeg korisnika. Sprega javnog i privatnog sektora u oblasti telekomunikacija sve više postaje alat za uspješan razvoj društva. Javno privatno partnerstvo omogućava lokalnim vlastima, poslovnom sektoru te organizacijama civilnog društva da preuzmu odgovornost za razvoj zajednice i djeluju zajedno, koristeći se socijalnim dijalogom kao platformom za uspješno zadovoljavanje zajedničkih potreba. BH Telecom priprema i realizuje aktivnosti vezane za projekte razvoja informacionog društva: e-zdravstvo, e-obrazovanje, e-uprava i dr.

2.6 Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama Bosne i Hercegovine u zračnom saobraćaju

U ovom segmentu institucionalnog zaokruživanja procesa nadzora i kontrole zračnog prostora Bosne i Hercegovine je u ne tako dobrom položaju. ATM sistem je u potpunosti uspostavljen i već od juna 2012. godine spreman za operativan rad. Sva nabavljena sredstva, uređaji i oprema je instalisana na predviđenim lokacijama, izvršena testiranja u smislu testnog rada, sve u skladu sa međunarodnim pravilima i Eurocontrolovim standardima. Sva sredstva i oprema je visokog tehnološkog nivoa i u svemu je kompatibilna i interoperabilna sa opremom i sredstvima nadležnih institucija naših susjeda. Potrebno je dobiti informaciju da li je naš sistem operativno testiran sa susjedima. Da li je moguće radarsku sliku od naših susjeda stabilno prosljeđivati u operativnu salu u Sarajevu i Banja Luci i suprotno, u slučaju kvara pošto je ovo osnovni zahtjev Eurocontrola. Nema podataka da li je ovo testiranje provedeno i kada i je li to potvrđeno od strane Eurocontrola. Evidentno je da naši susjedi (Hrvatska i Srbija) imaju interes da proces integracije traje što duže u cilju zadržavanja postojećeg stanja, čemu u dobroj mjeri doprinose i postojeće politike u Bosni i Hercegovini, odnosno politike susjeda. Neophodna je implementacija preuzetih rokova i aktivnosti da BHANSA preuzme pojedine operativne funkcije uz odobrenje Eurocontrol. Finansijska konstrukcija u potpunosti je zatvorena, sve obaveze prema dobavljačima su izmirene i izvršena plaćanja u okviru planiranih sredstava. BHDCA provodi postupak zatvaranja projekta, odnosno u toku je predaja svih izgrađenih kapaciteta (objekti, oprema, sredstva i ljudski resursi) na dalje upravljanje i raspolaganje nadležnim organima i tijelima BHANSA-e. Red poteza bio bi organizacijsko etabliranje BHANSA-e (Uprava, prijem ljudstva i obuka) pa tek onda period testnog rada i prihvatanje operativnih funkcija kroz ulazak u Eurocontrolov sistem. BHANSA još nije operativno-tehnički zaživjela i nije subjekat koji može preuzeti odgovornost za pružanje usluga u zračnom prostoru Bosne i Hercegovine. Iako su nadležni organi BHANSA-e (Uprava i Vijeće Agencije) svoj dio poslova u potpunosti uradili te utvrdili prijedloge i usvojili potrebne akte i dokumenta za operativno uspostavljanje BHANSA-e još u februaru 2012. godine, Vijeće Ministara Bosne i Hercegovine, koja trebaju u skladu sa zakonom, da daju saglasnost na te opšte akte i dokumente, nije iste razmatralo i donijelo odgovarajuće odluke, kako bi isti stupili na snagu. Samo je data saglasnost na Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji poslova BHANSA-e. Ostali akti (Program rada i Financijski plan poslovanja za 2012. godinu, Pravilnik o plaćama, Imenovanje uprave po konkursnom postupku, još nisu razmatrani i odobreni. Sve to neposredno utječe na započeti proces integrisanja ATM sistema Bosni i Hercegovini sa našim susjedima, koji sa pravom ističu da nemaju još uvijek partnera sa kojim trebaju usaglasiti potrebne tehničke elemente i zaključiti odgovarajuće aranžmane. Neophodno je inagurirati Upravu koja bi primila ljude, izvršila obuku a za sve bi prethodno trebalo imati plan sa definisanim zadacima i rokovima. Nedostatak iskusnih stručnih kadrova i eksperata za oblasnu kontrolu djelimično je u proteklom periodu nadomješten uz pomoć Evropske komisije i njenog granta, koji je obezbjedila BHDCA, ali to pitanje još nije dovedeno do kraja. Vode se aktivnosti na obezbjeđenju 6-8 instruktora oblasne



kontrole, ali i to ide dosta sporo zbog umješanosti nekih politika u Bosni i Hercegovini. Dobro je što je prva grupa oblasnih kontrolora završila školovanje i dobila dozvole za rad, te ako se obezbjedi pomenuti broj iskusnih oblasnih kontrolora, moglo bi se vrlo brzo otpočeti sa pružanjem usluga u donjem sloju bosanskohercegovačkog neba (Lower). Hitno je potrebno inagurirati Upravu kompanije sa upraviteljima stručnih službi koji bi stručno sagledali stvarno stanje i izašli sa prijedlogom rada sa definisanim rokovima završetka pojedinih aktivnosti.

2.7 Institucionalno upravljanje saobraćajem, transportom i komunikacijama Bosne i Hercegovine u vodenom saobraćaju

Bosna i Hercegovina ima veoma kratku morsku obalu kod Neuma i nema pristup međunarodnim vodama, pa stoga nema pomorskih luka. Od inostranih luka najveći značaj za njenu privredu imaju luke Ploče u Hrvatskoj, koja je najbliža Sarajevu i upravo razvijena zahvaljujući bosanskohercegovačkom zeledu. Imajući u vidu evropske integracije u regionu neophodno je definisati i sva razgraničenja sa susjedima kako na kopnu tako i na moru u cilju naše pripremljenosti za evropske integracije. Neophodno je uspostavljanje institucije na državnom nivou koja bi se bavila međunarodnim vodama i morima jer je to ustavna kategorija Bosne i Hercegovine u dijelu međunarodnog saobraćaja.

3. ZAKLJUČAK

Saobraćaj, transport i komunikacije je nedjeljivi dio svih ljudskih aktivnosti i ima svoju fundamentalnu važnost za razvoj društva u cjelini. Nesumnjivo je da saobraćaj ima svoj utjecaj na društvene, ekonomske, sociološke, tehnološke i druge promjene u društvu. Zbog te svoje uloge, saobraćaju je potrebno dati odgovarajuću ulogu i funkciju. PREPORUKE evropske komisije za transport u Bosni i Hercegovini su sljedeće: U ovom trenutku Bosna i Hercegovina je na pola puta u procesu implementacije prioriteta Evropskog Partnerstva (EP) i krajnje je vrijeme da Bosna i Hercegovina preuzme vlasništvo nad procesom, ali i da postane aktivan partner u procesu i preuzme svoj dio obaveza. Potrebno je uspostaviti i ojačati sve neophodne strukture za implementaciju EP prioriteta. Također je potrebno objektivno sagledati stanje i napraviti realnu procjenu što je do sada urađeno, šta je potrebno napraviti i kojim redoslijedom nastaviti. Vlasništvo nad ovim kompleksnim procesima planiranja i implementacije je zasigurno izazov, ali je neophodno. Kako bismo doprinijeli tom procesu, predlažemo sljedeće: (i) bosanskohercegovačke institucije trebaju preuzeti, u značajnijem obimu, vlasništvo nad reformskim procesima i postati aktivan i jednak partner u ažuriranju EP i MIPD, te programiranju IPA okvira. Bosna i Hercegovina se mora aktivno uključiti na samom početku procesa kreiranja i planiranja politika i svojim znanjem utjecati na postavljanje i implementaciju prioriteta od najvećeg značaja za Bosnu i Hercegovinu. (ii) Napraviti objektivnu procjenu stvarnih potreba o onome što je stvarno potrošeno, kojim redoslijedom i kada. U tom procesu važno je imati na umu da je članstvo u EU vizija, a proces kroz koji Bosna i Hercegovina treba proći, važniji je od samog članstva. Taj proces inkorporira najbolje standarde i prakse zemalja članica, koji revitaliziraju ekonomiju i cjelokupno društvo u Bosni i

Hercegovini. (iii) Potrebno je ažurirati Evropsko Partnerstvo za Bosnu i Hercegovinu, uzimajući u obzir objektivne pokazatelje ostvarenog progresa, kao i realne potrebe Bosne i Hercegovine u skorijoj budućnosti. (iv) Sva ministarstva i ostale relevantne institucije moraju odmah uspostaviti i staviti u funkciju kompetentne odjele za implementaciju projekata koji će aktivno učestvovati u razvojnim i implementacijskim procesima. (v) Daljnji napredak i način sprovođenja reformi mora biti rigorozan analiziran i praćen. (vi) Potrebno je ostvariti i efikasno održavati bolju sinergiju između IPA fondova, međunarodnih donatora i budžetskih alokacija bosanskohercegovačkih institucija kako bi se osigurala uspješna implementacija prioriteta Evropskog Partnerstva u Bosni i Hercegovini.⁴

CONCLUSION

Traffic, Transport and Communications is indivisible part of all human activities and has a fundamental importance for the development of society as a whole. There is no doubt that traffic has its impact on the social, economic, sociological, technological and other changes in society. Because of their role, the traffic should be given an appropriate role and function. RECOMMENDATION of the European Commission for Transport in Bosnia and Herzegovina are the following: At this point, Bosnia and Herzegovina is halfway in the process of implementing the priorities of the European Partnership (EP) and it is high time that Bosnia and Herzegovina take ownership of the process, but also to become an active partner in the process and take their share of responsibility. It is necessary to establish and strengthen the necessary structures for the implementation of EP priorities. You need to look objectively at the situation and make a realistic assessment of what has been done so far, what it takes to make and in what order to continue. Ownership of such complex processes of planning and implementation is certainly a challenge, but it is necessary. To contribute to this process, we suggest the following:(i) The BiH institutions should take, in larger scale, ownership of the reform process and to become active and equal partner in updating the EP and the MIPD, IPA and programming frameworks. Bosnia and Herzegovina must be actively involved at the very beginning of the process of creating and planning policies and their knowledge affect the setting of priorities and the implementation of the most importance for Bosnia and Herzegovina. (ii) To make an objective assessment of the real needs of what is actually spent, in what order and when. In this process it is important to note that the EU vision, and the process through which Bosnia and Herzegovina needs to go, is more important than the membership. This process incorporates the best standards and practices of the Member States, which revitalized the economy and society as a whole in Bosnia and Herzegovina. (iii) It is necessary to update the European Partnership for Bosnia and Herzegovina, taking into consideration objective measures of progress achieved, as well as the real needs of Bosnia and Herzegovina in the near future.

(iv) All ministries and other relevant institutions must immediately establish and put into operation by the competent departments to implement projects that will actively

⁴Evropska komisija za Transport.

*participate in the development and implementation processes. (v) Further progress and manner of implementation of reforms must be rigorous analyzed and monitored. (vi) It is necessary to achieve and maintain effective greater synergy between the IPA funds, international donors and budget allocations BiH institutions to ensure the successful implementation of the European Partnership priorities in Bosnia and Herzegovina.*⁵

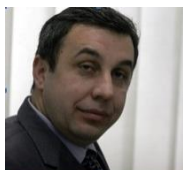
LITERATURA

- 1) Alikadić, A., Analiza putne infrastrukture u BiH sa smjernicama budućeg razvoja i ciljem jačanja pozicije inženjera saobraćaja u oblasti putne infrastrukture, Zbornik radova, Udruženje inženjera saobraćaja i komunikacija u BiH, Stručni skup, 02.06.2012, Sarajevo.
- 2) BiH, FBiH, Vlada FBiH, Federalno ministarstvo energije rudarstva i industrije, Prijedlog, Strateški plan i program razvoja energetskog sektora FBiH. Sarajevo, septembar 2008.
- 3) Bublin, M. (2010) Stanje i prespektive razvoja cesta visokog ranga u BiH, Sarajevo : s.n.
- 4) Čekić, Š. (2012) Evropeizacija Bosne i Hercegovine, Sarajevo : Univerzitet u Sarajevu
- 5) FMPIK. Prijedlog strategije i akcionog plana razvoja mreže autocesta i brzih cesta na području FBiH, Sarajevo, 2008.
- 6) FMPU. Prostorni plan FBiH za period 2008.-2028.godine, nacrt plana. Sarajevo, januar 2012.
- 7) Kahriman, S., Analiza telekomunikacijskog saobraćaja u BiH sa smjernicama budućeg razvoja i ciljem jačanja pozicije inženjera saobraćaja u oblasti telekomunikacija, Zbornik radova, Udruženje inženjera saobraćaja i komunikacija u BiH, Stručni skup, 02. 06. 2012., Sarajevo.
- 8) Lindov, O. (2012) Kazivanja o saobraćaju, hronologija odabranih kazivanja u medijima, 2002-2012. Monografija, Sarajevo : Udruženje inženjera saobraćaj i komunikacija, Institut za saobraćaj i komunikacije
- 9) Lindov, O. (2012) Saobraćajna kultura, Sarajevo : Fakultet za saobraćaj i komunikacije
- 10) Lindov, O., Saobraćajno-transportno i energetsko povezivanje i regionalni razvoj - osvrt na Unsko-Sanski Kanton, Javna tribina, Bihać, Udruženje inženjera saobraćaja i komunikacija u BiH, Udruženja građana Bosanske Krajine, Bihać, BiH, februar, 2013.
- 11) Lindov, O. (2010) Sigurnost u cestovnom saobraćaju, Sarajevo : Fakultet za saobraćaj i komunikacije
- 12) Lindov, O. (2011) Transport i okoliš, Sarajevo : Fakultet za saobraćaj i komunikacije
- 13) Studija Regional Balkans Infrastructure - Prijevoz Dodatak 14, Završno izvješće kontejnerizaciju, Studija, Europska komisija, juli 2003,
- 14) Study on Intermodal Transport in Bosnia and Herzegovina, This project is funded by the European Union, Submitted by: DB International GmbH, Bornitzstraße 73-75, 10365 Berlin, Germany, Vienna Consult Verkehrsberatungsgesellschaft mbH, Mariahilfer Straße 123, A-1060 Vienna, Austria, Supported by: via donau – Österreichische Wasserstraßen Gesellschaft mbH Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien.
- 15) Study South East Europe Core Regional Network Development Plan – Five-year multi-annual plan 2006 to 2010. The Study was financed by the European Commission CARDS Programme and published in 2006. The author was the SEETO Joint Venture consisting of GOPA Consultants and TRADEMCO S.A.

⁵European Commission for Transport.

16) Study Trans-European Motorway (TEM) and Trans-European Railway (TER) Projects' Master Plan. The study was financed by the United Nations Economic Commission for Europe and published in July 2006.

BIOGRAFIJA:



Prof. dr. Osman Lindov, olindov@gmail.com, <http://www.osman-lindov.i8.com/>

Osnovno i srednje obrazovanje završio u Sarajevu, Bosna i Hercegovina. Saobraćajni fakultet Univerziteta u Sarajevu završio 1991. godine i stekao stručno zvanje diplomirani inženjer saobraćaja. Postdiplomske studije završava u Beogradu i Sarajevu. Doktorirao je 2002. godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, Univerzitet u Sarajevu. Izabrani je nastavnik u zvanju redovnog profesora na naučno – nastavnim disciplinama „Sigurnost cestovnog saobraćaja“, „Transport i okoliš“ i „Saobraćajna kultura“ na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije i Pedagoškom fakultetu Univerziteta u Sarajevu. Ima objavljenih 6 skripti autorizovanih predavanja, 3 recenzirana priručnika, 1 monografiju i 3 univerzitetska udžbenika. Od naučno stručnih radova publikovao je 75 naučnih, naučno – stručnih i stručnih radova kao i 400 ekspertiza saobraćajnih nezgoda. Bio je rukovodilac, autor i suradnik na 20 studija, 15 projekata i 9 revizija projekata na nacionalnom i međunarodnom nivou.



Željko Matoc, dipl. inž. saob., fmpikmo@cob.net.ba

Rođen 06.06.1962. godine u Sarajevu. U Varešu je završio Osnovnu školu, a potom i Gimnaziju, opšti smjer. U Sarajevu 1985. godine upisuje Saobraćajni fakultet na kojem je diplomirao 1991. godine. Tokom školovanja dobijao je niz priznanja, a posebno se ističu zlatna značka Ognjen Prica – za odličan uspjeh u Osnovnoj i srednjoj školi, te Zlatna značka Hasan Brkić za odličan uspjeh tokom visokoškolskog obrazovanja. Nakon završetka ratnih dejstava na prostoru Bosne i Hercegovine, zapošljava se na Željeznicama Federacije BiH. Sa mjesta Glavnog inženjera za kontrolu ispravnosti obračuna kola po RIV i RIC, 2000. godine prelazi na mjesto Šefa odsjeka u Federalnom ministarstvu prometa i komunikacija. Od 2007. godine postavljen je na radno mjesto Pomoćnika ministra, na kojem se nalazi i danas. Postdiplomski studij na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu upisuje 2008. godine i trenutno radi na izradi svog magistarskog rada.

ZNAČAJ PLANIRANJA U SEGMENTU HITNIH SLUŽBI PRILIKOM SPAŠAVANJA UNESREĆENIH U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA

SIGNIFICANCE OF PLANNING IN EMERGENCY SERVICE SEGMENT DURING SAVING INJURED PEOPLE IN TRAFFIC ACCIDENTS

Edo Memišević MA-dipl. ing. saob. i kom. - BIHAMK Asistencija d.o.o., Sarajevo

Elvedin Hasanović dipl. ing. saob. i kom.- BIHAMK Asistencija d.o.o., Sarajevo

Amel Kadić dipl. ing. saob. i kom.- BIHAMK Asistencija d.o.o., Sarajevo

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Saobraćajne nezgode svakodnevno odnose veliki broj života, kako u svijetu tako i u Bosni i Hercegovini. Nažalost, saobraćajne nezgode dešavaju se sve dok se vozila kreću cestom i na to ne možemo utjecati, međutim možemo utjecati na smanjenje posljedica saobraćajnih nezgoda, odnosno da ih svedemo na minimum. Jedan od načina smanjivanja posljedica koje nastaju prilikom saobraćajnih nezgoda jeste brza i efikasna reakcija hitnih službi spašavanja tj. spasilačkih timova. Kako bismo imali brzu i efikasnu reakciju hitnih službi spašavanja neophodna je koordinacija spasilačkih službi. Najjednostavniji način uvezivanja i koordinacije spasilačkih službi je povezivanje svih spasilačkih službi u jedan informaciono-komunikacijski centar, gdje bi sve informacije bile dostupne na jednom mjestu, a takav informaciono-komunikacijski centar se postiže uspostavom poziva za hitne slučajeve - 112.

KLJUČNE RIJEČI: Saobraćajne nezgode, koordinacija, službe spašavanja, pomoć unesrećenim, pomoć na cesti.

SUMMARY:All around world as well in Bosnia&Herzegovina traffic accidents occur daily taking lives. Unfortunately, they can not be prevented as long as vehicles exist on road, but their consequences can be minimized. One of ways how to minimize those consequences is fast and efficient reaction of emergency service's rescue teams. And to obtain it, coordination of rescue teams is necessary. The easiest way to connect all emergency services is linking them into one information-communication center where all data/informations would be available in one place, and key step to realize it is establishment of emergency call number- 112.

KEY WORDS: Traffic accidents, coordination, rescue teams, helping injured people, roadside assistance.

* Priljeno / Received:02. 04. 2014.

Prihvćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 29. 04. 2014.



UVOD

Saobraćajne nezgode na svaki način treba pokušati spriječiti, ali kada već dođe do saobraćajne nezgode, timovima za spašavanje neophodne su tehničke informacije o modernim vozilima vezane za spašavanje, kako bi se što je moguće više smanjilo vrijeme potrebno za zbrinjavanje povrijeđenih osoba i spašavanje njihovih života. Kada se dogodi saobraćajna nezgoda sa povrijeđenim/poginulim licima, važna je svaka sekunda kako bi se ljudski život spasio i kako bi se same posljedice povreda minimizirale. Vrlo često dragocjene sekunde se troše na lociranje saobraćajne nezgode, koordiniranje između službi spašavanja (policija, hitna pomoć, vatrogasci, auto-moto klubovi, civilna zaštita, gorske službe spašavanja i sl.), spašavanje povrijeđenih, zarobljenih u vozilu, posebno kod teških saobraćajnih nezgoda. Spasilački timovi se susreću sa nizom izazova na terenu a sve usljed povećanja sigurnosti samog vozila i jedan od njih je uklanjanje/rezanje krova vozila usljed već ugrađenog povećanja sigurnosti vozila. Spasilački timovi su suočeni sa čelicima visoke čvrstoće i pojačanim šasijama kod kojih i najjači rezači postaju beskorisni. Također veliki problem predstavlja i vrijeme potrebno za pronalazak akumulatora i isključenje akumulatora kod savremenih vozila. Spasilačkim timovima su potrebne tačne i brze informacije o tehničkim elementima i komponentama ugrađenim u vozilo, kako bi u što kraćem vremenu bili u mogućnosti osloboditi povrijeđena lica zarobljena u vozilu. Također, spasilačkim timovima su potrebne tačne informacije kako bi se i prije samog dolaska na lice mjesta upoznali sa problemom i na vrijeme odredili najbolji i najbrži pristup u rješavanju problema.

1. KOORDINACIJA SPASILAČKIH SLUŽBI

Koordinacija službi spašavanja predstavlja jedan od presudnih faktora za što bolju organizaciju spašavanja povrijeđenih osoba. Stalne prijetnje za sigurnost ljudi nameću uspostavu odgovarajućeg odbrambenog mehanizma, tj. sistema zaštite i spašavanja. Jedan od preduslova za uspješnu koordinaciju spasilačkih službi je uspostavljanje i funkcionisanje jedinstvenog evropskog broja za hitne slučajeve 112. Broj 112 integriše sve spasilačke službe: policiju, vatrogasce, hitnu pomoć, gorsku službu spašavanja, službu potrage i spašavanja na moru, civilna zaštita...itd. Jednako veoma važno jeste i promovisanje broja 112 kao jedinstvenog broja za sve hitne pozive/slučajeve na nivou cijele Evrope. Informacija da se pozivom na broj 112 u zemljama članicama EU može zatražiti pomoć bez teritorijalnog ograničenja u situacijama životne ugroženosti ili elementarnim nepogodama je od ključne važnosti za sigurnost njenih građana.

1.1 Zakonodavstvo

A) Evropska unija

- Direktiva 91/369/EEC od 29. juna 1991. godine predstavlja odluku kojom se uvodi jedinstveni broj za hitne slučajeve 112.



- Direktive 98/10/EEC i 2002/22/CE regulišu tehnički i pravni aspekt poziva na broj 112 (mogućnost besplatnog poziva, obavezu pozicioniranja pozivatelja, mogućnost pozivanja 112 u slučajevima isključenja pretplatnika zbog neplaćanja telefonskog računa, itd.)

B) Bosna i Hercegovina

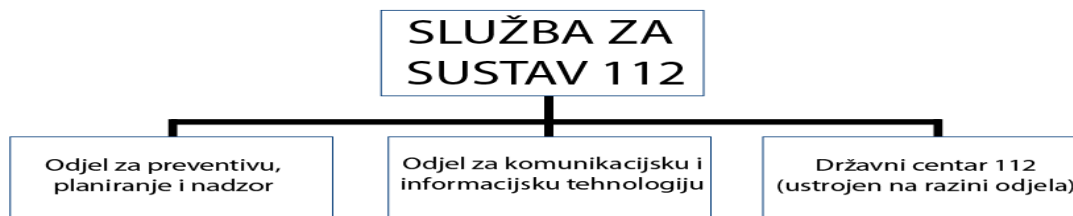
- Na osnovu člana IV 4a), Ustava Bosne i Hercegovine, na 28. sjednici Predstavničkog doma, održanoj 29. aprila 2008. godine, i na 17. sjednici Doma naroda, održanoj 15. maja 2008.godine, usvojen je "Okvirni zakon o zaštiti i spašavanju ljudi i materijalnih dobara od prirodnih ili drugih nesreća u BiH"

- Član 18.(Operativno-komunikacijski centar Bosne i Hercegovine -112)(1) Radi stalnog prikupljanja podataka o svim vrstama pojava i opasnosti koje mogu dovesti do prirodne ili druge nesreće, kao i podataka o posljedicama koje su nastale pojavom prirodne ili druge nesreće po ljude i materijalna dobra na ugroženom području, obrade tih podataka i njihove distribucije nadležnim organima vlasti i pravnim licima, u Bosni i Hercegovini uvodi se sistem jedinstvenog evropskog broja za hitne situacije – 112 i uspostavlja Operativno - komunikacijski centar Bosne i Hercegovine – 112 (u daljem tekstu: Centar – 112). (2) U skladu sa stavom (1) ovog člana, Vijeće ministara BiH, u okviru Ministarstva sigurnosti BiH, formira Centar – 112, s kojim se funkcionalno uvezuju operativni centri drugih institucija i organa Bosne i Hercegovine, kao i centri entiteta i Brčko Distrikta BiH. (3) Ministarstvo sigurnosti BiH predlaže Vijeću ministara BiH propis o organizaciji, uvjetima i načinu funkcioniranja Centra – 112.

1.2 Iskustvo Hrvatske u uvođenju broja 112

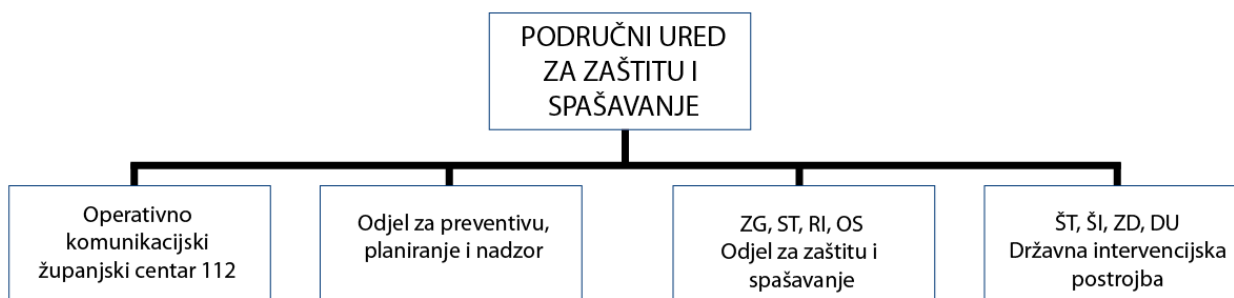
Broj 112 u Hrvatskoj je u upotrebi od 2005. godine i funkcionira kao zaseban sistem. Srce službe 112 je operativno-komunikacijski centar koji se sastoji od tri odjela i to: odjel za preventivu, odjel za planiranje i nadzor i odjel za komunikacijsku i informacijsku tehnologiju.

U županijskim centrima je uspostavljen Područni ured od kojih svaki obavezno sadrži županijski operativno-komunikacijski centar 112.



Šema 1. Služba sistema 112 u Hrvatskoj





Šema 2. Organizacija područnog ureda za zaštitu i spašavanje u Hrvatskoj⁶

2. POSLJEDNJE NOVOSTI U SISTEMU 112 – eCall

Primjer: "Oko četiri sata ujutro dvojica mladića vraćala su se iz noćnog izlaska i na klizavom kolovozu vozač je izgubio kontrolu nad automobilom. Sletjeli su s ceste i udarili u drvo. Automobil je nestao u gustoj šikari, a vozač i njegov prijatelj zadobili su teške ozljede i izgubili svijest. Ovakav scenarij nikome ne želimo, ali on se nerijetko događa na našim cestama. Hoće li neko primijetiti tragove kočenja ili vozilo koje je nestalo u prirodnoj vegetaciji koja raste uz cestu? Hoće li se jedan od unesrećenih probuditi na vrijeme kako bi pozvao Centar 112?⁷"

eCall (emergency call – hitni poziv) je naziv za evropsku inicijativu koja ima za cilj povećanje sigurnosti u cestovnom saobraćaju aktiviranjem telekomunikacijske usluge automatskih hitnih poziva u slučaju saobraćajne nezgode.



Slika 1. Zvanični logo eCall-a

Ovaj sistem, koji je zvanično definisan kao „Panevropski automatski hitni pozivni sistem u vozilima“, uključuje ugradnju uređaja u vozilo koji kombinuje GSM i GPS funkciju te u slučaju nezgode, na osnovu signala senzora sudara i aktivacije zračnih jastuka automatski šalje hitni poziv na broj 112. GPS modul uređaja prikuplja informacije o položaju vozila i šalje ih putem GSM modula lokalnom dispečerskom centru za hitne slučajeve. Uređaj, osim prenosa podataka o lokaciji vozila i aktivaciji zračnih jastuka, treba da posjeduje funkciju koja omogućava komunikaciju dispečera sa unesrećenim u vozilu.

⁶Stručno savjetovanje: Civilne obrambene pripreme, zaštita i spasavanje Zagreb, 06. svibanj 2009. godine

⁷<http://www.hak.hr/revija/201/clanak/661/>



Slika 2. Grafički prikaz funkcionisanja eCall-a

Broj 112 je jedinstveni broj za hitne slučajeve općeprihvaćen od svih članica EU i od Švicarske, koji je definisan od strane EU odlukom EEC i kao takav je besplatan, bez obzira o kojem mobilnom ili fiksnom telefonskog operateru govorimo. Motivacija za uvođenje e-call sistema jeste smanjenje posljedica saobraćajnih nezgoda u EU. Statistika EU za 2007. godinu bilježi 40.000 poginulih osoba, preko 1,2 miliona ozlijeđenih osoba, dok godišnji ekonomski gubici uzrokovani saobraćajnim nezgodama iznose 160 milijardi €. Prema nekim procjenama, upotreba eCall sistema bi skratila vrijeme odziva hitnih službi za više od 40 % u urbanim, a za 50 % u ruralnim područjima čime bi na godišnjem nivou u EU bilo moguće spasiti živote 2.500 ljudi i uštedjeti 26 milijardi€.

2.1 eCall u svim vozilima

Evropska komisija planira da se u potpunosti razvijen i testiran sistem pusti u širu upotrebu u EU do 2015. godine. To podrazumijeva da sva novoproducirana putnička i laka dostavna vozila od 2015. godine imaju ugrađen uređaj koji će se automatski aktivirati i obavijestiti hitne službe u slučaju saobraćajne nezgode. Puna primjena eCall sistema zahtjeva saradnju javnih službi, automobilskih kompanija i operatora mobilne telefonije te usklađenost eCall sistema svih članica EU. Primjera radi, eCall sistem u vozilu koje dolazi iz Njemačke i koje učestvuje u saobraćajnoj nezgodi u Italiji, treba da je u mogućnosti da pošalje hitni poziv 112 lokalnom dispečerskom centru u Italiji kako bi se, što je moguće prije, pružila pomoć unesrećenim. Iz tih razloga, Evropska komisija je 2010. godine pokrenula HeERO projekt (Harmonized eCall European Pilot) koji će trajati tri godine s ciljem pripreme za uvođenje eCall sistema. Ovaj projekt treba da razvije i testira kako eCall uređaje, tako i kompletan sistem usklađivanja eCall sistema između članica EU. Projekt se provodi u devet evropskih zemalja i to: Grčkoj, Njemačkoj, Nizozemskoj, Finskoj, Švedskoj, Češkoj Republici, Italiji, Rumuniji i Hrvatskoj. Navedeni projekat u Bosni i Hercegovini počće sa provedbom u skorije vrijeme, pristupanjem BIHAMK-a projektu HeERO.

Neki od svjetski poznatih proizvođača vozila (BMW, PSA, VOLVO, itd.) već ugrađuju sopstvene eCall sisteme koji rade na principu SMS poruka. Tako naprimjer, u slučaju



saobraćajne nezgode kod BMW vozila, eCall uređaj koji je ugrađen u vozilo, automatski šalje SMS poruku s ključnim informacijama prema BMW pozivnom centru. Nakon prijema poruke, operater BMW-ovog pozivnog centra pokušava da uspostavi komunikaciju s vozilom putem GSM mreže i procjeni o kakvom tipu hitnog slučaja se radi. Međutim, ova usluga zavisi od tržišta i uspostavljenom sistemu države i podliježe plaćanju naknade. Vlasnici vozila koji posjeduju ovaj sistem trebaju da se pretplate na godišnjem nivou za korištenje ove usluge.

2.2 Broj 112 u Bosni i Hercegovini

U BiH broj za hitne pozive, tj. sistem hitnih poziva 112 je definisan okvirnim zakonom o zaštiti i spašavanju ljudi i materijalnih dobara. Na osnovu ovog zakona izrađen je „Pravilnik o organizaciji, uvjetima i načinu funkcionisanja operativno-komunikacijskog centra Bosne i Hercegovine – 112“. Međutim, do danas ovaj centar nije u funkciji obzirom da se pozivom na broj 112 aktivira automatska sekretarica koja daje informacije o telefonskim brojevima hitnih službi. Kako je jedan od osnovnih preduvjeta za uvođenje eCall sistema postojanje i funkcionisanje sistema hitnih poziva 112, koji podrazumjeva dispečerski centar koji prima hitne pozive, obrađuje podatke i vrši koordinaciju sa hitnim službama, dolazi se do zaključka da u BiH još ne postoje ni najosnovniji preduvjeti za korištenje eCall uređaja u skoroj budućnosti.

2.3 Budući razvoj broja 112 u Bosni i hercegovini

Paralelno sa uspostavom broja 112 potrebno je osposobiti i internet stranicu www.112.ba, na kojoj bi bile dostupne sve informacije o načinu dobivanja pomoći u slučaju nesreća ili elementarnih nepogoda.



Slika 2. Izgled buduće internet stranice



Slika 3. Izgled aplikacije za mobilne telefone

Obzirom da živimo u tkz. informatičkom vremenu, te da dio naših svakodnevnih obaveza prepuštamo "pametnim telefonima", neophodno je razviti i uskladiti aplikaciju za mobilne telefone. Navedena aplikacija bi služila za što jednostavniju uspostavu poziva prema broju 112, kao i automatsko lociranje lica kojima je potrebna pomoć u datom trenutku, a sve sa ciljem efikasnijeg spašavanja ljudskih života.

3. PRELAZNO RJEŠENJE U POMOĆI PRILIKOM SPAŠAVANJA POVRIJEĐENIH LICA U SAOBRAĆAJNIM NEZGODAMA U BIH

Uzmemo li u obzir da se vozila izrađuju/konstruišu sve sigurnija, tehnologiju zračnih jastuka i zatezača sigurnosnih pojaseva, dolazimo do zaključka da je struktura vozila sve kompleksnija. U periodu od 1998.godine do 2008.godine napredak u inženjstvu doveo je do smanjenja broja poginulih lica u saobraćajnim nezgodama za preko 50%.



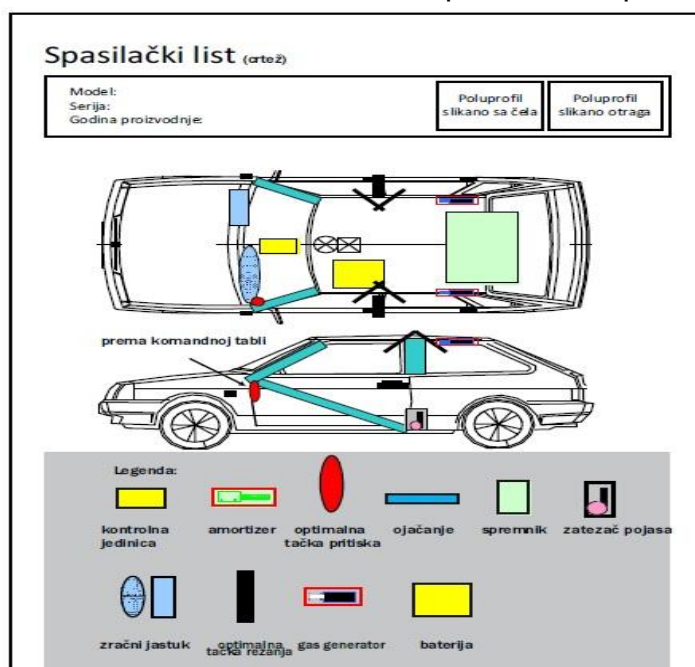
Slika 4. Vozilo proizvedeno 1997. i 2007.godine

Tehnologija koja pruža zaštitu putnicima prilikom nezgoda postaje pravi izazov za spasioce. Ovo je posebno izraženo u situacijama kada spasioci moraju da koriste tešku opremu da bi izvukli povrijeđena lica iz vozila prilikom saobraćajne nezgode. Čelik visoke čvrstoće koji se koristi za izradu pojedinih dijelova motornih vozila često



prkose i najjačim rezačima i na taj način otežavaju akciju spašavanja povrijeđenih osoba u vozilu.

Obzirom da se puštanje u rad broja za hitne slučajeve 112, ne očekuje u skorije vrijeme i da saobraćajne nezgode ne čekaju uspostavu nego se dešavaju, u Bosni i Hercegovini svaki dan prosječno pogine jedna osoba od posljedica zadobivenim u saobraćajnim nezgodama. Iz tog razloga neophodno je pronaći prelazno rješenje, koje bi bilo optimalno do uvođenja broja za hitne slučajeve 112. U mnogim zemljama kao rješenje prije uvođenja eCall-a koristio se tkz. "spasilački list". Spasilački list razvijen je od strane Njemačkog auto kluba (ADAC) i VDA i koristi se u svrhu maksimalnog skrećivanja vremena za spašavanja. ADAC procjenjuje da širokom upotrebom ovog spasilačkog lista može biti spašeno 2500 života u Evropi svake godine. Spasilački list je dokument koji sadrži sve specifične informacije o vozilu važne za izvlačenje povrijeđenih osoba iz vozila. Ovaj dokument treba da se nalazi iza vozačevog vizira za sunce, gdje u slučaju nezgode, spasilac može lako da ga nađe. U ADAC spasilačkom listu nalaze se bitne informacije o modelu, seriji modela, godištu modela, ojačanju, zračnim jastucima, bateriji i raznim tačkama za rezače i hvataljkama koje su od krucialne važnosti za ekspeditivnost spasioca.



Slika 5. Izgled ADAC spasilačkog lista

Isto tako, korisno bi bilo da se prisustvo spasilačkog lista ukaže na vidljivom mjestu, i to tako da se postavi stiker naljepnica u donjem desnom ili lijevom uglu vjetrobranskog stakla, uz napomenu da stiker ni u kom slučaju ne smije smetati preglednosti vozača tokom vožnje.

4. ZAKLJUČAK

Nacionalni spasilački sistemi se međusobno razlikuju šitom Evrope, uvođenje hitne medicinske helikopterske službe u nekim evropskim državama podigla je sistem

spašavanja povrijeđenih u saobraćajnim nezgodama u pogledu efikasnosti i kvaliteta na vrlo visok nivo. Međutim, kada je riječ o efikasnom spašavanju ljudskih života, uvijek postoji prostor za poboljšanje i unaprijeđenje sistema spašavanja. Automatizovani eCall sistem hitnog poziva omogućava urgentni poziv i direktnu identifikaciju smrskanog vozila. Tehničke instrukcije koje su integrisane u eCall predstavljaju veoma vrijedne informacija za spasilačke timove i omogućavaju spasilačkim timovima brže i efikasnije reagovanje. Ugradnja eCall sistema u vozila je obavezna za sva vozila koja će se prodavati na tržištu Evropske unije od 2015.godine. Sistem eCall-a omogućava univerzalan način traženja i organizovanja pomoći u hitnim situacijama na nivou cijele Evrope, što bi kao rezultat trebao imati spašavanje 2500 ljudskih života godišnje, kroz bržu i efikasniju reakciju hitnih službi spašavanja. Obzirom da je u Bosni i Hercegovini jedinstveni broj za hitne slučajeve još uvijek "na čekanju", potrebno je poduzeti sve neophodne mjere koje bi omogućile uvođenje broja 112 za hitne slučajeve u što skorije vrijeme a najkasnije do početka 2014.godine, kako bi vozila sa ugrađenim sistemom eCall mogla koristiti navedenu uslugu i na teritoriji Bosne i Hercegovine.

CONCLUSION

National Lifesaving systems differ across Europe, the introduction of emergency medical helicopter services in some European countries lifted system rescue injured in road accidents in terms of efficiency and quality at a very high level. However, when it comes to the efficient saving of human life, there is always room for improvement and enhancement of the rescue system. Automated eCall emergency call system allows urgent call and direct identification of crushed cars. Technical instructions that are integrated into the eCall represent very valuable information for rescue teams and rescue teams allow faster and more efficient response.

Installing the eCall system in cars is mandatory for all vehicles to be sold in the European market since 2015. eCall system provides a universal method of searching and organizing assistance in emergency situations at the level of the whole of Europe, which should result in a saving 2500 lives annually, through faster and more efficient response to emergency rescue. Considering that in Bosnia and Herzegovina a unique number for emergencies is still "pending", it is necessary to take all necessary measures to enable the introduction of the number 112 for emergencies as soon as possible and no later than the beginning of 2014, to vehicles with embedded eCall system could use the service, within the territory of Bosnia and Herzegovina.

LITERATURA

- 1) Bosanskohercegovački auto-moto klub -BIHAMK <http://www.bihamk.ba/>
- 2) Rescue sheet on board <http://www.rescuesheet.info/>
- 3) Njemački auto klub - ADAC <http://www.adac.de/>
- 4) Međunarodna automobilistička asocijacija – FIA <http://www.fia.com/>

- 5) ARC Europe <http://www.arceurope.com/>
- 6) Jedinostveni nacionalni sistem hitnog poziva <http://www.112.ro>
- 7) Hrvatski auto klub <http://www.hak.hr>
- 8) Vijeće ministara BiH <http://www.vijeceministara.gov.ba/>
- 9) Državna uprava za zaštitu i spašavanje R H <http://www.duzs.hr/>

BIOGRAFIJA:



Edo Memišević MA-dipl.ing.saob.

Osnovno i srednje obrazovanje završio u Sarajevu, BiH. Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu završio 2009. godine i stekao stručno zvanje diplomirani inženjer saobraćaja. Stručno zvanje magistar - diplomirani inženjer saobraćaja stekao 2012.godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Učestovao na izradi dvije studije kao stručni saradnik, samostalno rukovodio na 5 projekata, do sada objavio 3 stručna rada. Proteklih 5.godina radi prvo kao stručni saradnik za sigurnost saobraćaja a kasnije kao stručni saradnik za pomoć na cesti u BIHAMK Asistenciji d.o.o.



Elvedin Hasanović dipl.ing.saob.

Osnovno i srednje obrazovanje završio u Sarajevu, BiH. Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu završio 2005. godine i stekao stručno zvanje diplomirani inženjer saobraćaja. Proteklih 8. godina radi na funkciji Direktora u BIHAMK Asistencija d.o.o.



Amel Kadić dipl.ing.saob.

Osnovno i srednje obrazovanje završio u Sarajevu, BiH. Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu završio 2005.godine i stekao stručno zvanje diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija. Proteklih 8. godina radi kao nacionalni koordinator za pružanje usluga pomoći na cesti za domaće i inostrane klijente u BiH i Evropi, te na poslovima međunarodne saradnje i projektima sa evropskim auto-moto klubovima.

PERSPEKTIVE RAZVOJA ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA NA PODRUČJU TUZLE

DEVELOPMENT OF RAILWAY TRAFFIC IN THE TUZLA AREA

Dr. sc. Smajo Salketić, Željeznice Federacije BiH

MA - dipl. ing. Igor Marković, Željeznice Federacije BiH

Vahid Đozo, dipl. ing., Željeznice Federacije BiH

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Željeznice na području Tuzle imaju oko 35% učešća u ukupnom radu ŽFBH kada je u pitanju teretni saobraćaj. Rad u putničkom saobraćaju je zanemarljiv. Pruge trenutno dozvoljavaju brzine do 50 (km/h), a saobraćaj se obavlja sa dizel vučom. Privreda koja posluje na ovom području, nezamisliva je bez željezničkih usluga u prijevozu robe. Predviđanja pokazuju da će željeznica na ovom području i dalje biti jedna od okosnica društvenog razvoja. To se temelji na vezi sa plovnim putem Save i vezi sa željezničkim koridorima Vc i X. Da bi se odgovorilo razvojnim potrebama društva, postojeću željezničku infrastrukturu treba modernizirati, a dizel vuču zamjeniti sa elektro-vučom. Modernizacija podrazumjeva implementaciju nekoliko ključnih projekata koji su opisani u ovom radu, kao što su: elektrifikacija i remont pruga, modernizacija stanica, izradu infrastrukture za manipulaciju tovarnim jedinicama intermodalnog transporta, turističke željeznice. Obnova i modernizacija željeznica na ovom području nema alternativu. Međutim, implementacija svih projekata modernizacije zahtjeva ulaganje značajnih materijalnih sredstava, sa kojima u ovom trenutku ne raspolaže niti ŽFBH niti Federacija BiH. Zato je jedina prilika u postepenoj implementaciji ovih projekata, po fazama.

KLJUČNE RIJEČI: Željeznice, projekti, modernizacija, teretni saobraćaj.

ABSTRACT: In the area of city Tuzla, participation of freight railway of Railways of Federation of B&H is around of 35 percent. Commercial traffic is negligible. At the moment, railroads permit speed travel to 50 km/h, and traffic is performed by diesel towing. Economy of this area is unimaginable without railway services in freight. Railways in this area according to forecasts will still be the backbone of social development. This is based upon the relation of the connection with Sava waterway and railway corridors Vc and X. In order to meet the development needs of society, current railroad infrastructure needs to be upgraded and diesel towing replaced with electric towing. Modernization and upgrades imply the implementation of several key projects that were described in this paper, such as the electrification and overhaul of railway lines, modernization of stop stations, creation of infrastructure for cargo units of intermodal transport manipulation, and the tourist railroads. There is no alternative

* Priljeno / Received: 07. 04..2014

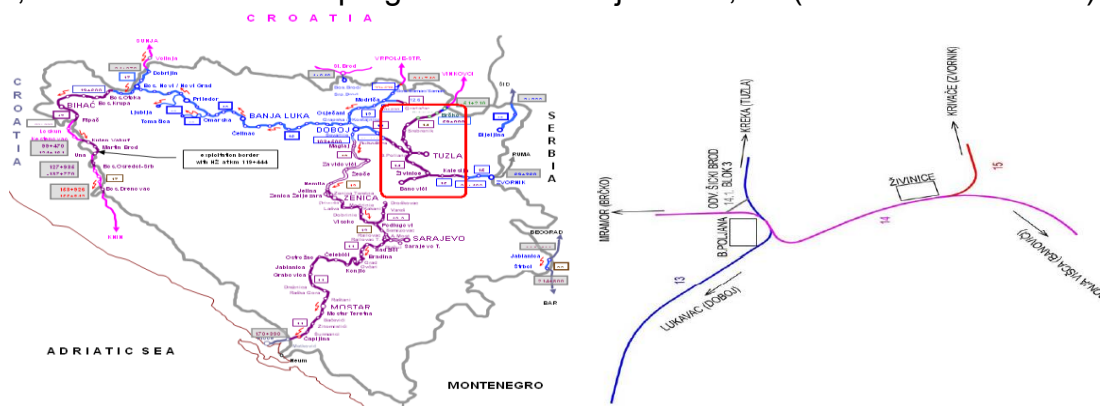
Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 06.05.2014

for reconstruction and modernization of railways in this area. However, the implementation of modernization projects requires allocation of significant funds of financial resources, with whom at the moment neither Railways of Federation of B&H nor Federation of B&H disposes. Therefore, the only chance of gradual implementation of these projects is in phases.

KEY WORDS: Railways, projects, modernization, freight traffic.

UVOD

Područje Tuzle predstavlja vrlo značajan potencijal u sadašnjem i budućem radu željeznica, posebno u teretnom saobraćaju. Glavni tokovi roba koji su usmjereni na željeznicu, nalaze se na ovom području. To se prvenstveno odnosi na transport uglja za termoelektranu, zatim prijevoz uglja za različite destinacije u Bosni i Hercegovini i izvan Bosne i Hercegovine, prijevoz sirovina i gotovih proizvoda za fabriku GIKIL Lukavac, Sisecam Soda Lukavac. Ukupna dužina mreže pruga na području Tuzle je 136,6 kilometara i u mreži pruga ŽFBH učestuje sa 22,6% (vidi Sliku 1. i Sliku 2).

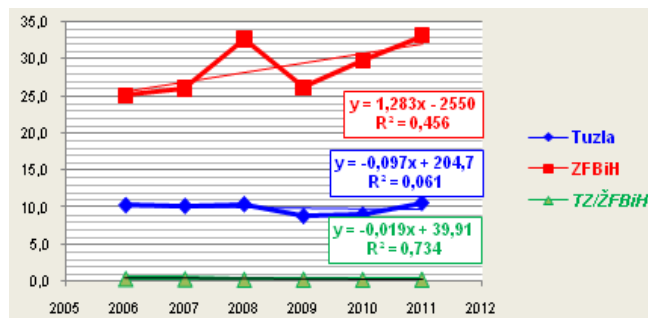


Slika 1. Mreža pruga na području Tuzle Slika 2. Veze pruga na području Tuzle

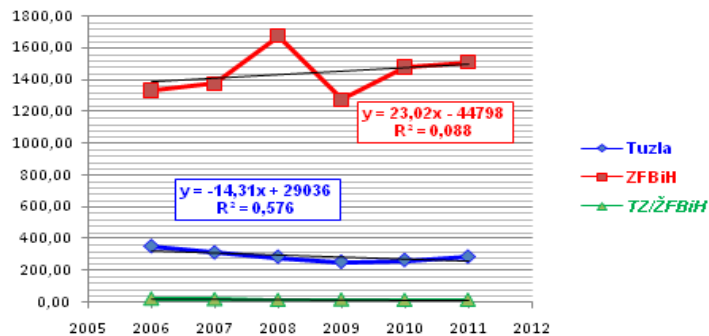
2. AKTUELNO STANJE ŽELJEZNIČKIH KAPACITETA NA PODRUČJU TUZLE

2.1 Kapaciteti teretnog saobraćaja

Kada je u pitanju obim rada ŽFBH za period (2006.-2011.), posmatrano kroz prevezene bruto tone u teretnom saobraćaju, područje Tuzle učestvuje sa oko 35%, (Slika 3.) a ako se posmatraju vozni kilometri u teretnom saobraćaju, oko 20,5% (Slika 4.).



Slika 3. Obim rada (bruto tona x 106) ŽFBiH i Tuzla



Slika 4. Obim rada (vozni km x 103) ŽFBiH i Tuzla

Navedeni podaci ukazuju da se većina tereta prevozi na kraćim relacijama, unutar istog područja, sa izraženim početno završnim operacijama. Kompletan transport na području Tuzle se obavlja sa dizel vučom, pruge su već dospjele za glavnu opravku, maksimalna brzina vozova je 50 (km/h), osim pruge Živinice - Zvornik, gdje je brzina nešto veća.⁸ Pored dotrajalosti javne mreže željezničkih pruga, također i mreža industrijskih kolosjeka je dotrajala. Dio mreže industrijskih kolosjeka je potpuno devastiran i napušten od vlasnika. Sistem regulisanja kretanja vozova se obavlja u staničnom razmaku. Postavljanje puteva vožnje vozova obavlja se na klasičan način uz pretežni manuelni rad sa velikim brojem izvršioca. Od ukupno 18 otvorenih službenih mjesta za regulisanje saobraćaja vozova, samo je stanica Bosanska Poljana, opremljena savremenim sigurnosnim sistemom koji omogućava centralno postavljanje puteva vožnje vozova u stanici (Thales ESTW L 90 5).

Tabela 1. Aktuelni i očekivani parametri teretnog saobraćaja na PI Tuzla (2012. – 2014.)

R.br.	Pokazatelj	TUZLA		
		2012.	2013.	2014.
1	Broj teretnih vozova	12 410	12 410	12500
2	Vozni kilometri teretnih vozova (000 vkm)	260	265	280
3	Brutotonski kilometri teretnih vozova (milion brtkm)	220	225	235
4	Osovinski kilometri teretnih vozova (milion oskm)	20	19	20
5	Komercijalna brzina u teretnom saobraćaju (km/h)	39	39	39
6.	Prosječna masa teretnih vozova (tona)	850	850	850
7	Faktor bezbjednosti prometa	0,99978	0,99978	0,99978

⁸ Radovi na dovršetku pruge Živinice - Zvornik urađene su 2004. godine

2.2 Kapaciteti putničkog saobraćaja

Putnički saobraćaj na ovom području trenutno je prisutan samo simbolički i gledano kroz prevezene putnike u ukupnom radu ŽFBH učestuje sa oko 6%. Putnički saobraćaj čak nije niti uspostavljen na svim dijelovima mreže na ovom području. Trenutno, putnički saobraćaj se obavlja na relaciji Doboj – Tuzla - Doboj i Tuzla – Bosanska Bijela – Tuzla. Sve do stupanja na snagu aktuelnog reda vožnje (decembar 2012. godine) na području Tuzle su saobraćali vozovi: Tuzla - Brčko – Tuzla (3 para vozova), Tuzla – Doboj – Tuzla (82 para vozova) i Tuzla Bosanska Bijela – Tuzla (1 par vozova).

Sprovedenjem analize prijevoza putnika koja je pokazala da je dnevna popunjenost putničkih vozova, Brčko – Tuzla, Tuzla – Brčko, Tuzla – Bosanska Bijela, Bosanska Bijela – Tuzla 6% po vozu, koja stvara enormno visoke troškove u odnosu na prihod.⁹ U cilju smanjenja troškova u putničkom saobraćaju, od aktualnog reda vožnje, ukinuti su sljedeći vozovi: Tuzla – Brčko – Tuzla i Tuzla – Bosanska Bijela - Tuzla. Ostao je saobraćati samo voz: Tuzla – Doboj – Tuzla (3 para vozova). U Tabeli 2. prikazan je obim broja prevezenih putnika na području Tuzle za 2011. i 2012. godinu.

Tabela 2. Obim broja prevezenih putnika na području Tuzle u 2011. i 2012. godini

Mjesec	Broj otpremljenih putnika								2012./2011.
	Lokalni		Međuentitetski		Međunarodni		Ukupno		
	2011.	2012.	2011.	2012.	2011.	2012.	2011.	2012.	
I	989	1.168	482	372	0	0	1.471	1.540	4,69%
II	721	1.113	360	290	0	0	1.081	1.403	29,79%
III	885	1.295	498	414	0	0	1.383	1.709	23,57%
IV	1.622	1.325	632	511	0	0	2.254	1.836	-18,54%
V	1.655	1.583	906	693	0	0	2.561	2.276	-11,13%
VI	1.464	1.980	431	1.128	0	0	1.895	3.108	64,01%
VII	1.873	2.068	801	813	0	0	2.674	2.881	7,74%
VIII	1.891	2.313	733	770	2	0	2.626	3.083	17,40%
IX	1.939	2.423	637	619	0	1	2.576	3.043	18,13%
X	1.231	2.078	529	602	0	0	1.760	2.680	52,27%
XI	964	2.095	468	580	0	0	1.432	2.675	86,80%
XII	1.150	157	434	90	0	0	1.584	247	-84,41%
Ukupno	16.384	19.598	6.911	6.882	2	1	23.297	26.481	13,67%

⁹Analizu je izvršio Sektor plana i analize Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine

Tabela 3. Aktualni i očekivani parametri putničkog saobraćaja na PI Tuzla (2012.-2014.)

R.br.	Pokazatelj	TUZLA		
		2012.	2013.	2014.
1	Broj putničkih vozova	4.380	4.380	4.380
2	Vozni kilometri putničkih vozova (000 vkm)	207	207	207
3	Brutotonski kilometri putničkih vozova (milijon brtkm)	18,2	18,2	18,2
4	Osovinski kilometri putničkih vozova (milijun oskm)	1,6	1,6	1,6
5	Komercijalna brzina u putničkom saobraćaju (km/h)	39	39	39
6.	Prosječna masa putničkih vozova (tona)	90	90	90
7	Faktor bezbjednosti prometa	0,99978	0,99978	0,99978

3. SWOT ANALIZA ŽELJEZNIČKOG SAOBRAĆAJA NA PODRUČJU TUZLE

3.1 Prednosti

- Na području Tuzle su jedini prijevozni sistemi u ovom trenutku koji mogu obezbjeđiti masovan transport sirovina u okviru tuzlanskog bazena i gotovih proizvoda i sirovina izvan njega.
- Željeznica je na ovom području masovni pokretač razvoja i od njenog rada zavisi rad privrednih subjekata koji u ovom trenutku zapošljavaju najveći broj radnika.
- Tradicionalni je prijevoznik masovnih tereta sa dugogodišnjim iskustvom.
- Željezničke linije povezuju glavne privredne i kulturne centre u ovom području.
- Područje ima povoljan geografski položaj, pogodna konekcija sa željezničkim koridorom Vc, koridorom X i plovnim putem rijeke Save preko već postojuće Luke Brčko.
- Mreža pruga na ovom području značajna je i zbog toga što se nalazi u SEETO (South-East Europe Transport Observatory) željezničkoj mreži što joj daje značaj u širem geografskom kontekstu i važnost za regionalni razvoj (Slika 5).
- Duž trasa pruga živi veliki broj stanovnika ovoga području.
- Ima ekološke i energetske prednosti.



Slika 5. Mreža pruga u okviru SEETO programa¹⁰

¹⁰ <http://www.seetoint.org>



3.2 Nedostaci

- Infrastrukturni kapaciteti su stari, imaju malu pouzdanost u radu, zahtjevaju veliki broj neplanskih intervencija i ne pružaju mogućnost za razvijanje brzina.
- Slab kvalitet usluge u putničkom saobraćaju. Prijevozni kapaciteti u putničkom saobraćaju praktično da i ne postoje, dizelmotorni vozovi su sa zastarjelom tehnologijom kao i lokomotive i vagoni koji podržavaju parno grijanje.
- Veliki broj ukrštanja pruge i ceste u istom nivou, jer u tuzlanskom području trenutno postoji 92 ŽCPR-a na 136 km pruge ŽFBH (uglavnom su zastupljeni ŽCPR-i s pasivnim osiguranjem, znakom Stop i Andrijinim križom).
- Neuređeni kapaciteti za manipulaciju sa putnicima (peroni, zgrade, prilazne ceste).
- Nema uređenih terminala za manipulaciju sa tovarnim jedinicama intermodalnog transporta.
- Nema uređenih terminala za prihvrat prevezenih tečnih goriva.
- Željeznički saobraćaj se obavlja dizel vučom.
- Veliki obim manuelnog rada, zbog početno završnih operacija i zbog stanja sigurnosnih sistema u stanicama i ŽCPR-ima u nivou koji su stalno posjednuti željezničkim osobljem.

3.3 Opasnosti

- Slab društveni interes za željeznicu. Niti jedan kanton u FBiH nikada nije učestvovao u sufinansiranju putničkog saobraćaja iako postoje zakonske obaveze.
- Česta pojava štrajkova zbog nerješenog socijalnog statusa zaposlenih.
- Nedovoljno finansiranje troškova održavanja infrastrukture. Obaveze vlasnika u pogledu finansiranja troškova održavanja infrastrukture i sufinansiranja putničkog i kombiniranog saobraćaja. Ako se u omjer uzmu godišnja izdvajanja za održavanje infrastrukture po kilometru pruge u regionu, izdvajanja su manja 1,6 puta u odnosu na Crnu Goru i 4,3 puta u odnosu na Hrvatsku.
- Status i stanje velikog broja industrijskih kolosjeka koji se trenutno ne koriste.
- Gubitak navike putničkog prijevoza željeznicom. Veliki broj mlađe populacije nije niti imao priliku da se prevozi željeznicom, na primjer: dio pruge na području južno od Tuzle.
- Loša percepcija željeznice u javnosti, zbog čestih štrajkova i stanja putničkog saobraćaja. Veliki broj građana željeznicu posmatra samo u svjetlu putničkog saobraćaja.
- Kašnjenje u obnovi i tržišnoj prilagodbi voznih kapaciteta i infrastrukture.

3.4 Mogućnosti

- Nezamjenjiv kopneni transport kada su u pitanju masovni tereti.
- Mogućnost uzimanja razvojnih kredita iz fondova EU.





- Veza sa drugim željezničkim infrastrukturama i ostvarivanje svojstva interoperabilnosti.
- Mogućnost jake veze sa vodenim transportom, potencijal korištenja luke Brčko, a dalje Savom i Dunavom izašlo bi se na evropsku mrežu plovnih saobraćajnica.
- Unapređenje željezničkog transporta zasnovanog na korištenju domaćih izvora energije.
- Prednosti u ekologiji, mogućnost uspostave željezničkih „zelenih vozova“ na ovom području.
- Ostvarivanje fleksibilnosti u transportu, transportom tovarnih jedinica intermodalnog transporta.
- Rast troškova u cestovnom saobraćaju zbog nestabilne cijene nafte i naftnih derivate.
- Postojeći robni resursi na ovom području su već predodređeni na željeznički transport.
- Rješavanja statusa devastiranih industrijskih kolosjeka ima širi društveni interes, posebno zbog razvojnih mogućnosti i privlačenja stranih investicija.
- Zbog zakrčenih cesta i uskih grla u gradovima moguće je pridobiti povjerenje novih i vratiti povjerenje starih putnika.
- Unapređenje željeznica na području Tuzle pospješuje razmjenu u regionalnom razvoju, posebno na prostoru Hrvatske i Srbije.
- Rast cestarine u cestovnom saobraćaju i primjena propisa o maksimalnoj nosivosti i opterećenju po osovini.
- Jak interes turista, iz svih dijelova svijeta, za putničkim prevoženjima uz korištenje parnih lokomotiva uzanog i normalnog kolosjeka.
- Neki od postojećih kapaciteta sa kojim raspolažu rudničke željeznice u Tuzli jedinstveni su, izvorno prikazivane u televizijskim emisijama globalnog razmjera, kao što je to bilo s turističkom željeznicom u Banovićima o kojoj je reportažu radio najpoznatiji svjetski televizijski kanal dokumentarnog programa – National Geographic.



Slika 6. Turistički voz u Banovićima iz emisije National Geographic-a

4. PRIORITETNI PROJEKTI

4.1 Elektrifikacija pruga

Robe koje su predodređene za prijevoz željeznicom na ovom području već postoje. Troškovi električne vuče su manji u odnosu na dizel vuču, što željeznici daje

mogućnost jeftinijeg prijevoza, a time i konkurentnost na tržištu proizvoda koji se prevoze. Sistem dizel vuče na području Tuzle se zasniva na lokomotivama koje je proizveo GM (General Motors-dizel lokomotiva, serije 661) 1960-ih godina. Električna energija na području Tuzle je domaći proizvod (TE Tuzla i dr.) i osim toga ima povoljniji utjecaj na prirodnu okolinu i zdravlje stanovništva. Prema podacima ŽFBH, udio električne i dizel vuče u troškovima vuče je u korist elektro-vuče i kada se posmatra rad po brtkm (brutotonskim kilometrima) troškovi dizel vuče su veći za 3 do 4 puta. Na primjer:¹¹

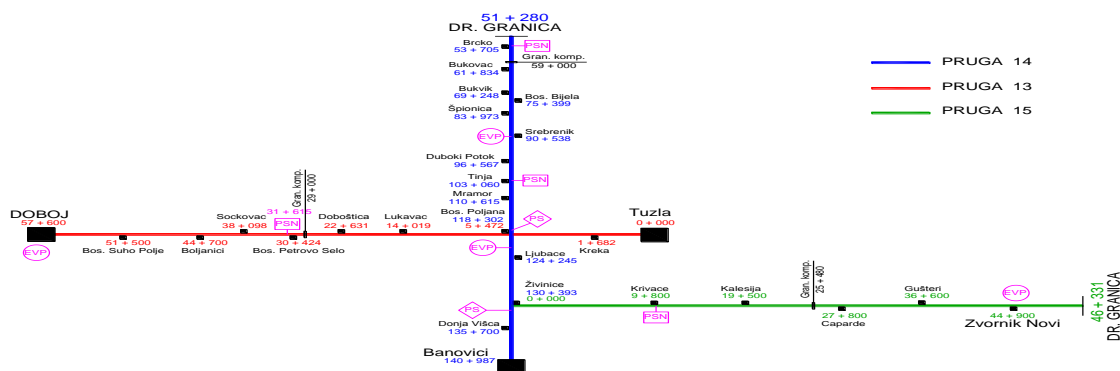
- Za 2007. troškovi elektro-vuče po brtkm su 0,0020 KM, a dizel vuče 0,0128 KM
- Za 2008. troškovi elektro-vuče po brtkm su 0,0031KM, a dizel vuče 0,013 KM
- Za 2009. troškovi elektro-vuče po brtkm su 0,0039 KM, a dizel vuče 0,013 KM
- Za 2010. troškovi elektro-vuče po brtkm su 0,0031 KM, a dizel vuče 0,011 KM
- Za 2011. troškovi elektro-vuče po brtkm su 0,0031 KM, a dizel vuče 0,013 KM

Slične vrijednosti troškova dizel i elektro-vuče su i u ostalim godinama. Polazne postavke za elektrifikaciju:

- Usvojeni standard za elektrificirane pruge u BiH je napon 25 kV i 50 Hz.
- Elektrifikacija pruga ima smisla ukoliko će se obuhvatiti kompletna mreža, ŽFBH, ŽRS i mreža u Distriktu Brčko

Željezničke pruge koje se planiraju elektrificirati:

- Pruga 13: Tuzla – Bos. Poljana - Doboju - 59,6 km (ŽFBH - 30,4 km; RS - 29,2 km)
- Pruga 14: Brčko – Bos. Poljana – Živinice – Banovići – 87,3 km
- Pruga 15: Živinice – Zvornik – 45,6 km (ŽFBH - 28,3 km; RS - 17,3 km).



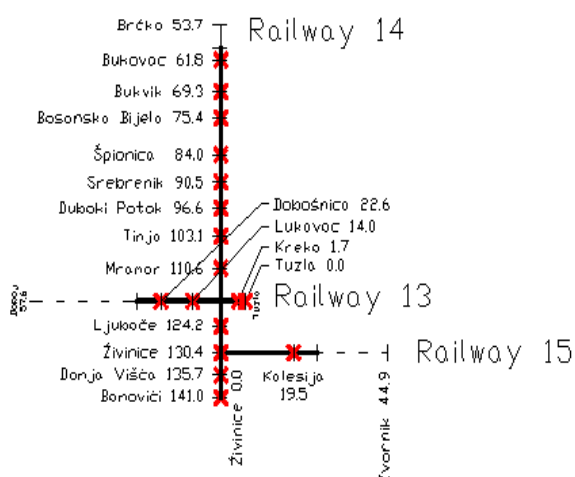
Slika 7. Idejno rješenje elektrifikacije na PI Tuzla, uključujući raspored EVP, PS i PSN

Ukupna dužina mreže pruga bez staničnih kolosjeka je 192,5 km. Elektrifikacija podrazumjeva priključak na distributivnu mrežu 110 kV. Prijedlog rasporeda odgovarajućih infrastrukturnih postrojenja za električnu vuču, kao što su: EVP, PS i PSN prikazani na Slici 7. Feasibility studija "Elektrifikacije pruge Doboju – Tuzla – Zvornik" je završena već 2006.

¹¹ Izvještaj o poslovanju ŽFBH za 2007., 2008., 2009., 2010. i 2011. godinu

4.2 Modernizacija stanica

Sistemi za obezbjeđenje puteva vožnje u stanicama i reguliranje kretanja vozova između stanica baziran je na ljudskom faktoru, što predstavlja potencijalni rizik zbog mogućih ljudskih grešaka. Stanični intervali za formiranje puteva vožnje vremenski dugo traju, što se odražava i na propusnu moć pruge ili pojedinih dionica pruge. Zagušenost pojedinih međustaničnih intervala postoji čak za ovako mali obim rada, naročito na dijelu Pruge 14. (Bosanska Poljana - Živinice). Istovremeno, ovakav način rada zahtjeva angažiranje velikog broja izvršioca. Pored modernizacije sigurnosnih sistema, stanice je potrebno opremiti funkcionalnim sadržajima za prihvat i otpremu putnika, kao što su peroni i pristupne ceste.



Slika 8. Stanice na kojima je potrebno instaliranje staničnih sigurnosnih sistema

4.3 Modernizacija stanice Bosanska Poljana

Željeznička stanica Bosanska Poljana je glavno čvorište željezničkih pruga koje egzistiraju na području Tuzlanskog Kantona. Praktično željezničke pruge koje dolaze iz smjera Doboja, Tuzle, Brčkog, Banovića i Zvornika međusobno se vežu i prolaze željezničkim čvorom koji je naslonjen na ovu stanicu. Obzirom na lokaciju, povoljan geografski položaj i buduće potrebe vezane za željeznički saobraćaj njena buduća funkcija se treba definirati i prilagoditi potrebama. Željeznička stanica Bosanska Poljana, svojim novim sadržajima, treba ponuditi kompleksnu željezničku uslugu. To treba biti stanica za međunarodni saobraćaj (prolaznog tipa), sa objektima putničke stanice uz obavezno osiguranje natkrivenih perona. Pored teretne stanice i kontejnerskog terminala sa servisnim sadržajima, tu je i prostor za lociranje novih radioničkih kapaciteta. Ovim sadržajima je neophodno obezbjediti kvalitetnu komunikacijsku a zatim i cestovnu vezu sa sadašnjim magistralnim putem Živinice – Šićki Brod. Također je potrebno obezbjediti povezivanje Pruge 13. (Tuzla - Doboje) i Pruge 14. (Brčko - Banovići), prije stanice Bosanske Poljane (od strane Lukavca), novom kolosječnom vezom, čime bi se dobila nova „triangla“ i samim tim smanjile potrebe zauzimanja stanice tranzitnim teretnim vozovima prema Zvorniku ili Banovićima.





Slika 9. Bosanska Poljana u prostornom planu grada Tuzle

Željeznička stanica Bosanska Poljana sa okolnim prostorom prikazana je na Slici 10.



Slika 10. Idejno rješenje modernizacije kompleksa željezničke stanice Bosanska Poljana

4.4 Remont pruge Brčko - Banovići

Željeznička pruga Brčko - Banovići sagrađena je 1946. godine i duga je 90,246 km. Prema kategoriji pruga je C4 UIC, što znači da je dopušteno opterećenje po osovini 20 tona i po dužnom metru 7,2 t. Najveća dopuštena brzina je 50 km/h, a nekoliko dionica V_{max} je samo 30 km/h. Željeznička pruga se nalazi uglavnom na području Federacije Bosne i Hercegovine i organizaciono pripada Željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine (u dužini od 82.506 km ili 91,4%). Ostatak pruge nalazi na teritoriji Brčko Distrikta, a organizaciju željezničkog saobraćaja vrši Željeznica Republike Srpske (u dužini od 7,79 km, odnosno 8,6%). Najveći nagib pruge je 24 ‰, minimalni poluprečnik krivine je 200 m. Posljednji remont gornjeg stroja jednog dijela ove pruge izvršen je 1964. godine. Širina trupa pruge je 5,40 m a na trupu pruge postoje brojni nedostaci kao što su: betonski odvodni kanali, potporni zidovi i odvodnje. Postoje registrirana klizišta u km 78+980, u km 106+200/400 i u km 106+420/450. Nedostaci su evidentirani i na ostalim objektima donjeg stroja: mostovi, propusti, tuneli. Remont pruge treba izvršiti tako da odgovara međunarodnim TER standardima.

4.5 Izgradnja turističke pruge Bonovići - Zlaća

Na području Tuzle, u okviru industrijskih željeznica još uvijek su u upotrebi željeznička sredstva i infrastruktura uzanog kolosjeka. Željeznički transport u okviru RMU Banovići održava u upotrebi nekoliko parnih i dizel lokomotiva uzanog kolosjeka. U okviru postojećih rudničkih kolosjeka se već sada organiziraju turističke vožnje za koje vlada veliki interes. Potaknuta ovom idejom Općina Banovići i RMU Banovići su došli na ideju za izgradnju turističke pruge uzanog kolosjeka Banovići – Mačkovac - Zlaća u dužini od oko 12 km. Duž pruge bi se izgradili i objekti za prihvat putnika. Za izgradnju objekata mogao bi se koristiti polovni materijal (pragovi i šine) sa obnove pruge na koridoru Vc. Projekt za izgradnju ove pruge već postoji i prikazan je na sljedećim slikama.



Slika 11. Prikaz trase buduće turističke pruge Banovići – Zlaća



Slika 12. Izgled budućeg muzeja rudarstva i željeznice u Banovićima

5. PROCJENA BUDŽETA ZA PROJEKTE

Za navedene projekte i investicije teško je utvrditi troškove realizacije. Procjena vrijednosti projekta izvršena je po metodu analogije, bazirane na iskustvu i vrijednostima već realiziranih sličnih projekata u Federaciji BiH, prvenstveno na željezničkom koridoru Vc. Okvirni troškovi realizacije su sljedeći:

- Elektrifikacija pruga - cca 70 miliona (€)
- Remont Pruge 14. - cca 65 miliona (€)
- Modernizacija B. Poljane - cca 10 miliona (€)
- Modernizacija stanica - cca 28 miliona (€)
- Turistička pruga - cca 5 miliona (€)

6. DISKUSIJA

Područje Tuzle je tradicionalno oslonjeno za korištenje željezničkih transportnih usluga. Trenutna pozicija je takva da se uglavnom koriste usluge u teretnom saobraćaju. Ovo područje se nalazi na geografski pogodnoj lokaciji jer ima direktnu vezu na dva željeznička koridora (Vc i X) te vezu sa međunarodnim plovnim putevima preko Luke Brčko i dalje Savom i Dunavom, što pruža uvjerenja o budućem rastu potreba u željezničkom robnom saobraćaju. Također, položaj i postojeće veza pogoduju transportu tovarnih jedinica intermodalnog transporta koje se sve više koriste u savremenom transportu (Slika 13.). Tuzlanski Kanton je drugi po broju stanovnika (cca 500 000 st.) i gustini naseljenosti (188,5 st./km²) u FBiH . Kroz većinu općina prolazi željeznička pruga, što je prilika za korištenje usluga u željezničkom putničkom saobraćaju.



Slika 13. Glavni intermodalni koridori u BiH¹²

Važan segment za željeznički saobraćaj na ovom području je redefiniranje namjene velikog broja zapuštenih industrijskih kolosjeka, za koje je potrebno odrediti buduću namjenu. Interes za neke kolosjeke postoji, na primjer za industrijski kolosjek za aerodrom Dubrave, ali su sporna vlasnička prava i prava korištenja i ulaganja.

7. ZAKLJUČAK

Željeznica je jedan od potencijalnih generatora društvenog razvoj Tuzlanskog Kantona. Značaj željeznice za budući razvoj tuzlanskog Kantona i Bosne i Hercegovine sve više dobija na važnosti, čak postaje i faktor regionalnog razvoja. Značaj i mogućnosti razvoja željeznice na ovom području potvrdila su i nezavisna studijska istraživanja koja su uradile međunarodne institucije. Da bi željeznica bila istinska poluga razvoja društva na ovom području, neophodna je njena modernizacija i prilagođavanje potrebama privrede kroz rekonstrukciju ključnih infrastrukturnih objekata. Ova unapređenja se mogu napraviti jedino realizacijom projekta modernizacije. Međutim, projekti angažiraju značajna materijalna sredstva, sa kojima ŽFBH i FBiH u ovom trenutku ne raspolažu. Jedna od opcija je postepena relizacija u fazama. Druga mogućnost je da približavanjem Bosne i Hercegovine Evropskoj uniji

¹² Studija intermodalnog transporta u BiH (2008)., DB International GmbH, et al. 2008., strana 2.

budu korištena sredstva evropskih fondova (npr. IPA fondovi), ali preduvjet je da za projekte postoje studije izvodljivosti i gotova projektna rješenja. Projekti modernizacije su također međuzavisni, te vremenski pomak njihove realizacije neminovno dovodi do većih troškova izvođenja, npr. remont pruga i modernizaciju stanica treba izvoditi u isto vrijeme. Bez obzira na neizvjesnost oko izvora finansiranja, potrebno je za sve projekte imati konkretna rješenja, što je u biti moguće, a zatim tražiti podršku za njihovu realizaciju. Postojeća stanja željezničkih kapaciteta u tuzlanskoj regiji ne može dugoročno zadovoljiti potrebe industrije ovoga područja te će i ona stagnirati ili tražiti alternativna rješenja ili se preseliti na druga područja.

CONCLUSION

Railways is one of the potential generator of social development in Tuzla Canton. The importance of railways for the future development of the Tuzla Canton and Bosnia and Herzegovina are increasingly gaining in importance, and even becomes a factor for regional development. The importance and potential for development of the railways in the Project area was confirmed by an independent study research that have developed international institutions. Railways to be true leverage of social development in this area, it is necessary to its modernization and adaptation to the needs of the economy through a reconstruction of key infrastructure facilities. This improvement can be made only by modernization projects. However, the projects involve significant material resources which ŽFBH and FBiH don't have at the moment. One option is a gradual realization in stages. Another possibility is that the approach of Bosnia and Herzegovina to the European Union, to be used the European funds (eg IPA funds), but the precondition is that the projects are completed feasibility studies and design solutions. Modernization projects are also interdependent and time-shift their realization inevitably leads to higher cost of execution, such as overhaul and modernization of railway stations should be run at the same time. Regardless of the uncertainty about the source of funding, it is necessary for all projects have concrete solutions, what is essentially possible, and then to seek support for their implementation. Pre-existing rail capacity in the Tuzla region can not satisfy the long term needs of industry in this area and they will stagnate or seek alternative solutions or relocate to other areas.

LITERATURA:

- 1) Izvještaj o poslovanju ŽFBH (2007. – 2011.)
- 2) Feasibility studija "Elektrifikacije pruge Doboj – Tuzla – Zvornik", Bosanskohercegovačka željeznička javna korporacija, Sarajevo i Doboj, 2006.
- 3) Studija intermodalnog transporta u BiH., Studija TER-kompatibilnosti željezničkog Koridora Vc u Bosni i Hercegovini., Studija potražnje i tržišta za riječnom plovidbom.,(2008)., DB International GmbH, et al.
- 4) Interent izvori:
- 5) <http://www.seetoint.org>
- 6) <http://www.zfbh.ba>
- 7) <http://www.rmub.ba>

BIOGRAFIJE:



Dr.sc. Smajo Salketić, ssalketic@yahoo.com

Rođen 26.05.1953. u Varešu, a danas nastanjen u ulici Kranjčevićeva 27, 71 000 Sarajevo. Osnovnu školu završio u mjestu rođenja, a Željezničku tehničku školu 1972.godine u Vogošći. Završio Višu željezničku školu u Beogradu 1979. a 1985. godine diplomirao na Fakultetu prometnih znanosti u Zagrebu. Magistrirao 2006. godine na Prometnom studiju u Zagrebu a doktorirao 2012. godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Sarajevo. Cijeli radni vijek je proveo na željeznicama obavljajući razne rukovodeće funkcije, a trenutno radi kao savjetnik generalnog direktora. Od 2007. godine je angažovan kao spoljni saradnik na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije. Trenutno u zvanju docenta drži nastavu na II ciklusu iz oblasti željezničke tehnologije. Objavio je značajan broj naučno-stručnih radova.



Igor Marković, MA-dipl.ing., igor.markovic@zfbh.ba

Rođen 08. 06. 1987. u Zenici, a danas nastanjen u ulici Žrtava Fašizma 8, 71 000 Sarajevo. Osnovnu školu završio u Globalici, a srednju elektrotehničku školu u Žepču. 2006. godine se upisuje na Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu gdje je 2010. godine i diplomirao. 2010. godine se upisuje na II ciklus studija na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu gdje 2011. godine i magistrira. 2012. godine se upisuje na Doktorski studij također na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Od 2011. godine je angažiran kao spoljni saradnik u nastavi na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Od 2012. godine radi na Željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine na poslovima Glavnog inženjera. Autor je više od 10 znanstvenih radova objavljenih u časopisima i na domaćim i međunarodnim konferencijama. Stalni je dopisnik i autor znanstvene kolumne iz oblasti prometne tehnike i tehnologije u dva međunarodna časopisa. Tehnički urednik udžbenika „Upravljanje željezničkim saobraćajem“ na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije. Aktivni član „Udrženja inženjera saobraćaja i komunikacija u BiH“. Saradnik pri izradi pet studija i projekata na domaćem i međunarodnom nivou iz oblasti prometa i prometne infrastrukture.



Vahid Đozo, dipl. ing., vahid.djozo@zfbh.ba

Rođen je 28. 03. 1960. godine u mjestu Bare, općina Goražde. Osnovnu i srednju školu završio je u Vogošći kod Sarajeva. Nakon osnovne škole završio je Željezničku tehničku školu u Sarajevu. Na Saobraćajnom fakultetu u Sarajevu diplomirao 1985., a magistrirao 2014. i stekao zvanje magistar saobraćaja transporta i komunikacija. Tokom rada obavljao je različite inženjerske poslove. Poslove rukovođenja u okvir ŽFBiH obavlja već 18. godina. U toku svog rada, učestvovao je kao saradnik na značajnom broju projekata, kao što su: Remont pruga i SS postrojenja (stanice: A. Most, Rajlovac, Podlugovi, Bačevići Mostar P. i Bosanska Poljna, Podlugovi-Sarajevo, Sarajevo- Bradina, Konjic - Čapljina-državna granica, Doboj-Tuzla, Živinice-Zvornik). Izrada projektnih zadataka i revizija projekata za više od 15 željezničko-cestovnih prijelaza u nivou. Objavio je kao autor ili kooautor 11 stručnih radova, 2 skripte za školsku upotrebu u Željezničkom školskom Centru Sarajevo, učestvovao u recenziji 2 srednjoškolska udžbenika. Učestvovao u komisijama za puštanje u rad različitih uređaja na željeznici.

INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE U OBLASTI CESTOVNE/PUTNE INFRASTRUKTURE U BiH – OD LOKALNE ZAJEDNICE DO DRŽAVNOG NIVOVA

INSTITUTIONAL MANAGEMENT IN THE FIELD OF ROAD INFRASTRUCTURE IN BiH - FROM LOCAL COMMUNITIES TO STATE

Adem Zolj, MA - dipl. inž. saob. Direkcija za puteve Kantona Sarajevo
Adnan Alikadić, MA - dipl. inž. saob. Direkcija za puteve Kantona Sarajevo

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Cilj rada je da se sagleda trenutno stanje u organizaciji institucionalnih kapaciteta u Bosni i Hercegovini u oblasti cestovne/putne infrastrukture sa projekcijom mogućih poboljšanja u funkciji institucionalnog upravljanja u ovoj oblasti. Sagledana je trenutna organizacija i ustrojstvo institucija (subjekata) koji se bave upravljanjem, građenjem, rekonstrukcijom, održavanjem i zaštitom javnih cesta. Poseban akcenat primjenjen je na jedinice lokalne samouprave, odnosno na upravitelje putne infrastrukture na lokalnom nivou, tj. na nivou općina odnosno gradova.

KLJUČNE RIJEČI: Cesta, saobraćaj, upravljanje.

ABSTRACT: The aim of this paper is to consider the current state of the organization of institutional capacity in Bosnia and Herzegovina in the field of road / highway infrastructure with the projection of possible improvements in the function of institutional management in this area. Observed from the current organization and structure of institutions (entities) who are engaged in the management, construction, reconstruction, maintenance and protection of the public roads. Special emphasis has been applied to local governments, and the governors of road infrastructure at the local level, ie at the level of municipalities and cities.

KEY WORDS: Road, traffic, management.

UVOD

U svijetu, prosječno gledano vrijednost cestovne infrastrukture predstavlja 30-40% od ukupne vrijednosti jedne zemlje. Zbog toga se razvoju i gradnji cestovne infrastrukture pridaje veoma važan i poseban, moglo bi se reći prioritetan značaj. Jedan od glavnih preduslova za brži i ukupni razvoj Bosne i Hercegovine je svakako razvoj saobraćajne infrastrukture. Zbog toga se nastavak i povećanje ulaganja u

* Primitljeno / Received: 03. 04. 2014.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 30. 04. 2014.



izgradnju mreže cesta nameće kao logičan i neophodan prioritet Bosne i Hercegovine. U ovom pogledu bi trebalo postići koncenzus svih relevantnih faktora. Saobraćajni sistem mora razvojno i privredno svrhovito povezati sva područja Bosne i Hercegovine radi uravnoteženog privrednog, demografskog i društvenog razvoja. U isto vrijeme, kroz razradu programa, moraju se poštovati i preuzete obaveze o nastavku gradnje dionica koje su dio glavnih evropskih cestovnih pravaca da bi se novoizgrađenim saobraćajnicama Bosna i Hercegovina spojila na međunarodne tranzitne koridore. Obzirom na povoljni geografsko - saobraćajni položaj Bosne i Hercegovine i ulogu koju ona može imati u evropskom saobraćajnom sistemu, neophodno je stvoriti sve potrebne preduslove kako bi Bosna i Hercegovina udovoljila zahtjevima evropskog saobraćajnog sistema. Modernizacija i izgradnja saobraćajne infrastrukture nužan je preduslov integracije Bosne i Hercegovine u evropski saobraćajni sistem. To je dugoročan proces koji zahtijeva ogromna materijalna sredstva, pa saobraćajnu politiku treba voditi krajnje racionalno.

1. PREGLED ZAKONSKE REGULATIVE IZ OBLASTI CESTOVNE INFRASTRUKTURE U BOSNI I HERCEGOVINI

- Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH (Sl. Glasnik BiH br: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 i 18/13);
- Zakon o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH broj 12/10 i 16/10);
- Zakon o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04).

2. UPRAVLJANJE I FINANSIRANJE CESTOVNE INFRASTRUKTURE U BOSNI I HERCEGOVINI

Upravljanje cestovnom infrastrukturom na području Bosne i Hercegovine je regulisano Zakonom o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH broj 12/10 i 16/10) i Zakonom o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04). Navedenom regulativom jasno su definisane nadležnosti i obaveze upravitelja cesta na području BiH.

2.1 Kategorizacija javnih cesta na području Bosne i Hercegovine

Prema članu 8. Zakona o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH broj 12/10 i 16/10) javne ceste na području Federacije Bosne i Hercegovine se razvrstavaju na:

- AC - Autoceste,
- BC - Brze ceste,
- MC - Magistralne ceste,
- RC - Regionalne ceste,
- LC - Lokalne ceste.

Odluku o razvrstavanju javnih cesta, osim lokalnih cesta, u skladu sa Smjernicama i Mjerilima, kriterijima i Odlukom Vijeća ministara BiH, utvrđuje Vlada F BiH na prijedlog Federalnog ministarstva prometa i komunikacija usaglašenog sa kantonalnim ministarstvima nadležnim za poslove saobraćaja. Odluku o razvrstavanju lokalnih cesta i ulica u gradovima, donosi Vlada kantona na prijedlog nadležnog općinskog ili gradskog organa za poslove saobraćaja. Prema članu 6. Zakona o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04) javni putevi na području Republike Srpske se razvrstavaju na:

- Autoputeve,
- Brze puteve,
- Magistralne puteve,
- Regionalne puteve,
- Lokalne puteve i
- Ulice u naselju.

Odluku o razvrstavanju autoputeva, brzih, magistralnih i regionalnih puteva donosi Vlada Republike Srpske na prijedlog Ministarstva saobraćaja i veza Republike Srpske. Odluku o razvrstavanju lokalnih puteva i ulica u naselju donosi nadležni organ općine, odnosno grada.

2.2 Upravljanje cestovnom infrastrukturom u Federaciji BiH

Prema članu 13. Zakona o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH broj 12/10 i 16/10) definisana je nadležnost nad pojedinim kategorijama javnih cesta na području Federacije Bosne i Hercegovine i to:

- Upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu autocesta i brzih cesta vrše J.P. Autoceste F BiH;
- Upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu magistralnih cesta vrše J.P. Ceste F BiH;
- Upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu regionalnih cesta vrše javne kantonalne ustanove za ceste;
- Upravljanje, građenje, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu lokalnih cesta i gradskih ulica vrše nadležni općinski ili gradski organi.



Slika 1. Mreža autocesta, brzih cesta i magistralnih cesta na području Federacije BiH

2.3 Upravljanje putnom infrastrukturom u Republici Srpskoj

Prema članu 11. i 20. Zakona o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04) definisana je nadležnost nad pojedinim kategorijama javnih puteva na području Republike Srpske i to:

- Upravljanje, građenje, održavanje i zaštitu mreže magistralnih i regionalnih puteva vrši J.P. Putevi Republike Srpske;
- Upravljanje, građenje, održavanje i zaštitu autoputeva vrši J.P. Autoputevi Republike Srpske;
- Upravljanje, građenje, održavanje i zaštitu mreže lokalnih puteva i ulica u naselju vrši nadležni organ općine, odnosno grada.



Slika 2. Mreža magistralnih, regionalnih i lokalnih puteva na području RS

2.4 Finansiranje javnih cesta u Federaciji BiH

Finansijska sredstva za održavanje, zaštitu, obnovu, rekonstrukciju i izgradnju javnih cesta osiguravaju se:

- a) iz javnih prihoda,
- b) iz kreditnih sredstava,
- c) donacijama/grantovima.

Iz javnih prihoda finansijska sredstva za održavanje, zaštitu, obnovu, rekonstrukciju i izgradnju javnih cesta osiguravaju se:

- godišnjim naknadama za upotrebu cesta što se plaćaju pri registraciji za motorna i priključna vozila, kao i zaprežna kola,
- naknadama za autoceste i ceste iz maloprodajne cijene nafte i naftnih derivata,
- posebnim naknadama za upotrebu autocesta, brzih cesta i određenih cesta i objekata sa naplatom na cestama (most, vijadukt, tunel i sl.) po posebnom pravilniku,
- naknadama za ceste na inozemna motorna i priključna vozila,
- posebnim naknadama za službu „Pomoć-informacije“ na cestama,
- naknadama za ceste što se plaćaju za vanrednu upotrebu javnih cesta (vanredni prijevoz),

- naknadama za ceste što se plaćaju za prekomjernu upotrebu javnih cesta zbog opterećenja i učestalosti vozila,
- naknadama za korištenje cestovnog zemljišta ili od reklamnih znakova,
- ostale naknade po posebnim propisima.

Finansiranje održavanja, zaštite, obnove, rekonstrukcije i izgradnje javnih cesta iz donacija/grantova osigurava se:

- iz sredstava Federalnog budžeta, budžeta Kantona, te budžeta Grada i općine,
- sredstvima Federalnog budžeta koja su prikupljena od naknada za korištenje cesta i objekata na temelju dobivene koncesije i sredstvima ostvarenim od pratećih djelatnosti,
- donacijama drugih donatora.

Finansijska sredstva iz člana 88. tačka 1. i 2. Zakona o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH broj 12/10 i 16/10), koja se ne odnose na finansiranje autocesta i brzih cesta, pripadaju u omjeru:

- 40% Cestama F BiH,
- 35% nadležnim kantonalnim ustanovama za ceste i
- 25% općinskim organima za lokalne ceste i ulice u gradovima.

2.5 Finansiranje javnih puteva u Republici Srpskoj

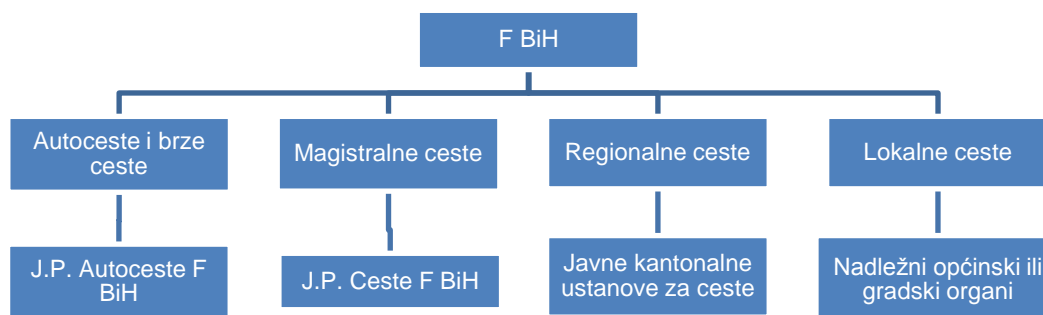
Sredstva za finansiranje javnih puteva u Republici Srpskoj obezbjeđuju se putem:

- Donatorstva,
- domaćih i stranih ulagača,
- kreditnih sredstava,
- budžeta Republike, grada i općine,
- prihoda ostvarenih od pratećih djelatnosti,
- koncesija,
- ostalih prihoda ostvarenih posebnim propisom.

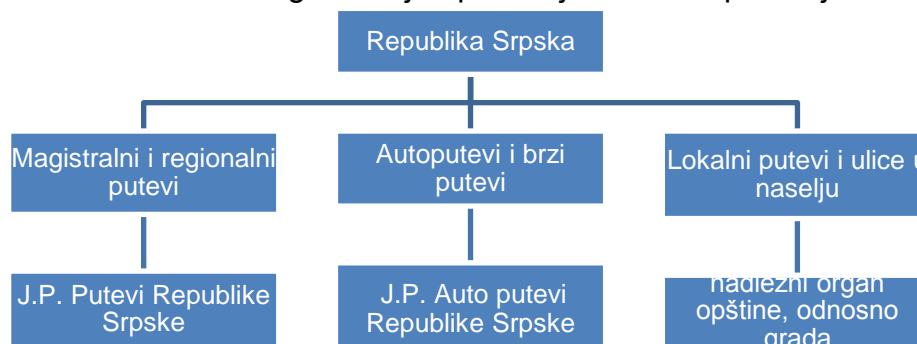
3. ORGANIZACIJA I USTROJSTVO UPRAVITELJA CESTOVNE INFRASTRUKTURE U BOSNI I HERCEGOVINI

S obzirom na komplikovano ustavno uređenje Bosne i Hercegovine, u oblasti upravljanja cestovnom infrastrukturom postoje četiri nivoa nadležnosti na području Federacije Bosne i Hercegovine i tri nivoa nadležnosti na području Republike Srpske.





Slika 3. Šema organizacije upravitelja cesta na području FBiH



Slika 4. Šema organizacije upravitelja cesta na području RS

U narednoj tabeli navedene su direkcije, odnosno uprave za ceste na području Federacije BiH, za svih deset Kantona sa nazivom i oblikom organizacije.

Tabela 1. Pregled javnih kantonalnih ustanova za ceste na području Federacije BiH

R.B.	NAZIV KANTONALNIH USTANOVA ZA CESTE	OBLIK ORGANIZACIJE
1.	Direkcija za puteve Kantona Sarajevo	Upravna organizacija u sastavu Ministarstva saobraćaja
2.	Kantonalna direkcija za ceste Zeničko-dobojskog kantona	Uprava u sastavu ministarstva za prostorno uređenje, promet i komunikacije i zaštitu okoline
3.	Direkcija cesta Tuzlanskog kantona	Uprava u sastavu ministarstva trgovine, turizma i saobraćaja
4.	Uprava za ceste Hercegovačko-neretvanskog kantona	Uprava pri ministarstvu saobraćaja i veza
5.	Direkcija regionalnih cesta Unsko-sanskog kantona	Javna ustanova
6.	Kantonalna direkcija za ceste Srednjobosanskog kantona	Samostalna upravna organizacija
7.	Direkcija za ceste Bosansko-podrinjskog kantona	Upravna organizacija u sastavu ministarstva za privredu
8.	Sektor prometa i veza Zapadnohercegovačkog kantona	Sektor pri ministarstvu gospodarstva
9.	Sektor prometa i veza Posavskog kantona	Sektor pri ministarstvu prometa, veza, turizma i zaštite okoliša
10.	Uprava za ceste Kantona 10	Uprava pri Vladi Kantona 10

Iz naredne tabele je vidljivo da su samo Direkcija regionalnih cesta Unsko-sanskog kantona i Kantonalna direkcija za ceste Srednjobosanskog kantona organizovane kao Javna ustanova, odnosno samostalna upravna organizacija što je, u ove dvije direkcije, u skladu sa Zakonom o cestama Federacije BiH (Službene novine

Federacije BiH broj 12/10 i 16/10) ostvarena samostalnost (izvan ministarstva) i finansijska nezavisnost.

Naravno, samostalnost i finansijska nezavisnost je preduslov i za apliciranje za kreditna sredstva EBRD-a (Evropska banka za obnovu i razvoj), EIB-a (Evropske investicijske banke) i drugih međunarodnih kreditnih organizacija. Kod svih ostalih osam direkcija, odnosno uprava za ceste na nivou kantona u Federaciji BiH, nije osigurana samostalnost i finansijska nezavisnost.

4. ZAŠTITA CESTOVNE INFRASTRUKTURE U BOSNI I HERCEGOVINI

Članom 19. Zakona o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH broj 12/10 i 16/10) definisano je da: ..«Nadležne javne kantonalne ustanove za ceste, općinski ili gradski organi obavljaju, u skladu sa odredbama člana 13. stav 3. ovog Zakona, sljedeće poslove u vezi regionalnih i lokalnih cesta, svako u okviru svoje nadležnosti i to:

- obavljaju poslove održavanja i zaštite cesta,
- pripremaju dugoročne i srednjoročne planove razvoja cesta i izvještaje,
- pripremaju srednjoročne i godišnje planove i programe održavanja, zaštite, rekonstrukcije i izgradnje cesta kao i izvještaje o realizaciji tih planova i programa,
- pripremaju plan obnove,
- vrše investicijske poslove za održavanje i obnovu, rekonstrukciju i izgradnju,
- vrše investicijske poslove za osiguranje potrebne studijske i projektne dokumentacije,
- pripremaju i realiziraju program mjera i aktivnosti na unapređenju sigurnosti saobraćaja,
- obavljaju poslove zaštite cesta,
- predlažu finansijske planove kao i finansijske izvještaje o realizaciji tih planova i programa i osiguranje sredstava za potrebe cesta,
- vode evidenciju (bazu podataka) cesta, objekata, saobraćajne signalizacije i opreme na cestama i katastra cestovnog zemljišnog pojasa,
- prikupljaju podatke i obavještavaju javnost o stanju cesta i načinu odvijanja saobraćaja,
- poduzimaju potrebne mjere za očuvanje i zaštitu okoline.

S obzirom na to da su Zakonom o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH broj 12/10 i 16/10) općine u Federaciji BiH proglašene upraviteljima lokalnih cesta, iste su dobile obavezu upravljanja, građenja, rekonstrukcije, održavanja i zaštite istih. Pojam zaštita lokalnih cesta podrazumijeva svakodnevno vođenje upravnih postupaka između upravitelja lokalnih cesta i stranki u postupku a koji se odnose na mrežu lokalnih saobraćajnica. Pod zaštitom javnih cesta u smislu Zakona o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH broj 12/10 i 16/10), podrazumijeva se:

- zaštita cesta od prekomjernog opterećenja,

- zaštita cesta od prekoračenja ukupne mase i osovinskog opterećenja,
- zaštita od gradnje objekata u cestovnom pojasu,
- regulisanje gradnje prilaznih cesta, autobuskih stajališta, parkinga i benzinskih pumpi,
- osiguranje preglednosti na raskrsnicama i u krivinama,
- zaštita od nekontrolisanog izlaska na cestu većeg broja ljudi, djece, te stoke i divljači,
- sprečavanje vršenja radnji na cesti i u cestovnom pojasu kojima bi se mogla oštetiti cesta, odnosno ugrožavati saobraćaj ili povećati troškovi održavanja ceste,
- regulisanje odnosa sa susjedima uz cestu,
- regulisanje postavljanja kablova, vodova i instalacija u trupu ceste, u cestovnom i zaštitnom pojasu,
- sprečavanje deponovanja materijala na cesti i uz cestu,
- uklanjanje zaustavljenih, pokvarenih, napuštenih i oštećenih vozila sa ceste i iz cestovnog pojasa,
- regulisanje ograničenja i zabrana saobraćaja,
- regulisanje postavljanja i dopune saobraćajne i turističke signalizacije,
- regulisanje postavljanja reklamnih znakova,
- evidencija cesta, cestovnog pojasa, saobraćajne signalizacije i opreme na cestama,
- ovlasti upravitelja cesta u vezi sa zaštitom cesta,
- obaveza ugovaranja održavanja i zaštite cesta,
- kontrola gradnje ograda i vršenja drugih radova u cestovnom pojasu i poduzimanje mjera u cilju sprečavanja vršenja bespravnih radova u cestovnom pojasu.

Zakonom o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04), zaštita javnih puteva, između ostalog i lokalnih, podrazumijeva:

- zaštitu od oštećenja trupa puta,
- zaštita putnih, građevinskih objekata i opreme javnog puta,
- zaštita saobraćajne signalizacije,
- zaštita opreme puta i drugih objekata koji služe putu,
- kontrola težine, osovinskog opterećenja i dimenzija vozila i teret prilikom obavljanja vanrednog prijevoza,
- sprečavanje bespravne izgradnje u trupu i zaštitnom pojasu javnog puta,
- obavještanje korisnika javnih puteva o stanju i prohodnosti.

S obzirom da je zaštita javnih cesta kontinuiran, odgovoran i obiman posao, svaka općina će morati osnovati posebnu službu ili odsjek koji će se baviti samo poslovima upravljanja, građenja, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih cesta.

Trenutno, u Bosni i Hercegovini najvjerovatnije ni jedna jedinica lokalne samouprave (općina) nema posebnu službu koja treba da se bavi samo ovom zakonskom obavezom.



5. ZAKLJUČAK

Imajući u vidu navedenu zakonsku raspodjelu nadležnosti nad pojedinim kategorijama javnih cesta na području BiH, najizraženiji problem kod preuzimanja obaveze upravljanja, građenja, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih cesta imaju jedinice lokalne samouprave – općine. U prilog ovoj tvrdnji ide i činjenica da u procesu kategorizacije javnih cesta na području Federacije BiH i Kantona Sarajevo, upravo pojedine općine vrše opstrukciju procesa kategorizacije. Ovo rade iz razloga što su najvjerojatnije kadrovski i institucionalno nepripremljeni za ovaj posao, a pored toga i finansijski nestabilni. Prema tome, mora se izvršiti pritisak na općinske načelnike i gradonačelnike da formiraju posebne službe sa adekvatnom kadrovskom strukturom koje će se isključivo baviti samo ovim poslovima, tj. poslovima upravljanja, građenja, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih cesta. U sklopu zaštite lokalnih cesta kroz vođenje upravnih postupaka, mogu se osigurati značajna sredstva u budžetu općina koja bi se iskoristila za finansiranje održavanja lokalne mreže saobraćajnica. S obzirom da je općinama i gradovima evidentno potrebna pomoć pri organizaciji službi i osposobljavanju kadrova za vršenje poslova upravljanja, građenja, rekonstrukcije, održavanja i zaštite lokalnih cesta i ulica u gradovima, neophodno im je pružiti pomoć u cilju uspostavljanja kompletnog sistema Institucionalnog upravljanja u oblasti cestovne/putne infrastrukture u BiH – od lokalne zajednice do državnog nivoa.

CONCLUSION

Bearing in mind the above legal allocation of jurisdiction over certain categories of public roads in the territory of Bosnia and Herzegovina, the problem is most pronounced in the assumption of the responsibility of management, construction, reconstruction, maintenance and protection of local roads have local governments - municipalities. In support of this assertion is the fact that in the process of categorization of public roads in the Federation of Bosnia and Herzegovina and Sarajevo Canton, just some municipalities obstruct the process of categorization. This work because they are likely to personnel and institutionally unprepared for this job, in addition, a financially unstable. Therefore, one must exert pressure on municipal mayors and city mayors to form a special service with adequate staffing structure that will deal exclusively with only these jobs, ie jobs management, construction, reconstruction, maintenance and protection of local roads. Within the protection of local roads through conducting administrative proceedings, can provide significant funds in the budget of the municipality, which would be used to finance the maintenance of local roads network. Given that the municipalities and cities evident need assistance in arranging services and training of personnel to carry out the tasks of management, construction, reconstruction, maintenance and protection of local roads and streets in the cities, they provide the necessary assistance in order to establish a complete system of institutional governance in the field of road / road infrastructure in BiH - from local communities to the state level.

LITERATURA:

- 1) Analiza putne infrastrukture u BiH sa smjernicama budućeg razvoja i ciljem jačanja pozicije inženjera saobraćaja u oblasti putne infrastrukture, Stručni skup UISK BiH, Sarajevo, juni 2012.g.
- 2) Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH (Službeni glasnik BiH broj: 6/06, 75/06, 44/07, 84/09, 48/10 i 18/13)
- 3) Zakon o cestama Federacije BiH (Službene novine Federacije BiH broj: 12/10 i 16/10)
- 4) Zakon o javnim putevima Republike Srpske (Službeni glasnik RS broj 3/04)

BIOGRAFIJA:



Adem Zolj adem.zolj@dp.ks.gov.ba;

rođen je 02. 01. 1964. godine u Nevesinju. Osnovnu i srednju školu završio je u Sarajevu, a 1984 godine upisuje se na Fakultet za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu u akademskoj 1984/1985 godini. Diplomirao je 1991. godine. U toku studija obavio je ferijalnu praksu u ŽBiH. Završava studij u trajanju od četiri godine 1991. godine i stiče akademsko zvanje diplomirani inženjer saobraćaja.

Krajem 2012. godine završava master studij (ekvivalenciju zvanja) kojim stiče akademsko zvanje Magistar saobraćaja - diplomirani inženjer saobraćaja. Danas je stalno zaposlen na poziciji direktora Direkcije za puteve Kantona Sarajevo. Posjeduje praktično i teorijsko znanje iz različitih računarskih aplikacija i govori engleski jezik. Učesnik je i aktivni sudionik brojnih konferencija, seminara, simpozija i kongresa iz oblasti sigurnosti saobraćaja i saobraćajne infrastrukture na domaćem i međunarodnom nivou.



Alikadić Adnan adnan.alikadic@gmail.com;

rođen je 19. 10. 1981. godine u Sarajevu. Osnovnu i srednju školu završio je u Brezi, a 2000. godine upisuje se na Fakultet za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu, na Odsjek za saobraćaj, smjer cestovni saobraćaj, u akademskoj 2000/2001 godini. U oktobru 2007. godine završava studij u trajanju od pet godina i stiče akademsko zvanje diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija, usmjerenje cestovni saobraćaj. Krajem 2012 godine završava master studij (ekvivalenciju zvanja) kojim stiče akademsko zvanje Magistar saobraćaja i komunikacija - diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija.

Nakon sticanja dvije godine radnog iskustva polaže stručni ispit iz oblasti saobraćaja. Posjeduje praktično i teorijsko znanje iz različitih računarskih aplikacija i pasivno poznaje engleski jezik.

Pohađao je brojne stručne kurseve, učestvovao na brojnim seminarima, konferencijama, kongresima i simpozijima vezano za saobraćajnu i građevinsku struku a također je učesnik brojnih sajmov u zemlji i inostranstvu vezano za građevinarstvo, održavanje putne infrastrukture i saobraćaj. Autor i koautor je nekoliko stručnih radova iz oblasti saobraćaja, saobraćajno – tehničke opreme cesta i sigurnosti saobraćaja. Trenutno je zaposlen u Ministarstvu saobraćaja – Direkciji za puteve Kantona Sarajevo na poziciji Viši stručni saradnik za održavanje putne infrastrukture i katastar puteva.

ZNAČAJ JEDINSTVENE ODREDNICE POJMA „NASELJE I NASELJENO MJESTO“ PREMA ZOBS-U

SIGNIFICANCE OF THE CONCEPT UNIFORM HEADING "SETTLEMENTS AND POPULATED AREAS" BY ZOBS

Aleksandar Vasiljević, diplomirani pravnik unutrašnjih poslova

Bojan Stevanović, diplomirani inženjer saobraćaja

Goran Milošević, diplomirani inženjer saobraćaja

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Pravilno tumačenje odredbi ZOBS-a je od posebnog značaja za sve učesnike u saobraćaju. S obzirom na to da se više od polovine saobraćajnih nezgoda u BiH dešava u naseljenim mjestima, važno je na pravilan način tumačiti zakonske odredbe koje se odnose na „naselje“ i „naseljeno mjesto“. Da bi učesnici u saobraćaju mogli na pravilan način shvatiti poruke koje im se šalju u saobraćaju, neophodno je da saobraćajna signalizacija bude postavljena u skladu sa zakonom i važećim pravilnicima. Dakle, znakovi su „jezik puta“, a ako taj „jezik“ nije jasan ne možemo očekivati pravilno sporazumjevanje niti možemo razumjeti neophodne informacije za bezbjedno učestvovanje u saobraćaju. Sa aspekta bezbjednosti saobraćaja, osnovna funkcija saobraćajnih znakova je da se pomoću njih: regulišu neki odnosi između korisnika puta, pravovremeno ukaže na opasnosti na putu, definiše namjena površina koje služe za odvijanje saobraćaja, vozaču stave do znanja prava, obaveze i ograničenja koja se odnose na njega i dr.

KLJUČNE RIJEČI: Naselje, naseljeno mjesto, ograničenje brzine.

ABSTRACT: The proper interpretation of the provisions ZOBS-is of particular importance to all road users. Given that more than half of the accidents happening in BiH in the urban areas, it is important to properly interpret the statutory provisions relating to the "village" and "town". To participants in the traffic to the proper way to get the message that they are sending traffic, it is essential that traffic signals be installed in accordance with the law and applicable regulations. So, the characters are the "language of the Road", and if the "language" is clear we can not expect proper collusion nor can we understand the information necessary for safe participation in traffic. From the aspect of traffic safety, the basic function of traffic signs is that they are used to: regulate certain relations between road users, a timely point to dangers on the road, defines land uses that serve the traffic, the driver put the knowledge rights, obligations and restrictions regarding to him and others.

KEY WORDS: Settlement, settled area, speed limit.

* Primijeno / Received: 03. 04. 2014.

Prihvaćeno / Recenzirano / Accepted / Reviewed: 30. 04. 2014.



UVOD

Prema Zakonu o bezbjednosti saobraćaja u BiH (Sl. Gl. BiH 48/2010):

- *Naselje* je prostor na kome se redovi ili grupe zgrada nalaze s jedne ili s obje strane puta, dajući mu izgled ulice i čije granice određuje nadležni organ za upravljanje putevima saobraćajnim znakovima za obilježavanje naseljenih mjesta (*Član 9, stav 1, tačka 32*);
- *Ulica* je dio puta u naseljenom mjestu, sa trotoarom i ivičnjakom, pored koje se najmanje sa jedne strane nalaze redovi kuća ili grupe zgrada (*Član 9, stav 1, tačka 78*);
- *Trotoar* je posebno uređena saobraćajna površina namijenjena za kretanje pješaka, koja nije u istom nivou sa kolovozom puta, ili je od kolovoza odvojena na drugi način (*Član 9, stav 1, tačka 74*).

Na osnovu definicije „naselja,“ „ulice“ i „trotoara“ u članu 9 ZOBS-aproizilazi da „naselje“ mora da ispuni istovremeno dva uslova:

- Da ima redove kuća ili grupe zgrada sa jedne ili sa obje strane puta koje daju izgled ulice, a da bi davali izgled ulice moraju da imaju trotoare i ivičnjake sa jedne ili sa obje strane puta koji ne mogu biti u istom nivou sa nivoom kolovoza;
- Da je granice odredio nadležni organ za upravljanje putevima i iste vidno obilježio saobraćajnim znakovima za naseljena mjesta, pri čemu ti znakovi moraju biti u potpunosti izrađeni i postavljeni sa standardima koji važe u BiH (Pravilnik o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na cestama-Sl. Gl. BiH broj 16/07, član 7).

Ukoliko bilo koji od gore navedenih uslova nije ispunjen, određeno naseljeno mjesto se ne može smatrati „naseljem“ i shodno tome ne mogu se primjeniti zakonske odredbe ZOBS-a koje se odnose na naselje.

Također, na osnovu gore navedenih definicija može se uočiti razlika između pojmova „naselje“ i „naseljeno mjesto“ na način da je pojam „naseljeno mjesto“ širi u odnosu na pojam „naselje“, odnosno jedno „naseljeno mjesto“ može u sebi da sadrži jedno ili više „naselja“.

1. OGRANIČENJE BRZINE U „NASELJU“ I „NASELJENOM MJESTU“

U članu 44. Zakona o bezbjednosti saobraćaja u Bosni i Hercegovini se kaže:

- Na putu u naselju vozač ne smije vozilom da se kreće brzinom većom od 50 km/h, osim ako saobraćajnim znakom nije drugačije određeno.
- Na putevima u naselju, ako saobraćajno-tehnički elementi to omogućavaju, saobraćajnim znakom može da se dozvoli kretanje vozilom i većom brzinom od propisane u stavu 1 ovog člana.
- Na putu van naselja vozač ne smije vozilom da se kreće brzinom većom od:
 - a) 130 km na čas na autoputevima,



- b) 100 km na čas na putevima rezervisanim za saobraćaj motornih vozila i brzim putevima, i
- c) 80 km na čas na ostalim putevima.
- Na putu van naselja vozač ne smije vozilom da se kreće brzinom većom od brzine određene saobraćajnim znakom postavljenim na putu.

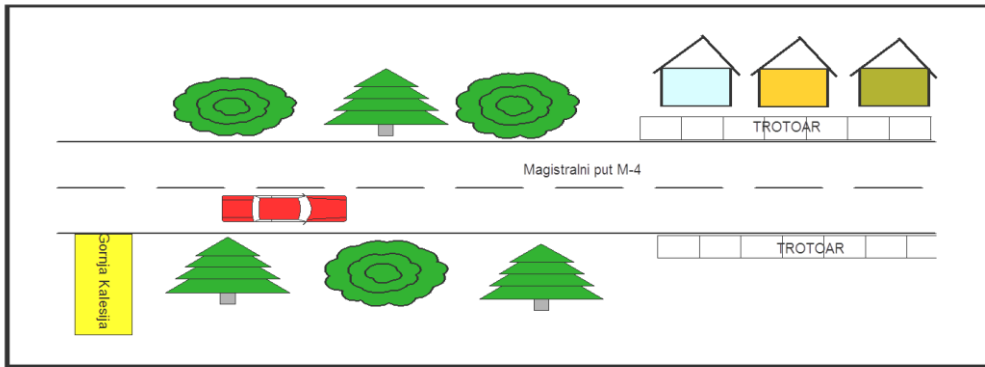
Kada su u pitanju kaznene odredbe, prekoračenje brzine je regulisano članovima: 234a, 235, 237, 238 i 239.

Tabela 1. Kaznene odredbe za prekoračenje brzine prema ZOBS-u

Vožnja van naseljenog mjesta					
Prekoračena brzina od dozvoljene u km/h	Kaznena odredba	KM	Kaz. bod	Mj. zab.	Ako je prekršajem izazvana saob. nezgoda
10 do 20	239, (1), 7	30			239, (1,2 i 3), 7 50 KM, k.b. 1
20 do 30	238, (1), 7a	40			238, (1 i 2), 7a 50KM, k.b. 1
30 do 50	237, (1), 3	50			237, (1 i 2), 1 50KM, k.b. 1
Preko 50	235, (1i 4), (2), 3	100	2	1	235, (1,3 i 4), 3 500KM, k.b. 1, zab. 1 mj.
Vožnja u naseljenom mjestu					
Prekoračena brzina od dozvoljene u km/h	Kaznena odredba	KM	Kaz. bod	Mj. zab.	Ako je prekršajem izazvana saob. nezgoda
10 do 20	238, (1), 7a	30			238, (1 i 2), 7a 50KM, k.b. 1
20 do 30	237, (1), 3	40			237, (1 i 2), 1 50KM, k.b. 1
30 do 50	235, (1i 4), (2), 3	100	2	1	235, (1,3 i 4), 3 300KM, k.b. 1, zab. 1 mj.
Preko 50	234, (1i 2), 5	400	2	2	234 a, (1, 2 i 3), 4 1000 KM, k.b. 2, 6 mj.

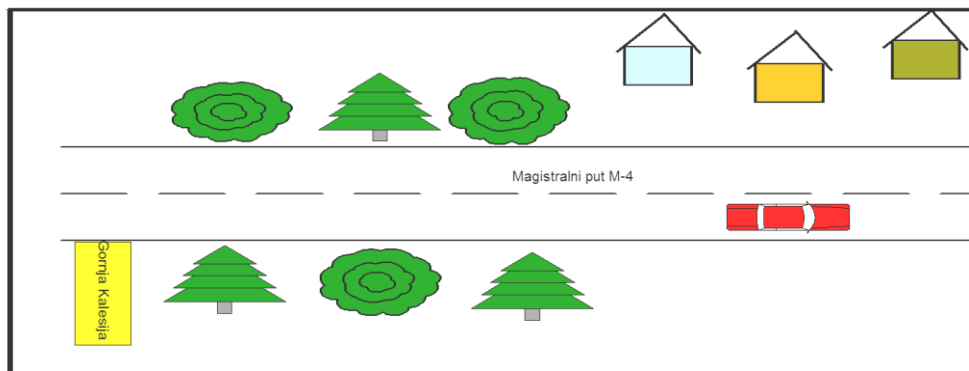
Ukoliko nisu ispunjeni svi uslovi koji su propisani Zakonom o bezbjednosti saobraćaja da se neko mjesto može smatrati naseljem, odnosno ako bar jedan od uslova nedostaje (nema niza kuća koji daju izgled ulice ili nema saobraćajnog znaka naseljenog mjesta) tada se ne radi o naselju i ne može se primijeniti opšte ograničenje brzine u naselju koje je definisano u članu 44. ZOBS-a. Do sada nije bio rijedak slučaj poistovjećivanja pojma „naselja“ i „naseljenog mjesta“ iz čega je pogrešno proizilazilo da se brzina ograničava u naseljenom mjestu na 50 km/h. Na sljedećim slikama se mogu vidjeti tri različite situacije u kojima se vozilo nalazi kao i važeće ograničenje brzine u pojedinim situacijama.





Slika 1. Vozilo u naseljenom mjestu ali ne u naselju, važi opšte ograničenje brzine do 80 km/h

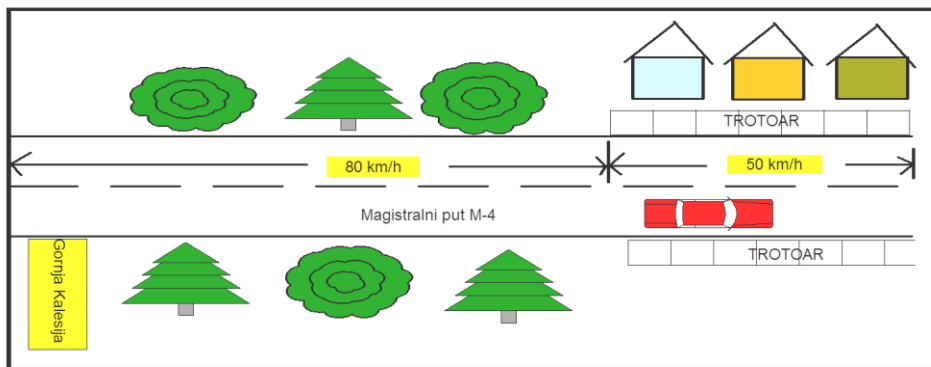
Na slici 1. vidi se vozilo koje se nalazi na magistralnom putu M-4 na kome važi opšte ograničenje brzine do 80 km/h (član 44. stav 3. tačka 3. ZOBS-a), jer vozilo jeste prošlo pored table za obilježavanje naseljenog mjesta, ali još uvijek nije ušlo u naselje, jer nije naišlo na redove kuća ili grupe zgrada kao ni na trotoare i ivičnjake kako bi taj dio puta imao izgled ulice i kako bi se mogao smatrati „naseljem“. Dakle, na slici broj 1. još uvijek nisu ispunjena istovremeno dva uslova na dijelu puta kojim se kreće vozilo da bi se moglo smatrati da se vozilo kreće kroz naselje.



Slika 2. Vozilo u naseljenom mjestu ali ne u naselju, važi opšte ograničenje brzine do 80 km/h

Na slici broj 2. vidimo vozilo koje se kreće magistralnim putem M-4 (na kome važi opšte ograničenje brzine do 80 km/h) na dijelu puta koji je obilježen znakom za naseljeno mjesto i prolazi pored kuća sa jedne strane puta koje su proizvoljno raspoređene („*raštrkane*“) po okolnom zemljištu pri čemu nema trotoara ni ivičnjaka tako da vozač nema razloga da se pridržava ograničenja brzine koje važi za naselje, jer nije ispunjen ni jedan od gore navedena 2 uslova.





Slika 3. Vozilo u „naselju“

Na slici 3. se vidi kako vozilo prolazi kroz „naselje“. Od trenutka kada se pored puta pojave ivičnjaci i trotoari, a zatim redovi kuća ili grupe zgrada i kada je prije toga postavljen saobraćajni znak za obilježavanje naseljenih mjesta tek tada su se nedvosmisleno stekli svi neophodni uslovi da se određeni dio puta u naseljenom mjestu smatra „naseljem“ i da se shodno tome na toj dionici puta može primjeniti opšte ograničenje brzine do 50 km/h.

Dakle, iz svega navedenog se jasno vidi da je „naselje“ uži prostor od „naseljenog mjesta“, odnosno „naseljeno mjesto“ može ali i ne mora u sebi sadržavati „naselje“ u prostornom smislu.

Ako bi na primjer, došlo do sudara na dijelu puta koji se pruža kroz šumu a nakon prolaska pored saobraćajnog znaka za naseljeno mjesto, važeće ograničenje brzine bi bilo 80 km/h, jer se radi o dionici puta koja je van naselja, bez obzira što je do sudara došlo unutar naseljenog mjesta (vidi sliku 1). Naime, početak ograničenja brzine u naselju počinje na način kako je to prikazano na slici 3.

2. POSTAVLJANJE SAOBRAĆAJNE SIGNALIZACIJE

Saobraćajna signalizacija predstavlja sistem elemenata namijenjen za prenošenje jasne i jednoznačne poruke učesnicima u saobraćaju u cilju bezbjednijeg odvijanja saobraćaja. Stoga je neophodno da saobraćajna signalizacija bude u potpunosti izrađena i postavljena u skladu sa ZBS (*Zakon o bezbjednosti saobraćaja*) i važećim PSS (*Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji*).

Da bi učesnik u saobraćaju znao kakva poruka mu se prenosi saobraćajnim znakom on mora poznavati odredbe ZBS i PSS. Nepoznavanje tih odredbi ne opravdava takvog nesavjesnog učesnika u saobraćaju (ignorantia iuris nocet-nepoznavanje prava škodi).

Odstupanje saobraćajne signalizacije od uslova definisanih ZBS i PSS predstavlja odstupanje od jedinstvenog sistema namijenjenog za prenošenje jasne i jednoznačne poruke učesnicima u saobraćaju. Pod ovakvim okolnostima normalno je postaviti pitanja:

- Kakvu poruku nosi saobraćajni znak koji nije postavljen u skladu sa odredbama ZBS i PSS?
- Šta je značenje tog saobraćajnog znaka?

- Da li važi saobraćajni znak koji nije postavljen u skladu sa odredbama ZBS i PSS?
- Da li je projektovano da se taj saobraćajni znak nalazi na tom mjestu ili je on postavljen od strane NN lica iz određenih ličnih interesa ili je pak postavljen greškom putara?
- Da li taj saobraćajni znak odstupa do ZBS i PSS zbog neodgovarajućeg održavanja, visine na koju je postavljen ili boje?

Konačno, sa aspekta učesnika u saobraćaju:

- Da li da poštujem takav znak ili ne?
- Da li taj znak važi za mene?
- Da li sam dužan da razumijem i poštujem znak koji nije u skladu sa PSS?
- Da li ovaj znak prenosi informaciju nekome ko nije učesnik u saobraćaju?



Slika 4. Npropisan znak za naseljeno mjesto



Slika 5: Npropisno postavljen znak zabrane zaustavljanja i parkiranja

3. ZAKLJUČAK

Razni društveni faktori (politički, socijalni, tehnički, tehnološki a najviše ekonomski), utječu na veću frekvenciju saobraćaja na putevima, naročito u naseljenim mjestima. Stoga je neophodno pronaći adekvatan način kako bi se moglo odgovoriti izazovu, te prilagoditi rastući obim saobraćaja potrebama stanovništva a da se pri tome utječe na poboljšanje stanja bezbjednosti u saobraćaju. Nesporno je da je u BiH kao i



zemljama u okruženju brzina jedna od najčešćih grešaka vozača odnosno pojavnih oblika saobraćajnih nezgoda kao i to da se najveći broj saobraćajnih nezgoda dešava upravo u naseljenim mjestima, a manji van naseljenih mjesta. Broj povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama u naselju je veći od broja povrijeđenih lica u saobraćajnim nezgodama van naselja i naseljenog mjesta, s tim da u težini povreda prednjače nezgode koje su se desile van naseljenog mjesta, zbog većih brzina i nastanka težih povreda učesnika u nezgodi. Zbog toga je neophodno pravilno čitanje i razumjevanje poruka koje pruža saobraćajna signalizacija. Pošto je bezbjednost saobraćaja u nadležnosti najviših organa državne vlasti, nepohodno je pratiti tokove i trendove dešavanja u zemljama u okruženju, sagledati njihova iskustva i mjere koje preduzimaju, te iste prilagoditi našim uslovima. Neophodno je izrađivanje strategije i donošenje planova u cilju predupređenja stanja bezbjednosti saobraćaja, kako na državnom tako i na entiteskom nivou, uključujući sve relevantne faktore koji tretiraju ovu oblast.

CONCLUSION

Various social factors (political, social, technical, technological and most economically), affecting the greater frequency of traffic on the roads, especially in urban areas. It is therefore, necessary to find an appropriate way in order to respond to the challenge, and adjust the volume of the growing traffic needs of the population and to thereby influence the improvement of the security situation in traffic. It is undisputed that in Bosnia and Herzegovina as well as in the neighboring countries speed/velocity is one of the most common mistakes drivers or forms of traffic accidents and that the highest number of traffic accidents happening right in populated areas, and a smaller outside built-up areas. Number of persons injured in road accidents in the settlement is greater than the number of persons injured in road accidents outside of the village and settlement, with the severity of injuries in the forefront of an accident that occurred outside of populated places, due to higher speed and occurrence of serious violations of the participants in the accident. Therefore, it is necessary to properly read and understand the message that provides traffic signalization. Since the traffic safety is under the authority of the highest organ of state power, it is necessary that track flows and trends that are happening in the neighboring countries, to look at their experience and measures taken, and the same to adapt to our conditions. It is essential to decision-making strategies and plans in order to prevent the negative conditions, traffic safety, both nationally and at the entity level, including all relevant factors that deal with this matter.

LITERATURA

- 1) Inić, M., (2004) *Bezbednost drumskog saobraćaja*, Novi Sad : FTN
- 2) Vujanić, M., (2012) *Domen rada vještaka saobraćajno tehničke struke*, Analiza složenih saobraćajnih nezgoda i prevare u osiguranju, XI stručni skup

- 3) Antić, B., (2009) *Analiza i razlika vremenske i prostorne baze analize saobraćajnih nezgoda sa pješacima*, Sudar vozila i pješaka, VIII stručni skup
- 4) Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u BiH, Sl. Gl. broj 48., 2010.
- 5) Zakon o javnim putevima, Sl. Gl. Republike Srpske broj 3, 2004.
- 6) Uredba o naseljenim mjestima koja čine područja jedinice lokalne saomouprave, Sl. Gl. Republike Srpske broj 26, 2011.
- 7) Zakon o uređenju prostora i građenju, Sl. Gl. Republike Srpske broj 55, 2010.
- 8) Pravilnik o saobraćajnim znakovima i signalizaciji na putevima, načinu obilježavanja radova i prepreka na putu i znakovima koje učesnicima u saobraćaju daju ovlaštena lica, Sl. Gl. BiH broj 16, 2007.
- 9) Pravilnik o osnovnim uvjetima koje javni putevi, njihovi elementi i objekti na njima moraju ispunjavati sa aspekta sigurnosti saobraćaja, Sl. Gl. Republike Srpske broj 50, 2011.

BIOGRAFIJA:



Bojan Stevanović, bojanstevanovic86@yahoo.com;

Osnovno i srednje obrazovanje završio u Zvorniku, Republika Srpska. Fakultet tehničkih nauka odsjek za Saobraćaj na Univerzitetu u Novom Sadu završio je 2010. godine i stekao stručno zvanje diplomirani inženjer saobraćaja. Magistrirao je 2014. godine na Saobraćajnom fakultetu u Doboju, Univerziteta u Istočnom Sarajevu. Od 2010. do 2011. god. radio je na poslovima šefa stanice tehničkog pregleda u firmi za inženjering, projektovanje i izgradnju „Alfa-trade“ d.o.o. u Zvorniku. Profesor je saobraćajne grupe predmeta u Tehničko školskom centru u Zvorniku od 2011. godine do danas. Ima više objavljenih naučno-stručnih radova iz oblasti saobraćaja.



Aleksandar Vasiljević, aco973@gmail.com;

Osnovno obrazovanje završio u Zvorniku, Republika Srpska, a srednje u Malom Zvorniku, Republika Srbija. Visoku školu unutrašnjih poslova završio u Banja Luci 2006. godine i stekao zvanje diplomirani pravnik unutrašnjih poslova–policijski smjer. Zaposlen je u MUP RS, SJB Zvornik od 2000. godine i duži vremenski period se bavi bezbjednošću saobraćaja. Ima više objavljenih naučno-stručnih radova iz oblasti saobraćaja.



Goran Milošević, miskocarić@gmail.com;

Osnovno i srednje obrazovanje završio u Vlasenici, Republika Srpska. Fakultet tehničkih nauka odsjek za Saobraćaj na Univerzitetu u Novom Sadu završio je 2007. godine i stekao stručno zvanje diplomirani inženjer saobraćaja-Master. Student je završne godine magistarskih studija na odsjeku za bezbjednost saobraćaja na Saobraćajnom fakultetu u Doboju, Univerziteta u Istočnom Sarajevu. Od 2006. god. do sada radi kao profesor saobraćajne grupe predmeta u Tehničko školskom centru u Zvorniku. Ima više objavljenih naučno-stručnih radova iz oblasti saobraćaja.

VJEŠTAČENJE U SAOBRAĆAJU I KOMUNIKACIJAMA – ZNAČAJ I ULOGA INŽINJERA SAOBRAĆAJA I KOMUNIKACIJA

EXPERTISE IN TRANSPORT AND COMMUNICATIONS - THE IMPORTANCE OF THE ROLE OF THE ENGINEER IN TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

Prof. dr. sc. Mustafa Mehanović, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo;
KJKP GRAS d.o.o. Sarajevo

Doc. dr. sc. Drago Ezgeta, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo; Croatia
osiguranje dd

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Uloga vještaka u području prometa i transporta je veoma kompleksna, pa se u praksi pojavljuje niz pitanja vezanih za predmete vještačenja, oblast vještačenja i zadaće vještaka u prometu i transportu. Obzirom na znanstveno područje prometa i transporta i njegov odnos prema drugim znanstvenim područjima (strojarstvo, građevina, medicina,..) potrebno je sagledati ulogu vještaka u oblasti prometa i transporta koristeći sustavni inženjerski pristup analize područja prometa i transporta. U radu je analizirana uloga vještaka u području prometa i transporta, uvažavajući današnje dosege teorije prometnog inženjerstva i postojeću praksu u BiH. U radu je opisan postupak određivanja ispuštenih prihoda prijevoznika uzrokovano nezakonitim radom drugog prijevoznika ili propustima organa u toku izdavanja rješenja za prijevoz. Osnovni cilj je da se u skladu sa strukom, dosadašnjim iskustvima vještaka i sudskom praksom usvoji jedinstven postupak za određivanje utjecaja takvih propusta i radnji na poslovanje preduzeća. Izloženo u radu ukazuje na stručnost koju je osoba određena da izvrši i koji proračun je neophodno da ima.

KLJUČNE RIJEČI: Uloga vještaka, vrednovanje rada vještaka, nalaz vještaka, stručnost vještaka, javni prijevoz.

ABSTRACT: The role of the expert in the field of traffic and transport is very complex and in practice appears a series of questions related to the items being evaluated, the area of expertise and expert tasks in traffic and transport. Given the scientific field of traffic and transport and its relationship to other scientific fields (mechanical engineering, construction, medicine, ..) Solution acquisition has seen the role of the expert in the field and somersault and transport using a systematic approach to engineering analysis of the area of traffic and transportation. This paper analyzes the role of the expert in the field of traffic and transport, taking into account the achievements of today's traffic engineering theory and current practice in BiH. The

* Primijeno / Received: 03. 04. 2014.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 30. 04. 2014.

main goal is to be in accordance with the profession, previous experiences of experts and case law adopts a unique procedure for determining the impact of such actions and omissions on the business enterprise. Exposed in the paper indicates the necessary expertise that is the person designated to carry out the duties necessary to have.

KEY WORDS: The role of the expert, expert evaluation of work, expert's opinion, expertise experts, public transport.

UVOD

Vještak je nepristrana osoba koja na osnovu obrazovanja i znanja priopćuje sudu svoja zapažanja i stručna mišljenja o izvjesnim činjenicama i predmetima koji mu se predočuju [10]. Prema tome težište se daje na stručnosti osobe. Pitanje stručnosti vještaka se razmatra u okviru postupka imenovanja vještaka. Međutim o stručnosti i sposobnosti jedne osobe može i mora voditi računa u prvom redu sama ta osoba jer ona najbolje zna svoju sposobnost i stručnost te je potrebno da ona kritički ocijeni svoju stvarnu stručnost i sposobnost. Da bi se uspješno analizirala uloga vještaka u oblasti prometa i komunikacija potrebno je dati odgovore na nekoliko pitanja:

- Što je to vještak ?
- Koja je njegova uloga ?
- Koje su oblasti vještačenja inženjera prometa i komunikacija ?
- Kakva je legislativa u BiH koja regulira rad sudskih vještaka ?

Pored stručnosti za vještaka je važno načelo savjesnosti i poštenja koje je u neposrednoj vezi sa načelom stručnosti. O savjesnosti i poštenju može voditi računa jedino osoba koja je imenovana za vještaka. Načelo objektivnosti u radu vještaka je povezano sa načelom savjesnosti i poštenja. Naime vještak u toku istraživanja mora objektivno analizirati činjenice i okolnosti i objektivno saopćiti rezultate opažanja. Objektivnost vještaka se ogleda u tome da prizna nemogućnost otkrivanja i utvrđivanja nekih spornih činjenica što eliminira subjektivizam. Načelo neovisnosti vještaka zahtjeva da vještak u toku svog stručnog istraživanja bude potpuno neovisan kako od sudskog organa tako i od strana u postupku kao i od rukovoditelja institucije kojoj je vještačenje povjereno. Načelo čuvanja tajne obvezuje vještaka da vještak ne smije iznositi činjenice koje je saznao u procesu svog istraživanja a nisu vezane za predmet i zadaće vještačenja koje su mu povjerene. Vještačenje se određuje kada za utvrđivanje ili ocjenu neke važne činjenice treba pribaviti mišljenje lica koje raspolaže potrebnim stručnim znanjem. Prema tome vještačenje se ne može odrediti radi dobivanja mišljenja o pojedinim pravnim pitanjima o krivici ili objašnjenje značenja nekog pravnog propisa. Na osnovu iznesenog vidimo da sudski organ nije nadležan uplitati se u stručnu stranu vještačenja budući da se ona izvodi po pravilima znanosti i vještine čija pravila nisu dostupna sudskom organu. Sudski organ u odgovarajućem postupku utvrđuje vrijednost nalaza i mišljenja vještaka po slobodnoj ocjeni na osnovu svoga slobodnog sudačkog uvjerenja. Sud cijeni da li se vještak koristio stručnim znanjem svoje znanstvene oblasti, ili je prekoračio njen domen i da



li u nalazu vještaka imaju kontradiktornosti i da li su u logičkom sklopu sa drugim činjenicama i okolnostima. Područje vještačenja inženjera prometa i komunikacija obuhvata oblast koju pokriva znanstveno područje prometa, transporta i komunikacija što je vidljivo iz samog pojma vještaka i njegove uloge.

1. OSNOVNI PRINCIPI PROMETNOG INŽENJERSTVA VEZANI ZAVJEŠTAČENJE U PODRUČJU PROMETA I TRANSPORTA

Metodologija prometnog inženjerstva se razlikuje od klasičnih inženjerskih disciplina jer su prometni problemi kompleksni i uključuju čovjeka. Osim problema inženjerskog dizajna i razvoja komponenata, prometni inženjeri moraju rješavati relacije između komponenata i relacije sa okruženjem. Bit prometnog problema se ne rješava konstrukcijom i gradnjom tehničkih komponenata (gradnja prometnica, prijevozna sredstva, signalizacijski sustavi itd.) nego njihovom uspješnom interakcijom u prometnom sustavu. Kompleksnost prometnog sustava je određena velikim brojem komponenata sustava i složenim interakcijama između njih te rješavanje problema vezanih za interakciju njegovih komponenata. Prometne zadaće su dominantno vezane za interakciju komponenata prometnog sustava, kojom se određuje struktura i ponašanje promatranog prometnog sustava. Prometni stručnjaci moraju ovladati sustavskim pristupom i metodama sustavskog inženjerstva za rješavanja prometnih problema. Spoznajne metode i modeli prometnog inženjerstva se temelje na općim značajkama inženjerskog pristupa [1]:

- precizno razgraničenje sustava i okruženja,
- rigoroznost opisa,
- mjerenje relevantnih veličina,
- primjenu matematičko-statističkih metoda,
- modeliranje procesa i formalizacija iskaza,

Ako analiziramo današnje stanje u oblasti vještačenja u području prometa i komunikacija možemo zapaziti niz ograničenja koja postoje u primjeni temeljnih značajki inženjerskog pristupa u postupku vještačenja. Razlozi za ovakvo stanje su dijelom objektivne prirode koji su uvjetovani materijalnim mogućnostima i razinom stručnog znanja kojim raspolažu nadležne institucije i organi u BiH čime je znatno ograničen prostor rada vještaka u oblasti prometa i komunikacija. Tu se prije svega misli na sprovođenje procedura i postupaka koji su neophodni za prikupljanje dokumentacije i činjenica koji su neophodni u postupku vještačenja koji zahtjeva rigoroznost opisa procesa koji su predmet vještačenja. Propusti u sačinjavanju relevantne dokumentacije te materijalna ograničenja provođenja specijaliziranih vještačenja iz drugih oblasti koja su neophodna za prometno-tehnička vještačenja. Tako se danas često daju nalazi koji ne zadovoljavaju kriterij rigoroznosti opisa procesa koji je predmet vještačenja. Zbog nedostatka potrebne opreme i stručnog osoblja u BiH se često ne sprovode potrebna mjerenja prilikom očevida događaja koji su predmet vještačenja inženjera prometa komunikacija te se na taj način onemogućava sagledavanje stvarnih činjenica što prometne stručnjake stavlja pred veliki izazov da moraju usvajati određene veličine koje su mogle biti izmjerene, što

može dovesti u pitanje uspješnost primjene znanstvenih metoda i postupaka koji se moraju formalizirati zapisima određenim matematičkim modelima.

2. POLOŽAJ I ULOGA PROMETNOG VJEŠTAKA U BIH

Vrednovanje rada vještaka je prepušteno slobodnoj volji sudaca i tužitelja bez ikakvih objektivnih kriterija za vrednovanje uloženog vremena, stručnog znanja i iskustva u izradi nalaza i mišljenja što objektivno ugrožava sam postupak vještačenja koji često utječe i na kvalitetu samog nalaza vještaka što nikako ne bi smjelo biti obzirom na načela koja vještak mora poštivati u izradi svog nalaza i mišljenja. Sagledavajući postojeće stanje u području vještačenja u oblasti prometa i komunikacija možemo uočiti niz problema koje možemo svrstati u nekoliko skupina:

- problemi vezani za područje koje danas pokrivaju inženjeri prometa i transporta,
- zakonski okviri i sudska praksa vezana za prometno-tehničko vještačenje,
- materijalni položaj i vrednovanje prometno-tehničkog vještačenja,
- odnos prometnih vještaka prema problemu vještačenja i prometnoj struci.

Ako analiziramo područja za koja se danas imenuju vještaci saobraćaja i komunikacija te oblasti vještačenja uvjetovana postojećom sudska praksom u BiH, možemo zaključiti da značajno područje prometa i komunikacija nije pokriveno sudskim vještacima, dok s druge strane imamo čestu pojavu da se vještačenja koja pripadaju području prometa i komunikacija dodjeljuju stručnjacima iz drugih oblasti koji za to nemaju potrebna naučna i stručna znanja. Postojeća zakonska regulativa ne omogućava da se u potpunosti ispuni osnovna zadaća vještaka, da se na temelju znanstvenih i stručnih metoda dođe do objektivne istine, što ima značajne negativne posljedice za pojedince, privredna društva i društvo u cjelini.

3. EDUKACIJA I PRAVNO REGULIRANJE MJESTA I ULOGE PROMETNOG VJEŠTAKA

Kao što je u uvodu rečeno da je stručnost i znanje kojim raspolaže prometni vještak upravo glavni razlog provođenja prometno-tehničkog vještačenja na kome se temelji njegov nalaz i mišljenje, neophodno ga je permanentno usvajati kroz kontinuiranu edukaciju i usvajanje novih metoda i postupaka koji se razvijaju. Danas na žalost ne postoji institucionalno nadziranje stručnosti i znanja koje se primjenjuje u postupku vještačenja što često ima za posljedice stvaranje loše slike o vještacima iz oblasti prometa i komunikacija. Neophodno je razvijati teorijske principe u znanstvenom području prometa i transporta koji će omogućiti bolje sagledavanje problema vještačenja te omogućiti razvoj novih alata koji će se koristiti u postupcima vještačenja te uporedo raditi na interdisciplinarnom razmatranju problema vještačenja kako bi se na znanstveno utemeljen način ostvarila interakcija različitih znanstvenih područja u procesu vještačenja a samim tim omogućila sinteza znanstveno utemeljenih metoda različitih disciplina pri vještačenju problema iz područja prometa i transporta. Potrebno je raditi na stvaranju pravnog okvira u BiH koji će osigurati uvjete da se sa pravnog stajališta bolje razumije znanstveno



područje prometa i transporta i stvarna uloga vještaka u području prometa i transporta kroz pravilno tretiranje tehničkih i pravnih pitanja u procesima vještačenja što danas u BiH često predstavlja ozbiljne poteškoće.

4. PROBLEMATIKA VJEŠTAČENJA U JAVNOM PRIJEVOZU PUTNIKA U BOSNI I HERCEGOVINI

Osnovni cilj je da se u skladu sa strukom, dosadašnjim iskustvima vještaka i sudskom praksom, usvoji jedinstven postupak za određivanje utjecaja takvih propusta i radnji na poslovanje preduzeća [8]. Izloženo u radu ukazuje da je osobi koja je određena da izvrši proračun neophodna stručnost.

4.1 Uopšte o problematici vještačenja visine štete u javnom prijevozu putnika

U Bosni i Hercegovini danas je evidentno postojanje više sporova prijevoznika, koji su zainteresovani za obavljanje prijevoza na pravcima sa izraženom potražnjom za prijevozom i sa procjenama štete na više stotina hiljada konvertibilnih maraka. To je posebno izraženo u većim centrima poput Sarajeva, Zenice, Tuzle, Banja Luke, Mostara, Bihaća, Bijeljine, Goražda i drugih mjesta. Sporovi koji su završili na Sudu uglavnom zahtijevaju vještačenje kako bi se utvrdili iznosi propuštenih prihoda zbog sumnje da je drugi prijevoznik vršio prijevoz protuzakonito. Prva nepoznanica koja se pred sudiju postavlja je: koja stručnost je neophodna za davanje mišljenja o visini nanesene štete? Iz takvog pitanja proističe zadatak vještaka, određivanje visine štete koja obuhvata određeni vremenski period unazad od podnošenja tužbe, tj. za period od dana kada je podnesena tužba u konkretnoj pravnoj stvari, do dana kada je nastalo propuštanje prihoda zbog utjecaja drugog prijevoznika na konkretnoj liniji. Osim toga, od vještaka se može tražiti određivanje štete od dana podnošenja tužbe do određenog dana. Obaveza vještaka je da nalaz i mišljenje da na osnovu pravila struke i vještine, po uvidu u dokumentaciju koja se nalazi u spisu suda, a po ocjeni vještaka i na drugi način prikupljenim podacima. Pitanje koje se, također postavlja je: koja metodologija i obuhvat će biti primijenjeni da bi se sa dovoljnom pouzdanošću izveo zaključak? Kako u pogledu postavljenih pitanja ne postoji jedinstven pristup u sudskoj praksi, nameće se potreba za definisanjem osnovnih elemenata postupka vještačenja nastale štete prijevozniku zbog nezakonitog rada drugog prijevoznika ili zbog propusta organa koji donose rješenja za obavljanje prijevoza.

4.2 Stručnost vještaka

Stručnost neophodna za davanje mišljenja o visini nanesene štete treba da obuhvati, prije svega, materiju organizacije, saobraćajnog prava, upravljanja, ekonomije i tehnologije javnog gradskog prijevoza putnika. Navedene oblasti, u Bosni i Hercegovini, izučavaju se na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, I i II ciklusa studija, kao i u sklopu studija diplomiranih inženjera saobraćaja u predbolonjskom procesu. Na drugim fakultetima, npr. Ekonomija, Mašinstvo, Pravo, ove oblasti se ne izučavaju ili se neki manji dijelovi uopšteno izučavaju. Jedno od pitanja koje treba



sistemski riješiti jeste izbor vještaka od strane Ministarstva pravde i za vještačenje u pogledu organizacije, saobraćajnog prava, upravljanja, ekonomije i tehnologije prijevoza. Do sada se vršio izbor vještaka saobraćajne struke samo za vještačenje u jednoj oblasti, u oblasti sigurnosti saobraćaja. Dakle vještak saobraćajne struke daje mišljenje o uzrocima i posljedicama saobraćajnih nezgoda i o visini nastale štete.

4.3 Pravni osnov – primjer

Prijevoz putnika je najčešće regulisan Zakonom o prijevozu putnika i propisima koji iz njega proističu. Pored toga prijevoz putnika je i komunalna djelatnost, što je obuhvaćeno i Zakonom o javnim preduzećima F BiH i Zakonima o komunalnim djelatnostima. Komunalne djelatnosti su od javnog interesa i obavljaju se kao javne službe. Pod pojmom javnog interesa u komunalnim djelatnostima podrazumijeva se zadovoljavanje onih potreba urbanog društva koje su nezamjenjiv uslov života i rada građana, državnih organa, privrednih i drugih subjekata na određenom području. Pod pojmom javne službe u komunalnim djelatnostima podrazumijevaju se komunalne djelatnosti definisane zakonom, koje kao opšte korisne djelatnosti predstavljaju sistemsku cjelinu organizovanja i vršenja putem državnih službi, jedinica lokalne samouprave, te za to posebno organizovanih samostalnih organizacija koje su prihvaćene, podržavane i kontrolisane od strane državne zajednice. Ko može obavljati prijevoz putnika kao komunalnu djelatnost na određenom području definiše se odgovarajućim propisom. Najčešće komunalnu djelatnost može obavljati strano i domaće pravno i fizičko lice. Pod navedenim pojmovima podrazumijeva se:

a) Pravno lice: - javno preduzeće, - domaće i strano privredno društvo, - udruženje građana, - vjerske zajednice.

b) Fizičko lice: - obrtnik (domaći i strani).

Vlast općina/grad/kanton, obavljanje pojedinih komunalnih djelatnosti, koje se finansiraju iz njenog budžeta, obavezno povjerava javnim preduzećima komunalnih djelatnosti, koje je odlukama općinskog vijeća/gradskog vijeća/skupštine kantona formirala za obavljanje komunalne djelatnosti. Ukoliko javno komunalno poduzeće ne posjeduje odgovarajuće tehnološke i ekonomske uslove za obavljanje povjerenih komunalnih djelatnosti, odnosno dijela pojedinih komunalnih djelatnosti, obavljanje tih djelatnosti može se povjeriti drugom pravnom licu. Izbor drugog pravnog lica za obavljanje pojedinih komunalnih djelatnosti koje se finansiraju iz budžeta vrši se na osnovu provođenja procedura u skladu sa Zakonom o javnim nabavkama BiH. Odluku o sprovođenju postupka nabavke usluga i imenovanje komisije donosi načelnik općine/ gradonačelnik/premijer, a po prijedlogu komisije isti donosi odluku o izboru subjekta kome će se povjeriti obavljanje prijevoza putnika na osnovu ugovora. Na osnovu odluke o izboru ponuđača načelnik/gradonačelnik/premijer zaključuje ugovor o povjeravanju usluga prijevoza koji obavezno sadrži: djelatnost za koju se sklapa ugovor, vrijeme na koje se sklapa ugovor, vrstu i obim usluga, način određivanja cijene za obavljanje poslova, te način i rok plaćanja, garanciju izvršitelja za ispunjenje ugovora. Prijevoznici kao davaoci komunalnih usluga, dužni su pružati usluge koje odgovaraju kvalitetom i standardom, visini cijene koju korisnici usluga



plaćaju za njihovo vršenje. Općinsko vijeće/gradsko vijeće/skupština kantona obavezna je utvrditi standarde i usklađivati kvalitet i nivo komunalne usluge prijevoza u skladu sa visinom cijene. Prava i obaveze između prijevoznika i korisnika komunalnih usluga prijevoza regulisat će se općinskim /gradskim/kantonalnim odlukama kojima će se urediti djelatnosti koje se odnose na komunalna preduzeća, a izuzetno se mogu regulisati ugovorom u skladu sa Zakonom o obligacionim odnosima. Visinu cijene i način plaćanja komunalne usluge predlaže davalac komunalne usluge, na temelju detaljne kalkulacije a u skladu sa odredbama Zakona o komunalnim djelatnostima. Cijena komunalne usluge sadrži sve troškove tekućeg održavanja i funkcionisanja prijevoznog sistema na koji se odnosi, te troškove nabavke novih stalnih sredstava davaoca komunalne usluge i anuitete kreditnih zaduženja za strateške projekte. Cijena usluge prijevoza za pruženu komunalnu uslugu prijevoza plaća se prijevozniku - davaocu komunalne usluge. Ukoliko nadležni organ utvrdi nižu cijenu usluge od ekonomske cijene korištenja ili je ne usaglašava sa rastom cijena, onda je isti organ davaocu komunalnih usluga obavezan nadoknaditi razliku sredstava.

Kao primjer navedeni su propisi koji se odnose na javni gradski prijevoz u Zenici:

- Zakon o cestovnom prijevozu F BiH 1998., 2006., 2010. g.
- Zakon o komunalnim djelatnostima ZE-DO kantona.
- Statut Općine Zenica.
- Uputstvo o kriterijima za odobravanje i registraciju federalnih linija za vrijeme neposredne opasnosti, 1996. g.
- Pravilnik o kriterijumima, postupku i načinu usklađivanja i registracije redova vožnje za linijski prijevoz osoba u javnom prometu, 1997. g.
- Pravilnik o kriterijumima, postupku i načinu usklađivanja, registracije i ovjeravanja redova vožnje te sadržaju i načinu vođenja registra, 2006. g.
- Odluka o povjeravanju obavljanja komunalnih djelatnosti javnog prijevoza lica u gradskom i prigradskom saobraćaju.
- Ugovor o povjerenju obavljanja komunalnih djelatnosti javnog prijevoza lica u gradskom i prigradskom saobraćaju na području općine Zenica.
- Zaključak Vijeća općine Zenica povodom usvajanja odluke o povjerenju obavljanja komunalnih djelatnosti javnog prijevoza lica u gradskom i prigradskom saobraćaju
- Zakon o javnim nabavkama BiH („Službeni glasnik BiH“, broj 49/04, 19/05, 52/05, 8/06, 24/06 i 70/06).
- Druga akta relevantna za analizu.

4.4 Konstatacije o postupku usklađivanja redova vožnji sa aspekta neusklađenosti odnosnih propisa – primjer

Neusklađenost Zakona o cestovnom prijevozu putnika F BiH i Zakona o komunalnim djelatnostima je evidentna i uzrok je mnogih nesuglasica kod planiranja, organizacije i regulisanja javnog prijevoza putnika, kako na nivou kantona tako i na nižim nivoima, grada i općine. Usluga javnog gradskog prijevoza putnika, osim što je predmet usaglašavanja prijevoznika na istoj liniji po Zakonu o cestovnom prijevozu putnika i

pravilnika koji su proistekli iz istog zakona, istovremeno je i usluga komunalnog karaktera i od javnog je interesa za općinu, grad ili kanton što je uređeno Zakonom o komunalnoj djelatnosti. Prema Federalnom zakonu o cestovnom prijevozu od 1998. i 2006. godine (Član 10.) resorno ministarstvo ili služba u gradu ili općini, obavezna je u skladu sa Zakonom urediti uvjete, način i specifičnosti organizacije vršenja prijevoza putnika na svojoj teritoriji. Neke općine to su riješile donoseći Odluku o povjeravanju obavljanja komunalnih djelatnosti javnog prijevoza lica u gradskom i prigradskom saobraćaju. Prema (Članu 24.) istog Zakona (stav 4.) Federalni ministar je obavezan donijeti pravilnik kojim se reguliše način, kriterijumi i postupak usklađivanja, ovjera i registracije redova vožnje, obrazac, sadržaj i način vođenja registra redova vožnje. Prema Pravilniku koji je donio Federalni ministar 2006. godine određene su nadležnosti resornog ministarstva kantona, službe u gradu ili općini (Član 4.). Prema tim nadležnostima resornom ministru, gradskoj ili općinskoj službi nije dopuštena promjena kriterijuma za usklađivanje redova vožnje koji su definisani (Članom 18.) istog Pravilnika. Nadležni organ može preduzeću kojem je povjereno obavljanje javnog gradskog prijevoza putnika odobriti osporavanje redova vožnje putem vremenskih intervala vožnje.

Pravilnik o kriterijumima, postupku i načinu usklađivanja, registracije i ovjere redova vožnje te sadržaju i načinu vođenja registra u članu 3. u posljednjem stavu definisan je termin "zajednička trasa" tako da nije jasno da li, na osnovu člana 18. predzadnji stav istog pravilnika, prvevoznik može osporiti red vožnje drugom prijevozniku ako linije duže od 25 km imaju zajednička stajališta, a različite međustanične dionice. Osporavanje po ovom pravilniku je moguće za linije manje od 25 km ako, bez obzira na zajednički dio trase, linije imaju najmanje tri zajednička stajališta. Zaštitna vremena su 19 min i 14 min. Prema Uputstvu o kriterijima za odobravanje i registraciju federalnih linija za vrijeme neposredne opasnosti broj 01-050-2011/96 osporavanje se nije moglo vršiti za linije do 25 km ako zajednički dio trase iznosi manje od 60% uz zaštitna vremena 14 min prije i 7 min poslije polaska. Primjena ovog Uputstva u gradskom i prigradskom prijevozu putnika je upitna zbog toga što se u njemu definiše samo federalna linija, a ne postoji definicija općinske linije. Može se zaključiti da za općinske linije nije bilo propisa za usklađivanje redova vožnji tako da je prijevoz mogao vršiti samo prijevoznik koji je do tada bio određen za gradski i prigradski prijevoz putnika. Prema Pravilniku o kriterijima, postupku i načinu usklađivanja, registracije redova vožnje za linijski prijevoz osoba u cestovnom prometu FBiH od 25. 01. 1997. g. osporavanje se nije moglo vršiti za linije do 25 km ako zajednički dio trase iznosi manje od 60% uz zaštitna vremena 14 min prije i 7 min poslije polaska. U ovom Pravilniku definisan je pojam Općinska linija. Ministarstvo, na prijedlog Asocijacije prijevoznika pri Privrednoj komori Federacije Bosne i Hercegovine, utvrđuje minimalne cijene prijevoznih usluga u linijskom cestovnom prijevozu. Prijevoznik je obavezan pridržavati se utvrđenih cijena iz prethodnog stava. U javnom gradskom prijevozu putnika, gdje je usluga prijevoza komunalna usluga, prijevoznik nije samostalan u formiranju cijena prijevoza i nije moguće primijeniti odredbe Zakona o cestovnom prijevozu putnika FBiH.

4.5 Prihodi i poslovni rezultati prijevoznika

Prihodi na liniji i njihova promjena su osnovni zadatak i cilj vještačenja. U vještačenju treba nastojati smanjiti stručne detalje, ali zbog kompleksnosti problematike utvrđivanja prihoda u javnom gradskom prijevozu putnika, to ponekad može dati prostora drugima da misle da površni prijedlozi i ocjene izgledaju prihvatljiviji, ali sigurno to ne može biti pouzdano za utvrđivanje štete. Postupak određivanja prihoda, metod opisan u radu [6], svodi se na utvrđivanje struktura i definisanje parametara: prihod od karata na gradskom području, prihod od karata u prigradskom području (za karte na broj vožnji), prihod od periodnih karata, prihod po osnovu subvencije za svakog putnika, prihod po osnovu dotacije za prijevoz, ostali prihodi. Ocjena poslovnih rezultata preduzeća [8], odnosno boniteta preduzeća donosi se na temelju analize finansijskih izvještaja za određeno obračunsko razdoblje, a to su bilans stanja te račun dobiti i gubitka, a po potrebi i ostali finansijski izvještaji (izvještaji o svim promjenama glavnice, izvjetaji o novčanim tokovima, računovodstvene politike i bilješke uz finansijske izvještaje). Iz tih razloga od preduzeća (prijevoznika) potrebno je zatražiti neophodne podatke kako bi se donijela ocjena o poslovnim rezultatima preduzeća. Korelacionu analizu podataka moguće je sprovest na osnovu prikupljenih podataka i pomoću Excel Data Analysis alata. Računaju se koeficijenti korelacije među veličinama koji ima vrijednost od 0 – ne postoji korelacije do 1 kada je najjača zavisnost među veličinama. Znak (-) znači da je suprotan utjecaj [9].

4.6 Zaključne konstatacije o vještačenju štete u javnom prijevozu putnika

Predloženi metod za određivanje visine štete omogućava da se na osnovu neophodnih ulaznih podataka, a u skladu sa principima struke, može izvesti zaključak o osnovnim obilježjima bitnim za utvrđivanje visine štete zbog umanjenja broja putnika na liniji od strane drugog prijevoznika ili propustima u odlučivanju. Spomenuta obilježja, između ostalog, su:

- Usklađenosti propisa o javnom cestovnom prijevozu putnika i propisi u komunalnoj djelatnosti u gradskim područjima;
- Ralnost cijena usluga prijevoza na konkretnoj liniji ili području, te definisanje cijene prijevozne usluge kao osnove za određivanje ispuštenih prihoda;
- Utjecaj smanjenja broja putnika prijevozniku od strane drugog prijevoznika na poslovni rezultat;
- Odgovor na pitanje da li je šteta postojala i da li se može utvrditi na osnovu raspoloživih podataka;

Opisan postupak izračunavanja štete može poslužiti i u slučaju donošenja i usklađivanja propisa iz različitih oblasti, a koji regulišu javni gradski prijevoz putnika. Neophodna stručnost za primjenu navedenog postupka je Inženjer prometa, I i II ciklus studija prometnih znanosti.

5. ZAKLJUČAK

Stvarno stanje u oblasti vještačenja područja prometa, transporta i komunikacija u BiH karakterizira nedovoljno poznavanje stvarne uloge inženjera prometa i komunikacija u postupku vještačenja, te dio ovoga područja danas se povjerava stručnjacima iz drugih oblasti (strojarstvo, građevina, elektrotehnika, ekonomija, itd.) iako to ne pripada njihovom znanstvenom području. Stoga znanstvene institucije, stručna udruženja i stručnjaci iz oblasti prometa i komunikacija trebaju uložiti dodatne napore da se razgraniče matična znanstvena područja prometa i transporta, pravilno odredi međusobna povezanost sa drugim znanstvenim disciplinama (horizontalna i vertikalna povezanost i područja zajedničke interakcije) te se institucionalno osigura inženjerima prometa i transporta mogućnost obavljanja poslova planiranja, projektiranja i vještačenja iz područja njihove znanstvene i stručne oblasti (prometa i komunikacija). Osnovni cilj je da se u skladu sa strukom, dosadašnjim iskustvima vještaka i sudskom praksom, usvoji jedinstven postupak za vještačenje u pojedinim oblastima prometa i komunikacija.

CONCLUSION

Actual situation in the field of expertise areas of traffic, transport and communications in BiH is characterized by insufficient knowledge of the actual role of engineers of Transport and Communications in the process expertise, and part of this area is now entrusted with experts from other fields (engineering, construction, electrical engineering, economics, etc.), although it does not belong to their scientific field. Therefore, academic institutions, professional associations and experts in the field of transport and communications should make additional efforts to distinct stem scientific fields of traffic and transport, properly designated interconnection with other disciplines (horizontal and vertical coherence and common areas of interaction) and institutional ensure engineers Traffic and transportation ability to perform tasks of planning, design and expertise in the field of their scientific and technical areas (transport and communication). The main goal is to be in accordance with the profession, the past experience of experts and jurisprudence, to adopt a uniform method for expertise in certain areas of transport and communications.

LITERATURA:

- 1) Bošnjak, I., Badnjak, D., (2005) Osnove prometnog inženjerstva, Zagreb : Fakultet prometnih znanosti
- 2) Čaušević, S., Bošnjak, I., (2006) Sustavsko inženjerstvo u saobraćaju i komunikacijama, Sarajevo: Fakultet za saobraćaj i komunikacije
- 3) Dragač, R., (1994) Bezbjednost drumskog saobraćaja III, Uviđaj i veštačenje saobraćajnih nezgoda, Beograd : Saobraćajni fakultet
- 4) Lindov, O., (2008) Sigurnost u cestovnom saobraćaju, Sarajevo : Fakultet za saobraćaj i komunikacije

- 5) Mehanović, M., (2013) Osnovni principi za određivanje štete u javnom gradskom prevozu putnika, Opatija : XXI Međunarodni prometni simpozij HZDP
- 6) Mehanović, M., (2011) Planiranje ponude usluga u gradskom prometu putnika, Sarajevo : Fakultet za saobraćaj i komunikacije
- 7) Van Horne C. James, (1993) Finansijsko upravljanje i politika (finansijski menedžment), Zagreb : Mate
- 8) Mehanović, M., Iskustva i rezultati vještačenja visine štete zbog nezakonitog vršenja prevoza putnika dva i više prevoznika na konkretnim pravcima u Bosni i Hercegovini (izdvojeni segmenti postupaka vještačenja sa promijenjenim vrijednostima i učesnicima – Nalazi i mišljenja)
- 9) Rotim, F., (2011) Forenzika prometnih nesreća, svezak 1. Zagreb : s. n.
- 10) Ekonomski leksikon, (1995) Zagreb : Leksikografski zavod M. Krleža & Masmedija

BIOGRAFIJA:



Prof. Dr. Sc. Mustafa Mehanović, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo; KJKP GRAS d.o.o. Sarajevo mustafamehanovic@bih.net.ba

Nastavnik je na naučno – nastavnim disciplinama I i II ciklusa studija: Planiranje saobraćaja, Javni gradski prevoz, Planiranje saobraćajno-transportnih sistema, Organizacija i upravljanje javnim gradskim prevozom putnika i Transportne mreže, na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Autor udžbenika Planiranje usluga u gradskom prometu putnika i Javni gradski prevoz - Primeri i zadaci iz teorije i prakse u izdanju Fakulteta za saobraćaj i komunikacije Sarajevo. Publikovao je značajan broj naučnih, naučno – stručnih i stručnih radova. Bio je saradnik na izradi više studija i elaborata.



Doc. Dr. Sc. Drago Ezgeta, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo; Croatia osiguranje dd. drago.ezgeta@croatiaosiguranje.com

Objavio je veći broj radova u međunarodnim časopisima i skupovima. Nastavnik je na naučno-nastavnim disciplinama: Inteligentni transportni sistemi, Nadzor i upravljanje cestovnim saobraćajem na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu.

INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE U OBLASTI EDUKACIJE U SAOBRAĆAJU, TRANSPORTU I KOMUNIKACIJAMA – OD LOKALNE ZAJEDNICE DO DRŽAVNOG NIVOA

INSTITUTIONAL MANAGEMENT IN THE FIELD OF EDUCATION IN TRAFFIC, TRANSPORT AND COMMUNICATIONS - FROM LOCAL COMMUNITIES TO STATE

Prof. dr. Fadila Kiso, dipl. inž. saob. Fakultet za saobraćaj i
komunikacije Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo
Mr. Elma Plasto, dipl. inž. saob. DB Schenker d.o.o., Sarajevo

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Stepen saobraćajne sigurnosti pokazatelj je saobraćajne kulture, ali i odraz složenosti odnosa u društvu. Statistike nam govore da zemlje sa najboljim rezultatima na polju saobraćajne sigurnosti redovno imaju najbolje edukacijske programe za sve kategorije stanovništva, odnosno za sve učesnike u saobraćaju. Problemi koji se posljednjih godina javljaju u segmentu sigurnosti u saobraćaju u BiH proizašli su, dobrim dijelom, iz nepostojanja zakonske regulative na nivou BiH. Donošenjem Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini i njegova implementacija u svim segmentima ustroja države i njenih institucija stimulisalo je procese u sektoru sigurnosti cestovnog saobraćaja. Program sigurnosti treba da predstavlja sintezu naučnog, praktičnog i stručnog rada institucija BiH, čija je obaveza i dužnost da stvore sigurnost svih učesnika u saobraćaju. To je bio razlog više da se donošenjem pomenutog zakona, edukacija u saobraćaju povjeri Ministarstvu obrazovanja, kao instituciji koja ima mogućnosti da dopre do ljudi svih životnih dobi. Institucionalno bavljenje edukacijom na kantonalnom nivou obavlja se u posebnim sektorima Ministarstva obrazovanja (Sektori za edukaciju u saobraćaju).

KLJUČNE RIJEČI: Saobraćaj i edukacija.

ABSTRACT: The level of traffic safety is an indication of traffic culture, but also a reflection of the complexity of relationships in society. Statistics tell us that the country with the best results in the field of traffic safety regularly have the best educational programs for all categories of the population, or for all traffic participants. Problems that occur in recent years in the field of traffic safety in B&H emanate largely from the lack of legislation at the state level. Passing the Law on basics of traffic safety on roads in Bosnia and Herzegovina and its implementation in all aspects of the organization of the state and its institutions, stimulate the processes in the sector of road traffic. Security program should be a synthesis of scientific, practical and professional work of the institutions of Bosnia and Herzegovina, whose

* **Prilijeno / Received:** 04. 04. 2014.

Prihvaćeno / Recenzirano / Accepted / Reviewed: 05. 05. 2014.

obligation and responsibility is to create safety of all road users. It was additional reason that the adoption of the said law education in traffic entrusted the Ministry of education, as an institution that has the ability to reach people of all ages. Institutional dealing with education at the cantonal level is performed in specific sectors Ministry of Education (Departments of Education in traffic).

KEY WORDS: Traffic and education.

UVOD

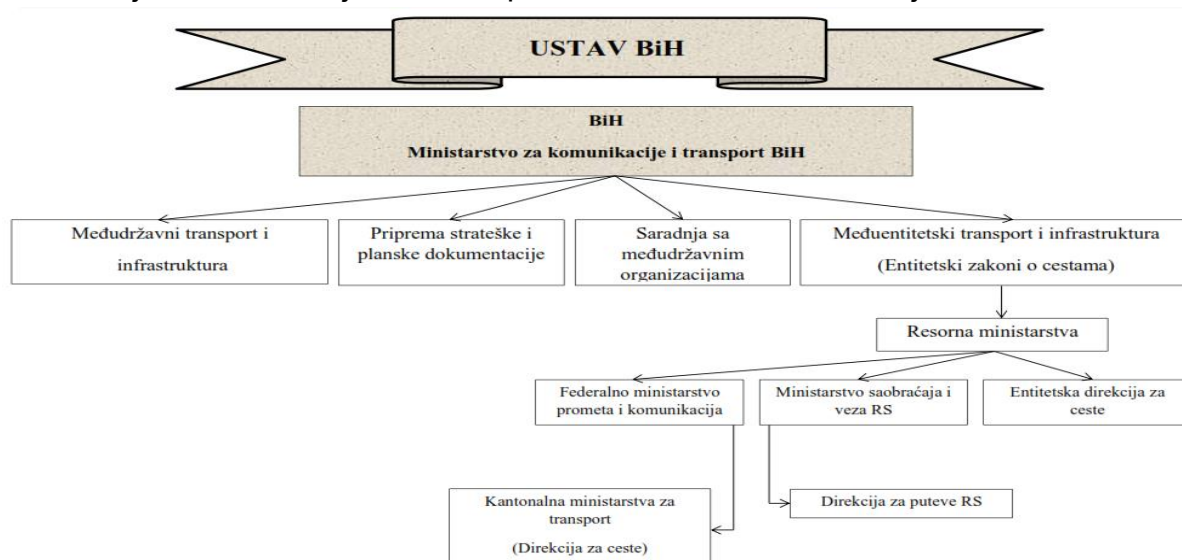
Bitnost cjeloživotne edukacije u saobraćaju nesumnjivo je proces koji je od velike važnosti. Od malih nogu potrebno je da djeca stiču osnovna saznanja o saobraćaju, kako bi se već tada polako pripremala za sigurno učešće u njemu. Kako je saobraćaj zastupljen u svim sferama života, jasno je da on predstavlja i neizbježan faktor rizika tokom cijelog životnog vijeka. To je razlog više, zašto je potreban kontinuitet u edukaciji, ne samo mladih ljudi, nego i svih ostalih generacija. U ovom radu naglasak se stavlja na institucije koje se bave aktivnostima edukacije ljudi u oblasti saobraćaja i komunikacija, njihovim nadležnostima, načinu njihovog funkcionisanja kao i položaju inženjera saobraćaja u tim institucijama. Obzirom da je cestovni transport najmasovniji, najpristupačniji i najveći krivac stradanja ljudi, ovaj rad se odnosi na institucionalnu edukaciju u oblasti cestovnog saobraćaja. Kantonalna ministarstva obrazovanja dobila su odgovornost da na sebe preuzmu educiranje i osposobljavanja za sigurno učešće u saobraćaju. Kroz obrazovne planove i programe u predškolskom i školskom uzrastu, preko osposobljavanja za upravljanje motornim vozilom, izdavanja odobrenja/licenci za osposobljavanje budućih vozača, pa do usavršavanja osoba koje se bave educiranjem u saobraćaju. Iz tog razloga, Ministarstva obrazovanja, tačnije Sektori za edukaciju, koji se nalaze u njihovom sastavu, predstavljaju osnovnu temu ovog rada.

1. INSTITUCIONALNA PODJELA NADLEŽNOSTI U OBLASTI EDUKACIJE U SAOBRAĆAJU I KOMUNIKACIJAMA

Ustavom BiH definisane su nadležnosti u oblasti saobraćaja. Međudržavni i entitetski saobraćaj je definisan na nivou države, s tim da segment upravljanja cestama državnog i međudržavnog značaja, još uvijek nije pravno regulisan. Na nivou entiteta postoje entitetski zakoni o cestama, kao pravni okvir za aktivnosti u domenu cestovne infrastrukture. Ovim zakonima uređuje se pravni položaj javnih cesta: upravljanje, građenje, održavanje, zaštita cesta i uvjeti obavljanja transporta, te finansiranje javnih cesta. Na nivou države ne postoji odgovarajuća pravna regulativa u svim segmentima saobraćaja i transporta, što zbog sporosti ministarstva transporta BiH, što zbog u cjelosti nedefinisane nadležnosti nad pojedinim oblastima. Još nije donesen zakon o cestama/putevima BiH. Cijeneći iskustva drugih država, moguće je relativno brzo donijeti osnovne zakone, ali usaglašavanje pravne regulative sa regulativom EU u domenu transportne infrastrukture moglo bi duže trajati. Pravni okvir za sve aktivnosti i institucionalno organizovanje na nivou države poboljšani su formiranjem Ministarstva za komunikacije i transport BiH. Ovo ministarstvo na nivou

države Bosne i Hercegovine vodi aktivnosti međudržavnog i međuentitetskog transporta i infrastrukture, saraduje sa međudržavnim organizacijama, priprema strateške i planske dokumente iz oblasti međunarodnog i međuentitetskog cestovnog transporta i infrastrukture. Na nivou entiteta djeluju resorna ministarstva: Federalno ministarstvo prometa i komunikacija i Ministarstvo saobraćaja i veza RS. Upravljanje cestama obavljaju entitetske direkcije za ceste, osnovane od strane resornih entitetskih ministarstava. U FBiH, za regionalne ceste zadužena su kantonalna Ministarstva za transport, koja obično imaju odgovarajuću Direkciju za ceste, dok je u RS, Direkcija za puteve RS odgovorna i za magistralne i za regionalne ceste (Slika 1.). Predmet poslovanja direkcija za puteve je osiguranje materijalnih i drugih uvjeta za održavanje, zaštitu, rekonstrukciju, izgradnju i upravljanje javnim cestama, te osiguranje tehničko-tehnološkog jedinstva javnih cesta.

Donošenjem Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH došlo je do promjene nadležnosti u oblasti edukacije u saobraćaju, tako da Kantonalna ministarstva obrazovanja u svoju nadležnost dobivaju vršenje edukacije u oblasti saobraćaja i komunikacija, u okviru posebnih sektora za edukaciju.



Slika 1. Institucionalne nadležnosti u oblasti saobraćaja

Na osnovu Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj: 6/06,75/06,44/07,84/09,48/10) organi nadležni za obrazovanje su dužni da problemu saobraćajne prevencije i edukacije posvete posebnu pažnju i to kroz nastavne planove i programe, kako je to propisano u članu 5. stav (2) pomenutog Zakona¹³.

(2) Radi zaštite života i zdravlja djece, škole, obdaništa i druge ustanove u kojima se realizuje vaspitno – obrazovni rad s djecom, kroz nastavne planove i programe, organizuju pripremu djece za učešće u saobraćaju.

Član 2. stav (3) i (4) propisuje obavezu nadležnih organa o formiranju školskih saobraćajnih patrola:

¹³Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH, „Službeni glasnik BiH“, br. 6/06.

„(3) U blizini škole, preventivno regulisanje saobraćaja mogu vršiti i školske saobraćajne patrole, uz prisustvo ovlaštenog lica.

(4) Bliže odredbe o načinu formiranja i radu školskih saobraćajnih patrola propisuju organi entiteta, kantona i Brčko Distrikta nadležni za obrazovanje.“

Sve ovo nas upućuje na neophodnost i značaj rada sa djecom i to kroz organiziranu odgojno - obrazovnu djelatnost. Nastavni proces je dobro osmišljena, planska, dugoročna aktivnost, koja za cilj ima odgoj, obrazovanje i formiranje ličnosti. Od mnoštva faktora uzročnika saobraćajnih nesreća, ljudski faktor (ličnost) je najčešći uzrok nastanka istih. To je osnovni razlog stalne cjeloživotne edukacije ljudi u oblasti saobraćaja. Od malih nogu pa do duboke starosti, ljude je potrebno educirati i upoznavati sa novim opasnostima koje dolaze sa porastom motorizacije.

2. MINISTARSTVO OBRAZOVANJA, NAUKE, KULTURE I SPORTA, KAO JEDNA OD INSTITUCIJA NADLEŽNIH ZA EDUKACIJU U SAOBRAĆAJU I KOMUNIKACIJAMA

Na opštinskom nivou ne postoje posebno organizovani odsjeci ili sektori, koji za cilj imaju edukaciju u oblasti saobraćaja i komunikacija, dok na kantonalnom nivou Ministarstvo obrazovanja, nauke, kulture i sporta predstavlja instituciju u kojoj se obavlja edukacija u oblasti saobraćaja, u posebnom sektoru. U zavisnosti od kantona do kantona tako su nazivi ovih sektora drugačije i definisani, pa tako u Hercegovačko-neretvanskom kantonu imamo Sektor edukacije i licenciranja u saobraćaju, u Zeničko-dobojskom kantonu Odsjek za edukaciju u saobraćaju i komunikacijam, u Tuzlanskom kantonu tu je Odsjek saobraćajne edukacije, u Srednjobosanskom kantonu Sektor za saobraćaj i edukaciju i sl. Obzirom da u sklopu ministarstava postoji i ministarstvo saobraćaja i komunikacija, često postavljeno pitanje od strane kako građana, tako i prosvjetnih radnika, jeste zašto je Sektor za saobraćaj i edukaciju (u čijoj je ingerenciji organizacija vozačkih ispita, prevencija, edukacija u saobraćaju) smješten u Ministarstvu za obrazovanje, nauku i mlade?

Ministarstva za obrazovanje su dužna da predlože programe iz oblasti odgoja i obrazovanja učenika u saobraćaju, a koji su zasnovani na rezultatima istraživanja iz različitih oblasti, koja se bave problematikom sigurnosti u saobraćaju. Nastavni planovi i programi obilati su različitim edukativnim sadržajima, dok se manje pažnje posvećuje odgoju učenika odnosno pripremanju ličnosti za život. Kao primjer za navedenu tvrdnju, možemo staviti sadržaje iz oblasti edukacije i prevencije u saobraćaju¹⁴.

Činjenica koja je neosporna jeste da učenici moraju biti educirani i usvojiti određene elemente i znanja iz poznavanja saobraćajnih propisa, vrste puteva, vrste saobraćaja i slično, ali u konačnici, isti ti učenici takve sadržaje će učiti u autoškolama i dobit će uvjerenja o položenoj vožnji ili testovima samo ako potpuno savladaju spomenute sadržaje. Unatoč tome, zašto se dešavaju saobraćajne nesreće, zašto toliko ljudi strada u saobraćajnim nesrećama? Zašto je ljudski faktor najčešći uzrok

¹⁴<http://mon.ks.gov.ba/sektori/saobracajedukacija/edukacijaprevencija/edukacija-i-prevencija-iz-oblasti-saobra-aja-u-minist>. Pristup 04.05.2013. godine

saobraćajnih nesreća? Pripremamo li naše učenike za cjeloživotno učešće u saobraćaju? Da li smo u svom odgojno - obrazovnom radu doprinjeli da učenici usvajaju znanja, navike i vještine neophodne za sigurno učešće u saobraćaju? Koliko kod učenika razvijamo odgovornost za vlastite i tuđe živote u saobraćaju? Koliko naši nastavnici čvrsto vjeruju u činjenicu da su efekti ranog odgojnog rada u oblasti prevencije u saobraćaju, u mnogome učinkovitiji za ličnost nego represivne mjere koje će društvo nametnuti pojedincu? Koliko se svi kao pojedinci pitamo o vlastitom doprinosu smanjenja smrtnosti u saobraćaju? Koji su razlozi upotrebe alkohola, droge, medikamenata prije upravljanja motornim vozilom? Zašto djeca prelaze na crvenom svjetlu na semaforu, iako znaju da je zabranjeno? Koliko smo svjesni značaja teorije učenja po modelu u oblikovanju pozitivnih stavova o saobraćaju kod učenika? Da li ćemo obrazovati vozače sa instant programima u autoškolama koji sadrže 35 časova motoričke obuke ili ćemo se voditi savremenijim pristupom i sa odgojem i obrazovanjem vozača početi od najranijeg životnog doba?¹⁵

Putem nastavnih planova i programa, Ministarstvo za obrazovanje, nauku i mlade, ima dugoročne ciljeve u formiranju ličnosti sa svim njenim karakteristikama, znanjima i vještinama. Smije li Ministarstvo obrazovanja, kao institucija za odgoj i obrazovanje zažmiriti nad znanstvenom činjenicom da se stavovi, navike i kultura življenja i ponašanja počinju razvijati od najranije dobi? Osobama koje se bave odgojno - obrazovnim radom jasno je da u obrazovanju ne postoje instant rješenja, već samo dugoročan put sa dobro postavljenim ciljevima i idejama. Da li ćemo se osjećati moralno odgovornim ako za nekoliko godina društvo bude represivno kažnjavalo pojedince, naplaćujući kazne za nepoštivanje saobraćajnih propisa i kulture dok mi istim tim pojedincima odnosno našim sadašnjim učenicima nismo pružili dovoljno znanja i vještina za cjeloživotno učešće u saobraćaju. Ne zaboravimo, u našim rukama su životi budućih generacija, a sigurnost u saobraćaju dio je nacionalne sigurnosti svake zemlje. Naročitu pažnju je potrebno pokloniti psihološkom pristup u saobraćajnoj prevenciji, gdje se naglašava lična savjest i odgovornost kao odrednice ponašanja u saobraćaju. Razvoj savjesti i odgovornosti počinje od najranijeg životnog doba, a završava sa formiranjem moralne ličnosti, tj. kada se osoba ponaša u skladu sa svojim internaliziranim normama, neovisno od vanjskih faktora kao što su nagrada ili kazna. To znači da će pojedinac staviti sigurnosni pojas jer posjeduje spoznaju o značaju pojasa za očuvanje vlastitog života neovisno od toga da li će ga zaustaviti policija i da li će morati platiti kaznu (represija). Pripremiti osobu za saobraćaj ne znači samo upoznati je sa saobraćajnim pravilima i propisima, nego je nužno, pored obrazovnih postići i odgojne efekte tj. formirati navike, stavove i shvatanja. Kao dio jedinstvenog odgojno - obrazovnog sistema, tj. organiziranog procesa poučavanja, svakako treba staviti i osposobljavanje za saobraćaj, jer je neizostavan. Pripremanje osobe za učešće u saobraćaju ne treba početi osposobljavanjem u autoškoli, već od trenutka kada dijete prvi put stane na noge, kroz cijelu vertikalnu obrazovanja. Autoškola ima svoj posebni odgojno - obrazovni

¹⁵<http://mon.ks.gov.ba/sektori/saobracajedukacija/edukacijaprevencija/edukacija-i-prevencija-iz-oblasti-saobra-aja-u-minist>. Pristup 04.05.2013. godine

utjecaj, ali ona ne bi smjela imati prednost nad klasičnim odgojno - obrazovnim sistemom. Autoškola bi trebala biti kruna dugoročnog rada porodice, škole i društvene zajednice. Svakodnevno smo svjedoci da se dešavaju saobraćajne nesreće sa tragičnim posljedicama, a znamo da niti jedan predavač u autoškoli (saobraćajni inženjer) nije pogrešno naučio kandidata neko saobraćajno pravilo ili znamo da mu nije rekao da prolazi na crveno svjetlo, da vozi pod utjecajem alkohola, a nesreće se ipak dešavaju. Šta je uzrok saobraćajnih nesreća, ako je kandidat uspješno položio ispit čak i bez ijedne greške? Odgovor je očigledan - ličnost učestvuje u saobraćaju sa svim svojim karakteristikama. Stoga je jedan od zadataka Ministarstva za obrazovanje oblikovanje i pripremanje ličnosti učenika za sigurno učešće u saobraćaju, povećanje saobraćajne kulture u zajednici i u konačnici, smanjenje saobraćajnih nesreća, a sve to kroz određene nastavne procese. Ministarstvo obrazovanja kao obrazovna institucija koja je dobila u svoju nadležnost odgovornost edukacije i prevencije iz oblasti saobraćaja, kroz sektore za edukaciju, između ostalog rade na¹⁶:

1. edukaciji djece i omladine, kao i cjelokupne populacije iz oblasti saobraćaja,
2. edukaciji instruktora vožnje,
3. edukaciji ispitivača vožnje,
4. edukaciji predavača teoretske nastave,
5. edukaciji kandidata za polaganje vozačkih ispita,
6. edukaciji i osvješćivanju učesnika u saobraćaju na postojanje niza faktora nastanka saobraćajnih nesreća,
7. izdavanju licenci,
8. oragnizovanju ispita iz poznavanja propisa o sigurnosti prometa na cestama, koja proizilaze iz nepoštivanja ili nepoznavanja propisa, a u skladu sa kaznenim odredbama,
9. istraživanju i publikacijama iz oblasti saobraćajne prevencije,
10. komunikaciji (edukativno - preventivno djelovanje) sa javnošću u cilju iskazivanja značaja saobraćajne problematike,
11. nadzoru nad radom autoškola,
12. stručnom usavršavanju ispitivača, predavača i instruktora vožnje,
13. saobraćajno-preventivnim akcijama u cilju poboljšanja sigurnosti u saobraćaju i još toga.

3. NADLEŽNOSTI SEKTORA/ODSJEKA ZA POSLOVE SAOBRAĆAJNE EDUKACIJE

Sektor za saobraćaj i edukaciju vrši poslove koji se odnose na osposobljavanje i sprovođenje ispita za licencu predavača i ispitivača, osposobljavanje i sprovođenje ispita za instruktora vožnje, sprovođenje ispita za vozača motornog vozila, stručno usavršavanje za vozače instruktore i licencirane predavače i ispitivače, predavanja o posljedicama koje proizilaze iz nepoštivanja i nepoznavanja saobraćajnih propisa, formiranje i rad školskih saobraćajnih patrola, edukaciju djece predškolskog uzrasta i

¹⁶<http://mon.ks.gov.ba/sektori/saobracajedukacija/edukacijaprevencija/edukacija-i-prevencija-iz-oblasti-saobra-aja-u-minist>. Pristup 04.05.2013. godine

učenika osnovnih škola iz poznavanja propisa o sigurnosti saobraćaja, poduzimanje preventivne akcije u cilju poboljšanja opće sigurnosti saobraćaja, praćenje rada autoškola, kontrola i nadzor, utvrđivanje uvjeta rada, vođenje evidencije i registara o prijavljenim kandidatima, završenoj pripremljenoj nastavi, položenim ispitima, te kontrola i nadzor nad provedbom propisa.¹⁷ Naravno, skup ovih oblasti je različit od kantona do kantona, ali u principu, svi kantoni imaju sektor za edukaciju u saobraćaju i komunikacijama, koji je u sklopu Ministarstva obrazovanja.

3.1 Analiza programa edukacije u predškolskom, školskom i srednjem obrazovanju iz oblasti sigurnosti u cestovnom saobraćaju

Djeca su najranjivi dio učesnika u saobraćaju. Preventivno-odgojni rad sa učesnicima u saobraćaju od posebnog je značaja za sticanje i podizanje na viši nivo saobraćajno-tehničke kulture uopće.

U dijelu preventivnog rada koji će doprinijeti smanjenju broja saobraćajnih nezgoda, potrebno je obuhvatiti sve kategorije učesnika u saobraćaju, od djece i omladine do starijih ljudi. Potrebno je kontinuirano sprovoditi aktivnosti koje će se odnositi na upoznavanja školske djece i omladine s osnovama sigurnosti saobraćaja, s uključivanjem sredstava javnog informisanja (lokalne radio i TV-stanice i štampa).

Prvo obrazovanje djece polazi od roditelja. Poslije roditeljskog obrazovanja, predstoji predškolsko i školsko obrazovanje, s tim da je neophodno naglasiti da je uvijek najbolje primjenjivati obje vrste obrazovanja. Boravkom djece u predškolskim i školskim institucijama nije završen proces edukacije djece od strane roditelja. Svakako ovu činjenicu trebaju imati u vidu i predškolske i školske institucije i stalno je razvijati kroz organizovano druženje i razgovore sa roditeljima. Sve je više pritisaka na razvoj i odrastanje djece i mladih od svih opasnosti razvoja savremenog društva, što usložnjava i edukaciju djece u predškolskim i školskim institucijama. Prema tome i uloga predškolskih i školskih institucija u razvijanju saobraćajne kulture djece i mladih predstavlja imperativ zbog činjenice da će se daljnji razvoj bazirati upravo na usvojenim znanjima iz ovih institucija¹⁸.

Saobraćajni odgoj školske djece za sada se zasniva, u većini slučajeva, samo na sticanju neophodnog znanja za pravilno ponašanje u skladu sa saobraćajnim propisima putem odgovarajućih školskih sekcija, što nije dovoljno za potpunu pripremu djece za uvjete koji vladaju u saobraćaju. Iz navedenog proizilazi potreba za uvođenjem saobraćajnog odgoja u nastavne planove i programe osnovnog obrazovanja. Veoma je važno da djeca dobiju priliku da, kroz kvalitetne sadržaje i forme, saznaju i nauče osnove saobraćajne kulture i sigurnog ponašanja u saobraćaju. Da se pomogne roditeljima da na pravi način pripreme i obuče djecu za samostalno kretanje i ponašanje u saobraćaju, da odgajatelji, učitelji i nastavnici, u okviru nastavnih i vannastavnih aktivnosti, primjerenim i programskim sadržajima i formama, budu obučeni za kvalitetan pedagoški rad sa predškolskom i školskom djecom u oblasti saobraćajne kulture. Treba organizovati stručne seminare za

¹⁷ <http://mon.ks.gov.ba/sektori/saobracajedukacija> . Pristup 01.05.2013. godine

¹⁸ Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja (2008.–2013.) FBiH, Sarajevo, 2008.

odgajatelje, učitelje i nastavnike zadužene za rad sa djecom iz oblasti sigurnosti saobraćaja. Sve intenzivniji saobraćaj zahtijeva sve više znanja i umijeća budućeg vozača. Sistem obuke vozača treba da prati, istražuje i izdvaja bitne zahtjeve sigurnosti saobraćaja, i uključuje ih u programe obuke te na najpogodniji način prenosi na kandidate-buduće vozače. Poboljšanja obuke kao i poboljšanja prolaznosti kandidata podrazumijevaju uvođenje stalne pripreme i usavršavanja nastavnog i instruktorskog kadra, kao i članova ispitnih komisija od strane pedagoških i saobraćajnih stručnjaka. Važnu ulogu u saobraćajnoj preventivi imaju i autotransportna preduzeća, koja sa sistematskim sprovođenjem odgojnog rada sa vozačima i ostalim saobraćajnim osobljem mogu doprinijeti aktivnostima u povećanju cjelokupne sigurnosti u saobraćaju. Povećanjem općeg obrazovanja vozačkog osoblja i tehničkog znanja vršenjem instruktaže vozača pri zaduživanju novih vozila i pri vršenju zadataka u složenim uvjetima, mogu doprinijeti vlastitoj sigurnosti a time i ukupnoj sigurnosti na cesti. Sve naprijed navedeno ukazuje na potrebu sistemskog pristupa edukaciji djece o njihovom učestvovanju u saobraćaju, ali za sve uzraste i za svu djecu prema odgovarajućim kriterijima i pedagoškim mjerilima.

3.2 Analiza programa edukacije instruktora vožnje i izdavanje licence

Organiziranje polaganja ispita za sticanje zvanja vozača-instruktora obavlja tijelo entiteta, kantona i Brčko Distrikta Bosne i Hercegovine nadležno za obrazovanje, a u skladu sa jedinstvenim planom i programom za Bosnu i Hercegovinu¹⁹.

Program edukacije instruktora vožnje definisan je Pravilnikom o sticanju zvanja vozača-instruktora motornih vozila („Službeni glasnik BiH“, broj: 15/07; 41/07). Ovim pravilnikom propisuju se uvjeti i način sticanja zvanja vozač-instruktor, plan i program osposobljavanja i polaganja ispita, vrsta, izgled, postupak izdavanja, važenje i zamjene dozvole vozača instruktora i način vođenja evidencije o polaganju ispita i izdatim dozvolama za vozača-instruktora. Dok je Uputstvom o naknadi troškova i načinu sprovođenja postupka dobijanja licence propisano imenovanje komisije, način provođenja postupaka dobijanja licence, visina naknade troškova: pripreme nastave, polaganja ispita za dobijanje licence, izdavanje licence ispitivača iz poznavanja prve pomoći i naknade članova komisije. Osposobljavanje kandidata za sticanje zvanja vozača-instruktora obavlja organ nadležan za obrazovanje po planu i programu, a obuhvata teoretsku i praktičnu obuku.

Edukacija/osposobljavanje traje ukupno 45 sati, a sadrži osposobljavanje iz oblasti: poznavanje propisa o sigurnosti saobraćaja na cestama, saobraćajna psihologija, pedagogija-metodika vožnje, poznavanje motornih vozila, uređaja i opreme.

Kandidatu koji je položio ispit za vozača-instruktora, tijelo nadležno za obrazovanje izdaje dozvolu vozača instruktora (Slika 2.) u trajanju od 5 godina.

¹⁹Pravilnikom o stjecanju zvanja vozača-instruktora motornih vozila, „Službeni glasnik BiH“, br.15/07; 41/07



Slika 2. Izgled dozvole vozača-instruktora

3.3 Analiza programa edukacije ispitivača teoretskog dijela ispita, ispitivača iz upravljanja motornim vozilom, ispitivača iz poznavanja prve pomoći i predavača teoretske nastave

Na osnovu Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na cestama u Bosni i Hercegovini, ministar komunikacija i prometa, u saradnji sa organom nadležnim za obrazovanje, donio je Pravilniko uvjetima i načinu dobijanja licence. Ovim Pravilnikom propisuju se uvjeti i način za dobijanje licence predavača teoretske nastave, ispitivača iz teoretskog dijela ispita, ispitivača iz upravljanja motornim vozilom, ispitivača iz poznavanja prve pomoći, postupak izdavanja licence i evidencija u vezi s tim. U skladu sa ovim pravilnikom ministarstva obrazovanja interno, unutar kantona donose Uputstva o naknadi troškova i načinu sprovođenja postupka dobijanja licence²⁰.

Postupak dobijanja licence za predavača teoretske nastave, ispitivača teoretskog dijela ispita i ispitivača iz upravljanja motornim vozilom, sprovodi se po jedinstvenom planu i programu za područje Bosne i Hercegovine, a obuhvata: poznavanje propisa o sigurnosti saobraćaja na putevima, poznavanje motornih i priključnih vozila, vožnju u ulozi ispitivača, pedagogiju i saobraćajnu psihologiju.

Kandidatu koji položi ispit radi dobijanja licence izdaje se uvjerenje o položenom ispitu na obrascu, a zatim i odgovarajuća licence (Slika 3.).



Slika 3. Izgled licence predavača i ispitivača

²⁰Pravilnik o uvjetima i načinu dobijanja licence „Službeni glasnik BiH“, br. 62/07



3.4 Analiza programa edukacije kandidata za vozača motornih vozila

Način osposobljavanja za vozača motornih vozila definisan je Pravilnikom o osposobljavanju za vozača motornih vozila²¹ i Pravilnikom o načinu i uvjetima organiziranja ispita za vozača motornih vozila²². Dok je način rada komisije za vozača motornih vozila definisan Uputstvima²³. Pravilnicima se propisuje i rad komisije za kontrolu osposobljavanja i ispita vozača motornih vozila.²⁴

Ovim Pravilnicima propisuju se način i uvjeti organiziranja ispita za vozača motornih vozila i opći principi za vršenje kontrole nad sprovođenjem polaganja vozačkog ispita. Ispit za vozača motornog vozila polaže se iz sljedećih oblasti: prve pomoći, propisa o sigurnosti saobraćaja na cestama sa osnovama poznavanja motornih i priključnih vozila i upravljanja motornim vozilom. Cilj programa jeste da kandidat za vozača, u dovoljnoj mjeri bude osposobljen kako bi upravljao vozilom samostalno i sigurno, a u skladu sa propisima. Kandidat za vozača, nakon sprovedenog osposobljavanja, mora u svakom trenutku imati znanje, vještine i sposobnosti da:

- poznaje propise kojima se uređuje odvijanje saobraćaja, a posebno one koji su namijenjeni sprečavanju nastanka saobraćajnih nezgoda,
- ima razvijenu svijest o ponašanju u skladu sa saobraćajnim propisima,
- primjenjuje tehnike sigurne vožnje,
- posjeduje visok stepen saobraćajne kulture,
- poznaje karakteristike vozila na kom se obučava, ima razvijenu svijest o značaju tehničke ispravnosti vozila za sigurnu vožnju i u stanju je otkriti sve veće tehničke kvarove na vozilu, a posebno one koji predstavljaju rizik za sigurnost,
- prepoznata opasnosti u saobraćaju i cijeni njihovu ozbiljnost,
- ima razvijene vještine i navike za sigurno i samostalno upravljanje vozilom, dovoljno vlada vozilom kako ne bi došlo do opasnih situacija i primjerenore reagira ako takve situacije nastupe,
- vodi računa o svim faktorima koji utječu na ponašanje u vožnji (npr. alkohol, umor, slabi vid, itd.) kako bi u potpunosti zadržao sve sposobnosti potrebne za sigurnu vožnju,
- garantira sigurnost ostalih učesnika u saobraćaju na cestama, a posebno najslabijih i najizloženijih, pokazujući puno poštovanje drugih.

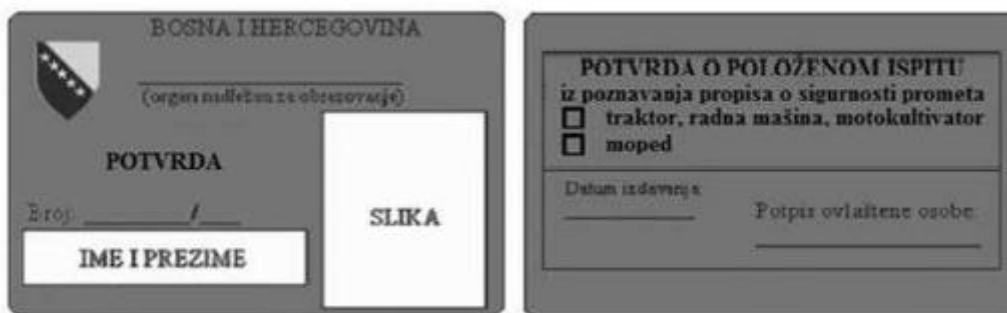
Po završetku osposobljavanja, izdaje se odgovarajuća potvrda/dokaz o položenim ispitima/uspješnom osposobljavanju (Slika 4.).

²¹Pravilnik o osposobljavanju za vozača motornih vozila, „Službeni glasnik BiH“, br. 46

²²Pravilnik o načinu i uvjetima organiziranja ispita za vozača motornih vozila „Službeni glasnik BiH“, br. 46

²³Uputstvo o načinu rada Ispitne komisije za vozača motornih vozila „Službene novine Zeničko-dobojskog kantona“

²⁴Pravilnik o radu Komisije za kontrolu osposobljavanja za vozača motornih vozila „Službene novine Zeničko-dobojskog kantona“



Slika 4. Izgled potvrde o položenom ispitu iz poznavanja propisa za radne mašine i mopede

3.5 Analiza značaja sektora za edukaciju u saobraćaju u radu autoškola

Osposobljavanje kandidata za vozače motornih vozila je djelatnost od posebnog društvenog značaja, a obavlja se po posebnom programu koje utvrđuje ministar, u saradnji s organom nadležnim za obrazovanje, obuhvata teoretski dio, praktični dio i program prve pomoći. Osposobljavanje kandidata za vozače motornih vozila obavljaju autoškole, kao pravna i fizička lica, osposobljavanje mogu vršiti i obrazovne ustanove redovnim školovanjem učenika prema obrazovnom školskom programu za profesionalne vozače. Način rada i organizacije autoškola utvrđen je prema Zakonu o osnovama sigurnosti prometa na cestama u BiH²⁵, kao i Pravilnikom o postupku utvrđivanja uvjeta za rad autoškola, sadržaju i načinu vođenja autoškola²⁶. Zakonom su utvrđene osnove koje sve autoškole na prostoru BiH moraju ispoštovati, dok bliže odredbe o načinu rada autoškola pravilnikom propisuje organ nadležan za obrazovanje. Pravilnikom se reguliše postupak utvrđivanja uvjeta za rad autoškola na nekom od kantona, kao i sadržaj i način vođenja registra autoškola. Autoškole su dužne obuku izvoditi na način kojim će se osigurati da kandidati nauče i usvoje saobraćajna pravila i etičke norme ponašanja u saobraćaju, ovladaju tehnikom upravljanja vozilom i steknu ostalo znanje i vještine potrebne za sigurno učešće u saobraćaju.

3.6 Analiza organizacije predavanja i ispita iz poznavanja propisa o sigurnosti prometa na cestama

Osim novčanih kazni za učinjeni prekršaj, zakonom o osnovama sigurnosti prometa na cestama u BiH, definisane su i kaznene odredbe u vidu kaznenih bodova. Vozaču kojem je u roku od jedne godine, zbog učinjenih prekršaja iz Zakona o osnovama sigurnosti prometa, određeno najmanje sedam kaznenih bodova nadležni organ unutrašnjih poslova kod kojeg se vodi u evidenciji, pozvat će na predavanja o posljedicama koje proizilaze iz nepoštivanja ili nepoznavanja saobraćajnih propisa, a privremeno će mu biti oduzeta i vozačka dozvola, dok se ne odazove na

²⁵Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH, "Službeni glasnik BiH", br. 6/06.

²⁶Pravilnik o postupku utvrđivanja uvijeta za rad autoškola, sadržaju i načinu vođenja registra autoškola, Neslužbeni prečišćeni tekst, Zeničko-dobojski kanton

predavanja.²⁷ Vozaču kojem je u roku od jedne godine, zbog počinjenih prekršaja određeno najmanje deset kaznenih bodova, bit će oduzeta vozačka dozvola u trajanju od 30 dana i on će biti upućen na provjeru poznavanja saobraćajnih propisa. Pravilnikom o načinu organizovanja predavanja o posljedicama koje proizilaze iz nepoštivanja ili nepoznavanja propisa o sigurnosti prometa na cestama i načinu provjere poznavanja propisa o sigurnosti prometa na cestama, definisan je način i organizacija predavanja i ispita, te raspoređene nadležnosti za obavljanje istog. Nadležni organi, zaduženi za održavanje predavanja o posljedicama koje proizilaze iz nepoštivanja ili nepoznavanja propisa o sigurnosti saobraćaja na putevima, mogu prenijeti tu obavezu i na odgovarajuću strukovnu organizaciju.

4. POLOŽAJ INŽINJERA SAOBRAĆAJA I KOMUNIKACIJA U INSTITUCIJAMA KOJE EDUKUJU U OBLASTI SAOBRAĆAJA I KOMUNIKACIJA

Gotovo sve što se čini na polju poboljšanja u oblasti saobraćaja svodi se na povećanje sigurnosti u saobraćaju. Tehnika i tehnologija je već napredovala u toj mjeri da znamo šta nam je potrebno za izgradnju sigurne 'fizičke' okoline za odvijanje saobraćaja, ali da li smo našli pravi način kako prodrijeti u glave vozača i učesnika u saobraćaju i stvoriti sigurnu okolinu u tom pogledu? I pored silnih napora da se otkriju i uklone glavni uzročnici nastanka saobraćajnih nezgoda/nesreća, saobraćajne nesreće se dešavaju svakodnevno, dodatno zabrinjavajuće je što se njihov broj vremenom povećava, progresivno. Smrtnost uzrokovana saobraćajnim nesrećama dostiže enormne razmjere na svjetskoj sceni, i pored napora koje ulažemo na njihovom sprečavanju. Pa, gdje griješimo? Sigurno je da, i bez obzira na napredovanja u oblasti tehnike i tehnologije koja se dešavaju i koja će se dešavati u budućnosti, saobraćajne nesreće neće moći biti neizbježne i da će se uvijek dešavati, ali na nama je da njihov broj smanjimo, da spasimo nečiji život, naš život. Prilikom rada na sprečavanju saobraćajnih nezgoda, naročito u fazi projektovanja i realizacije mjera i aktivnosti, potrebno je voditi računa i o otpornosti pojedinih uzroka, odnosno elemenata koji utječu na nastanak saobraćajnih nezgoda prema mjerama društvene intervencije.

Mjere društvene intervencije nailaze na manju otpornost kod elemenata ceste nego kod učesnika u saobraćaju. Na vozilu ili cesti tehničkim postupcima se postižu bolji efekti, dok se na ponašanje učesnika utječe propagandom i drugim edukativnim mjerama (donekle represivnim mjerama). Konfliktnu saobraćajnu situaciju je lakše izbjeći rekonstrukcijom ceste nego pripremanjem ljudi (vozača ili pješaka). Sanacijom opasnog mjesta, odnosno mikrolokacije na cesti, odmah se mogu postići efekti, ukoliko je odabrana prava mjera, dok su efekti prema čovjeku mnogo neizvjesniji, a i teže ih je kvantificirati. Mjere usmjerene na ponašanje u saobraćaju, u pravilu, ne prihvaćaju svi korisnici ceste. Koliko će poduzetu mjeru prihvatiti učesnici u saobraćaju - zavisi od same mjere, kao i od kulture samih učesnika u saobraćaju.

²⁷Pravilnik o načinu organizovanja predavanja o posljedicama koje proizilaze iz nepoštivanja ili nepoznavanja propisa o sigurnosti prometa na cestama i načinu provjere poznavanja propisa o sigurnosti prometa na cestama „Službeni glasnik BiH“ br. 36

Na području Bosne i Hercegovine ostvaren je brz tempo razvoja motorizacije, a to zahtijeva promjene u ponašanju svih učesnika u saobraćaju. Preventivno-odgojni rad sa svimučesnicima u saobraćaju od posebnog je značaja za sticanje i podizanje na viši nivo saobraćajno-tehničke kulture uopće. Kad su pedagoške mjere u pitanju, neophodno jestvaranje i razvijanje humanijih odnosa među svim učesnicima u saobraćaju, zatimrazvijanje moralnih normi, etičkih vrijednosti i razvijanje potrebne svijesti osolidarnosti u saobraćaju. U dijelu preventivnog rada koji će doprinijeti smanjenju broja saobraćajnih nezgoda, potrebno je obuhvatiti sve kategorije učesnika u saobraćaju, od djece i omladine do starijih ljudi. Potrebno je kontinuirano sprovoditi aktivnosti koje će seodnositi na upoznavanja školske djece i omladine s osnovama sigurnosti saobraćaja, s uključivanjem sredstava javnog informisanja.

Sve intenzivniji saobraćaj zahtijeva sve više znanja i umijeća budućeg vozača. Sistem obuke vozača treba da prati, istražuje i izdvaja bitne zahtijeve sigurnosti saobraćaja, i uključuje ih u programe obuke te na najpogodniji način prenosi na kandidate-buduće vozače. Poboljšanja obuke kandidata podrazumijeva uvođenje stalne pripreme i usavršavanja nastavnog i instruktorskog kadra, kao i članova ispitnih komisija od strane pedagoških i saobraćajnih stručnjaka. Opremanje centara obukesavremenim sredstvima kao i kontinuirano praćenje i dopunjavanje nastavnih programa obukei edukacije sa jasno preciziranim nadzorom rada obuke kandidata može doprinijetiosposobljenosti vozača a time i povećanju ukupnog stepena sigurnosti u saobraćaju. Statistika o saobraćajnim nezgodama nedvojbeno pokazuje da zemlje sa najboljim rezultatima na polju cestovne sigurnosti redovno imaju najbolje edukacijske programe za sve kategorije stanovništva, učesnike u saobraćaju. Posebno značajna saobraćajna edukacija usmjerena je prema mladoj populaciji, jer je saobraćaj jedan od glavnih uzročnika smrti među mladima.

Edukacija u oblasti saobraćaja predstavlja bitnu kariku u lancu sigurnosti, ono na što mi možemo i trebao utjecati, ne samo kao inženjeri, nego kao i osobe koje svakodnevno učestvuju u saobraćaju, jeste djelovanje u pogledu:

- Povećati saobraćajnu kulturu stanovništva kroz bolje poznavanje i poštivanje saobraćajnih propisa kao i povećanje društvene svijesti o problemu stradanja u saobraćaju;
- Osposobljavanje u poznavanju saobraćajnih propisa za sigurno sudjelovanje u saobraćaju već u dječijoj dobi;
- Uvođenje saobraćajnog odgoja u sve odgojno-obrazovne ustanove, počevši od dječijih vrtića, koja će dugoročno utjecati na ponašanje najmlađe i adolescentske skupine učesnika u saobraćaju;
- Sistemsko nadziranje i provedba zakonom propisanih mjera koje se odnose na sudjelovanje adolescenata i mladih vozača u saobraćaju;
- Praćenje i usmjeravanje kaznene politike i djelotvornosti kaznenog i prekršajnog gonjenja radi povećanja saobraćajne discipline i odgovornosti vozača prema poštivanju saobraćajnih propisa i širenju saobraćajne kulture;
- Edukacija svih u strukturi organizacije sigurnosti u saobraćaju (sudstva, tužilaštva, policije i dr. kroz jasno definisane seminare, okrugle stolove i dr.).

5. ZAKLJUČAK

Edukacija u saobraćaju i komunikacijama važan je, težak i odgovoran posao, koji treba da se kontinuirano sprovodi kroz sva životna doba. Ministarstvo obrazovanja, kao jedna od institucija koja ima pristup ljudima svih generacija, ima tu odgovornost da u sklopu svojih poslova obavlja i poslove saobraćajne edukacije. Edukacija vozača i ostalih učesnika u saobraćaju mora doživjeti, kroz Ministarstvo obrazovanja, znatno više standarde koji podrazumijevaju znatno bolju i svestraniju edukaciju i post edukaciju svih učesnika u saobraćaju. Institucije koje imaju pristup i mogućnosti da educiraju u oblasti saobraćaja, trebaju tome da pristupe na način koji će omogućiti brzo usvajanje znanja i vještina za sigurno učešće u saobraćaju. Iz tog razloga je jako bitno takve institucije opremiti potrebnom opremom i što je još bitnije odgovarajućim kadrovima koji imaju potrebno znanje i umjeće za rad u istim. Tu na snagu stupaju inženjeri saobraćaja, koji kao pojedinci treba da djeluju kao pokretači i aktivni sudionici razvoja saobraćajne kulture i uvođenja saobraćajnog odgoja kao nastavnog predmeta u svim obrazovnim ustanovama od predškolskog do srednjeg obrazovanja. Inženjeri saobraćaja i komunikacija trebali bi pružiti aktivnu podršku i pomoć institucijama i kompanijama koje planiraju, organizuju i sprovode bilo koji vid edukacije u saobraćaju.

CONCLUSION

Education in transport and communications is an important, difficult and responsible job, which is to be conducted continuously through all life's seasons. Ministry of Education, as one of the institutions that have access to people of all generations, has the responsibility to perform as part of their jobs and tasks traffic training. Training of drivers and other traffic participants must experience, through the Ministry of Education, much higher standards which require much better and more comprehensive training and post-training of all road users. Institutions that have access and opportunities to educate in the field of traffic, need to approach it in a way that will allow the rapid acquisition of knowledge and skills for safe participation in traffic. For this reason, it is essential such institutions furnish the necessary equipment and more importantly appropriate personnel who have the necessary knowledge and skill of the work of the same. It will go into effect traffic engineers, who as individuals should act as initiators and active participants in the development of traffic culture and introducing traffic education as a subject in all educational institutions from pre-school to secondary education. Engineers Transport and Communications should provide active support and assistance to institutions and companies that plan, organize and carry out any form of education in traffic.

LITERATURA

- 1) *Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja* (2008.–2013.) FBiH, Sarajevo, 2008.
- 2) *Zakon o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH*, "Službeni



- glasnik BiH”, br. 6/06.
- 3) *Zakon o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom prijevozu* “Službeni glasnik BiH”, br. 1/02, i Službeni glasnik BiH”, br. 14/03;
 - 4) *Pravilnikom o stjecanju zvanja vozača-instruktora motornih vozila*, Službeni glasnik BiH”, br.15/07; 41/07
 - 5) *Pravilnik o načinu organizovanja predavanja o posljedicama koje proizilaze iz nepoštivanja ili nepoznavanja propisa o sigurnosti prometa na cestama i načinu provjere poznavanja propisa o sigurnosti prometa na cestama* „Službeni glasnik BiH“ br. 36
 - 6) *Pravilnik o uvjetima i načinu dobijanja licence*, Službeni glasnik BiH”, br. 62/07
 - 7) *Pravilnik o načinu i uvjetima organiziranja ispita za vozača motornih vozila* „Službeni glasnik BiH“, br. 46
 - 8) *Pravilnik o osposobljavanju za vozača motornih vozila*, Službeni glasnik BiH“, br. 46
 - 9) *Pravilnik o postupku utvrđivanja uvijeta za rad autoškola, sadržaju i načinu vođenja registra autoškola*, Neslužbeni prečišćeni tekst, Zeničko-dobojski kanton
 - 10) *Pravilnik o radu Komisije za kontrolu polaganja ispita za vozača motornih vozila* „Službene novine Zeničko-dobojskog kantona“
 - 11) *Pravilnik o radu Komisije za kontrolu osposobljavanja za vozača motornih vozila* „Službene novine Zeničko-dobojskog kantona“
 - 12) *Uputstvo o načinu rada Ispitne komisije za vozača motornih vozila* „Službene novine Zeničko-dobojskog kantona“
 - 13) Ministarstvo za obrazovanje, nauku i mlade, 2013. Sektor za saobraćaj i edukaciju: Edukacija i prevencija iz oblasti saobraćaja u Ministarstvu za obrazovanje, nuku i mlade KS.

Dostupno na:

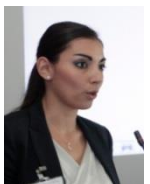
- <http://mon.ks.gov.ba/sektori/saobracajedukacija/edukacijaprevencija/edukacija-i-prevencija-iz-oblasti-saobra-aja-u-minist>
- <http://mon.ks.gov.ba/sektori/saobracajedukacija>

BIOGRAFIJA:



Prof. dr. Fadila Kiso, fadila.kiso@gmail.com

rođena 1958. godine u Odžacima – Konjic, BiH Školovala se u Sarajevu, diplomirala na Saobraćajnom fakultetu u Sarajevu 1982. god. Od 1982 – 1992 bila stalno zaposlena u tvornici automobila TAS Sarajevo u sektoru Tehničke pripreme na poslovima planiranja prostornog razmještaja i izrade Lay-out-a. Na Arhitektonskom fakultetu u Sarajevu završila postdiplomski studij i odbranila Magistarski rad 1996. god. Doktorsku disertaciju odbranila na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu 2001. god. Od 1996. god. stalno zaposlena na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu u zvanju Višeg asistenta, zatim u zvanju Docenta, i trenutno u zvanju Vanrednog prof. na predmetima: „Teorija saobraćajnih tokova“, „Multimodalni transport“, „Planiranje i kapacitet cestovnih saobraćajnica“ i „Zrakoplovna pristaništa“. Angažovana kao spoljni saradnik na Arhitektonskom fakultetu u Sarajevu u zvanju Vanrednog profesora na predmetu „Saobraćaj“.



Elma Plasto, elma_plasto@hotmail.com

rođena 1988. godine u Kaknju, BiH Osnovno i srednje obrazovanje stekla u Kaknju. 2011. godine diplomira na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, gdje je 2012. godine i magistrirala i stekla zvanje Magistra saobraćaja i komunikacija, diplomiranog inženjera. Za svoj rad tokom studija nagrađena je od strane Univerziteta Sarajevo sa prestižnim priznanjem „Zlatna značka“, koju je dobila za najbolju studenticu svoje generacije na matičnom fakultetu. Od 2010. godine aktivno sudjeluje u izvođenju nastave na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, prvo kao demonstrator, a danas kao asistent spoljni saradnik na predmetima „Multimodalni transport“ i „Teorija saobraćajnih tokova“. Od novembra 2013. godine uposlenica je i DB Schenkera doo Sarajevo.

**MOGUĆNOSTI USKLAĐIVANJA NAČELA EKO VOŽNJE U SKLOPU
PROGRAMA OSPOSBLJAVANJA KANDIDATA ZA VOZAČE I PROVEDBA
TRENINGA ZA VEĆ LICENCIRANE VOZAČE U BOSNI I HERCEGOVINI**

**THE POSSIBILITY OF ADJUSTMENT FOR PRINCIPLES OF ECO DRIVING
WITHIN THE PROGRAM TRAINING OF CANDIDATES FOR DRIVERS AND
IMPLEMENTATION OF TRAINING FOR ALREADY LICENSED DRIVERS IN
BOSNIA AND HERZEGOVINA**

Adnan Omerhodžić, MA-dipl. ing. saob. i kom., Fakultet za saobraćaj i
komunikacije Univerziteta u Sarajevu

Mirzet Sarajlić, BA-ing. saob. i kom., DB Schenker d.o.o. Sarajevo

Edin Bešlija, BA-ing. saob. i kom., Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i
Hercegovine

Željko Klisara, dipl. ing. saob., Ministarstvo unutrašnjih poslova Kantona Sarajevo

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: U ovom radu predstavljen je novi stil vožnje, nazvan Eko vožnja (Ecodriving) kao jedne od najjeftinijih mjera za provedbu politike energetske učinkovitosti u saobraćaju. Rad je temeljen na Evropkom projektu ECOWILL - Masovna implementacija standarda eko vožnje u program edukacije kandidata za vozače i provedba kampanje među licenciranim vozačima. Cilj ovog rada je ukratko prikazati sve prednosti koje pruža eko vožnja i upoznati javnost sa novim stilom vožnjem, što uključuje, tijela mjerodavna za izmjenu/dopunu zakonodavnog okvira (Nastavni plan i program osposobljavanja kandidata i Pravilnik o osposobljavanju za vozača motornih vozila) nadležna ministarstva, autoškole, obrazovne institucije, autoklubove, stručna udruženja, ovlaštene prodajne salone, osiguravajuće kuće, te krajnje korisnike eko vožnje.

KLJUČNE RIJEČI: Eko vožnja, zlatna i srebrna pravila eko vožnje, trening eko vožnje.

ABSTRACT: In this paper is presented a new driving style, called eco-driving as one of the cheapest measures for the implementation of energy efficiency in transport. The work is based on the European project ECOWILL - Mass implementation of standards of eco-driving into the education program of candidates for drivers and implementation campaigns among licensed drivers. The aim of this paper is to show all the advantages provided by eco-driving and to introduce the public with a new style of driving, which includes authorities relevant to modify/supplement the legislative framework (The curriculum training candidates and Regulations on training

* Primijeno / Received: 10. 04. 2014.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 09. 05. 2014.

for drivers of motor vehicles) the relevant ministries, driving schools, educational institutions, Automobile Club, professional associations, authorized showrooms, insurance companies, and end users of eco-driving.

KEY WORDS:Eco driving, gold and silver rules of eco driving, eco-driving training

UVOD

Ekološka šteta prouzrokovana saobraćajem konstantno raste. Postavlja se pitanje kako osigurati kontinuirani razvoj mobilnosti, a u isto vrijeme štititi okoliš, odnosno reducirati emisiju štetnih gasova, razinu buke, saobraćajne nezgode i potrošnju goriva. Eksterni troškovi saobraćaja su veliki, a procjenjuje se da u EU iznose 8 % BDP-a. Cestovni saobraćaj, obzirom na svoj obim (broj pređenih kilometara), potrošeno gorivo i zauzimanje prostora cestovnom infrastrukturom, te bukom kao komponentom opterećenja okoliša, najznačajnija je saobraćajna grana kod onečišćavanja.

Sredinom decembra 2009. godine na Konferenciji Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama u Kopenhagenu, naglašeno je kako "...klimatske promjene nisu više samo ekološki problem, one dodiruju svaki dio našeg života: mir, sigurnost, ljudska prava, siromaštvo, glad, zdravlje, masovne migracije i ekonomiju. Svi sektori će morati doprinijeti trajnom rješenju, a to znači da će cestovni **prijevoz morati znatno smanjiti onečišćenja.**"

Sa ciljem poboljšanja kvaliteta zraka i smanjenju emisije stakleničkih gasova u atmosferi (sukladno EU smjernicama) mnoge zemlje na nacionalnoj razini, uvođenjem različitih rješenja, ostvaruju zadane ciljeve kao npr.:

- uvođenje ekoloških zona (uglavnom zabranjuju ulazak pojedinim vozilima u određenu gradsku zonu),
- naplatom poreza na saobraćajne gužve,
- osiguranjem dostupnosti prihvatljivih, alternativnih načina prijevoza koji su sigurni, pouzdani i jeftini,
- promiču nove čišće tehnologije vozila, poboljšanog aerodinamičnog dizajna i dijelova, te eko modernizacije vozila koja koriste učinkovitija i za prirodu prihvatljivija goriva u zamjenu za fosilna goriva,
- urbano planiranje cestovne infrastrukture i mreža saobraćajnica sa uvođenjem inteligentnih transportnih sistema,
- **edukacijom i osposobljavanjem vozača za eko stil vožnje,**
- ekonomskim poticajima.

U cilju popularizacije eko vožnje, kao jedne od najjeftinijih mjera za provedbu politike energetske učinkovitosti u saobraćaju, u sklopu programa Inteligentna energija u Evropi – IEE pokrenut je projekt ECOWILL - Masovna implementacija standarda eko vožnje u program edukacije kandidata za vozače i provedba kampanje među licenciranim vozačima – (engl.: Ecodriving – Widespread Implementation for



Learners and Licensed Drivers)²⁸. Cilj ECOWILL projekta jest smanjenje emisija stakleničkih i drugih štetnih plinova, kao doprinos ispunjenju obaveza nacionalnih i EU vlada prema Kyoto protokolu, kroz masovnu implementaciju standardizirane škole eko vožnje u program edukacije kandidata za vozače, kao i provedba kratkih tzv. „snack“ treninga za već licencirane vozače. Projektni konzorciji predvođen Austrijskom Energetskom Agencijom sastoji se od 13 evropskih partnera u zemljama Evrope u koji nije uključena Bosna i Hercegovina.

1. EKO VOŽNJA

Eko vožnja (eng. ecodriving) je termin koji se koristi za opisivanje energetske učinkovitosti upotrebe vozila. To je novi način ili stil vožnje koji doprinosi smanjenju potrošnje goriva u cestovnom saobraćaju, tako da se manje goriva potroši za putovanje na istu udaljenost.

U posljednjih nekoliko decenija, tehnologije motora i performanse vozila doživjeli su veliku ekspanziju razvoja, dok većina vozača nisu prilagodili svoj stil vožnje savremenim vozilima. Ecodriving nudi brojne prednosti, uključujući smanjenja emisija štetnih gasova, uštede goriva, kao i veću sigurnost i udobnost.

Osnovne prednosti koje pruža eko vožnja mogu se svrstati u sljedeće grupe:

- poboljšanje sigurnosti na cesti (smanjenje saobraćajnih nesreća <40%),
- poboljšanje kvaliteta lokalnog i globalnog okoliša (smanjenje emisije CO₂ za oko 15%);
- ušteda goriva i smanjenje troškove vezanih za održavanje i popravku vozila (smanjenje potrošnje 10-30%, niži troškovi održavanja, kočnice, pneumatici itd.),
- pružanje izravne pogodnosti za vozače i putnike, kao što je veća udobnost i opuštenija atmosfera (smanjenje naglog ubrzavanja, kočenja, zaokretanja upravljača).²⁹

Eko vožnja smanjuje zagađenje bukom, kao i lokalno zagađenje zraka. Buka motora od jednog automobila u vožnji sa 4000 obrtaja u minuti jednaka je buci motora od 32 vozila sa 2000 obrtaja u minuti. Dakle, eko vožnja smanjuje jedan od glavnih problema saobraćaja u urbanim sredinama. ECOWILL projektom, definisana su pravila eko vožnje koja su podijeljena u dvije grupe: „Zlatna pravila“ (Golden rules) i „Srebrna pravila“ (Silver rules).

1.1 Zlatna pravila eko vožnje

U „Zlatna pravila“ eko stila vožnje ubrajaju se sljedeće radnje:

1. Rano ubacivanje u viši stepen prenosa;
2. Održavanje konstantne brzine na niskim okretajima motora;
3. Anticipiranje saobraćajne situacije;
4. Pravovremeno kočenje;
5. Redovna provjera pritiska u pneumaticima;³⁰

²⁸ www.ecodrive.org. pristup 01.04.2014. godine

²⁹ www.ecodrive.org. pristup 01.04.2014. godine

Svakim obrtajem motora nastaje sagorijevanje goriva. S većim brojevima obrtaja, pri istoj brzini, potrošnja je veća. Iz toga razloga preporučljivo je voziti u što nižem obrtnom području tj. u što višem stepenu prijenosa. Nekoliko godina unazad vožnja u srednjem području broja obrtaja (2500-4000 o/min) smatrala se vrlo povoljnom. Međutim ugradnjom motora moderne tehnologije u vozila, koji su znatno fleksibilniji nego ranije izvedbe motora, omogućavaju ranije prebacivanje u veći stepen prijenosa bez oštećenja motora. Pri pokretanju vozila iz mjesta treba izbjeći naglo ubrzavanje, pri čemu dolazi do proklizavanja točkova. Kretanje treba obaviti nježno, te što prije promijeniti u veći stepen prijenosa. Najpovoljniji trenutak za promjenu stepena prijenosa je između 2000 i 2500 o/min. Na ravnim dijelovima ceste treba voziti u najvišem stepenu prijenosa, a u području najmanjeg broja obrtaja. Ovakav način vožnje zasigurno osigurava najmanju potrošnju goriva i minimalno trošenje motora. Međutim, mladim vozačima i vozačima sa malim vozačkim iskustvom, ovaj način vožnje može predstavljati problem. Zbog nedostatka vozačkog iskustva moguće je da ti vozači promjene stepen prijenosa rade što prije, ne vodeći pri tome računa o broju obrtaja, pa da vozilo počne „podrhtavati“, što je znak da je broj obrtaja manji od broja obrtaja u praznom hodu (zavisno o vozilu, a kreće se od 900-1000 o/min). U tom slučaju, treba ponovo izabrati manji stepen prijenosa i postupak ubrzavanja i promjene stepena prijenosa obaviti na ispravan način. Odmah po pokretanju vozila iz mjesta (cca. za dužinu vozila) promijeniti u drugi stepen prijenosa, pri brzini od cca. 30 km/h izabrati treći stepen, pri brzini od cca. 40 km/h četvrti stepen i pri brzini od cca. 50 km/h peti stepen prijenosa. Vozila koja su opremljena automatskim mjenjačem, programski vrše promjenu stepena prijenosa na više, čime je osiguran rad motora u nižem obrtnom području. Postoje situacije u saobraćaju gdje je potrebno veće ubrzanje ili veća snaga motora za savladavanje prepreka. U tim situacijama, kao što je npr. savladavanje velikog uspona, vozač mora prilagoditi stepen prijenosa i pritisak na gas kako bi mogao savladati uspon. Vožnja nizbrdicom zahtjeva od vozača pravilan izbor manjeg stepena prijenosa, kako bi se kočenje obavljalo motorom, jer u suprotnom, zbog ubrzanja vozila vozač bi morao kočiti maksimalno nožnom kočnicom što dovodi do prekomjernog zagrijavanja kočnica i slabljenja učinka kočenja. Vozači uvijek moraju voditi računa o svojoj sigurnosti i sigurnosti ostalih učesnika u saobraćaju.

Vožnja pri konstantnoj brzini štedi više goriva u odnosu na istu prosječnu brzinu sa stalnim ubrzanjem i kočenjem. Nepotrebne velike brzine i naglo kočenje ne samo da troši gorivo, nego podiže razinu stresa za vrijeme vožnje i uzrokuje dodatne sigurnosne rizike. Korištenje tempomat pomaže vozaču da u svakom trenutku vozi ujednačeno i tako održava brzinu bez spontanih i većih dodavanja gasa. Velika brzina vožnje ili vožnje sa visokim brojem obrtaja dovodi do drastičnog povećanja potrošnje goriva, pogotovo za gradsku vožnju jer tu gotovo nema nikakve šanse za povećanje prosječne brzine ili dobivanjem prednosti u vremenu stalnim prelaskom iz

³⁰Ecodriving in learner driver education, ECOWILL - Level 1, Deliverable D 3.1 - Handbook Level 1 -Update August, 2012., str. 13

jedne u drugu traku. Vozač se uvijek treba informisati o saobraćajnoj situaciji (putno i predputno informiranje). Kako bi se izbjegla nepotrebna čekanja, gužve, kolone, bespotrebna obilaženja, svako putovanje treba planirati. Pravilnom informacijom i planom putovanja izbjegavaju se takve situacije i zasigurno se smanjuje nepotrebna potrošnja goriva.

Pritisak zraka u pneumaticima vozači često podcjenjuju i vrlo rijetko ga kontroliraju. Važno je da pritisak zraka u pneumaticima bude pravilan, jer ukoliko je pritisak zraka manji od propisanog, povećat će se otpor kotrljanja, što dovodi do povećane potrošnje goriva. Već sa manjim pritiskom za 0,2 bara od propisanog povećava se do 10% otpor kotrljanja, povećano je nepotrebno trošenje pneumatika, te se vozna i upravljačka svojstva vozila pogoršavaju. Pritisak zraka u pneumaticima vozač bi trebao kontrolirati barem jednom mjesečno, prema uputama proizvođača, koje se mogu naći na većini vozila na unutrašnjoj strani poklopca rezervoara za gorivo.

1.2 Srebrna pravila eko vožnje

U „Srebrna pravila“ eko stila vožnje ubrajaju se sljedeće radnje:

1. Ušteda goriva započinje prilikom kupovine - izborom vozila s manjom potrošnjom goriva i emisijama štetnih gasova;
2. Izbjegavati kratke vožnje vozilom;
3. Ne zagrijavati motor u praznom hodu;
4. Ugasiti motor kod dužih prekida kretanja (ili koristite automatski „start&stop“ sistem);
5. Zatvoriti prozore pri većim brzinama – otvoreni prozori povećavaju dinamički otpor i troše više goriva;
6. Koristiti ulja niskog trenja i pneumatike s malim otporom trenja (EU deklaracija);
7. Redovno servisiranja vozila;
8. Razmotriti i alternativna prijevozna sredstva (bicikl ili javni prijevoz).³¹

Stavljanje motora u rad obavlja se bez dodavanja gasa. Treba izbjegavati prazan hod u mjestu. Današnja vozila ne treba zagrijavati u mjestu prije polaska. Nakon starta motora, treba odmah pokrenuti vozilo i motor će se vrlo brzo zagrijati, te postići radnu temperaturu. Izbjegavanjem rada motora u praznom hodu može se znatno smanjiti potrošnja goriva. Ako motor radi tri minute u praznom hodu, potrošit će goriva kao i tokom vožnje brzinom od 50 km/h po jednom kilometru i malim brojevima obrtaja. Prekidanjem vožnje, zbog saobraćajne gužve, utovara ili istovara robe, na prijelazima ceste preko željezničke pruge, na semaforiziranim raskrsnicama gdje interval crvenog svjetla traje duže ili u sličnim situacijama, motor treba isključiti iz rada, čime se sprečava nepotrebna emisija ugljičnog dioksida u atmosferu, a i smanjenje potrošnje goriva. Preporučuje se isključivanje motor iz rada ako prekid kretanja

³¹Ecodriving in learner driver education, ECOWILL - Level 1, Deliverable D 3.1 - Handbook Level 1 -Update August, 2012., str. 20

vozilom traje duže od 20 sekundi. Postoje vozila koja su opremljena eko start&stop sistemom, gdje dolazi do automatskog gašenja i pokretanja motora u tim situacijama.

Otvoreni prozori i krov stvaraju aerodinamički otpor koji usporava vozilo. Za održavanje željene brzine potrebno je više energije, zato je potrošnja goriva veća. Efikasnost potrošnje goriva može se jednostavno povećati ako se zatvore prozori ili krov na vozilima. Izmjenu ulja u motoru treba obavljati redovito prema uputama proizvođača. Pametno je izabrati što kvalitetnija sintetička ulja, čime se može uštedjeti do 5% goriva. Potrebno je obratiti pažnju na specifikaciju po API-ju, koja nose oznaku EC-energy conserving (ušteda energije). Korištenje visokokvalitetnih lakohodnih ulja se isplati.

Pneumatici imaju višestruku ulogu u vožnji (nošenje, gibanje, amortiziranje, vođenje, kočenje i sl.) Svakim okretajem kotača, guma se deformira, ovisno o masi vozila kojom se pritišće o podlogu, pri čemu dolazi do zagrijavanja. Smanjivanjem zagrijavanja, smanjit će se i potrošnja goriva, a time i emisija štetnih gasova. Sila koja sprečava kretanje vozila prema naprijed naziva se otpor kotrljanja. Što je manji otpor kotrljanja manje je energije potrebno da se vozilo pokrene. Za savladavanje otpora kotrljanja troši se oko 20% potrošnje goriva (jedan od pet rezervoara goriva). Iz toga je očigledno da što je manji otpor kotrljanja, povećava se energetska efikasnost i smanjuje potrošnja goriva. Evropska unija zahtjeva od proizvođača pneumatika, deklariranje energetske efikasnosti, razvrstane u sedam klasa od A (najefikasnije) do G (najmanje efikasne). Jasno je da korištenjem seta pneumatika A klase, može se uštedjeti do 7,5 % goriva, u odnosu na set pneumatika klase G. Kupnjom i ugradnjom lakohodnih guma (FuelSaving Technology), čak iako su u početku nešto skuplje, s vremenom će se isplatiti, a i bitno će se umanjiti emisija CO₂.

Redovitim pregledom vozila u ovlaštenim i stručnim servisima, zasigurno će se produžiti vijek vozila i sigurnost vožnje, ali će i bitno utjecati na ekonomičnost i očuvanje okoliša. Vozilo koje nije održavano na pravilan način može proizvesti i do 50% više CO₂, te će mu se i potrošnja goriva znatno povećati, čime je stvoren nepotreban trošak i emisija štetnih gasova. Serviseri obavljaju optimalno podešavanje motora i elektronike, što će se osjetiti u boljem radu motora, ali i znatno manjom potrošnjom goriva. Redoviti kontrolni pregled izduvnih gasova i pregled vozila ima za cilj što prije utvrditi nedostatke i kvarove, kako bi se oni što prije uklonili. Oko 25% svih vožnji vozilom su manje od 2 km, a 50% vožnji vozilom su manje od 5 km u dužinu. Odabir ciklusa ili hoda ne samo da imaju pozitivne učinke na okoliš, ali i na zdravlje i proračun. Korištenje javnog prijevoza također doprinosi uštedi novca, izbjegavanju stresa i izduvnih gasova.

2. TRENING EKO VOŽNJE

Trening eko vožnje provode osobe koje su licencirani kao instruktori eko vožnje. Trening eko vožnja se sastoji od teorijskog i praktičnog dijela. Trening eko vožnje se

bitno razlikuje za licencirane vozače i osobe koje se tek osposobljavaju za vozače. Kod osoba koje već posjeduju vozačku dozvolu, njihov trening je koncipiran na tome da se mijenjaju loše navike vozača, dok kod osoba koje se osposobljavaju za vozača od početka, prenijet znanja na kojima se temelji eko vožnja.

Postoje različiti načini da se savlada eko stil vožnje. Najučinkovitiji od svih je trening u realnim uslovima, odnosno vožnja vozila na cesti, mada postoje različiti virtualni treneri (simulatori) na računarima. Trening ima prednost pružanja učenja u realnom uslovima dajući iskustvo u svakodnevnim saobraćajnim situacijama. Na kraju obuke, veća je vjerovatnoća da će polaznici nastaviti s novim stilom vožnje. Virtualni trener eko vožnje je računarski program (simulator vožnje) koji se lako može instalirati na svakom računaru. Pomoću miša, tastature ili volana moguće je napraviti uzbudljivu vožnju u različitim okruženjima. U izborniku su ponuđene razne mogućnosti, kao što su benzin ili dizel gorivo, manuelni ili automatski mjenjač vožnje, duge ili kratke vožnje itd.



Slika 1. Simulator eko vožnje³²

Uobičajeni stil učenja eko vožnje obično traje dva dana u posebno pripremljenom vozilu (putničko vozilo, autobus, kamion). Ciljevi eko vožnje mogu se predstaviti kroz tri osnovna segmenta koji su prikazani u tabeli 1.

Tabela 1. Ciljevi eko vožnje³³

Tri glavna cilja eko vožnje		
Predvidjeti tok saobraćaja, veličinu, sigurnost, razmak između vozila i naći optimum ponašanja s obzirom na situaciju	Održavati stabilnu vožnju na malim obrtajima motora	Unaprijediti svoju vožnju

Kao rezultat navedenih ciljeva specifičnih za svaku fazu treninga, definisan je tok treninga koji je prikazan u tabeli 2.

³²www.ecodrive.org. pristup 01.04.2014. godine

³³Short duration training (SD - Training), ECOWILL - Level 2, Deliverable D 3.3 - Handbook Level 2 -Update August, 2012., str. 3

Tabela 2. Vremenski bilans eko vožnje³⁴

4-5 min	Zagrijavanje (vožnja po poligonu uz detaljne upute)
15-20 min	Prva vožnja
5-10 min	Prva iskustva
15-20 min	Druga vožnja
5-10 min	Završni komentar

Instruktor će na početku obaviti informativni razgovor i pokušati stvoriti opuštajuću atmosferu na početku treningu kako bi krajnji rezultat bio što bliži očekivanom.

Prva vožnja služi samo za posmatrajuće svrhe (praćena uz pomoć uređaja koji evidentiraju elemente upravljanja vozilom). Instruktor daje priliku kandidatu da koristi vozilo pri sopstvenom izboru rute putovanja sugerirajući mu na principe eko vožnje bez ikakvog pritiska na kandidata. Jednom naučena i primjenjena iskustva primjenjivat će se i oslanjati na naredne lekcije u svakom sljedećem koraku.

Prva iskustva trebaju biti takva da ohrabre kandidata. Pored toga, instruktor ističe pozitivna iskustva, eko vožnje, tehnika ili elemenata koje je instruktor već predstavio u prvoj vožnji. Instruktor mora shvatiti da od njega zavisi kvalitet usvajanja gradiva kandidata. Kandidat bi trebao samostalno odlučiti (uz podršku instruktora) koji tip vožnje želi probati. Prioritet nije da se savlada cjelokupno nastavno gradivo. Instruktor podržava kandidata u kreiranju vlastitog trening plana, davajući specifične savjete o tome u kojoj tehnici eko vožnja daje najbolje rezultate. Ovaj trening plan ne mora biti zavisn od sposobnosti instruktora, jer kandidat može i prevazići njegov nivo. Na početku druge vožnje kandidat bi se trebao fokusirati na nekoliko ili na samo jedan tip eko vožnje da bi izbjegao sopstveni napor. Instruktor bi trebao biti vrlo pažljiv u toku obuke. Uz pomoć instruktora intenzitet vožnje se može unaprijediti, zajedničkim radom i bez prekomjernih treninga. Suzdržavanje od „naučenih“ negativnih navika i oblika vožnje mora biti izbjegnuto zajedničkim radom.

U posljednjoj fazi kandidat treba da ima predstavu o stečenom znanju, na što instruktor treba da iznese i svoje mišljenje. Kandidat bi trebao biti motiviran da nastavi vježbati sve tipove eko vožnje samostalno. Osim toga, kandidat treba da nastavi raditi po svom prilagođenom planu rada. Dodatno, trebao bi biti motiviran da nastavi sa dodatnim treninzima prateći promjene koje donosi budućnost.

Svaki vozač koji položi trening Eko vožnje dobiva Uvjerenje o uspješno završenom treningu Eko vožnje.

3. MEĐUNARODNA PRAKSA I ISKUSTVA U SEGMENTU EKO VOŽNJE

Hrvatska je jedna od naprednih zemalja iz regiona koje provode kampanje Eko vožnje. U Hrvatskom autoklubu je educirano i osposobljeno 34 instruktora Eko vožnje, koji su akreditirani od strane njemačkog saveza za sigurnost cestovnog saobraćaja - DVR. Također, postavljena je web stranica www.ekovoznja.hr u cilju favoriziranja Eko vožnje, te je pokrenuta anketa kojom se žele saznati navike u vožnji građana Republike Hrvatske. Toyota Yaris je službeno vozilo projekta, u koje je

³⁴Short duration training (SD - Training), ECOWILL - Level 2, Deliverable D 3.3 - Handbook Level 2 -Update August, 2012., str. 24

ugrađen Raptorov sistem praćenja. U svrhu projekta Raptor je razvio novi, inovativan modul, EKO PROFIL koji sakuplja podatke o načinu i lokacijama vožnje vozača te na temelju tih podataka kreira profil ekonomičnosti vozača. Ujedno označava vozača jednom od boja koje određuju razred ekonomičnosti vožnje - zelenom, žutom ili crvenom.³⁵

U Njemačkoj, već postoji duga tradicija Eko vožnje. U Njemačkoj Eko vožnja je već implementirana u postupcima testiranja i nastave. U posljednjih deset godina bilo je mnogo aktivnosti za poboljšanje i usklađivanje sadržaja u obrazovanju i testiranju učenika vozača. Većina ispitanika doživljavaju Eko vožnju korisnim na različitim nivoima, ali s niskom stopom implementacije na dijelu licenciranih vozača. Ipak, evidentno je da postoji prostor za poboljšanje.³⁶

4. ZAKLJUČAK

Ovaj rad ima za cilj favoriziranje stila eko vožnje u Bosni i Hercegovini. Osim što eko vožnja doprinosi smanjenju emisiju štetnih gasova i potrošnji goriva, također doprinosi i ispunjenju obaveza nacionalnih i EU vlada prema Kyoto protokolu, koji je i u našoj zemlji stupio na snagu 2007. godine. Implementacija eko vožnje zasnivala bi se na dva koraka. Prvi korak je uvođenje načela eko vožnje u sam proces obuke kandidata i kvalifikacioni ispit, a drugi korak je sprovođenje treninga za licencirane vozače. Treneri eko vožnje bi mogli biti samo lica koja posjeduju Certifikat za navedenu djelatnost i izdat od nadležne institucije. Međutim, pored evidentnih i dokazanih pozitivnih efekata eko vožnje, neophodno je navedenu oblast jasno i precizno definisati kroz adekvatne zakonske propise, koji će omogućiti značajniji i učinkovitiji napredak u ovoj oblasti, te dati značajan doprinos u ukupnom sistemu zaštite okoliša.

CONCLUSION

The aim of this paper is favoring eco-driving style in Bosnia and Herzegovina. In addition to being eco-driving contributes to reducing the emission of harmful gases and fuel consumption, and also contributes to the fulfillment of the obligations of national governments and the EU to the Kyoto Protocol, which is in our country came into force in 2007. Implementing eco-driving will be based on two steps. The first step is to introduce the principles of eco-driving in the process of training and qualification exam candidates, and the second step is the implementation of training for licensed drivers. Coaches eco-driving could be the only persons who possess a certificate for that activity and issued by the competent institution. However, besides the obvious and proven positive effects of eco-driving, it is necessary to specified field clearly and precisely define the appropriate legislation that will enable significant and effective progress in this area, and make a significant contribution to the overall system of environmental protection.

³⁵www.hak.hr. pristup 01.04.2014 godine

³⁶WP2. Investigation and Preparations Public version of Deliverables D2.2 & D2.3, 2011., str 58

LITERATURA

- 1) Ecodriving in learner driver education, ECOWILL - Level 1, Deliverable D3.1 - Handbook Level 1 -Update August, 2012.
- 2) Short duration training (SD - Training), ECOWILL - Level 2, Deliverable D3.3 - Handbook Level 2 -Update August, 2012.
- 3) ECOWILL, Train-the-Trainer-Seminars Level 1&2, Seminar reports, Deliverable D 4.1 - Update August, 2012.
- 4) WP2. Investigation and Preparations Deliverables D2.1, 2011.
- 5) WP2. Investigation and Preparations Public version of Deliverables D2.2 & D2.3, 2011.
- 6) <http://www.ecodrive.org>
- 7) <http://www.ekovoznja.hr>
- 8) <http://www.eko-voznja.com>

BIOGRAFIJE:



Adnan Omerhodžić, MA - dipl. ing. saob. i kom., adnan.omerhodzic@gmail.com

Rođen u Sarajevu, 30.01.1984. Na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu stekao je zvanje diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija, te zvanje magistar saobraćaja i komunikacija, gdje je u radnom odnosu kao asistent. Kao saradnik u Stručnom timu za nadvještačenje saobraćajnih nezgoda pri Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, učestvovao je u izradi više ekspertiza saobraćajnih nezgoda. U okviru profesionalnog razvoja učestvovao je u izradi više studija i projekata iz oblasti saobraćaja i komunikacija. Također je učestvovao na više relevantnih konferencija, simpozija i stručnih skupova iz oblasti saobraćaja i komunikacija, gdje je objavio nekoliko stručnih radova.



Mirzet Sarajlić, BA - ing. saob. i kom., mirzet.sarajlic@hotmail.com

Rođen 07. 08. 1990. godine u Zenici. Poslije završetka srednje škole 2009. godine upisao I ciklus studija na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu u trajanju od tri godine, odnosno šest semestara. Akademsku titulu i stručno zvanje "Bachelor inženjer saobraćaja i komunikacija, usmjerenje cestovni saobraćaj", stekao u septembru 2012. godine. Odmah po završetku I ciklusa upisuje II ciklus studija (Master studij) na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu, odsjek - saobraćaj, smjer - cestovni saobraćaj. Kroz svoje školovanje obavljao razne aktivnosti vezane za oblast saobraćaja, kao što su projekti, seminari, stručni skupovi inženjera saobraćaja i komunikacija.



Edin Bešlija, BA-ing. saob. i kom., beslija.edin@hotmail.com

Rođen u Sarajevu 26. 08. 1990. godine. Osnovnu školu je završio u Olovu, a Srednju saobraćajnu u Sarajevu. Prvi ciklus studija na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu upisao je 2009. godine, a akademsku titulu i stručno zvanje Bachelor inženjer saobraćaja i komunikacija, usmjerenje cestovni saobraćaj, stekao u oktobru 2012. godine. Učesnik je mnogobrojnih seminara, stručnih skupova i preventivnih akcija iz oblasti saobraćaja. Trenutno je student master studija na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu.



Željko Klisara, dipl. ing. saob., zeljokklisara@yahoo.com

INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE U OBLASTI POŠTANSKOG SAOBRAĆAJA U BIH – OD LOKALNE ZAJEDNICE DO DRŽAVNOG NIVOVA

INSTITUTIONAL POSTAL TRAFFIC MANAGEMENT IN B&H - FROM LOCAL COMMUNITIES TO STATE

Mr. sc. Amel Kosovac, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo
Mugdim Mandžuka, dipl. inž. saob., JP BH Pošta, Sarajevo

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Osnovni pravci rasta i razvoja JP BH Pošte na otvorenom i sve više liberaliziranom tržištu moraju da budu usmjereni na obezbjeđenje podrške poslovnom okruženju i ispunjavanju zahtjeva korisnika, pružanjem usluga poštanskog logističkog servisa. To bi JP BH Pošti omogućilo da se sa svojim servisom i prilagođenim rješenjima uključi u poslovne procese klijenata i postane značajan partner koji povezuje i integriše poslovne aktivnosti. Pružanje usluga poštanskog logističkog servisa bi bio pravac kojim bi se izvršila revitalizacija poštanskog sistema, podigao nivo kvaliteta pružanja usluga i orijentacija ka tržišnim principima poslovanja, forsiranjem usluga komercijalnog karaktera u cilju zadovoljenja zahtjeva korisnika. Preduslov je fleksibilnija organizaciona struktura, definisanje primarne i sekundarne logističke mreže i intenzivno korištenje IT tehnologija. Ovaj koncept bio bi od značaja i za bolje povezivanje Države sa stanovništvom i poslovnim subjektima. Ovako struktuiran koncept, JP BH Poštu direktno uključuje u savremene modele poslovanja te njenu modernizaciju ka razvijenim poštanskim upravama.

KLJUČNE RIJEČI: Pošta, rast i razvoj, logistika, usluge, servis.

ABSTRACT: The main directions of growth and development of JP BH Post on open and liberalized market must be focused on securing support for the business environment and meet user requirements, providing services of postal logistics services. This would mean that JP BH Post, with its service and custom-made solutions, involves with its clients bussiness processes and that it becomes a significant partner that connects and integrates bussiness activities. Provision of postal logistics service providers would be the direction that would carry out the revitalization of the postal system, raised the quality level of services, and orientation towards the market principles, forcing service commercial The preconditions are more flexible organizational structure, defining primary and secondary logistics network and intensivly usage of IT technologies. character in order to meet user requirements. This concept would be of a big importance also for a better connecting State with the population and bussiness subjects. Realization of this concept could

* **Primljeno / Received:** 03. 04. 2014.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 30. 04. 2014.

be a path towards postal modernization and its involving with modern bussiness patterns which exist in modern postal administrations.

KEY WORDS:post, growth and development, logistics, services, utility.

UVOD

Brzina promjena u konkurentnom okruženju, kao i njihova nepredvidivost, suspenduje tradicionalne koncepte rada i organizovanja privrednih subjekata. U mnogim privrednim granama postalo je značajnije uspostaviti efektivnije veze sa okruženjem, nego poboljšati internu organizaciju. Uloga logistike u nekoliko zadnjih desetljeća izuzetno je porasla, prvenstveno pod utjecajem novih rješenja s Delekom istoka. Dozvoljena kašnjenja u procesima drastično su smanjena, povećala se pažnja smanjenju zaliha duž cijelog opskrbnog lanca što je povećalo kompleksnost logistike.

Moderno poslovanje je okarakterisano stalno narastajućom ponudom, većim mogućnostima snabdjevanja, globalnom konkurencijom kao i zahtjevnijim i rastućim očekivanjima potrošača (kupaca, korisnika). Kao odgovor se javljaju promjene u načinu poslovanja, kako u pogledu organizacije tako i u pogledu vođenja posla primjenom novih tehnologija iz oblasti informatike, telekomunikacija te novih modela poslovne inteligencije. Izazov menadžmenta je u neprekidnom prilagođavanju usluga, organizacijske i tehnološke sposobnosti, kako bi se ostalo u dinamičkoj usklađenosti s odabranom poslovnom vizijom. Samo sa sveobuhvatnim programima optimizacije - od razvijanja novih vizija poslovanja i strategija do operativnog uspostavljanja efikasnih procesa i struktura poštanski operatori mogu u budućnosti, u kompetitivnom okruženju, osigurati održivi razvoj.

Veza između organizacija, povezanih u lancu vrijednosti, dobija nove pojavne oblike u kojima se međusobne granice "umekšavaju" i preklapaju. Naime, pojedine poslovne operacije iz različitih organizacija se direktno povezuju i njima se upravlja na jedinstven način, odnosno operacijama iz jedne firme direktno se podržavaju poslovni procesi u drugoj. Krutim, nefleksibilnim organizacionim strukturama sa strogom hijerarhijom, kakva je i poštanska, zasnovanim na centralizovanom upravljanju, komandi i kontroli, po prirodi stvari je svojstvena spora reakcija i mala moć prilagođavanja promjenama koje se dešavaju. Ukoliko organizacija nije u mogućnosti da se prilagodi promjenama i uslovima na tržištu njeno poslovanje lagano stagnira i na kraju propada. Danas se traže mnogo "osjetljivije" strukture i "mekše" i fleksibilnije organizacije, da bi se odgovorilo na promjene u okruženju, koje se stalno mijenja i postaje sve složenije. Savremene informacione tehnologije postaju osnov i neka vrsta generatora koji je sa jedne strane uslovio, a sa druge omogućio promjene u savremenom poslovanju, da na inovativan način realizuju ciljeve, koji se u krajnjem smislu mogu svesti na brže, kvalitetnije i sveobuhvatnije opsluživanje korisnika. Poštanski operatori moraju nužno poboljšati svoju efikasnost i kompetitivnost kroz istovremeno reduciranje resursa kako bi opstali na tržištu savremenih tehnologija.

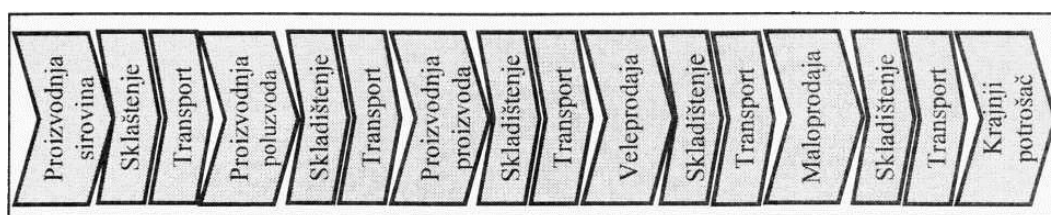
1. LANAC SNABDJEVANJA KAO FAKTOR RAZVOJA POŠTANSKOG OPERATERA

Fokusiranost na korisnika poštanske usluge, bazirana na kvalitetnom i pravovremenom usluživanju korisnika, čini osnov za planiranje i razvoj prometnih resursa. Zahtjevi za kvalitetom poštanske usluge podrazumijevaju, prije svega, organizaciju procesa baziranog na logističkim principima koji se odnose na kvalitet (odgovornost, bezbjednost, planiranje, tačnost i pouzdanost, informiranost, dostupnost mobilnih kapaciteta, transparentni obračuni, postprodajne usluge), zatim primjenu transportnih sredstava visoke tehnologije u logističkom lancu, kao i sistem upravljanja poštanskim procesima uz primjenu savremenih informacionih tehnologija asociiranih sa savremenim menadžment praksama.

Brzina kojom se dešavaju promjene u poslovnom okruženju čine neizbežnim stalne i brze promjene u segmentu distribucije, pa sve više postaje problem držati korak sa njima. Proizvođači i prodavci, težeći ka što uspješnijem poslovanju, neprestano mijenjaju pristup distribuciji. U procesima distribucije dobara sve se više zahtjeva kvalitet, brzina, tačnost, pouzdanost, komotna usluga na adresi korisnika. Poslovni ciklusi su komprimirani, brži, sadrže više podataka i brže i kvalitetnije odlučivanje predstavlja pravu konkurentsku prednost kompanije.

Lanac snabdjevanja (Slika 1.) je proces pomjeranja i kretanja roba, koje se vrši po zahtjevu korisnika (nalogodavca, organizatora), koji se proteže od materijala u vidu sirovina, kroz skladišta, proizvodnju i distribuciju poluproizvoda i proizvoda do krajnjeg korisnika. Sve organizacije imaju u okviru svog poslovanja organizovan lanac snabdjevanja u različitom obliku.

Početak svakog procesa zasnovan je na zahtjevu korisnika nakon čega slijedi proizvodnja, skladištenje i transport, odnosno distribucija ka krajnjem korisniku. Zadovoljenje iskazanih i neiskazanih potreba korisnika predstavlja krajnji cilj svake uspješne organizacije. Prateći procesi u lancu snabdjevanja su: prijem zahtjeva od korisnika, sačinjavanje rasporeda aktivnosti, skladištenje, inventarisanje i upravljanje zalihama, transport, korisnički servis i izvršenje zahtjeva na željeni i očekivani način. Poštanski sistem može i treba da nađe svoje mjesto u svim procesima lanca snabdjevanja. On time postaje jedna od karika u lancu, čime se uključuje u šire poslovne procese i na taj način, svojim servisima obezbeđuje logističku podršku.



Slika 1. Lanac snabdjevanja

Prilikom struktuiranja lanca snabdjevanja mora se voditi računa o zahtjevima tržišta, korisničkom servisu, organizaciji transporta, cjenovnim ograničenjima koji su podložni neprestanim, u današnje vrijeme, brzim i čestim promjenama. Organizacija lanca snabdjevanja u takvim uslovima mora biti spremna na stalno prilagođavanje promjenama na tržištu da bi bila uspješna. Da bi postala potencijalni učesnik u određenim segmentima lanca snabdjevanja, Pošta mora prethodno izvršiti neophodne promjene i prilagođavanja svojih ključnih segmenata (organizaciona struktura, način odlučivanja i upravljanja, usluge, mreža, tehnologija, nivo opremljenosti itd.), kako bi sebe dovela u poziciju da može uspješno da se prilagođava funkcijama koje su joj povjerene u okviru lanca i promjenama koje se dešavaju.

Osnovna funkcija lanca snabdjevanja, koja se ogleda u povezivanju proizvodnje i potrošnje, prodavca i kupca, neće biti uspješna ukoliko paralelno sa njim nije organizovan tok informacija (koji se mora odvijati dvosmjerno). Vrlo važnu funkciju lanca snabdjevanja predstavlja prevoznika funkcija koja sprovodi fizičko kretanje roba među procesima i koju prati korisnički servis. Svi ovi elementi neophodni su kao podrška u funkcionisanju sistema i predstavljaju samo jezgro distributivnog lanca, koji upotpunjuje ukupan proces kretanja roba i usluga kroz različite kanale.

Savremena Pošta, koja prolazi kroz proces transformacije sa ciljem stvaranja tržišno orijentisanog preduzeća, nužno će se suočiti i sa fazom izbora sopstvenog poslovnog modela sa aspekta povećanja sopstvene efikasnosti i konkurentnosti. U tom kontekstu, kao jedan od prioritarnih zadataka nameće se potreba detaljnog preispitivanja, a potom i reinženjeringa kompletnog poštanskog sistema, organizacije, načina upravljanja, asortimana usluga, mreže, tehnološke efikasnosti, opremljenosti, nivoa informatizacije, kadrovske osposobljenosti itd. Reinženjering će omogućiti Pošti da svoje poslovanje u većem stepenu integriše sa kompanijama sa kojima nastoji da posluje u okviru istog lanca snabdjevanja. Pošta svoje mjesto u lancu može da nađe u onim dijelovima između kojih se odvijaju procesi transporta, distribucije robe i u nekim slučajevima skladištenja. Pridruživanjem adekvatnog korisničkog servisa procesima transporta, distribucije i skladištenja robe, Pošta se na tržištu preporučuje i nameće, kao respektabilan partner koji može da poveže poslovne aktivnosti i da bude logistička podrška poslovnom okruženju.

Savremeni trendovi u razvoju Pošte, koji se ogledaju u komercijalizaciji njenih aktivnosti i obezbjeđenju samostalne egzistencije na tržištu, kao jedno od najvažnijih područja za budućnost Pošte ističu područje fizičke dostave, tj. čvršće povezivanje poštanskih aktivnosti i kanala za distribuciju robe. Detaljna analiza trendova u oblasti distribucije i elemenata kritičnih za uspjeh Pošte kao organizacionog čvora u integraciji lanca snabdjevanja, ukazuje na nekoliko ključnih faktora od kojih zavisi uspjeh:

- Upravljanje mrežom.



Centralna stvar je obezbijediti stratešku kontrolu nad kompletnim fizičkim distribucionim lancem do krajnjeg potrošača u cilju postizanje visoke efikasnosti.

- Izvršiti integraciju baza podataka sa nižeg ka višem nivou, te upravljanje ICT tehnologijom.

- Korisnički servis.

Fizičku distribuciju prati adekvatan korisnički servis, kojim se upotpunjuje podrška poslovnom okruženju. U tu svrhu neophodan je reinženjering klasičnog poštanskog servisa, ugradnja dodatnih vrijednosti i njegova komercijalizacija.

- Reinženjering usluga i sve veći stepen integracije različitih usluga u procesu opsluživanja korisnika, pokrenuli su evoluciju u kojoj klasično opsluživanje korisnika prerasta u sveobuhvatan servis.

- Informatička podrška.

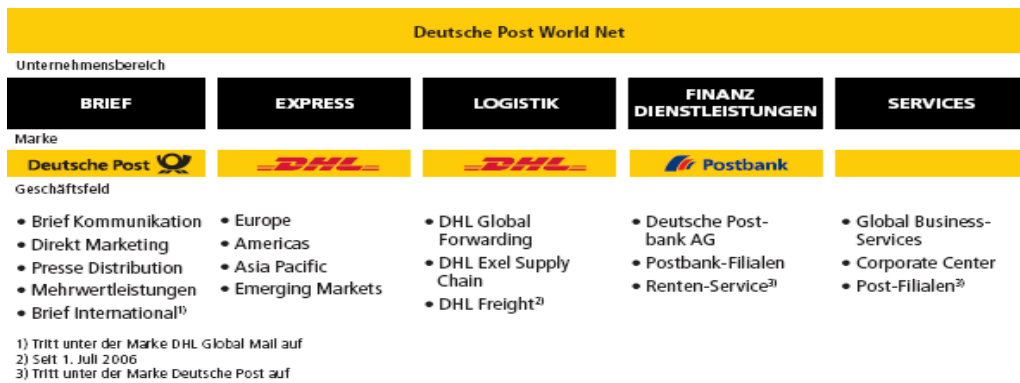
Paralelno sa kontrolom nad fizičkom mrežom, od izuzetnog značaja je obezbijediti i informatičku podršku i stratešku kontrolu nad business-to-business-B2B i business-to-consumer-B2C transakcijama koje se obavljaju preko privatne mreže ili Interneta. Sama distribucija bez informatičke podrške ne bi imala današnji značaj.

Sve do sada rečeno ukazuje da JP BH Pošta svoj pravac razvoja i rasta treba usmjeriti ka uključivanju u lanac snabdjevanja, a posebno u lanac distribucije dobara od proizvođača do krajnjeg korisnika uvažavajući zahtjeve i želje korisnika u cilju izgradnje dobrih odnosa i stvaranju zadovoljnog i lojalnog korisnika.

2. RAZVOJ POŠTANSKOG LOGISTIČKOG SERVISA POD UTJECAJEM POŠTANSKIH UPRAVA

U razvoju poštanskog logističkog servisa - PLS, poštanske uprave su imale uglavnom dvije osnovne strategije razvoja i primjene ovog servisa:

1) Razvijene poštanske uprave su kupovinom specijalizovanih kompanija iz grupacije makrologističkih sistema, čija je osnovna djelatnost proizvodnja logističkih usluga, počele da pružaju usluge transporta, špedicije, skladištenja, pretovara, distribucije. Kao takve one su se osposobile za provajdera logističkih usluga u svim fazama logističkih procesa. Logistički procesi predstavljaju transformaciju ulaznih zahtjeva u integrisanu logističku podršku na izlazu. To su procesi skladištenja, transporta, distribucije, špedicije itd. Primarno je bilo da se kupovinom obezbijedi široka i razgranata mreža logističkog sistema (poželjna je mreža koja ima globalni karakter), kao i da se preuzmu klijenti odnosno da se preuzme tržišno učešće. Dakle, krajnji cilj je da poštanske uprave kroz specijalizovane logističke kompanije u svom vlasništvu postanu globalni provajder logističkih usluga. Tipičan primer za primjenu ove strategije je Deutsche Post World Net, jedne od vodećih međunarodnih grupacija. Do te pozicije došla je kupovinom vodećih svjetskih logističkih brendova poput Danzas-a, DHL-a, Exel-a, ASG-a itd.



Slika 2. Organizacija Deutsche Post World Net

DHL postaje brend kroz koji Njemačka pošta pruža logističke usluge, a DHL, do skora lider u oblasti kurirskog servisa, sve više je provajder logističkih usluga (Slika 2). Učešće logističkog sektora u ukupnom poslovanju konstantno raste (Tabela 1.) i u 2007. godini prihod od logističkog sektora iznosio je oko 26 milijardi €, a u 2008. planiran je na preko 30 milijardi €.

Tabela 1. Prihodi od logističkog sektora Deutsche Post World Net

Deutsche Post World Net	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.
Godišni prihod logističkog sektora (u milijardama €)	5,8	5,9	6,7	9,9	22,7
Učešće logističkog sektora u ukupnim prihodima (u milijardama €)	14,8	14,7	15,7	22,3	37,6

2) Poštanske uprave u razvoju su pribjgle strategiji baziranoj na pružanju usluga sa ugrađenim dodatnim vrijednostima (value-added usluge), kojima se može pružiti podrška u okviru pojedinih faza logističkog procesa (skladištenje, komisioniranje, transport, distribucija...). Dakle, njihova težnja je da se u okviru svog poslovnog sistema, reinženjeringom resursa i prilagođavanjem usluga svrstaju u grupu mikrologističkih sistema i na taj način ugrade u pojedine poslovne procese u okviru kojih se obezbjeđuje logistička podrška.

Portugalska pošta svoj razvoj zasniva na novim servisima i poslovnim korisnicima koji čine 80% ukupnog prometa. U okviru organizacione strukture formirana je zasebna cjelina zadužena za usluge ekspresnog prijenosa - Postexpresso, uručjenja i logistike -Postlog i Esegur. Faktički CEP usluge su usluge sa najvećim pritiskom konkurencije i najvećim trendom rasta. Strategija logističkog servisa Portugalske pošte je da osposobljavanjem svojih resursa, prilagođavanjem servisa potrebama i zahtjevima korisnika, pruži logističku podršku poslovnom okruženju. Sličan je primjer Mađarske pošte u čijoj organizaciji su pored klasičnih servisa, "Logističke usluge" definisane kao jedna vertikalna i profitna centar. Cjelina "Logističke usluge" ima ključnu ulogu u razvoju Mađarske pošte. Brojne su druge poštanske uprave (Norway post group, Austrian Post, Royal Mail, La Poste, Swiss Post, Poste Italiane, Slovenije, Posten Sweden, Royal TPG, Magyar Post, CTT Correios...) koje pružaju logistički servis i njime kompenzuju pad u klasičnim poštanskim servisima.

3. NOVI MODEL POSLOVANJA – LOGISTIKA POVRATA

Resursi Pošte, usluge, mreža, oprema, tehnologija, kadrovi itd, u funkciji su realizacije niza procesa, kao što su transport, distribucija, pakovanje, adresovanje, personalizacija, formiranje jedinica otpreme (pošiljke, vreće, palete, kontejneri...), utovar, istovar, pretovar, skladištenje, koje prati adekvatan korisnički servis. Pošta svojim servisima i realizacijom u pomenutim procesima obezbjeđuje logističku podršku svojim klijentima i uopšte poslovnom okruženju.

Poštu možemo svrstati u grupu mikrologističkih sistema koji u oblasti industrije, trgovine, uslužne djelatnosti itd., svojim servisima obezbjeđuje logističku podršku u procesima nabavke, proizvodnje, distribucije, transporta, pretovara, skladištenja itd. Angažovanje Pošte u ovoj oblasti usmjereno je prevashodno u pravcu efikasnijeg poslovanja klijenata, zadovoljavanja njihovih zahtjeva, smanjenja troškova poslovanja svih učesnika u lancu snabdjevanja i podizanja nivoa kvaliteta servisa. Ovaj segment poslovanja u poštanskom svijetu je relativno nov, ali je svakako segment budućnosti za poštanski biznis. To su na vrijeme uočile najrazvijenije poštanske uprave i strategiju svog poslovanja usmjerile u tom pravcu.

Elektronska trgovina je u značajnom porastu, posebno s aspekta prekograničnog povrata. Godišnja stopa rasta procjenjuje se na 10-15 %. Usljed centralizacije, internetski i kataloški prodavači moraju ponuditi jednostavna i efikasna rješenja za povrate. Visokotehnološki i elektronički segment pokazuje znakove potencijalnog rasta u budućnosti. Kada kupuju, potrošači vole da to prođe bez ikakvih neugodnosti. Nejasan, nepouzdan proces povrata je često veoma iritantan, tako da poštanski operateri trebaju da nastoje pružiti podršku svojim klijentima sa rješenjima koja smanjuju troškove povrata i poboljšavaju usluge potrošačima. Upravljanje povratima na fleksibilan i transparentan način, klijenti dosljedno primaju detaljne informacije o vraćenom proizvodu tokom čitavog procesa. Poštanski operateri bi trebali svojim korisnicima ponuditi jednu ovakvu dodatnu uslugu. Proces povrata bi počinjao sa krajnjim korisnikom koji bi primao korisnički generiranu naljepnicu, jednostavno bi je stavljao na paket i ostavljao na bilo koju poštansku lokaciju koja je za to predviđena. Krajnji korisnik više ne bi trebao čekati kurira-poštara i mogao bi svoj paket ostaviti u bilo koji poštanski ured i bilo kada. Nakon što dospije u poštansku mrežu, svaki povrat bi se obradio i proslijedio na krajnju destinaciju. Ovi bi omogućilo svima koji su u procesu da vode i prate povrat kroz čitav proces vraćanja. Na ovako transparentan, jednostavan i efikasan način bilo bi omogućeno vraćanje proizvoda.

3.1 JP BH POŠTA kao provajder logističkog servisa

Adekvatna koncepcija poštanske mreže bitan je element u opsluživanju korisnika uslugama PLS-a. Poštanski logistički centar PLC, za razliku od dosadašnjih poštanskih centara prerade (PC, GPC), koncipiran je tako da bude i u funkciji



poštanskog logističkog servisa. Poštanske logističke centre treba organizovati u dva hijerarhijska nivoa i to:

- 1) Primarnu logističku mrežu čine Glavni poštanski logistički centri GPLC. Oni imaju funkciju logističkog (pruža sve usluge PLS-a) i poštanskog centra u okviru regiona koji pokriva, sa nadležnošću nad PLC-ima lokalnog nivoa koji se nalaze na njegovom području.
- 2) Sekundarnu logističku mrežu čine Poštanski logistički centri PLC. Oni imaju funkciju logističkog centra (pruža neke usluge PLS-a i nadležan je za distribuciju i uručenje na svojoj - lokalnoj teritoriji) u okviru teritorije koju pokriva i podređen je GPLC-u na čijem području se nalazi.

U cilju razvoja logističkog servisa, pored mreže PLC-a, neophodno je izvršiti:

- Definisanje posebne transportne mreže i kanala distribucije;
- Primjenu savremenih tehnoloških rješenja u svim fazama opsluživanja korisnika;
- Automatizaciju porocesa rada (optimizacija protoka informacija među centrima);
- Nabavka savremene opreme potrebne u različitim tehnološkim fazama (informatičke, komunikacione, sredstva internog i eksternog transporta, sredstva za manipulaciju i pretovar, mašine za komisioniranje, pakovanje, sortiranje itd.);
- Definisanje adekvatne organizacione strukture koja će obezbjediti dovoljno fleksibilne okvire, neophodne ingerencije, potrebna ovlaštenja i visok stepen odgovornosti, koji su neophodni za razvoj PLS-a;
- Vođenje adekvatne tarifne politike (koja se zasniva na bitno drugačijim principima od tarifne politike za rezervisani servis);
- Vođenje adekvatne kadrovske politike u smislu selekcije, obuke, obrazovanja, praćenja, stimulacije, motivacije kadrova itd.

Ambicija JP BH Pošte kao provajdera logističkih usluga, u ovom trenutku, bi trebala da bude usmjerena na lokalne okvire. To bi podrazumijevalo animiranje domaćeg tržišta i pružanje PLS u nacionalnim okvirima (Federacije i Republike Srpske), sa tendencijom da se u narednim fazama razvoja JP BH Pošta nametne kao provajder logističkih usluga u regionu (prvenstveno u zemljama regiona), a potom i šire.

Kada je riječ o nivou opsluživanja, on svakako zavisi od zahtjeva korisnika ali i od mogućnosti i ponude Pošte kao provajdera. Treba težiti obogaćivanju klasičnih i ekspres usluga value-addeded uslugama, integrisanju servisa, kreiranju prilagođenih rješenja i intenzivnijem uvođenju usluga logističkog tipa, što bi bilo u funkciji kompletne logističke podrške poslovnom okruženju.

Usluge poštanskog logističkog servisa su:

- a. Usluge transporta - pružaju se angažovanjem poštanskog transportnog sistema i obavljaju se u okviru transportnih i pretovarnih procesa.
- b. Usluge skladištenja su nezaobilazne u distribucionom kanalu. Značajne su jer se na njih, u skladišnim prostorima, nadovezuje niz drugih usluga. Njihova



- neophodnost proizilazi iz vremenskog dispariteta između procesa proizvodnje i potrošnje, kao posljedica nesigurnosti prognoze potražnje.
- c. Najprilagođeniji tip poštanskog skladišta je skladište isporuke, odnosno distribuciono skladište i od velikog je značaja za koncipiranje usluga skladištenja u okviru PLS-a. Ova skladišta sastavni su dio poštanskih logističkih centara, kako bi se na jednostavan način na usluge skladištenja nadovezala distribucija robe i dostava na naznačenu adresu. Poštanska skladišta su skladišta privremenog karaktera, sa težnjom što kraćeg zadržavanja robe u njima.
 - d. Upravljanje zalihama - Neodvojiva od usluga skladištenja je usluga upravljanja (menadžment) zalihama. Menadžment zaliha ima zadatak da planiranjem, upravljanjem i kontrolom zaliha u datom logističkom kanalu, ostvari željeni stepen spremnosti isporuke uz minimalne troškove.
 - e. Realizacija porudžbine se odnosi na prijem, obradu i krajnju realizaciju porudžbina, u vidu formiranja naloga za otpremu.
 - f. Formiranje pošiljaka - U formiranju pošiljke na osnovu prispjele porudžbine, mogu postojati dvije zasebne faze ili usluge i to su:
 - usluga komisioniranja, predstavlja uslugu u okviru koje se vrši kompletiranje prispjele porudžbine kombinacijom više različitih artikala,
 - usluga pakovanja je aktuelna u okviru skladišnog podsistema. Različiti korisnici postavljaju različite zahtjeve za pakovanjem.
 - g. Opremanje pošiljaka podrazumijeva opremanje (snabdjevanje) pošiljaka adresnim podacima, oznakama za način rukovanja, oznakama vrste usluge koja se koristi, bar-kodom ili karakterističnim brojem pošiljke, oznakama koje ukazuju na karakter sadržine pošiljke, otpremnicom, računom, fakturom, popisom robe ili nekim drugim pratećim dokumentom, povratnim dokumentom koji se vraća pošiljaocu, oznakama proizvođača, prodavca, odnosno korisnika PLS, oznakama Pošte kao provajdera usluga itd.
 - h. Poštanska špedicija podrazumijeva usluge posredničkog tipa i njima je obuhvaćeno posredovanje kod nadležnih carinskih organa u toku sprovođenja carinskog postupka pri uvozu i izvozu robe.
 - i. Distribucija robe i dobara je segment usluga transporta i predstavlja finalizaciju puta robe i dobara ka krajnjem primaocu. Ova faza opsluživanja je najčešće završna faza u lancu snabdjevanja (u slučajevima povratne logistike ova faza postaje početna u lancu snabdjevanja). U zavisnosti od poslovnog modela koji je primjenjen, krajnji primalac može biti veleprodaja, maloprodaja, krajnji korisnik i drugi.

Zadatak distribucije je da na jednostavan, pouzdan, kvalitetan, siguran i ekonomičan način, uz pružanje zahtjevanog seta usluga, naručena ili kupljena dobra, robu, proizvode, stavi na raspolaganje krajnjem naručiocu na zahtjevanoj lokaciji. Razgranatost poštanske mreže i mogućnost svakodnevnog prisustva na svakoj adresi u zemlji daje Pošti bitnu tržišnu prednost u ponudi i realizaciji distribucije. Mnoge kompanije svoj poslovni uspjeh zasnivaju na građenju partnerskih odnosa sa Poštom u procesima distribucije dobara. Distribucija robe može biti organizovana

otpremanjem robe iz poštanskog skladišta i u tom slučaju se radi o korisnicima koji koriste i druge usluge PLS, na koje se distribucija nadovezuje, kao i iz proizvodnog trgovinskog ili carinskog skladišta ili sa neke druge lokacije koju označi korisnik PLS. Distribucija se može obavljati u okviru postojeće organizacije transporta korištenjem postojećih dostavnih kanala, ili projektovanjem posebnih i prilagođenih modela.

U cilju razvoja PLS-a neophodno je razvijati value-edded usluge (usluge sa ugrađenom dodatnom vrijednošću), kojima bi tradicionalne poštanske usluge dobile na fleksibilnosti, a upotrebna vrijednost bi im se povećala do nivoa neophodnog za opsluživanje korisnika u određenim poslovnim procesima. Na taj način bi se unaprijedio klasičan poštanski servis i prilagodio potrebama poslovnog okruženja, što bi povećalo potencijal ukupnog PLS-a. Value-edded usluge su: Track and Trace, Informatička podrška (izrada i korištenje softverskih rješenja koje je Pošta razvila, razmjene podataka o prodaji, naplati, količinama robe u skladištima, distribuirane robe, itd.), korištenje baznih podataka, definisanje ciljnog tržišta i ciljne grupe, otprema i povrat prateće dokumentacije, itd.

4. ZAKLJUČAK

Savremene korporacije moraju implementirati organizacijske promjene, kako bi preživjele u promjenjivom poslovnom okruženju. Stoga je upravljanje promjenama postalo jedna od ključnih teorijskih, ali i praktičnih koncepata savremenog poslovanja. Poštanski sistemi razvijenih poštanskih uprava već su izvršili transformaciju svog poslovanja i danas na tržištu kotiraju kao uspješne i profitabilne kompanije. Naš poštanski sistem očigledno se nalazi pred prekretnicom svog poslovanja. Da bi opstao na tržištu, mora unaprijediti poslovanje, primjeniti savremena tehnička i tehnološka rješenja, prilagoditi organizacionu strukturu. Cilj je stvoriti preduzeće koje ostvaruje profit na današnjem turbulentnom i sve više liberaliziranom tržištu. Poslovni modeli poštanskih operatora se nužno mijenjaju, zbog čega je potrebno često analizirati stare, redefinirati postojeće i tražiti nove modele poslovanja kako bi odgovorili zahtjevima tržišta. Važno je naglasiti da različiti poslovni modeli nisu međusobno isključujući, nego se nadopunjuju i podržavaju. Razvoj novih modela u komunikaciji između proizvođača i potrošača, prodavača i kupaca, hiperprodukcija i globalna dostupnost roba i usluga, stimuliraju razvijanje potrošačkog mentaliteta. Te okolnosti dovode do intenzivnijeg prometa roba kroz poštanske tokove i do ekspanzije usluga koje su uključene u distribuciju robe, koja se mora fizički obaviti i koja nema alternativu. Da bi pozitivno poslovala u ovoj ekonomiji, poštanska industrija a tako i JP BH Pošta mora da svoje resurse integriše i prilagodi potrebama poslovnih korisnika (veliki sistemi, mala i srednja preduzeća, državni organi i institucije itd.) i na taj način obezbjedi i ponudi pun servis koji bi podrazumijevao kompletno opsluživanje paletom usluga od pošiljaoca do primaoca. Potencijal za intenzivnije angažovanje JP BH Pošte leži u dizajniranju napredne web bazirane platforme poštansko-logističkih servisa kako bi se omogućila kontinuirana komunikacija između pošiljaoca i primaoca i pružanje određenih logističkih usluga. Informacione tehnologije su ključni element koji omogućava viši stepen povezivanja između poslovnih subjekata, svih učesnika u lancu snabdjevanja. One suštinski omogućavaju veću integraciju u kojoj se gube stroge granice između poslovnih subjekata. Moderne pošte se sve više pojavljuju u lancima snabdjevanja u okviru

kojih vrše opsluživanje u različitim logističkim procesima. Pravilnim koncipiranjem i prilagođavanjem usluga i mreže, JP BH Pošta mora da se nametne kao nezamjenjivi partner i integrator, koji će povezati razne poslovne aktivnosti. Na taj način JP BH Pošta se svojim servisom nameće kao logistička podrška i kao nezamjenjiv partner u poslovanju, zadržavajući svoju aktivnost i na polju pismonosnog i novčanog servisa uz implementaciju elektronskih mogućnosti.

CONCLUSION

Modern corporations must implement organizational changes in order to survive in a changing business environment. Therefore, change management has become one of the key theoretical, but also practical concepts of modern business. Postal systems developed postal administrations have already performed the transformation of its business and on the market today are listed as a successful and profitable company. Our postal system apparently is about to turn its business. In order to survive in the market, it must improve the business, apply modern technical and technological solutions, customized organizational structure. The aim is to create a company that makes a profit in today's turbulent and increasingly liberalized market. Business models of postal operators are not necessarily change, which is often necessary to analyze old, redefine existing and seek new business models in order to respond to market demands. It is important to emphasize that different business models are not mutually exclusive, but complementary and supportive. Developing new models of communication between producers and consumers, sellers and buyers, overproduction and global availability of goods and services, stimulate the development of consumerism. These circumstances lead to more intense traffic of goods through the postal flows and expansion of services that are included in the distribution of goods, which must be physically carried out and that there is no alternative. In order to positively operated in this economy, the postal industry and thus the BH post must integrate their resources and adapt to the needs of business customers (large systems, small and medium enterprises, government agencies and institutions, etc.) and thereby to provide and offer full service that would include a complete range of services from servicing the sender to the recipient. The potential for more intensive engagement BH Post Office lies in the design of advanced web-based platform postal and logistics services to enable continuous communication between the sender and the recipient, and the provision of certain logistics services. Information technologies are a key element that allows a higher degree of connectivity between businesses, all participants in the supply chain. They essentially allow for greater integration in which firm boundaries between business entities. Modern mail is increasingly appearing in supply chains within which made serving in various logistic processes. By adapting and introducing the services and networks, BH Post has to impose itself as an irreplaceable partner and integrator, which will link various business activities. In this way, BH Post to impose his service as logistical support and as an indispensable partner in the business, retaining its activity in the field pismonosnog and cash services to the implementation of electronic options.

LITERATURA

- 1) Čekić Š., Bošnjakl., (2000) *Manadžment u transport i komunikacijama*, Sarajevo : Fakultet za saobraćaj i komunikacije Sarajevo, Univerzitetu Sarajevu.

- 2) Denda N., (2008) Prilogistraživanjupoštanskihresursaufunkcijipoštanskoglogističkogservisa, magistarskirad, Beograd : Saobraćajnfakultet.
- 3) Global round-up, "TPG's logistics division will not be left to hang", Postaltechnology internationa, December 2003
- 4) Logistics and supply chain menagement, "Service Industries and capital projectsbranch, Industry Canada", KaHaga 2004
- 5) Kosovac, A., Butković, M., (2012) Impact of Logistics Service on the Growth and Development of JP BH POST, Modern Traffic, Zagreb
- 6) Petrović V.,Denda N., (2008) Strategija rasta pošte Srbije kroz logistički servis, Simpozijum o novim tehnologijama u poštanskom i telekomunikacionom saobraćaju, PosTel, Beograd
- 7) <http://www.deutschepost.de>
- 8) <http://www.ctt.pt>
- 9) <http://www.dhl.co.yu>

BIOGRAFIJA:



Mr. sc. Amel Kosovac, amelkosovac@gmail.com; Osnovnu i srednju školu završio u Sarajevu, Bosna i Hercegovina. Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu završio je 2006. godine i stekao stručno zvanje Diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija. Magistarski rad odbranio 2011. godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu i stekao zvanje Magistra tehničkih nauka. Izabrani je viši asistent na naučno – nastavnim disciplinama: Tehnološki marketing, Tehnologija poštanskog saobraćaja, Tehnika poštanskog saobraćaja i Tehnologija kurirskih službi, na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Publikovao je značajan broj naučnih, naučno – stručnih i stručnih radova. Bio je saradnik na izradi više studija i elaborata.



Mugdim Mandžuka, dipl. inž. saob., mugdimm@posta.ba; JP BH Pošta, Sarajevo. Završio Višu PTT školu u Sarajevu i Fakultet sa saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu. Trenutno je apsolvent na III stepenu studija Poslovne ekonomije na Ekonomskom fakultetu Univerziteta u Sarajevu. Uposlen kao Upravnik pošte Bugojno; Rukovodilac PTT službe; Upravnik/Koordinator Centra pošta u Direkciji PTT saobraćaja Jajce-Travnik; Inspektor za poštanski saobraćaj JP PTT saobraćaja BiH, Sarajevo; Pomoćnik direktora Direkcije za poštanski saobraćaj JP PTT BiH, Sarajevo; Direktor Direkcije za poštanski saobraćaj JP PTT BiH, Sarajevo; Direktor Direkcije pošta JP PTT BiH, Sarajevo; Savjetnik generalnog direktora JP BH POŠTA d.o.o. Sarajevo; Izvršni direktor Sektora za razvoj i informacioni sistem JP BH POŠTA d.o.o. Sarajevo; Direktor Službe marketinga JP BH POŠTA d.o.o. Sarajevo. Publikovao je značajan broj naučnih, naučno – stručnih i stručnih radova. Bio je saradnik na izradi više studija i elaborata.

INSTITUCIONALNO UPRAVLJANJE U ZRAČNOM PROMETU SA OSVRTOM NA UPRAVLJANJE OKOLINOM

ENVIROMENT ISSUES OVERVIEW AND INSTITUTIONAL AVIATION MANAGEMENT

Doc. dr. Muharem Šabić, Fakultet za saobraćaj i
komunikacije Univerziteta u Sarajevu

Elvedin Begić, MA-dipl. inž. saob. i kom., Međunarodni aerodrom Sarajevo
Nermin Zijadić, MA-dipl. inž. saob. i kom., Međunarodni aerodrom Sarajevo

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Zrakoplovne operacije generišu buku i emisiju štetnih gasova tokom polijetanja i slijetanja, izazvanu radom motora i konfiguracije zrakoplova. Uloga civilnih zrakoplovnih vlasti je da upravlja i kontroliše operacije da bi zaštitili ljude u okolini aerodroma i smanjili negativan utjecaj na okolinu. Krovne međunarodne zrakoplovne organizacije nameću zakonsku regulativu koja omogućava lokalno upravljanje i kontrolu operacija da bi se zaštitila okolina.

KLJUČNE RIJEČI: Buka, emisija gasova, okolina, operacije zrakoplova.

ABSTRACT: Aircrafts operation produced noise and gas emission during take-offs and landings, created by the aircraft engines while noise is also airframe generated. Role of Aviation Authorities are to manage and control operations in order to protect people around airports and control adverse operation influence on environment. International Aviation roof organisations set regulations in order to manage and control local environment pollution issues.

KEY WORDS:Noise, gas emission, environment, aircraft operation.

UVOD

Održivi razvoj zrakoplovstva bazira se na optimalnoj korelaciji ekonomskog, društvenog i ekološkog pristupa, pa se u tom smislu u projekciji razvoja zračnog prometa trebaju valorizirati, kako društveno-ekonomske koristi zrakoplovne industrije, tako i njezini negativni učinci na okolinu. Zrakoplovstvo na okolinu utječe kroz mnogo aspekata a najvažniji su emisija štetnih gasova i generisanje buke u okolini aerodroma. Zrakoplovi štetne gasove emitiraju od samog starta motora na aerodromima te također na svim visinama na kojima lete. Problem je podijeljen na segment ciklusa polijetanja i slijetanja do visine zemljinog graničnog sloja (do oko 1000 m od nadmorske visine aerodroma) i emisiju na visinama kruzanja (od FL 180 do 480). Zrakoplovi najveći dio vremena provode na visinama kruzanja i direktno izbacuju polutante u taj dio atmosfere doprinoseći globalnom zagađenju. Razvijena

* **Primljeno / Received:** 23. 04. 2014.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 19. 05. 2014.

su brojna rješenja i preporuke koje se odnose na redukciju emisije štetnih gasova zrakoplova (HC, CO, NO_x, SO₂, CO₂). Obzirom na stalni globalni rast zračnog saobraćaja, potrebno je izračunavanje količina emisije štetnih gasova na svim aerodromima. Buka je sastavni dio zrakoplovnih operacija koja nastaje prije svega od rada mlaznih motora i opstrujavanja vazduhom površina zrakoplova. Nemoguće ju je izbjeći i postoje načini njene redukcije ili operativne procedure koje će smanjiti njen utjecaj na okolinu aerodroma gdje borave i rade ljudi. Prekoračenje propisanog nivoa buke je regulisano međunarodnom zrakoplovnom regulativom i sve države su dužne to ugraditi u svoje lokalno zakonodavstvo. Buka zračnog saobraćaja predstavlja jedno od najvažnijih ograničenja tog razvoja, pogotovo razvoja aerodroma. Zato su ICAO a konsekvntno i EASA preporučile nove mjere za redukciju buke zrakoplova kako bi se smanjio utjecaj na oblasti u ukolini aerodroma, uz zahtjev da mjere za redukciju buke treba da budu kombinacija različitih pristupa i rješenja (smanjenje buke na izvoru, planiranje i upravljanje korištenjem zemljišta, operativne procedure za smanjenje buke, operativne restrikcije).

Postoji definisana zakonska regulativa koju države trebaju poštovati pri regulisanju zagađenja zraka u blizini aerodroma. Način na koji su reagovalе zrakoplovne vlasti bio je, između ostalog, ICAO Annex 16, Zaštita okoline (Environmental Protection), Volume I

– Međunarodni standardi za buku (International Noise Standard) iz 1971., a zatim i 1981. Volume II – Standardi zrakoplovnih emisija (Aircraft Emissions Standard). U okviru Evropske Unije dokument koji se bavi pitanjem kvaliteta lokalnog zraka je Framework Directive 96/62/EC od 27. septembra 1996., koji se odnosi na procjenu i upravljanje lokalnog kvaliteta zraka LAQ (Local Air Quality). Dokument koji još dodatno reguliše emisije je direktiva 99/30/ EC koja pokriva emisije SO₂, NO₂ i NO_x, PM10 i Pb. Glavni dokument koji se odnosi na definisanje i mjerenje buke zrakoplova je ECAC.CEAC. Doc 29. „Izveštaj o standardnoj metodi obrade i definisanju kontura buke oko aerodroma“. Treće izdanje ECAC Doc 29 dokumenta o izradi modela buke zrakoplova na aerodromima i ovaj dokument sadrži dva poglavlja. Prvo poglavlje je namijenjeno nadležnim zrakoplovnim odjelima i projektantima kojima karta buke pomaže pri donošenju odluka te tehničkom osoblju koji izrađuje te karte. Drugo poglavlje namijenjeno je onima koji dopunjavaju modele karte buke te služi kao zamjena ranijim verzijama ovog dokumenta. SESAR, razvojni program projekta (jedinствeno evropsko nebo) usmjeren je na uspostavu i razvoj menadžmenta zračnog prometa, te usmjeravanje razvojnih projekata.

1. MEĐUNARODNE ORGANIZACIJE I REGULATIVA OKOLINSKOG UPRAVLJANJA

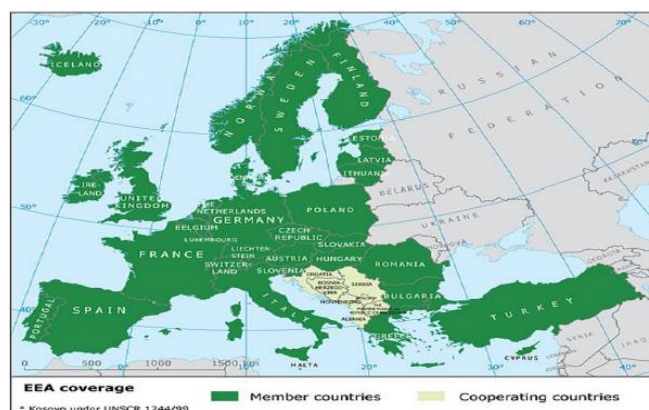
1.1 EVROPSKA REGULATIVA

Evropska agencija za okoliš (EEA) je agencija Evropske unije. Njena je zadaća osigurati neovisno informacije o okolišu. To je glavni izvor informacija za one koji su uključeni u razvijanje, usvajanje, provedbu i ocjenu politike zaštite okoliša, a također i



javnost. Osnovana je od strane Evropske ekonomske zajednice (EEA) Uredbom 1210/1990 (izmijenjena Uredbom 933/1999 i EC Uredbi 401/2009) i postala operativna u 1994. sa sjedištem u Kopenhagenu.

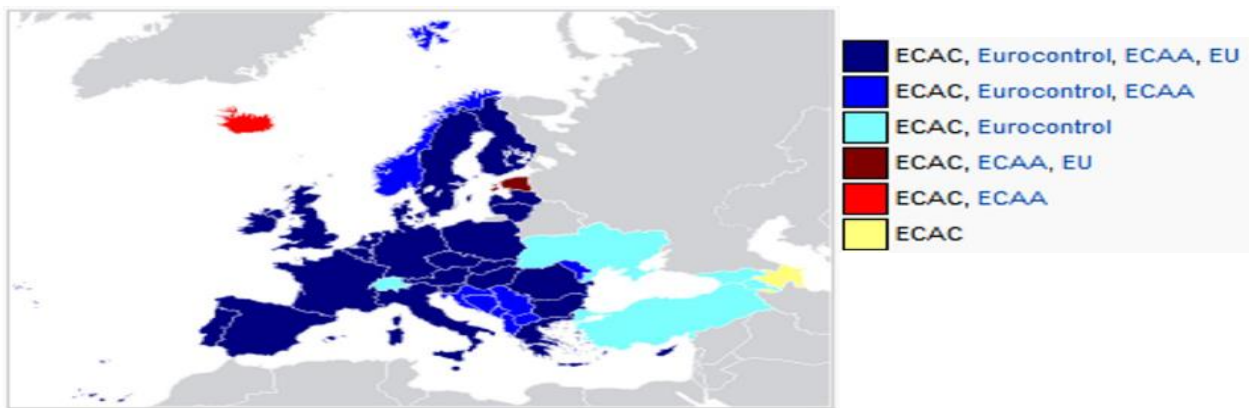
Kao EU tijelo, države članice Evropske unije su automatski članovi, međutim u skladu sa Uredbom i druge države mogu postati članovi putem sporazuma između njih i EU. U 32 člana je uključeno 27 država članica Evropske unije, zajedno s Islandom, Lihtenštajnom, Norveškom, Švicarskom i Turskom. Sedam zemalja zapadnog Balkana su zemlje partneri: Albanija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Makedonija, Crna Gora, Srbija, kao i Kosovo pod Rezolucijom Vijeća sigurnosti UN 1244/99. Ove aktivnosti suradnje su integrirani u EIONET, a uz potporu Evropske unije u okviru Instrumenta za pretprijetnu pomoć.



Slika 1. EEA zemlje članice

1.2 ECAC

Evropska konferencija civilnog zrakoplovstva (European Civil Aviation Conference ECAC) ili Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) je međuvladina organizacija koja je osnovana od strane Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) i Vijeća Evrope. Ona se nalazi u Neuilly-sur-Seine/Paris u Francuskoj. Osnovana je 1955 godine sa 19 zemalja članica, ECAC broji danas 44 članova, uključujući svih 27 EU, 30 od 31 evropskih agencija za zrakoplovnu sigurnost i svih 39 EUROCONTROL članica. ECAC "promiče daljnji razvoj siguran, učinkovit i održiv evropskom zračnom transportnom sistemu. Pri tome, ona nastoji uskladiti politike i prakse civilnog zrakoplovstva među svojim državama članicama, te promicati razumijevanje o političkim pitanjima između država članica i drugih dijelova svijeta".



Slika 2. ECAC članice

Osnovne oblasti rada i odgovornosti ECAC su:

- spoljni poslovi,
- sigurnost,
- olakšice,
- pitanja okoline,
- ekonomska pitanja i
- obuka.

1.3 ECAA

European Common Aviation Area (ECAA) predstavlja bilateralni sporazum između evropskih zemalja o jedinstvenom tržištu u zrakoplovne usluge. ECAA sporazuma između EU zemalja i nekih non-EU zemalja potpisani su 5. maja. 2006. u Salzburgu, u Austriji. ECAA će liberalizirati industriju zračnog transporta dopuštajući bilo kojoj kompaniji iz države članice ECAA letjeti između bilo koje zračne luke u svim ECAA članicama (uključujući i mogućnost za strane kompanije da obavljaju domaće letove). Očekuje se da će 2010 godine tržišna integracija između EU i ne-članice EU biti završena. Sporazum je potpisan od strane gotovo svih 27 zemalja članica EU, Norveška, Island, Hrvatska, Makedonija, Albanija, Bosna i Hercegovina i Kosovo (UNMIK-Kosovo kao zastupnik temeljem rezolucije Vijeća sigurnosti 1244), EU kao organizacija. ECAA Sporazum predviđa potpuno usaglašavanje domaćih propisa sa propisima Evropske unije u oblastima zrakoplovne sigurnosti i sigurnosti zračne plovidbe, upravljanja zračnim prometom, zaštitu prava putnika i drugih korisnika usluga u zračnom prometu, liberalizaciju tržišta, zaštitu okoliša, državnu pomoć.

BiH je ECAA Sporazum potpisala 2006. godine, a Parlamentarna skupština BiH ga je ratificirala 2007. godine. U tekstu sporazuma je definirana zaštita okoline pod odjeljkom E.

1.4 SES

Kao odgovor na dramatičan rast zračnog prijevoza u posljednja dva desetljeća, Evropska komisija je donijela dva pakete Jedinstvenog evropskog neba SES (Single European Sky) u nastojanju stvaranja zakonodavnog okvira za evropsko



zrakoplovstvo. Evropski sistem upravljanja zračnim prometom (ATM) je sistem koji trenutno obrađuje oko 26.000 letova dnevno. Prognoze pokazuju da će se razine zračnog prometa vjerojatno udvostručiti do 2020.

Rješenje problema je organiziranje zračnog prostora u funkcionalnim blokovima, u skladu s prometnim tokovima, a ne u okviru nacionalnih granica. Takav projekt nije bio moguć bez zajedničkih pravila i procedure na evropskoj razini. Jedinstveno evropsko nebo (SES) organizovan je sa zadatkom da omogući ova evropska nastojanja. Pokrenut je od strane Evropske komisije 1999. Godine. Njegov primarni cilj je zadovoljiti buduće kapacitete i sigurnosne potrebe kroz zakonodavstvo (SES I). Drugi paket (SES II), korak naprijed je napravljen prema uspostavi ciljeva u ključnim područjima sigurnosti, kapaciteta mreže, učinkovitost i utjecaj na okoliš. U ovakvom okruženju EUROCONTROL postaje upravitelj Evropske ATM mreže.

SES je pokrenuo Program istraživanja Jedinstvenog evropskog neba SESAR (Single European Sky ATM Research), koji će pružiti napredne tehnologije i postupke s ciljem modernizacije i optimizacije buduće evropske ATM mreže. SESAR dugoročni ciljevi su:

- Postići smanjenja emisija kroz optimizaciju prometne usluge upravljanja ATM;
- SESAR cilj za 2020 je omogućiti 10% uštede goriva po letu kroz ATM poboljšanja. Samo to bi dovelo do 10% smanjenja emisije CO₂ po letu;
- Poboljšati upravljanje bukom i njen utjecaj kroz bolje putanje leta i optimizirano penjanje i spuštanje;
- Poboljšana uloga ATM u provedbi lokalnih pravila zaštite okoliša osigurava da letovi budu u potpunosti u skladu s lokalnim ograničenjima tipa zrakoplova, zabrane noćnih letova, rute buke, kvote buke, itd.;
- Poboljšati ulogu ATM u razvoju novih ekoloških pravila za procjenu utjecaja na okoliš, a nakon ove procjene, donošenja najboljih rješenja iz evropske perspektive održivosti.

European ATM Master Plan ocrta bitne operativne i tehnološke promjene koje SESAR treba da doprinosi (pored ostalih inicijativa) za postizanje SES ciljeva. ESSIP (European Single Sky Implementation) izvještaj opisuje napredak u poboljšanju performansi ATM mreže i promicanju ciljeva sadržanih u ESSIP. To je na temelju podataka prikupljenih od lokalnih izvještaja LSSIP (Local Single Sky Implementation) dokumenata i zatvara petlju između monitoring i planiranje faza u ESSIP/LSSIP ciklusu.

2. NACIONALNA REGULATIVA U OBLASTI OKOLINSKOG UPRAVLJANJA U BOSNI I HERCEGOVINI

Na temelju Ustava Bosne i Hercegovine, upravljenje okolišem nije institucionalizirano na nivou države, nego je u okviru organizacione strukture vlada entiteta koje imaju ministarstva koja se bave problematikom okoliša. Iako u Bosni i Hercegovini ne postoji državna agencija koja bi se bavila pitanjima okoliša, vlade entiteta su

sarađivale po pitanju zajedničkih interesa kroz Koordinacioni odbor za okoliš koji je formiran sredinom 1998. godine. Osnivanjem međuentitetskog tijela za zaštitu okoliša 2006. godine prestao je sa radom Koordinacioni odbor za okoliš, a treba spomenuti da od 2002. g. na nivou BiH, postoji i Upravni komitet za zaštitu okoliša i održivi razvoj. Prema Zakonu o ministarstvima i upravi BiH, Ministarstvo vanjske trgovine i ekonomskih odnosa BiH je odgovorno (u saradnji sa entitetskim ministarstvima) za izvršavanje međunarodnih okolinskih obaveza na području BiH. Zakonom o ministarstvima i drugim tijelima uprave BiH (Službeni glasnik BiH br. 5/03) ovom ministarstvu se daje, između ostalog "nadležnost za prirodne resurse, energetiku i okoliš". Nadležnost za pitanja upravljanja okolinom koja su vezana za zrakoplovni sapekt imaju sljedeća tijela:

- Direkcija za evropske integracije Bosne i Hercegovine,
- Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine i
- Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH.

U Federaciji BiH nadležnost po pitanju zaštite okoliša najvećim dijelom pripada Federalnom ministarstvu turizma i okoliša, ali i drugim nižim institucijama. U Republici Srpskoj nadležnost uglavnom pripada Ministarstvu za prostorno uređenje, građevinarstvo i ekologiju, ali i drugim nižim institucijama. U Brčko Distriktu politika zaštite okoliša je u direktnoj nadležnosti Vlade Distrikta preko sektora za komunalne djelatnosti i sektora za poljoprivredu i šumarstvo.

Potpisivanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (SSP) između Evropske unije i njenih članica i Bosne i Hercegovine, Bosna i Hercegovina je zahvaljujući „evolutivnoj klauzuli“ potvrdila status zemlje potencijalne kandidatkinje i obavezala se na usklađivanje svog zakonodavstva sa pravnim naslijeđem Evropske Unije (Acquis Communautaire).

Od marta 2002. Evropska komisija redovno izvještava Vijeće i Parlament Evrope o napretku koji ostvaruju zemlje Zapadnog Balkana, a okoliš je jedna od tema koje se obrađuju. U izvještaju o napretku opisuju se odnosi između zemlje i Unije, analizira se situacija u zemlji u smislu političkih i ekonomskih kriterija za članstvo, te se procjenjuje kapacitet zemlje da implementira evropske standarde. Izvještaj o napretku Bosne i Hercegovine u 2009. godini obuhvata okoliš kao dio sektorskih politika unutar dijela s evropskim standardima i zaključak je da su: „pripreme koje Bosna i Hercegovina vrši na planu životne sredine i dalje su u početnoj fazi. Bosna i Hercegovina treba osnažiti institucije za zaštitu životne sredine, pogotovo one na državnom nivou. Također je potrebno da podigne svijest o životnoj sredini u drugim sektorima. Uspostava usklađenog pravnog okvira za zaštitu životne sredine, osnivanje državne agencije za životnu sredinu, te funkcionalnog sistema nadzora životne sredine predstavljala bi značajan korak naprijed. Bosna i Hercegovina, također, treba pojačati svoje napore u pogledu obaveza koje proizilaze iz međunarodnih konvencija.“ Izvještaj o napretku Bosne i Hercegovine u 2010. godini, poglavlje koje se odnosi na okoliš, nije bolje od prethodnog i očita je neefikasnost tijela koja se bave ovim pitanjima.



Vijeće ministara Bosne i Hercegovine je 2009. Godine uspostavilo osam radnih grupa za evropske integracije BiH i za usklađivanje domaćih zakona sa pravnim tekovinama EU (acquis communautaire). Jedna od tih grupa je Radna grupa za transport, okoliš, energetiku i ruralni razvoj, koja broji 25 članova koje su imenovale različite državne i entitetske institucije.

3. IMPLEMENTACIJA ZRAKOPLOVNIH EKOLOŠKIH STANDARDA U BOSNI I HERCEGOVINI

Jedini element za koji se može reći da ima prisutnost zaštite okoline je implementacija SES i SESAR za BiH i slijedi primjene ovih zahtjeva kroz ESSIP/LSSIP izvještaje. Budući da je država Bosna i Hercegovina član ECAA i ratificirala je Ugovor, Bosna i Hercegovina dostavlja detaljne izvještaje o napretku u provedbi SES. Dinamika provedbe SES propisa uglavnom je pod utjecajem sadašnjeg zakonskog okvira. Međutim, BiH je donijela novi zakon za zrakoplovstvo s ciljem pune transpozicije propisa EU. Unatoč starim propisima, civilne zrakoplovne vlasti BHDCA, uspjele su proizvesti propise u dijelovima ključnih područja, kao što je sigurnost. U ESSIP/LSSIP planu su posebno važni dijelovi ENV01 i ENV02 za upravljanje okolinom. ENV01, Implement Continuous Descent Approach (CDA) techniques for environmental Improvements, kada se primjenjuje na aerodromu, CDA će ponuditi fleksibilnu i jednostavnu tehniku u slijetanju zrakoplova ne smanjujući sigurnost i kapacitet ali će proizvesti niz ekoloških prednosti, uključujući smanjenu potrošnju goriva, emisiju plinova i utjecaj buke. ENV02 Implement Collaborative Environmental Management (CEM) at Airports, minimiziranje efekata buke i ispušnih plinova i smanjenje utjecaja odleđivanja zrakoplova za nastalu operaciju zrakoplova u zračnom prostoru terminala i aerodroma biti će omogućeno kroz uspostavljanje formalnih partnerskih sporazuma između ANSP, aerodroma i operatora zrakoplova, kako bi se olakšalo zajedničko poboljšanja zaštite okoline. Nije realno očekivati brzo uvođenje EMS sistema u sve tri osnovne komponente zrakoplovne operative u BiH, čak i u nekom srednjoročnom periodu. To je posljedica loše finansijske situacije kod većine aerodromskih operatora kao i zračnih prevoznika. Predviđanje rasta tržišta i prognoze izlaska iz recesije idu u prilog poboljšanju situacije. Što se tiče pružatelja navigacionih usluga (BHANSA), može se očekivati relativno mnogo povoljnije stanje, čim se završi proces uspostavljanja. Ovo se temelji na poznatom trenutnom obimu prometa i mogućem povećanju kroz proces preuzimanja delegiranih poslova kontrole zračnog prostora od strane Hrvatske i Srbije. Prevažilaženje sadašnje loše situacije moguće je usvajanjem i implementacijom Akcionog plana čija osnova će biti ACAC-ovi zahtjevi za ovu oblast. Sve ECAC članice trebaju dostaviti ICAO nacionalni akcioni plan, neovisno da li je postignut prag od 1%, u skladu sa rezolucijom A/37-19 ICAO. Prema samom problemu, ovaj plan treba biti kreiran od strane državnih tijela, u kome bi svi sudionici zrakoplovne industrije imali svoje mjesto i svoju ulogu.

Program jedinstveno evropsko nebo ATM istraživanja (SESAR - Single European Sky ATM Research) je tehnološka komponenta u jedinstvenom evropskom nebu

(SES). To je 2,1 mlrd € zajednički projekt, finansiran podjednako od: EU, Eurocontrol i zrakoplovne industrije (€ 700m EU, 700m € Eurocontrol, 700m € industrija). Njegova implementacija je velika šansa za male zemlje kao što je Bosna i hercegovina. U sklopu programa SESAR većina, gotovo 300 projekata uključuje ekološke aspekte zrakoplovstva. Oni se odnose na: upravljanje i ublažavanje buke zrakoplova, potrošnje goriva i upravljanja emisijama i sl. kroz svih 16 SESAR radnih grupa. SESAR ima za cilj smanjenje utjecaja na okoliš po letu za 10% bez negativnog utjecaja na sigurnost, ali s jasnim ciljevima za kapacitet i troškovnu učinkovitost.

U rješavanju pitanja zaštite okoline, SESAR predviđa:

1. Postići poboljšanja emisija kroz optimizaciju zračnih usluga upravljanja prometom. SESAR cilj za 2020. godinu je omogućiti 10% uštede goriva po letu, kao rezultat poboljšanja ATM, što dovodi do 10% smanjenja emisije CO₂ po letu.
2. Poboljšati upravljanje bukom i učinaka buke kroz bolje putanje leta, ili optimizirana rješenja polijetanja i slijetanja.
3. Unaprijediti ulogu ATM u provedbi lokalnih ekoloških pravila i osiguranje letova u potpunosti u skladu s ograničenjima tipa zrakoplova, noćnih zabrana, rute buke, kvote buke, itd.
4. Unaprijediti ulogu ATM u razvoju ekoloških pravila po procjeni ekološkog utjecaja ATM ograničenja, a nakon ove procjene, usvajanje najboljih alternativnih rješenja iz evropske perspektive.
5. Pratiti razvoj novih procedura i ciljeva s učinkovitog regulatornog okvira u uskoj saradnji s Evropskom komisijom.
6. Sprovesti učinkovitije dvosmjerne odnose između zajednica i komunikacijske sposobnosti na lokalnoj i regionalnoj razini, uključujući i opće prihvaćene ekološke strategije i vizije.

Dobijanje sredstava za neki od SESAR projekata je velika šansa za aerodromske operatore, zrakoplovne kompanije, provajdera usluga kontrole letenja i civilnih zrakoplovnih vlasti kao i Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine da prilagode zakonsku regulativu i implementiraju konkretne projekte zaštite ljudi i okoline koje su pod utjecajem zrakoplovnih operacija.

4. ZAKLJUČAK

Implementacija ekoloških standarda u zrakoplovnoj operativi u BiH je na niskom nivou. Uzimajući u obzir sve aktere u zrakoplovnoj operativi BiH, Aerodrom Sarajevo ima implementiran međunarodno prepoznat standard u oblasti okolinskog upravljanja, ISO 14001:2004., dok BH Airlines kroz IATA-in program implementacije IOSA standarda ispunjava zahtjeve predviđene za zrakoplovne kompanije. BiH ima status punopravnog člana u ključnim zrakoplovnim i drugima organizacijama, ali implementacija standarda i zahtjeva koji proističu iz ove participacije je jako mala. U institucijama koje se bave ovom problematikom prisutno je nepoznavanje zahtjeva



koji proističu iz članstva kao i mogućnosti korištenje raspoloživih fondova. Najčešće iskazan argument koji stoji u odbrani ovog stanja je ekonomska situacija, prisutna recesija, neizgrađenost institucija države, loš Ustav i rješenja koja proizilaze iz Daytonskog ugovora. Ovo svakako mogu biti otežavajuće okolnosti sprovođenja zaštite okoline, ali je suština u odgovornosti prema čovječanstvu u ovom trenutku i odgovornost prema budućim generacijama. Rješenje je izrada preciznog Akcionog plana i edukacija po hijerarhijskoj strukturi ljudstva koje se bavi ovom problematikom.

CONCLUSION

Implementation of environmental standards in the aerospace operative in Bosnia and Herzegovina is at a low level. Taking into account all stakeholders in the aviation operative Bosnia and Herzegovina, Sarajevo Airport has implemented an internationally recognized standard in the field of environmental management, ISO 14001:2004., while BH Airlines through IATA-in program implementation IOSA standards meet the requirements stipulated by the airline. Bosnia and Herzegovina has the status of a full member of the key airlines and other organizations, but the implementation of standards and requirements arising out of this participation is very low. The institutions that deal with this problem is present ignorance of the requirements arising from the membership as well as opportunities to use the available funds. The most commonly stated argument that stands in defense of the state of the economic situation, present recession, undeveloped state institutions, poor constitution and solutions arising from the Dayton agreement. This can certainly be aggravating circumstances, the implementation of environmental protection, but the essence of the responsibility to humanity at this time and responsibility towards future generations. The solution is the creation of a precise action plan and training by the hierarchical structure of the personnel dealing with this issue.

LITERATURA:

- 1) ICAO: Annex 16 Environmental Protection □Part 1 and 2□, International Civil Aviation Organization, Montréal, Quebec, Canada, Fifth Edition 2008.
- 2) ICAO: Doc 9968 Report on Environmental Management System □EMS□ Practices in Aviation Sector, International Civil Aviation Organization, Montréal, Quebec Canada, First Edition 2012.
- 3) Lindov, O. (2011) Transport i okoliš, Sarajevo : Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu
- 4) ISO 9001:2008, Quality management systems - Requirements
- 5) ISO 14001:2004, Environmental management systems - General guidelines on principles, systems and support techniques
- 6) Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise
- 7) Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March

- 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports
- 8) Local Single Sky Implementation □LSSIP□ BOSNIA AND HERZEGOVINA, 2011
- 9) Pregled pravnog i institucionalnog okvira za zaštitu okoliša u Bosni i Hercegovini
April 2011. UNEP Bosna i Hercegovina.

BIOGRAFIJA:



Doc. dr. Muharem Šabić, muharem1s@gmail.com;

Osnovno i srednje obrazovanje završio u Konjicu, BiH. Mašinski fakultet u Beogradu završio 1991. godine i stekao stručno zvanje diplomirani inženjer aerokosmotehnike. Postdiplomske studije završava na Univerzitetu u Sarajevu 2001. god. Doktorirao je 2009. na Mašinskom fakultetu u Zenici. Izabrani je nastavnik u zvanju docenta na naučno – nastavnim disciplinama “Tehnologija zrakoplovnog saobraćaja” i „Sigurnost zrakoplovnog saobraćaja“ na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu. Publikovao je 24 naučno-stručna rada u stručnim časopisima i konferencijama. Ovlašteni je sudski vještak za istraživanje zrakoplovnih nesreća. Bio je rukovodilac i dio tima mnogih industrijskih izvedbenih projekata iz oblasti zrakoplovstva.



Elvedin Begić, M.A. dipl. Ing. dbegic@sarajevo-airport.ba;

Rođen u Sarajevu, BiH 24. 10. 1960. godine., gdje je završio osnovno i srednje obrazovanje. Upisao Saobraćajni fakultet u Sarajevu i 1983. godine zaposlio se na Međunarodnom aerodromu Sarajevo, gdje je proveo cijeli radni vijek. Uz radni odnos, prvobitno je završio Višu školu, zrakoplovni smjer, zatim stekao stručno zvanje diplomirani inženjer saobraćaja. Postdiplomski studij završava u Sarajevu na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije. Uz rad, na Međunarodnom aerodromu Sarajevo, a posebno od 1996. do danas, stekao je ogromno iskustvo rukovodeći sektorom saobraćaja i usluga u zračnom prometu, operacijama prihvata i otpreme zrakoplova, rekonstrukciji i obnovi infrastrukture i opreme kao i ukupnom razvoju aerodroma.



Mr. Zijadić Nermin, dipl. inž., nermin.zijadic@gmail.com

Osnovno i srednje obrazovanje završio u Sarajevu, Bosna i Hercegovina. Mašinski fakultet u Sarajevu završio 2005. i stekao stručno zvanje diplomirani mašinski inženjer. Saobraćajni fakultet u Sarajevu završio 2012. godine i stekao stručno zvanje Magistar saobraćaja i komunikacija - diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija. III ciklus studija upisao 2013. godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Trenutno uposlen u Međunarodni aerodrom Sarajevo d.o.o., na poziciji: Direktor sektora upravljanja sistemima – Menadžer kvaliteta. Od naučno stručnih radova publikovao je 5 naučnih, naučno – stručnih i stručnih radova.

PRISTUP BOSNE I HERCEGOVINE MEĐUNARODNIM VODAMA JADRANSKOG MORA KROZ INTEGRACIJU MEĐUNARODNOG PLOVNOG PUTA

ACCESS BOSNIA AND HERZEGOVINA INTERNATIONAL WATERS OF THE ADRIATIC SEA THROUGH THE INTEGRATION OF INTERNATIONAL WATERWAY

Ševal Kovačević, dipl. ing. saob. Samostalni biro za vještačenje
Mirzet Sarajlić, BA inž. saob., DB Schenker d.o.o. Sarajevo
Timur Gadžo, dipl. el. ing., Zavod za informatiku i statistiku Kantona Sarajevo

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Zemlja koja ima izlaz na more naziva se pomorska zemlja. Svaka pomorska zemlja, među koje spada i Bosna i Hercegovina (BiH), ima međunarodno pravo pristupa na otvoreno more. Suština pisanja ovoga rada jeste da se pobliže objasni problematika pristupa BiH ka otvorenom moru. U radu se razmatraju osnovni problemi bilateralnih odnosa između dvije države Bosne i Hercegovine i Republike Hrvatske.

KLJUČNE RIJEČI: Plovni put, akvatorij, more, suverenitet, integritet, luka.

SUMMARY: A country that has an access to the sea is called a maritime country. Each maritime country, including Bosnia and Herzegovina (BiH), has an international right of access to the Open sea. The essence of writing this article is to explain in detail the issue of access of the country toward the open sea. The paper discusses the basic problems of bilateral relations between the two states of Bosnia and Herzegovina and the Croatian Republic.

KEY WORDS: Seaway, aquatorium, sea, sovereignty, integrity, port

UVOD

Morski put u Neretvanskom i Korčulanskom kanalu služi za međunarodnu plovidbu, jer iz Neuma koji se nalazi u Bosni i Hercegovini (BiH) vodi morski put u dva pravca. Jedan pravac ide preko Neretvanskog kanala prema luci Ploče koja se nalazi u Hrvatskoj, a drugi pravac ide preko Neretvanskog i Korčulanskog kanala prema otvorenom moru i dalje prema Italiji, Sloveniji, Crnoj Gori, Albaniji i drugim državama svijeta, te ponovo natrag prema BiH i Hrvatskoj. Obzirom da taj morski put spaja BiH sa međunarodnim vodama i potom dalje sa drugim državama jasno je da se radi o međunarodnom morskom putu. I dok je unutar Jugoslavije ovaj morski put imao unutarnji karakter, jer se isključivo radilo o plovidbi unutarnjim vodama unutar jedne

* Primijeno / Received: 14. 04. 2014.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 15. 05. 2014.

države, nakon njenog raspada i osamostaljenja BiH i Hrvatske taj put dobiva međunarodni karakter. Kao što su unutarne kopnene granice Republika nakon osamostaljenja, automatski postale međunarodne, isto tako i ovaj unutarnji morski put, postaje međunarodni morski put. To je zato jer BiH ne smije biti isključena niti odvojena od međunarodnih voda, vodama nijedne države, pa čak ni arhipelaške, a samim tim ni Hrvatske. U ovom radu biće detaljnije objašnjeno na kojim principima i zakonima su zasnovane gore navedene tvrdnje te dat kartografski prikaz međunarodnog plovnog puta u akvatoriju Neum.

1. SVAKA POMORSKA ZEMLJA IMA PRAVO NA PUT DO OTVORENOG MORA

"Onaj ko vlada svjetskim morima, vlada i cijelim svijetom", izreka je poznatog američkog pomorskog stratega A. T. Mahan-a koja nam govori o važnosti vladanja morima i morskim obalama. Međunarodno pravo podrazumijeva da svaka suverena država koja izlazi na obalu mora, ima pristup međunarodnim vodama koje nazivamo i otvoreno more. Pristup međunarodnim vodama podrazumijeva direktnu vezu sa teritorijalnim vodama svake pojedine države. Ako država ima duboko uvučenu obalu u kopno i ako je more usko, onda se taj pristup u međunarodnopravnoj praksi naziva "međunarodni morski put" (international seaway). Republici Hrvatskoj (RH) ulaskom u EU (Evropsku uniju) priznaju se svi pravni akti koji su važeći, jer se podrazumijeva da su kroz procese integracije usklađeni sa međunarodnim propisima odnosno onim koji vladaju u EU. Bosna i Hercegovina (BiH) nedvojbeno ima izlazak na more a samim tim ima i pravo na međunarodni morski put kroz teritorijalne vode (RH) kako bi nesmetano mogla pristupiti otvorenom moru, odnosno moru koje ima internacionalni karakter a time bi se BiH povezala sa preko 165 zemalja i sa 3000 luka na svijetu. Tendenciju RH da ostvari kopnenu vezu svoga teritorija treba razumjeti i kao takvu uvažavati ali nikada dopustiti da ta tendencija narušava integritet i suverenitet BiH. Razmatrane su 4 osnovne varijante spajanja teritorija RH koji nikada u historiji do sada nije bio spojen a to su:

- tzv. Slobodan koridor "u žici" u zaleđu grada Neuma kao Ex teritorijala u korist RH dok BiH ne uđe u EU, najracionalnija opcija i već dio sporazuma BiH i RH iz 1999 g.,
- tunel ispod grada Neuma, u dužini oko 5,5 km,
- treća i kao osnovna varijanta je, zbog veoma nepovoljnog geološkog sastava tla (mulj u debelom sloju i glina), tzv. uronjeni tunel na potezu Komarna-Pelješac, u dužini oko 2,4 km, uz napomenu da bi i ova varijanta kao jedna od realnih, bila blizu 4 puta jeftinija i sigurnija od bilo kakve gradnje mosta,
- izgradnja pelješkog mosta (uz napomenu da je RH odustala od ove alternative).

Napuštajući rješenje izgradnje pelješkog mosta koji bi onemogućio BiH izlazak na otvoreno more, RH je priznala bosanskohercegovačko pravo na međunarodni plovni put do otvorenog mora iako se to u početku pokušalo na sve načine zataškati. Prikaz

karte na kojoj se vidi da Pelješki most presjeca međunarodni plovni put koji je od krucijalnog značaja za budućnost BiH prikazan je na slici 1.



Slika 1. Granica BiH u pomorskom dijelu

2. PROBLEM PROGLAŠENJA TERITORIJALNIH VODA RH

Svaka pomorska država ima pravo da proglasi teritorijalne vode 12 nautičkih milja od kopnene obale. Međutim BiH, budući da njen izlaz na more u sučeljavanju sa susjednim zemljama mora svoju granicu prilagoditi Konvenciji UN o pravu mora iz 1982 god. o posjedovanju mora, koja kaže da ukoliko dođe do sučeljavanja granica dvije države na moru, granica se postavlja na srednjem dijelu granica obje države kako je to načelno i prikazano na slici 1. Zašto je ovo jako bitno za BiH? Svaka država koja ima izlaz na more mora, radi svog prosperiteta, iskoristiti tu svoju pogodnost. Vodeni saobraćaj je u svijetu poznat kao najjeftiniji i najmasovniji vid prijevoza. BiH ukoliko želi ekonomski i privredni razvoj kad-tad morat će da intenzivnije iskoristiti svoju pogodnost izlaska na otvoreno more te na taj način skratiti put i državne barijere pri uvozu i izvozu roba. U odnosu na druga prijevozna sredstva koja zahtjevaju tranzitni saobraćaj morski saobraćaj daje nam mogućnost direktne veze sa preko 165 zemalja i sa 3000 luka na svijetu. Ukoliko BiH bude znala iskoristiti ovu pogodnost u budućnosti će se moći očekivati i njen ekonomski i privredni razvoj. Bez efikasnog saobraćajnog sistema nema ni efikasnog privrednog razvoja. Izgradnja cestovnog i željezničkog koridora Vc do Neuma nedvojbeno će usloviti gore navedeno.

3. PITANJE SUVERENITETA BIH U DIJELU AKVATORIJA NEUM

Imajući sve navedeno u vidu, Parlament BiH bi konačno trebao objaviti ovo pravo BiH na direktnu vezu putem pristupnog koridora međunarodnih voda sa međunarodnim vodama Jadranskog mora. Ovo pravo treba biti shvaćeno kao ključno u borbi za odbranu sveukupnog suvereniteta i teritorijalno-pomorskog integriteta naše države. U svakom slučaju RH bi trebala promijeniti svoju odluku o proglašenju Korčulanskog i Neretvanskog kanala svojim unutrašnjim vodama, kao i opozvati upotrebu polazne linije koja se nalazi nasuprot obali BiH: Rt Proizd – Otok Vodnjak i koja je služila kao polazna linija za mjerenje teritorijalnih voda i istovremeno kao granica unutrašnjih jugoslavenskih voda. Preklapanje ovog koridora međunarodnih



voda sa teritorijalnim vodama Hrvatske treba razriješiti nekom vrstom direktnih pregovora BiH i RH u kojima bi Hrvatska trebala priznati postojanje ovog međunarodnog koridora ili pak sve to prepustiti Međunarodnom sudu na odlučivanje. Prikaz međunarodnog plovnog puta ka otvorenom moru prikazan je na slici 2.



Slika 2. Prikaz međunarodnog plovnog puta na koji BiH ima pravo

Izgradnja auto ceste kroz Neum treba biti ona prava cestovna veza između dva razdvojena dijela RH, što je već riješeno u Sporazumu Ploče-Neum. Eventualna skraćivanja mostom Pelješac jednostavno **ne dolaze u obzir ni po koju cijenu**. Nijedna suverena država ne bi smjela dozvoliti da joj se preko cijele obale postavi most i tako fizički, protupravno odvoji od otvorenog mora.

Pristup otvorenom moru znači slobodu, a sloboda se morala braniti i silom i svim sredstvima, kad je bila ugrožena. To se mora javno objaviti da svako zna i da ne bude zabune.

Iako je sada, možda, već kasno s obzirom na pristupanje RH EU 01. 07. 2013., želimo upoznati javnost o ovome problemu koji neće zastariti. BiH će se uvijek moći, na osnovu Međunarodne konvencije o posjedovanju mora, izboriti za svoje međunarodno pravo da pristupi otvorenom moru a time omogućiti ionako zakočeni privredni i ekonomski razvoj. Iskreno se nadamo da nas u budućnosti očekuju generacije kod kojih će postojati svijest i volja za ostvarenjem prava na međunarodni pomorski put ka otvorenom moru.

4. ZAKLJUČAK

Razumjevajući gore navedeno može se zaključiti da Bosna i Hercegovina spada u pomorske zemlje te ju je neminovno tako i tretirati. Svijest o tome koliko je važno osigurati izlaz na otvoreno more kod ljudi još uvijek nije na zadovoljavajućem nivou te je potrebno na tome intenzivnije raditi. Bez efikasnog transportnog sistema nema efikasnog privrednog razvoja a otvoreno more osigurava racionalan put kretanja roba iz svijeta u BiH te obrnuto. Pitanje zašto velike međunarodne grupacije izbjegavaju izgradnju svih postrojenja u BiH je pitanje na koje je vrlo jednostavno moguće

odgovoriti. Racionalan udio troškova transporta u cijeni koštanja određenog proizvoda ili sirovine ključan je kada je u pitanju dislociranje proizvodnje.

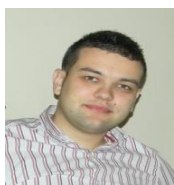
CONCLUSION

By understanding the above it can be concluded that Bosnia and Herzegovina is a maritime country, and it is inevitable and treated. Awareness of how important it is to provide access to the open sea in humans is still not satisfactory and required intensive work on it. Without an efficient transport system does not have an effective economic development and the open sea provides a rational way movement of goods from the world in Bosnia and vice versa. The question of why large international groups to avoid the construction their plant in Bosnia and Herzegovina is a question that is very easy to be answered. Rational share of transport costs in the cost price of a product or raw materials is crucial when it comes to the dislocation of production.

LITERATURA

- 1) Pristup Bosne i Hercegovine međunarodnim vodama Jadranskog mora, Zvanično saopštenje pomorskog društva BiH

BIOGRAFIJA:



Mirzet Sarajlić, BA inž. saob., mirzet.sarajlic@hotmail.com

Rođen 07. 08. 1990. godine u Zenici. Osnovnu školu "Musa Ćazim Ćatić" i srednju "Tehničku školu" završio u Zenici. Nakon završetka srednje škole 2009. godine upisuje I ciklus studija na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu u trajanju od tri godine, odnosno šest semestara. Akademsku titulu i stručno zvanje "Bachelor inženjer saobraćaja i komunikacija, usmjerenje cestovni saobraćaj", stiče u septembru 2012. godine. Odmah po završetku I ciklusa upisuje II ciklus studija (Master studij) na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu, odsjek - saobraćaj, smjer - cestovni saobraćaj. Kroz svoje školovanje obavlja razne aktivnosti vezane za oblast saobraćaja, kao što su projekti, seminari, druženja inženjera saobraćaja i komunikacija. Trenutno je student druge godine master studija Fakulteta za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu.



Ševal Kovačević, dipl. ing. saob., seval.kovacevic@gmail.com

Rođen 24. 06. 1951. godine u mjestu Rudo, trenutno živi i radi u Sarajevu. Završio Fakultet prometnih znanosti u Zagrebu, 37 godina radio kao inspektor i načelnik sektora MUP-a Kantona Sarajevo. Učestvovao u raznim projektima vezanim za cestovni promet kao što su Rješenje vijadukta na Mostarskom raskršću kod Sarajeva (Zaštita od buke lokalnog stanovništva). Predsjednik Pomorskog društva u BiH i stalni vještak saobraćajne struke. Kroz svoj rad i zalaganje pružao je i pruža neizmjeran doprinos kada su u pitanju interesi države Bosne i Hercegovine koji se tiču saobraćajne struke. Aktivno poznaje Njemački a pasivno Engleski jezik.

Timur Gadžo, dipl. el. ing.,



KARAKTERISTIKE MENADŽMENTA U PROMETNO - LOGISTIČKIM PROCESIMA

CHARACTERISTICS OF MANAGEMENT IN TRANSPORT - LOGISTICS PROCESSES

Prof. dr. Abidin Deljanin, Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu

Mr. sc. Mirza Berković dipl. ing. saob. i kom., Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu

Mr. sc. Emilija Martinčević dipl. ing. saob. i kom., Srednja saobraćajna škola u Sarajevu

Nejra Tatar MA-dipl. ing. saob. i kom., Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Značaj menadžment-logistike u današnjim promjenjivim uslovima poslovanja i ekonomske krize bilježi sve veći porast. Veliki broj istraživanja na području prometno-logističkih procesa ukazuje da je ključna zadaća menadžmenta logistike osigurati kvalitetno upravljanje brojnim prometno-logističkim procesima koji podrazumijevaju kretanje različitih proizvoda i usluga od proizvođača do potrošača na način minimizacije korištenja raspoloživih materijalnih, ljudskih i energetskih resursa. Osnovne aktivnosti menadžmenta ljudskih resursa u prometno-logističkim procesima su važne karike koja imaju direktan utjecaj na uspjeh poslovanja, odnosno na efikasnost i efektivnost privrednog subjekta. Činjenica je da preduzeća koja imaju razvijen sistem menadžment-logistike, pod kojim se podrazumijeva kompetentan i kreativan ljudski potencijal, imaju sve pretpostavke za povećanje efikasnosti u svom poslovanju, a time i šansu za veću konkurentnost na tržištu.

KLJUČNE RIJEČI: Menadžment, logistika, zaposlenici.

ABSTRACT: The importance of logistics-management in today's changing business conditions and economic crisis get increasing rise. A large number of studies in the field of transport and logistics processes indicates that the vital task of logistics management to ensure quality management of a number of transport-logistic processes that involve the movement of various products and services from producers to consumers in a way to minimize the use of available financial, human and energy resources. The principal activities of human resource management in the transport and logistics processes are important links that have a direct impact on the success of the business, and the efficiency and effectiveness of the undertaking. The fact is that companies that have developed a system-management logistics, by which

* **Primijeno / Received:** 02. 04. 2014.

Prihvaćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 28. 04. 2014.

is meant a competent and creative human capital, have all the conditions for increased efficiency in its operations, and thus the chance for greater competitiveness in the market.

KEY WORDS: Management, logistics, staff.

UVOD

Potreba za dobrim menadžerima u prometno-logističkom sektoru na svim hijerarhijskim nivoima kontinuirano raste. Istraživanjima, u zemljama Evropske unije, utvrđeno je da je logistika oblast sa više radnih mjesta od ponude kadrova na tržištu. Kako je uloga menadžera logistike i njihova vrijednost porasla potreba za visokoobrazovanim, talentovanim stručnjacima sa razvijenim vještinama se povećala. Rastuća važnost za analitičkim, strateškim i tehnološkim aktivnostima povećava zainteresovanost ljudi da se bave poslovima u oblasti logistike. Stručnjaci iz oblasti logistike upravljaju i koordiniraju aktivnosti u okviru globalne mreže kako bi obezbjedili efikasan i efektivan protok materijala i informacija od trenutka kada se za njima javi potreba do trenutka kada je ta potreba zadovoljena. Neke od mnogih aktivnosti koje logistika uključuje su: pružanje usluga, transport, skladištenje, kontrola zaliha, nabavka, predviđanje, upravljanje materijalima i strateško planiranje. Menadžeri logistike su uključeni u veliki broj aktivnosti kojima se kompanije bave, tako da se veliki broj multinacionalnih kompanija mogu posmatrati kao potencijalni poslodavci menadžerima logistike.

1. ANALIZA STANJA PROMETNO-LOGISTIČKIH PROCESA U BOSNI I HERCEGOVINE I OKRUŽENJU

Brojni međunarodni logistički koncerni, sa procesom širenja Evropske unije prema zemljama zapadnog Balkana, razmatraju dolazak na ovo područje. Njihov će dolazak pozitivno utjecati na logistiku, jer je riječ o kompanijama sa izuzetno razvijenom, modernom i efikasnom logistikom. Nažalost, pitanje kadrova kao jedan od početnih lokalnih nedostataka će se vjerovatno rješavati principom uvoza mozgova, odnosno premještanjem i dovođenjem ključnih logističkih menadžera iz generalnih podružnica te samostalnom i dugoročnom edukacijom istih.

S druge strane, kada je riječ o EU Fondovima i poticajima u logistici, poduzetnici Zapadnog Balkana, logističari, skladištari, distributeri, prijevoznici, uvoznici, izvoznici, trgovci na malo te mnogi drugi, još uvijek nisu spremni za iskorištavanje evropskih fondova, zbog nedostatka kapaciteta, ključnih znanja i kadrova. U tom kontekstu možda najvažnija slabost jeste utjecaj logističara na procese izrade Strateških i Operativnih planova, odnosno logističke i transportne strategije zemalja, pri čemu je već danas nužno snažno lobirati prema grupama koje izrađuju navedene planove jer područja koja nisu navedena u njima neće se moći finansirati sredstvima Unije.

U Bosni i Hercegovini i pored prioriteta u izgradnji neophodne infrastrukture značajno bi bilo, potaknuti gradnju informacijsko-komunikacijskih centara za putnički i teretni saobraćaj u koje bi se slijevale informacije o intenzitetu prometa kako bi se njime lakše upravljalo. Logistika je, naime, od periferne djelatnosti unutar preduzeća, kojom su se u pravilu bavili "slabiji" kadrovi, postala prvorazredna poslovna funkcija u kojoj se traže uštede i zarada pa bi takvi centri bili podrška logističkom menadžmentu. No kako to biva na svim nerazvijenijim tržištima, najprofitabilnije grane su preuzele multinacionalne kompanije, dok se domaći otpremnici i prijevoznici bave manjim poslovima povezanim s carinskim posredovanjem. Ulaskom zemalja u Evropsku uniju, potreba za takvim uslugama gotovo će nestati pa nesprenim domaćim kompanijama prijeti gubitak posla.

U cilju jačanja ukupnog privrednog ambijenta, te efektivnosti privrednog sistema Bosne i Hercegovine, ključno je harmonizovati i unaprijediti postojeće logističke sisteme, uz primjenu savremenog koncepta poslovne logistike kao jednog od najvažnijih segmenata državnog privrednog sistema. U kontekstu sagledavanja ukupnog stanja koncepta poslovne logistike u funkciji jačanja logističkih sistema u Bosni i Hercegovini uočeni su sljedeći problemi:

- nerazvijen menadžment logističkih sistema,
- nepotpunu usklađenost zakonodavstva Bosne i Hercegovine sa zakonodavstvom Evropske unije (aquis communitare) i drugim relevantnim međunarodnim konvencijama i standardima,
- nedovoljno razvijeni savremeni logistički sistemi u pogledu njene organizacije i sistema upravljanja,
- nedovoljno razvijena infrastruktura potrebna za uspostavljanje logističkih sistema u potpunoj funkciji eksploatacije,
- nedovoljno razvijen efektivan sistem za upravljanje ljudskim resursima koji podržava dostizanje primarno-logističkih i sekundarno-logističkih sistema Bosne i Hercegovine,
- nedovoljno razvijen stepen zakonskog okvira definisanja logističkih sistema,
- nedovoljno razvijen sistem specijalističke logistike i logističkih sistema unutar Bosne i Hercegovine,
- nedovoljno razvijen sistem za obučavanje novog profila „logističara“ za potrebe savremenih logističkih sistema u Bosni i Hercegovini,
- nedovoljno poznavanje elemenata tehničkih, tehnoloških, organizacijskih, ekonomskih, pravnih i ekoloških fenomena logističkih djelatnosti u vezi sa transportom i distribucijom u Bosni i Hercegovini,
- nedovoljno poznavanje značaja logističke industrije, posebno onih o elementima proizvodnje logističkih usluga i specifičnosti logističkih usluga, što ima za posljedicu neracionalnu proizvodnju nekvalitetnih logističkih usluga u Bosni i Hercegovini,
- nedovoljno razvijena saradnja carine sa državnim organima u Bosni i Hercegovini, te međunarodnim tijelima za unapređenja logističke industrije u Bosni i Hercegovini,

- nepoznavanje veoma složenih i zahtjevnih procesa proizvodnje u sklopu tercijalno logističkih sistema u Bosni i Hercegovini,
- neprimjerena znanja i sposobnosti o svim logističkim sistemima u Bosni i Hercegovini,
- nepoznavanje svih prostorno-vremenskih dimenzija logističkih sistema Bosne i Hercegovine,
- nepostojanje razvijenog sistema za upravljanje rizikom kao integralnog elementa logističkih sistema Bosne i Hercegovine,
- nedovoljno razvijen sistem izvršavanja neposrednih logističkih operacija u okvirima postojećih logističkih sistema Bosne i Hercegovine,
- nedovoljno razvijen sistem carinske kontrole u cilju olakšavanja robnih tokova, ubrzavanja vremena i obima obrta, te istovremenog osiguravanja naplate dažbina,
- nedovoljno razvijen sistem prijevoza koji podržava efikasnu carinsku kontrolu,
- nedovoljno poznavanje važnih zakonitosti i aktivnosti o međudnosima distribucijskih kanala, fizičke distribucije i logističke distribucije, što implicira neracionalnu proizvodnju logističkih proizvoda,
- nedefinisana regulaciona legislativa i pozicioniranje logističkih centara,
- neistraženi međudnosi logističkih sistema, te logistike i distribucije,
- nedefinisani temelji značaja transportnih i logističkih lanaca u Bosni i Hercegovini,
- nedovoljno razvijena obilježja logističko-distribucijskih kanala i lanaca,
- nepostojanje savremenih logističkih djelatnosti transportnih i logističkih mreža u Bosni i Hercegovini,
- nizak stepen razvoja logističke infrastrukture, intelektualnog kapitala, logističke proizvodnje i logističkih mreža u Bosni i Hercegovini,
- neistražene i na izuzetno niskom stepenu razvoja informacijske tehnologije u logističkoj industriji u Bosni i Hercegovini.

Iz ugla lokalne zajednice u Bosni i Hercegovini glavni problemi nedostatka investicija u logističke nekretnine su razni porezni nameti, cijene zemljišta, komunalna davanja, cijene kreditnih sredstava i cijene ostalih inputa projekta. Investitori zbog toga odlaze u susjedne zemlje, tako da mi i nemamo velike strane investitore u logističke nekretnine. Za razliku od nas zemlje u okruženju su već počele raditi na oslobađanju investitora određenih davanja i imaju najavljeno nekoliko projekata koji će se uskoro početi realizirati. Pored toga što se kasni sa izgradnjom autocesta koje znatno pridonose razvoju tržišta, stav je da dok se ne snize svi porezi i nameti, neće biti bržeg razvoja logističkog tržišta u Bosni i Hercegovini. U Poljskoj, Rumunjskoj, Mađarskoj s druge strane tržište se već izuzetno razvilo i dalje raste. Zanimljivo je da je uz razvoj maloprodaje te općenito veću fluktuaciju roba jedan od ključnih faktora u kojem se očekuje porast prodaja preko interneta. Budući da internetska prodaja raste iz godine u godinu, bit će potrebna skladišta iz kojih će se roba brzo distribuirati kupcima.

2. ZNAČAJ I AKTIVNOSTI U RAZVOJU USPJEŠNOG MENADŽERA LOGISTIKE

Da bi logistički subjekt bio uspješno pripremljen za konkurenciju sa snažnim svjetskim kompanijama nužno je postojanje kvalitetnih i stručnih kadrova unutar istih koji će biti sposobni prepoznati nadolazeće promjene u okruženju i biti sposobni provesti određene mjere sa svrhom unapređenja logističkih procesa. Važno je istaći da ljudski potencijal postaje ključan faktor logističkih aktivnosti u privrednom subjektu. Od kvalitete menadžera ovisi koliko će biti uspješno poslovanje modernog prometno-logističkog subjekta. Preduslov opstanka na tržištu postaje razvijena svijest o važnosti kontinuiranog ulaganja u znanje menadžera logistike, njegovo obrazovanje i usavršavanje. Preduzeće bez kvalitetnih i stručnih kadrova neće moći konkurirati na tržištu niti će moći snižavati troškove poslovanja. Sektor logistike u kojem mnogi vide priliku za racionalizaciju poslovanja sada treba biti percipiran kao vodeći i biti pozicioniran u samom vrhu organizacione šeme. Uspješno upravljanje ljudskim resursima u kompletnom prometno-logističkom sektoru pomaže da se za svako radno mjesto obezbijede sposobni i odgovorni ljudi i da se omogući da svaki pojedinac i tim ostvare maksimum poslovnih rezultata.

U tom smislu, proces upravljanja ljudskim resursima u prometno-logističkom sektoru objedinjuje niz elemenata odnosno aktivnosti, u cilju njihovog efikasnog i efektivnog sprovođenja. Savremeni uslovi privređivanja, društveno-ekonomske promjene u okruženju i drugi aktuelni procesi zahtjevaju dodatne napore i aktivnosti u ostvarivanju funkcije upravljanja ljudskim resursima i njihovim potencijalima. Na menadžmentu ljudskih resursa je da ove uslove i procese prepozna i usmjeri na pravi način. Menadžment ljudskih resursa prometno-logističkog procesa čine četiri osnovne aktivnosti:

1. kadrovanje,
2. obuka i razvoj,
3. motivacija,
4. nagrađivanje.

2.1 Pojam, značaj i elementi kadrovanja u prometno-logističkim procesima

Kadrovanje (staffing), kao složena aktivnost upravljanja ljudskim resursima, obuhvata aktivnosti koje počinju od momenta oglašavanja slobodnog radnog mjesta do momenta potpisivanja ugovora sa izabranim kandidatom.

Angažovanje i socijalizacija potrebne radne snage u interno okruženje logističkog preduzeća, predstavljaju osnovni domen djelovanja procesa kadrovanja. Strategijski gledano, uloga kadrovanja je da zadovolji potrebe preduzeća za radnom snagom. Prema tradicionalnom pristupu, to je proces u kome prometno-logistička preduzeća traže odgovarajuće pojedince, dok je prema savremenom pristupu, ovo proces u kome pojedinci traže odgovarajuća preduzeća.



Proces kadroviranja započinje odlukom preduzeća da popuni slobodno radno mjesto. Ova odluka je uslovljena, prije svega definisanom strategijom preduzeća, politikom zapošljavanja i kadrovskim potrebama u datom trenutku. Najvažnija pitanja na koja treba da odgovori sistem kadroviranja su:

- Koliko novih ljudi je potrebno zaposliti u preduzeću?
- Koje vještine, sposobnosti i radno iskustvo treba da posjeduju kandidati?
- Kada i na koji način će se obaviti regrutacija, reorganizacija ili otpuštanje?
- Kako izabrati prave ljude za svaki posao?

Ovdje je bitno dodati da se proces kadroviranja može odvijati kao eksterni i interni. Također je potrebno naglasiti da proces kadroviranja u velikoj mjeri zavisi od životnog ciklusa prometno-logistička preduzeća, a različite faze zahtijevaju različite načine sprovođenja aktivnosti procesa kadroviranja. U tom smislu, u savremenom poslovanju ovom procesu poklanja se izuzetna pažnja.

2.2 Obuka i razvoj kadrova

Ljudski resursi su od neprocjenjivog značaja za razvoj i postizanje konkurentske prednosti prometno-logističkog preduzeća, te gotovo da se nameće zaključak o važnosti konstantnog obrazovanja, napredovanja i razvoja zaposlenih. U tom smislu postavljen je i cilj ovoga rada i važno je naglasiti da prometno-logističko preduzeće zna onoliko koliko znaju zaposleni u njemu, te je stoga veoma važna spremnost kompanije da omogući svojim zaposlenima uslove za njihov razvoj. Savremeni uslovi privređivanja, pored potrebe prilagođavanja prometno-logističkog preduzeća, pretpostavljaju i potrebu prilagođavanja zaposlenih. Dok se preduzeća prilagođavaju ubrzanim promjenama u okruženju, zaposleni se prilagođavaju čestim promjenama zahtjeva radnog mjesta i uslova u kojima rade. Obrazovanje i stalno usavršavanje zaposlenih postaju jedan od ključnih faktora razvoja ljudskih resursa, organizacione fleksibilnosti i konkurentske prednosti. Fundamentalni cilj obučavanja je da pomogne preduzeću da postigne svoje ciljeve povećanjem vrijednosti njegovog ključnog resursa – ljudi koje zapošljava.

2.2.1 Razvoj karijera menadžera logistike u prometno-logističkom sektoru

Ne postoji jedinstven put kojim ide karijera logističara. Zapravo, postoji na hiljade potencijanih puteva, a odluka pojedinca zavisi prije svega od vještina, interesovanja, ličnih želja i odluka. Na izbor, također, utječe i veličina, tip, lokacija i organizaciona struktura kompanije u kojoj se logističar odluči da radi. Osnova koja se odnosi na vještine, znanje, iskustvo utječe na priliku da se započne karijera u maloprodaji, proizvodnji, ili nekoj drugoj organizaciji. Logističari najčešće počinju kao treneri, analitičari ili supervizori. Kada pokažu svoje sposobnosti, mogu napredovati ka mjestima sa većom odgovornošću. Ključ za uspjeh u ovoj oblasti je fleksibilnost. Radit će sa ljudima u kompanijama koje se bave logistikom, proizvodnjom, marketingom itd. U zavisnosti od veličine kompanije, početne odgovornosti se mogu

odnositi na više logističkih funkcija. Karijera menadžera logistike, može da se odnosi na više različitih puteva. Neki od njih uključuju:

- logističko planiranje i analiza,
- upravljanje transportom,
- skladištenje,
- planiranje i kontrola zaliha,
- kupovina i upravljanje materijalima,
- internacionalno upravljanje logistikom,
- planiranje proizvodnje i upravljanje lancima snabdjevanja,
- informacioni sistemi i kontrola,
- logističke usluge i prodaja i logistički inženjering.

Bilo koja od ovih oblasti može da se kombinuje sa odgovornostima jednog, glavnog menadžera logistike.

2.2.2 Zahtjevane vještine i razvoj profila menadžera logistike

Menadžeri logistike rade sa ljudima, informacijama i procesima. Zbog ovoga potreban je veliki broj vještina kako bi se izgradila uspješna karijera logističara. Intervju sa uspješnim logističarima doveli su do saznanja da se neke vještine izdvajaju kao neophodne pri obavljanju ovog posla. One uključuju: vještine komunikacije i analiziranja, fleksibilnost, te vještine korištenja računara itd. U tabeli ispod su prikazane poželjne i manje poželjne osobine menadžera.

Tabela 1. Osobine menadžera

POŽELJNE OSOBINE	MANJE POŽELJNE OSOBINE
Inteligentan	manje inteligentan
emocionalno stabilan	kolebljiv
Otvoren	zatvoren i rezerviran
Dominantan	podložan
Savjestan	orijentiran samo prema vlastitoj koristi
Vedar	ozbiljan
Odvažan	bojažljiv
Osjetljiv	"tvrd"
Sumnjičav	povjerljiv i lakovjeran
Domišljat	površan i praktičan
Lukav	izravan
Oprezan	prevelika samouvjerenost
inovacijski usmjeren	konzervativan
Samostalan	ovisan o drugima
uporan do kraja	sklon odustajanju
Kontroliran	nekontroliran

Logističari se bave različitim poslovima. Svaki profil uključuje različite odgovornosti, vještine i potencijale za razvoj karijere. Kod svakog profila postoje različite aktivnosti kojima se zaposleni bave, različito je ono što zaposleni vole kod svog posla i kako teže da dostignu uspjeh. Neki od mogućih profila su:

- Analitičar
- Konsultant
- Menadžer za međunarodnu logistiku
- Menadžer upravljanja zalihama
- Logistički inženjer
- Menadžer logistike

Analitičar koristi analitičke i kvantitativne metode da bi razumio, predvidio i unaprijedio logističke procese. Odgovoran je za sastavljanje podataka, analiziranje performansi, indentifikovanje problema i razvoj preporuka koje podržavaju upravljenje logistikom. Njegove ključne dužnosti su:

- skupljanje i obrada relevantnih podataka (troškovi, produktivnost, tražnja itd.),
- istražuje probleme, traži njihove uzroke i razvija rješenja,
- stvara izvještaje o periodičnom poslovanju i šalje ih stejkholderima,
- pruža analitičku podršku projektima, novim poslovnim prilikama i prijedlozima,
- koordinira raspored i druge aktivnosti lanca snabdijevanja.

Potrebne vještine analitičara su prije svega razvijene kvantitativne i analitičke vještine koje su povezane sa konceptima logistike i planiranja proizvodnje, širok opseg vještina koje se odnose na upotrebu računara i baza podataka, statističke aplikacije i paketi softvera.

Konsultant radi kako bi poboljšao logističke performanse kroz strateško planiranje, proces reinženjeringa i/ili implementaciju informacionih tehnologija. Razvija i upravlja velikim brojem projekata uključujući: optimizaciju globalnog lanca snabdijevanja, izbor i razvoj softvera, strateško traženje izvora itd. Pomaže klijentima da razvijaju logističke alate, procese i znanje koje je potrebno da bi se stvorila vrijednost za kupca, kompetitivna prednost i željeni profit. Pozicije koje su povezane sa ovim su: analitičar, projektni menadžer, inženjer logistike. Njegove ključne odgovornosti su:

- identifikuje probleme klijenata, šanse i rizike,
- skuplja i analizira relevantne podatke,
- obavlja intervju sa klijentima,
- razvija i procjenjuje alternativne strategije,
- pravi izvještaje i predstavlja ih klijentima,
- radi sa klijentima kako bi došli do rješenja.

Potrebne vještine konsultanta su vještine rezonovanja, sposobnost timskog rada, sposobnost obraćanja pažnje na detalje, vještine upravljanja projektima, vještine pisanja i prezentovanja, sposobnost razmišljanja "izvan granica", sposobnost ispunjavanja zacrtanih rokova, sposobnost utjecaja na ljude, vještine vezane za finansijske i statističke analize, vještine ubjeđivanja, organizovanja, fleksibilnost.

Menadžer za međunarodnu logistiku je povezan sa proizvodnjom, marketingom i nabavkom kako bi lanci snabdijevanja i uvoz/izvoz bili dobro organizovani. Odgovoran za tehničke detalje i međunarodni transport, razvoj strategija distribucije i razvoj veza sa logističkim posrednicima. Odgovoran za probleme koji se odnose na transport u udaljene zemlje i upravljanje zalihama u većem broju zemalja. Povezane pozicije: menadžer uvoza i izvoza, menadžer međunarodnog transporta. Njegove ključne odgovornosti su:

- upravlja performansama međunarodnih prijevoznika i logističkog posrednika,
- obezbjeđuje poštivanje zakona koji su vezani za aktivnosti izvoza i uvoza,
- vrši procjene koje se odnose na troškove transporta, troškove zaliha i usluga,
- zadužen za zaštitu robe koja se uvozi odnosno izvozi,
- razvija strategije i procese za ulazak na nova tržišta.

Potrebne vještine menadžera za međunarodnu logistiku su vezane za međunarodnu trgovinu i bankarstvo, uslove prodaje i plaćanja, regulative, procese međunarodnih lanaca snabdijevanja, vještine pregovaranja, efektivne komunikacijske vještine, znanje određenih jezika, svijest i poštovanje različitih kultura, diplomata. Menadžer upravljanja zalihama, razvija i implementira planove kako bi doveo do optimizacije troškova zaliha. Odgovoran je za predviđanje zaliha, analiziranje kretanja zaliha, raspoređivanje proizvoda i za izvještaje o poslovanju.

Sarađuje sa menadžerom logistike i nabavke kako bi se obezbjedila optimalna količina narudžbina i zaliha. Povezane pozicije: menadžer upravljanja zalihama, specijalista za zalihe, menadžer nabavke materijala. Njegove ključne odgovornosti su:

- upravljanje kvalitetom zaliha,
- definiše potrebe i razvija, implementira i prati sistem upravljanja zalihama,
- upravlja fizičkim zalihama,
- optimizira tok rada, iskorištenje prostora i produktivnost rada.

Potrebne vještine menadžera upravljanja zalihama su široko znanje o modelima zaliha, predviđanju metoda i procedura kontrole zaliha, vještine upravljanja bazama podataka, vještine analiziranja, razumijevanje DRP koncepta (planiranje potreba u procesu distribucije), sposobnosti rješavanja problema, sposobnost određivanja prioriteta, razumijevanje logističkih operacija i toka zaliha. Inženjer logistike definiše logističke procese, tehnologiju i infrastrukturu kako bi pružio podršku upravljanju koje će dovesti do efikasnosti i isplativosti. Razvijanje preporuka koje se odnose na raspored aktivnosti, lokaciju operacija kao i preporuka koje se odnose na ljudske faktore i faktore životne sredine koji utječu na logističke performanse. Blisko sarađuje sa kupcima, provajderima logističkih usluga, logističkim menadžerima, i drugim članovima lanca snabdijevanja kako bi razvili inovativna rješenja za postojeće probleme. Povezane pozicije su: specijalista za logističko industrijsko inženjerstvo i interni konsultant. Njegove ključne odgovornosti su:

- dostizanje efektivnosti trenutnih logističkih i transportnih procesa,
- obezbjeđuje napredak i koordiniše institucionalizovane promjene,



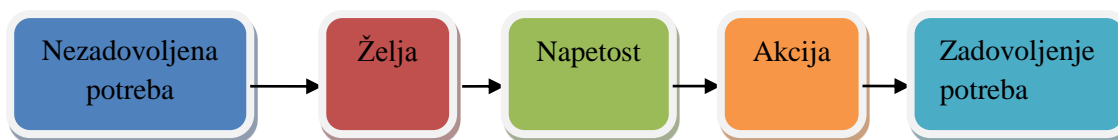
- odgovoran za optimalno iskorištenje prostora, produktivnost i bezbjednost,
- razvija standarde poslovne procedure kao i standarde vezane za performanse,
- istražuje i implementira nove tehnologije i nove informacione sisteme.

Potrebne vještine su mu upravljanje projektima, vještine rada na računaru, upotreba alata za analizu i optimizaciju, simulacija, mjerenje, analiziranje baza podataka, tehničke vještine, sklonost ka istraživanju, definisanje cijena i troškova te orijentisanost na procese. Menadžer logistike obuhvata veliki broj logističkih funkcija koje uključuju skladištenje i distribuciju, predviđanje, planiranje, logističke sisteme i nabavku. Upravlja osobljem koje se bavi logistikom. Koordinira saradnju sa dobavljačima i drugim članovima lanca snabdijevanja. Povezane pozicije su: menadžer distribucije, operacioni menadžer, direktor logistike. Ključne odgovornosti su mu usmjeravanje osoblja da obavlja dnevne logističke operacije, nadgleda timove koji analiziraju strateške i taktičke procese i troškove, pregovara sa dobavljačima, partnerima i potrošačima, upravlja procesima naručivanja i isporuke, obezbjeđuje kontinualni proces poboljšanja i unapređivanja kvaliteta. Potrebne vještine su mu liderstvo i sposobnost rada u timu, zatim vještine pisanja i govora, vještine koje se odnose na tehniku uključujući računare, programe kvaliteta, vještine analize, te pregovaračke vještine.

2.3 Motivacija zaposlenih u prometno-logističkim procesima

Savremeni menadžment ljudskih resursa je apsolutno upoznat sa činjenicom da uspjeh jednog preduzeća u velikoj mjeri zavisi od sposobnosti i motivisanosti njegovih zaposlenih. Međutim, jedno od najvažnijih pitanja i vjerovatno najveća dilema menadžmenta ljudskih resursa je kako zaposlene podstaknuti da rade onako kako se to od njih traži?

Motivacija predstavlja kompleksnu pojavu koju nije moguće jednoznačno odrediti. U odnosu na rad i organizaciju svijeta rada, može se odrediti kao „kompleks sila koje iniciraju i zadržavaju lice na radu u organizaciji, odnosno da motivacija započinje i održava aktivnost u zacrtanom smjeru“. Također, većina njih govori o tome da je motivacija unutrašnji podsticaj zbog čega se ljudi ponašaju upravo onako kako se ponašaju. Mnogima će se učiniti da se ljudi ponašaju nepredvidivo i iracionalno. Međutim kad bi se pogledalo u njihovu prošlost i njihov emocionalni sklop shvatili bi da je ponašanje ljudi logično i predvidivo. Poznajući te činjenice, sa velikom sigurnošću bismo mogli bi predvidjeti kako će neki ljudi reagovati na kritike, ili na zahtjev da ostanu da rade prekovremeno. U osnovi motivacije nalaze se ljudske potrebe, vrijednosti i interesi koji su različiti za različite ljude, različite situacije i različita razdoblja života i razvoja ljudi. U tom smislu, kao što se iz priložene slike 1. može vidjeti, motivacija se može posmatrati kao lančana reakcija potreba koje osjećamo, koje dalje dovode do želja ili ciljeva kojima težimo, što sve zajedno uzrokuje napetost koja vodi radnjama za ostvarenje ciljeva, što konačno rezultira zadovoljstvom.



Slika 1. Proces motivacije u prometno-logističkom sektoru

Međutim, lanac potrebe-želje-zadovoljstvo, ne funkcioniše bez utjecaja sljedećih faktora:

1. Individualne karakteristike – predstavljaju potrebe, vrijednosti, stavove i interese pojedinaca. S obzirom da su ove karakteristike različite kod različitih ljudi, a utječu na njihove motive za izvršenje radnih zadataka, dolazi se do zaključka da su i motivi koji podstiču te ljude drugačiji.
2. Karakteristike posla – predstavljaju osobine posla, kao što su složenost, odgovornost itd. Pri raspodjeli poslova, menadžment mora da uspostavi sklad između individualnih karakteristika i karakteristika posla.
3. Karakteristike organizacije – odnose se na pravila i procedure u preduzeću, strategiju i politiku ljudskih resursa, praksu menadžmenta i sistem nagrađivanja kojim se doprinosi efikasnosti preduzeća.

U motivisanju zaposlenih, menadžment ljudskih resursa definitivno ima težak zadatak. Zapošljavanjem novog radnika, posao za menadžment ljudskih resursa tek počinje i to upravo njegov teži dio, a to je motivisati zaposlenog da svojim radnim angažovanjem uveća produktivnost preduzeća.

U tabeli 2. jasno se vidi da rukovodstvo precjenjuje značaj novčane nagrade, dok zaposleni najviše cijene elemente ličnog u odnosu firme prema njima: priznanje za dobar rad, osjećaj da znaju šta se u firmi događa, pomoć firme u rješavanju ličnih problema itd.

Tabela 2. Faktori motivisanosti zaposlenih

	POSLODAVAC	ZAPOSLENI
Priznanje za dobro obavljen posao	3	10
Osjećanje da "znate šta se dešava"	1	9
Pomoć pri rješavanju ličnih problema	2	8
Siguran posao	9	7
Dobra plata	10	6
Zanimljiv posao	6	5
Unapređenja i napredovanje na poslu	8	4
Lojalnost prema firmi	5	3
Dobri uslovi na radu	7	2
Taktično rukovođenje	4	1

Razlog za menadžersko precjenjivanje značaja novčane nadoknade dijelom leži u činjenici da je ona najjednostavnija za primjenu, plate se isplaćuju u svakom slučaju i promjena njihovog iznosa ne iziskuje nikakve dodatne ili posebne napore i aktivnosti. Kao što se može vidjeti, aktivnija uloga zaposlenih u poslovnim procesima, preuzimanje odgovornosti za unapređenja poslovanja i veća ovlaštenja zaposlenih da bez suvišnih birokratskih procedura donose odluke od većeg značaja predstavljaju izuzetno efikasne motivacione faktore koji trajno djeluju na zaposlene i kontinualno rezultiraju pozitivnim efektima za preduzeće.

Kompanije ponekad previde značaj ljudskog faktora. Glavna preokupacija često postane kompjuterska tehnologija, priliv i odliv novca i tehnike upravljanja. Istraživanja pokazuju da se ovo upravo dešava ekonomskom sistemu SAD-a, koji u novije vrijeme zaostaje po pitanju produktivnosti za Japanom, Kinom, Južnom Korejom itd. Objašnjenje stručnjaka se bazira na činjenici da se u poslovnim sistemima SAD-a previše naglašava sama produktivnost, a nedovoljno čini na konkretnoj realizaciji njenog rasta. U nastojanju da se poprave sami rezultati, američki menadžeri se odlučuju za ulaganje u automatizaciju prije nego za ulaganje u ljudski kapital - u radnike i njihovu motivaciju, kao i unapređenje kvaliteta rada i poslovanja.

3. ZAKLJUČAK

Višegodišnja praksa, kao i novonastali uslovi privređivanja, pokazuju da će upravo pitanje razvoja prometno-logističkog menadžera biti ključno u definisanju strategije savremenih prometno-logističkih preduzeća, koja će sve više biti pod dejstvom snažnih promjena u okruženju. Upravo te promjene zahtjevat će prilagođavanje svih kompanija i one će u tom smislu biti usmjerene na kreativnost, dinamičnost i unutrašnje snage svojih zaposlenih. Bosanskohercegovačke logističke organizacije u značajnom broju koriste elemente nagrađivanja kao stimulans za još bolji rad njihovih uposlenih, što je posebno primjetno na većim razinama menadžmenta.

Međutim, nije to jedini način ulaganja u kadrove jer domaća logistička preduzeća sve više moraju da prate trendove u oblasti upravljanja ljudskim resursima kako bi povećali svoju proizvodnost. Zaposleni u logistici su zaduženi za organizaciju procesa vođenja i izvođenja poslova u sektoru logistike, optimizaciju radnog procesa u skladištu, racionalno upotrebljavanje poslovnih sredstava, brigu za troškove u najširem smislu (dobavljači, spoljni izvođači), za ostale logističke operacije (skladištenja, pretovari). Oni prate carinske zakone uključujući i međunarodne ugovore i brinu o poslovanju društva u skladu sa zakonima kao i o pravilnosti postupaka koji su vezani za protok robe u skladu sa državnim zakonima. Logističke kompanije koje misle na budućnost moraju da imaju vrlo pouzdan tim ljudi, te im je u najvećem broju slučajeva prepuštena u potpunosti i selekcija i obuka logističkog tima, pored samog vođenja logističkog tima. Dakle, savremeni menadžment ljudskih resursa logističkih preduzeća treba da se bavi ovom tematikom veoma ozbiljno, usmjeravajući svu svoju pažnju upravo na prepoznavanje različitosti zaposlenih i

razvijanjem i njegovanjem onih koji će doprinijeti izabranoj strategiji preduzeća. Prema savremenim tendencijama, ponašanje menadžmenta usmjereno na ljudske potencijale (motivisanje, nagrađivanje, stalno komuniciranje) od izuzetne je važnosti i dolazi na drugo mjesto po važnosti, odmah iza definisanja strategije prometno-logističkog preduzeća.

CONCLUSION

Long-term practice, as well as the newly created economic conditions, show that the question of the development of transport-logistics managers will be crucial in defining strategies of modern transportation and logistics company, which will increasingly be under strong changes in the environment. It is these changes will require adjustment of the company and they will in this regard be focused on creativity, dynamism and inner strength of its employees. BH logistics organization in a significant number of used elements of remuneration as a stimulant for even better performance of their employees, which is especially noticeable at higher levels of management. However, it is not the only way of investing in people, because domestic logistics companies increasingly have to follow the trends in the field of human resource management in order to increase their productivity. Employees in Logistics are responsible for organizing the process of managing and performing tasks in the logistics sector, optimizing workflow in the warehouse, the rational of using business funds for the costs of care in the broadest sense (vendors, outside contractors), for other logistics operations (storage, transshipment). They follow the customs laws, including international treaties and take care of the operations of the company in accordance with the laws as well as the regularity of the proceedings related to the flow of goods in accordance with state laws. Logistics companies think the future must have a very reliable team of people, and they are in most cases left completely and selection and training logistics team, in addition to managing the logistics team. Therefore, modern human resource management of logistics enterprises should deal with this issue very seriously, focusing all of their attention just to recognize the diversity of employees and developing and nurturing those who will contribute to the chosen strategy of the company. According to contemporary trends, behavior management focused on human resources (motivating, rewarding, constantly communicating) is of great importance and comes in second in importance, behind defining strategies of traffic and logistics companies.

LITERATURA:

- 1) Bogičević, B., (2004) Menadžment ljudskih resursa, Beograd : Ekonomski fakultet
- 2) Berković, M., (2008) Uticaj osobina menadžera na reinženjering poslovnih procesa velikih transportnih i telekomunikacijskih sistema, stručni rad, Tuzla : Međunarodni skup tehnoloških fakulteta
- 3) Deljanin, A., (2012) Sigurnost i zaštita u poštanskom prometu, Sarajevo : Univerzitet u Sarajevu, Fakultet za saobraćaj i komunikacije

- 4) Ivančević, M. J., (2007) Human Resources Management, Mc Graw-Hill, str. 295
- 5) Jovanović-Božinov, M., Kulić, Ž. i Cvetkovski, T., (2004) Menadžment ljudskih resursa, Beograd : Megatrend
- 6) Tatar, N., (2011) Upravljanje ljudskim resursima u logističkim procesima na tržištu Bosne i Hercegovine, magistarski rad, Sarajevo : Univerzitet u Sarajevu, Fakultet za saobraćaj i komunikacije

BIOGRAFIJA:



Prof.dr. Abidin Deljanin, a_deljanin@hotmail.com;

Osnovnu školu završio u Gusinju, a srednju tehničku vojnu školu u Zagrebu, Hrvatska. Magistarski rad odbranio na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Sarajevo i stekao zvanje Magistra tehničkih nauka iz oblasti Tehnologije i organizacije drumskog transporta. Doktorirao je 2004. godine na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Izabrani je nastavnik u zvanju vanrednog profesora na naučno – nastavnim disciplinama „Sigurnost u poštanskom saobraćaju“, „Logistika u saobraćaju i komunikacijama“ i „Osnovi saobraćajnih i komunikacijskih sistema“ na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Ima objavljenih više skripti predavanja i jedan univerzitetski udžbenik. Od naučno-stručnih radova publikovao je značajan broj naučnih, naučno–stručnih i stručnih radova. Bio je koautor i suradnik na više studija i projekata.



Mr. sc. Mirza Berković, mirza.berkovic@gmail.com;

Osnovnu i srednju školu završio u Kladnju, Bosna i Hercegovina. Magistarski rad odbranio na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu i stekao zvanje Magistra tehničkih nauka. Izabrani je asistent na naučno – nastavnim disciplinama „Logistika u saobraćaju i komunikacijama“, „Osnovi saobraćajnih i komunikacijskih sistema“, „Menadžment u transportu i komunikacijama“ i „Lokacijski i navigacijski sistemi“ na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Dobitnik je više nagrada lokalnog i međunarodnog karaktera. Publikovao je značajan broj naučnih, naučno – stručnih i stručnih radova. Bio je saradnik na izradi više studija i elaborata.



Nejra Tatar nejra.tatar@gmail.com;

Rođena 28.05.1987. godine u Visokom. Osnovnu školu i gimnaziju završila u Visokom. Nakon toga upisuje Fakultet za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu, usmjerenje cestovni saobraćaj, koji završava 2010. godine odbranom diplomskog rada pod nazivom “Osnovni značaj i izvedbe transmisije motornih vozila”. Magistarski studij upisuje također na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije i završava 2011. godine odbranom magistarske teze pod nazivom “Upravljanje ljudskim resursima u logističkim procesima na tržištu Bosne i Hercegovine”. Učestvovala u izradi stručnih radova i studija, kao i velikom broju stručnih edukacija. Dobitnica nagrade američke udruge “Forrunner Foundation” za projekt iz oblasti tehničkih nauka koji je uspješno realizirala. Bila zaposlena u logističkim kompanijama odakle i potiče veliko interesovanje za unapređenje ove oblasti. Dugogodišnji aktivista i volonter u nevladinom sektoru, sa velikim brojem realiziranih projekata.



Mr. sci. Emilija Martinčević emilijamartincevic@yahoo.com

Rođena 27. 10. 1978. godine u Gnjilanu. Osnovno obrazovanje završila u Sarajevu, a srednjoškolsko obrazovanje u Parizu i isto verifikovala u II Gimnaziji u Sarajevu. Zvanje diplomiranog inženjera saobraćaja i komunikacija, odsjek PTT, stekla je na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, a 2005. godine zvanje Magistra tehničkih nauka. Radi kao nastavnik stručno-teoretske nastave u Srednjoj školi za saobraćaj i komunikacije Sarajevo, za zvanje tehničara ptt saobraćaja. Posjeduje veliki broj sertifikata i značajan broj naučnih, naučno – stručnih i stručnih radova.

EU PROGRAMI U FUNKCIJI JAČANJA LOKALNE SAMOUPRAVE

EU PROGRAMS THE FUNCTION OF STRENGTHENING LOCAL GOVERNMENT

Mr. sc. Ferizović Azra, dipl. inž. saob., Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu

Mr. sc. Jasmina Olovčić, dipl. inž. saob., Kanton Sarajevo, Ministarstvo saobraćaja, Direkcija za puteve

Mr. Dario Bušić, dipl. inž. saobr., Ministarstvo komunikacija i prometa BiH

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: Fondovi EU jedan su od instrumenata u novoj evropskoj paradigmi, putem kojih se želi očuvati načelo solidarnosti. Ključni cilj evropskih fondova je da ublaže ekonomske i socijalne disparitete u okviru Unije u svakoj etapi proširenja, kao i da prodube ekonomsku integraciju. Evropska komisija dodjeljuje novac u obliku bespovratnih sredstava, zajmova i garancija s ciljem sprovođenja projekata ili aktivnosti u odnosu na politike Evropske unije. Iskustva "starih" zemalja članica Unije tvrde da se sredstvima iz fondova najviše uspjeha postiglo u poboljšanju saobraćajne infrastrukture, zaštite okoliša, posebno u oblasti snabdijevanja vodom, prerade otpada, zatim omogućena su veća ulaganja u održive izvore energije i tehnološki razvoj, kao i u programe za jačanje malog i srednjeg poduzetništva. Kako je riječ o javnim sredstvima poreznih obveznika EU, 'grantovi' imaju za namjenu opće, a ne privatno dobro. Namjena im nije ostvarivanje profita, ali se iz tih sredstava mogu razvijati unutrašnji kapaciteti preduzeća. Cilj 'grantova' je povećati konkurentnost firme na tržištu, što kasnije neminovno dovodi do generiranja profita za vlasnike preduzeća.

KLJUČNE RIJEČI: EU fondovi, finansiranje, projekti, razvoj.

ABSTRACT: EU funds are one of the tools in the new European paradigm through which we want to preserve the principle of solidarity. A key objective of European funds to mitigate the economic and social disparities within the Union in every stage of the expansion, as well as to deepen economic integration. The European Commission has allocated money in the form of grants, loans and guarantees in order to implement projects or activities in relation to the policies of the European Union. Experience the "old" EU member states argue that the means of funding the most successful in improving transport infrastructure, environmental protection, particularly in the field of water supply, waste processing, and then enabled the increased investment in sustainable energy sources and technological development, as well as programs for strengthening small and medium-sized enterprises. As this is a public taxpayers funds of the EU, 'grants' feature for general purpose, not a private

* Primijeno / Received: 04. 04. 2014.

Prihvaćeno / Recenzirano / Accepted / Reviewed: 05. 05. 2014.

good. Their purpose is not profit making, but from these resources can develop the internal capacity of the company. The goal of 'grants' to increase the competitiveness of firms in the market, and later they inevitably lead to generating profits for the owners of the company.

KEY WORDS:EU funds, financing, projects, development

UVOD

Bosnu i Hercegovinu, kao ni druge zemlje regiona i Evrope, nisu zaobišli efekti globalne ekonomske krize. Otežavajuće okolnosti u našoj zemlji bile su nedovoljno razvijeni i ratom uništeni ekonomski potencijali, administrativna podijeljenost i rascjepkanost tržišta unutar zemlje, kao i period političke nestabilnosti kroz koji je zemlja prolazila u jeku globalne ekonomske krize. Sve to je rezultiralo pražnjenjem javnih fondova i budžeta i sklapanjem aranžmana sa Međunarodnim monetarnim fondom. Veliki dio GDP-a Bosne i Hercegovine troši se na administraciju i socijalna davanja, dok se u razvoj nauke i obrazovanja, infrastrukture i ekonomije ulaže znatno manji dio javnih sredstava. S obzirom na to da je Evropska unija najveći donator u Bosni i Hercegovini, u ovom radu su sadržane osnovne informacije o mogućnostima finansiranja lokalnih projekata putem finansijskih instrumenata Evropske unije, koji se u praksi pojednostavljeno nazivaju fondovi EU. Cilj je ubrzati ekonomski razvoj slabije razvijenih regija Evropske Unije povećanjem i unapređenjem u infrastrukturu i ljudski potencijal, razvojem društva znanja i inovacija, prilagodbom ekonomskim i društvenim promjenama, zaštitom okoliša i jačanjem efektivnosti uprave, kao i osnažiti konkurentnost i privlačnost te unaprijediti mogućnosti zapošljavanja u ostalim regijama EU-e pomoću predviđanja ekonomskih i društvenih promjena.

1. PROGRAMI EVROPSKE UNIJE

Evropska unija od 1991. godine, dala je kroz različite programe pomoći, 6,8 milijardi eura zapadnom Balkanu. Neki od tih programa pomoći više ne postoje, poput CARDS, ISPA, PHARE i SAPARD, koje je Unija transformirala u novi instrument pretprijetne pomoći – IPA, otvoren za države kandidatkinje, te države koje su trenutno u Procesu stabilizacije i pridruženja, kakva je i BiH. Bosna i Hercegovina, prema podacima Direkcije za evropske integracije trenutno može sudjelovati u 24 programa zajednice i to na temelju Okvirnog sporazuma između Evropske zajednice i BiH o općim načelima sudjelovanja BiH u programima zajednice, koji je pravosnažan od januara 2007. godine. U nastavku je dat pregled programa pomoći. Mogu ih koristiti institucije, građani ili privrednici iz BiH. Uz svaki program pomoći dati su najznačajniji podaci i linkovi web stranica, na kojima možete pronaći više informacija o ovim fondovima.



1.1 IPA programi

Instrument for Pre-accession Assistance – Instrument prepristupne pomoći novi instrument prepristupne politike od 2007. godine; EK je donijela odluku da sve prepristupne fondove (Phare i Phare CBC, ISPA, SAPARD, Turski program pomoći i CARDS), zamijeni novim. IPA u sebi sadrži pet osnovnih komponenti:

I komponenta - Pomoć u tranziciji i izgradnji kapaciteta - odnosi se na proces izgradnje kapaciteta i ulaganja, povezanih sa pravnom tekovinom EU (Acquis Communautaire); pomoć državama korisnicama u jačanju administrativnih i pravosudnih kapaciteta; kao i mjere saradnje, u okviru konteksta o prepristupanju, koje nisu izričito pokrivena ostalim komponentama;

II komponenta – Prekogranična saradnja - ova komponenta omogućava državama kandidatima i potencijalnim kandidatima adekvatno učestvovanje u ERDF (European Regional Development Fund – Evropski fond za regionalni razvoj) programima transnacionalne i interregionalne saradnje i/ili u ENPI programu morskih bazena (European Neighborhood and Partnership Instrument – Evropski susjedski i partnerski instrument);

III komponenta – Regionalni razvoj;

IV komponenta – Razvoj ljudskih resursa;

V komponenta – Razvoj ruralnog područja;

gdje će za svaku od navedenih komponenti biti obezbjeđeni posebni fondovi.

Komponente I i II namijenjene su zemljama potencijalnim kandidatima, dok su komponente od I do V namijenjene zemljama kandidatima. Zemljama potencijalnim kandidatima za članstvo u EU je omogućeno korištenje sredstava iz fondova prve dvije komponente, uz otvorenu mogućnost da se iz tih sredstava finansiraju i programi/projekti iz preostale tri komponente. Zemlje koje mogu sudjelovati u IPA-i podijeljene su u dvije kategorije:

- zemlje kandidatkinje, koje sudjeluju u svih pet komponenti (Hrvatska, Makedonija, Turska);
- zemlje potencijalne kandidatkinje, koje sudjeluju samo u prve dvije komponente (Albanija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Kosovo, Srbija).

a) Hrvatska: prema podacima iz SAFU-a (Središnje agencije za financiranje i ugovaranje), Hrvatska je do 2012. godine ugovorila 42% raspoloživih IPA sredstava, a isplaćeno je tek 21% od alociranih 911 miliona eura.

b) Sve zemlje korisnice: ukupna raspoloživa sredstva Programa IPA, za proračunsko razdoblje 2007.–2013., iznose 11,468 milijardi eura. Raspodjela financijskih sredstava po državama korisnicama prepristupnog instrumenta IPA i njegovim komponentama određuje se u Višegodišnjem indikativnom finansijskom okviru (*Multi-Annual Indicative Financial Framework*, MIFF) koji se donosi za svako trogodišnje razdoblje.

Tabela1. Finansijski okvir IPA-e po državama, godinama i komponentama

Component	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Candidate countries							
CROATIA							
Transition Assistance and Institution Building	40,511,775	45,374,274	45,501,430	35,483,458	39,559,128	35,969,161	19,256,543
Cross-border Co-operation	9,888,228	14,729,728	19,888,970	19,901,188	19,889,188	19,182,962	9,889,182
Regional Development	45,090,000	47,600,000	49,700,000	56,800,000	58,200,000	57,578,127	81,000,000
Human Resources Development	11,377,000	11,700,000	14,200,000	15,700,000	16,200,000	16,040,000	9,000,000
Rural Development	25,500,000	25,600,000	25,600,000	25,000,000	25,500,000	25,151,189	27,300,000
TOTAL	141,277,000	146,000,000	151,200,000	155,884,646	159,358,296	156,181,013	95,456,155
FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA							
Transition Assistance and Institution Building	41,541,612	41,122,001	39,510,500	36,917,068	28,803,480	27,209,161	27,941,228
Cross-border Co-operation	4,198,987	6,077,999	4,972,901	6,197,526	6,121,976	6,089,779	6,192,041
Regional Development	7,400,000	12,300,000	20,800,000	29,400,000	39,100,000	41,089,52	51,800,000
Human Resources Development	8,200,000	6,000,000	7,100,000	8,400,000	8,800,000	10,890,000	11,200,000
Rural Development	2,100,000	6,700,000	10,200,000	12,500,000	16,500,000	18,271,815	21,000,000
TOTAL	58,500,000	70,200,000	81,782,001	91,684,594	99,028,226	100,882,881	117,212,269
ICELAND							
Transition Assistance and Institution Building					12,000,000	12,000,000	6,000,000
TOTAL					12,000,000	12,000,000	6,000,000
MONTENEGRO							
Transition Assistance and Institution Building	27,499,504	26,132,552	29,832,1794	29,838,823	29,543,599	16,346,471	5,238,938
Cross-border Co-operation	5,209,496	4,487,448	4,667,821	5,682,890	4,510,544	4,588,551	4,418,687
Regional Development						8,000,000	19,200,000
Human Resources Development						2,800,000	2,927,077
Rural Development						5,500,000	7,600,000
TOTAL	31,400,000	32,600,000	34,500,000	33,521,513	34,152,943	35,035,022	35,414,722
TURKEY							
Transition Assistance and Institution Building	256,702,720	256,125,297	299,500,980	217,909,826	291,209,022	227,499,161	246,201,091
Cross-border Co-operation	2,097,280	2,874,209	5,049,190	5,090,174	5,151,977	2,174,517	2,118,109
Regional Development	167,500,000	173,800,000	182,700,000	236,100,000	293,400,000	336,836,341	378,000,000
Human Resources Development	50,200,000	52,900,000	55,600,000	68,400,000	77,600,000	82,930,000	96,000,000
Rural Development	30,700,000	55,000,000	85,500,000	151,500,000	172,500,000	186,785,000	215,000,000
TOTAL	467,200,000	486,700,006	598,300,000	689,700,000	799,860,000	896,249,222	999,300,000
Potential candidates							
ALBANIA							
Transition Assistance and Institution Building	54,318,790	65,237,7565	71,290,000	84,200,0006	84,301,650	84,290,995	87,446,037
Cross-border Co-operation	4,681,210	8,583,244	9,822,031	6,075,175	10,128,856	10,235,189	10,688,233
TOTAL	61,000,000	73,820,000	81,112,031	90,275,176	94,430,506	94,526,184	98,134,270
BOSNIA AND HERZEGOVINA							
Transition Assistance and Institution Building	58,136,194	68,854,783	83,900,000	100,588,099	102,581,651	102,670,995	106,870,238
Cross-border Co-operation	3,968,808	4,945,217	5,207,746	4,996,295	4,748,429	5,197,859	4,942,041
TOTAL	62,100,000	74,000,000	89,107,746	105,584,394	107,330,080	107,868,854	111,812,279
SERBIA							
Transition Assistance and Institution Building	181,480,352	179,941,314	182,331,043	186,209,079	190,309,610	190,000,999	203,101,009
Cross-border Co-operation	8,209,648	11,058,686	12,218,357	11,751,753	11,322,790	12,097,264	13,630,698
TOTAL	189,700,000	190,900,000	194,500,000	197,958,832	201,632,400	202,098,263	216,731,707
ROMANIA							
Transition Assistance and Institution Building	68,300,000	184,700,000	109,100,000	66,100,000	66,900,000	65,870,399	70,712,269
Cross-border Co-operation	0	0	0	1,200,000	1,800,000	2,279,148	2,587,751
TOTAL	68,300,000	184,700,000	109,100,000	67,300,000	68,700,000	68,149,547	73,300,020
Summary							
Component	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
TOTAL COUNTRY PROGRAMS	1,109,427,000	1,511,720,006	1,805,072,668	1,897,206,000	1,556,046,687	1,688,664,951	1,687,039,366
MULTI-BENEFICIARY PROGRAMS							
Transition Assistance and Institution Building	129571000	137736044	188867536	141706511	186,269,100	176,246,513	177,045,477
Cross-border Co-operation	0	0	0	4,821,679	5,293,213	5,672,178	6,029,026
SUPPORT EXPENDITURE	44,703,000	51,950,000	47,548,000	47,393,000	52,183,900	55,430,500	84,500,000
GRAND TOTAL	1,263,209,000	1,561,405,650	1,941,568,204	1,991,328,130	1,796,793,900	1,875,994,522	1,956,843,866

U okviru prve komponente mogu se sufinansirati i lokalni infrastrukturni projekti, kao i nabavka opreme.

1.2 Programi izgradnje kapaciteta

1.2.1 TAIEX – Technical Assistance and Information Exchange – Kancelarija za razmjenu informacija i tehničku pomoć



TAIEX je odjeljenje Evropske komisije osnovano u okviru Generalnog direktorata „Proširenje”. Ranije se finansiralo kroz multilateralni program CARDS (PHARE/CARDS) po principu «ko se prvi prijavi», odnosno u sadašnjem periodu kroz IPA. Osmišljeno kao vid kratkoročne tehničke pomoći zemljama kandidatima i zemljama zapadnog Balkana u usklađivanju njihovih pravnih propisa sa pravnim tekovinama EU *acquis communitare* (ima preko 80.000 strana zakonodavnog teksta podjeljenog na 31 poglavlje) i u izgradnji neophodne administrativne infrastrukture. Program TAIEX pruža sljedeće 3 vrste pomoći:

1. posjete eksperata – ekspertske misije tima određenog od strane Evropske komisije u državi korisniku pomoći (u trajanju do 5 dana),
2. studijske posjete koje omogućavaju zemljama korisnicima da se upoznaju sa načinom na koji se zemlje članice EU bave praktičnim pitanjima,
3. seminari i radionice radi predstavljanja i objašnjavanja pomenutih pitanja odnosno razmjene iskustava, obuka u cilju sticanja neophodnih tehničkih vještina, monitoring i analiza napretka, baza podataka i informacioni proizvodi, prevođenje. Privredne komore mogu da koriste ovaj vid tehničke pomoći.

1.2.2 TWINNING

Twinning ili Partnerstvo –Ovaj oblik saradnje pomaže državama kandidatima i potencijalnim kandidatima da u fazi pristupanja, razviju državno – administrativne kapacitete sa ciljem unaprjeđenja sposobnosti ovih država da usvoje i primjene pravo EU. Twinning pruža okvir za saradnju administracija i organizacija zemalja korisnika sa njihovim pandanima u državama članicama EU. Oni zajedno rade na razvijanju i realizaciji projekta čiji je cilj prenošenje, prilagođavanje i sprovođenje određenog zakona EU. Svaki Twinning projekt ima najmanje:

- 1 savjetnika (Resident Twinning Adviser-RTA) iz administracije zemlje članice EU na period od najmanje 12 mjeseci sa punim radnim vremenom u ministarstvu zemlje u kojoj se realizuje projekat i
- 1 vođu projekta (Project Leader-PL).

1.2.3 SIGMA –Support in Improvement in Governance and Management

Program za unaprjeđenje uprave i menadžmenta predstavlja zajedničku inicijativu OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development – Organizacija za ekonomsku saradnju i razvoj) i Evropske komisije. Većim dijelom je finansiran od strane EU. SIGMA predstavlja instrument izgradnje institucionalnih kapaciteta namijenjen za pomoć horizontalnim nivoima javnog upravljanja (reforma javne uprave, javne nabavke, etika u javnom sektoru uključujući inicijative protiv korupcije, eksterna i interna finansijska kontrola). Glavni cilj SIGMA je pružanje pomoći u sprovođenju reformi i uspostavljanju dobre prakse i procedura u javnom sektoru. Korisnici pomoći su organi državne uprave i javna administracija sa ciljem njihove profesionalizacije i modernizacije u prethodno navedenom smislu.

1.2.4 TEMPUS

Tempus predstavlja program pomoći EU zemljama zapadnog Balkana, Zajednici nezavisnih država (ZND) i Mongoliji u sprovođenju reformi u okviru sistema visokog obrazovanja. Finansira se sredstvima iz CARDS programa, odnosno u slučaju ZND i Mongolije iz programa TACIS i predstavlja dio opšteg programa pomoći EU privrednom i društvenom restrukturiranju ovih država.

1.3 Programi prekogranične saradnje

1.3.1 Jadranski novi susjedski program INTERREG/CARDS (Adriatic New Neighbourhood Programme-ANNP)

Opšti cilj Program Inicijative Evropske unije INTERREG IIIA prekogranične jadranske saradnje, koja je transformisana u Novi Program susjedstva INTERREG-CARDS/PHARE, je “promocija društveno-ekonomskog razvoja i saradnje među zemljama jadranske oblasti”, odnosno unaprjeđenje saradnje jadranskih italijanskih regija i tzv. zemalja Istočnog Jadrana (Hrvatska, Albanija, BiH i Srbija, CG). U skladu sa tim, radi se o instrumentu koji, više nego svi drugi može doprinijeti formiranju jadranske evro-regije. Za sredstva programa mogu konkurisati sve organizacije i institucije koje su u statutu definisane kao neprofitne. Konkursna dokumentacija je različita za svaki konkurs.

1.3.2 INTERREG III B CADSES (Central Adriatic Danubian South East European Space) - Centralno Jadranski Dunavsko Jugoistočno Evropski Prostor

Susjedski program ima za cilj promociju održivog ekonomskog i socijalnog razvoja, saradnja na rješavanju zajedničkih problema u sektorima zaštite životne sredine, zdravlja i borbe protiv organizovanog kriminala kao i obezbjeđivanje efikasnih i sigurnih granica. U narednom finansijskom periodu 2007.-2013., oblast postojeće CADSES transnacionalne saradnje biti će podijeljen na dva područja: centralno-evropski program (Central Europe Programme – CENTRAL) i jugoistočno-evropski prostor (South East European Space – SEES), pri čemu:

- Novi CENTRAL program će obuhvatati 8 zemalja članica EU (Češka, dio Njemačke, dio Italije, Mađarska, Austrija, Poljska, Slovačka, Slovenija) i 1 partnersku državu – Ukrajinu.
- Predložene oblasti SEES obuhvataju: Albaniju, Austriju, BiH, Bugarsku, Rumuniju, Hrvatsku, Makedoniju, Grčku, Mađarsku, dijelove Italije, Srbiju, Crnu Goru, Slovačku, Sloveniju, dijelove Turske, Moldaviju i dio Ukrajine.

Privredne komore također mogu da koriste ovaj vid tehničke pomoći.

Prekogranična saradnja u Bosni i Hercegovini. U okviru druge komponente IPA-e – prekogranične saradnja, BiH učestvuje u šest programa: u tri bilateralna programa prekogranične saradnje sa Hrvatskom, Srbijom i Crnom Gorom, u jednom programu prekogranične saradnje sa državama članicama – IPA Jadranski program, te u dva



programa transnacionalne saradnje Jugoistočna Evropa (SEE) i Mediteran (MED). Svi programi implementiraju se putem grant šema za koje se objavljuju pozivi za podnošenje projektnih prijedloga. Nakon što su u 2008. godini završene aktivnosti na uspostavljanju upravljačkih struktura i struktura za implementaciju u svim programima, tokom 2009. godine ostvaren je značajan napredak u implementaciji kroz objavljivanje poziva za podnošenje projektnih prijedloga u svih šest programa. Također, u 2009. godini došlo je do ugovaranja prvih sredstava za ovu komponentu iz godišnje alokacije za 2007. godinu (6 projekata u okviru programa transnacionalne saradnje SEE). Programi obuhvataju:

- Prekograničnu saradnju pograničnih regiona između zemalja potencijalnih kandidata/kandidata;
- Prekograničnu saradnju između zemalja kandidata/potencijalnih kandidata sa zemljama članicama;
- Učešće kandidata/potencijalnih kandidata u transnacionalnim programima (izvor: DEI BiH).

Prekogranična saradnja Bosne i Hercegovine i Republike Hrvatske. Prekogranični program između Hrvatske i Bosne i Hercegovine, provoditi će se tokom razdoblja od 2007. - 2013. Program podržava komponentu II (prekogranična saradnja) "Instrumenta predpristupne pomoći" EU (IPA), u okviru kojeg je za prve tri godine dodjeljeno 6 miliona eura. Dodatnih minimalno 1.058.823 eura osigurat će zemlje partneri, uglavnom od korisnika programa u pograničnom području. Granica između Hrvatske i BiH se proteže na gotovo 1.000 kilometara. Usprkos heterogenosti ovog područja pogranična područja se suočavaju sa sličnim izazovima: privredno propadanje vezano uz kolaps tradicionalnih industrija/tržišta nakon raspada Jugoslavije, velike migracije tokom i nakon rata uz trajnu depopulaciju koja traje sve do danas te velike štete na javnoj infrastrukturi koje su samo djelomično popravljene kroz nedostatne investicije. Tradicionalne privredne i kulturne veze između dvije zemlje u pograničnom području su također bile teško pogođene sukobom i njegovim posljedicama. Zato ovaj program pokušava oživjeti nekadašnje prekogranične veze i aktivnosti kroz rješavanje nekih od zajedničkih društveno-ekonomskih i ekoloških problema.

Tabela 2.

Godina	2007	2008	2009	2010*	2011*
BiH	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Hrvatska	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Ukupno**	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000	2 000 000

*)indikativni iznosi; **) iznosi u eurima

Ciljevi programa su:

- podržati osnivanje prekograničnih mreža i partnerstva te razvoj zajedničkih prekograničnih aktivnosti kako bi se revitalizirala ekonomija, zaštitila priroda i okoliš te povećala socijalna kohezija programskog područja,

- izgraditi sposobnost lokalnih, regionalnih i nacionalnih institucija radi upravljanja programima EU i pripremiti ih za upravljanje budućim prekograničnim programima.

Ti će se ciljevi postizati kroz provođenje mjera u okviru sljedećih prioriteta:

- Prioritet 1. Stvoriti zajednički privredni/ekonomski prostor i
- Prioritet 2. Poboljšati kvalitetu života i socijalnu koheziju.

Tabela 3.: Program prekogranične saradnje između Srbije i BiH

Godina	2007	2008	2009	2010*	2011*
BiH	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Srbija	1 100 000	1 100 000	1 300 000	1 100 000	1 100 000
Ukupno	1 800 000	1 800 000	2 000 000	1 800 000	1 800 000

*) indikativni iznosi; **) iznosi u eurima

Opšti cilj programa je stimulisanje privrede i smanjenje relativne izolacije programske oblasti jačanjem zajedničkih institucionalnih mreža i kapaciteta ljudskih resursa.

Program je fokusiran na:

Prioritet 1: Ostvarivanje društvene i ekonomske kohezije kroz aktivnosti kojima se unapređuju fizička, poslovna, društvena i institucionalna infrastruktura i kapaciteti

Tabela 4. : Program prekogranične saradnje između BiH i Crne Gore

Godina	2007	2008	2009	2010*	2011*
BiH	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
Crna Gora	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
Ukupno**	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000	1 100 000

*) indikativni iznosi; **) iznosi u eurima

Opšti cilj programa je stimulacija održivog razvoja prekogranične oblasti, ekonomskih, kulturnih, prirodnih i ljudskih resursa i potencijala kroz jačanje kapaciteta ljudskih resursa i zajedničkih mreža institucija u lokalnim zajednicama, te kod lokalnih i privatnih aktera. Posebno je utvrđen jedan prioritet u smislu intervencija u prekograničnoj saradnji. Prioritet 1: Pružiti podršku stvaranju zajedničkog društveno-ekonomskog okruženja za ljude, zajednice i privrede programske oblasti.

Tabela 5.: IPA Program prekogranične saradnje sa zemljama članicama
IPA Jadranski program prekogranične saradnje

Godina	2007*	2008*	2009*	2010*	2011*
IPA Jadranski program**	1 310 000	2 239 137	2 447 544	2 496 495	2 546 425

* indikativni iznosi; **integralni pristup-sve zemlje učesnice spajaju sredstva

Opšti cilj programa je jačanje mogućnosti za održiv razvoj jadranskog regiona usklađenom strategijom djelovanja među partnerima iz prihvatljivih područja.

Program je baziran na sljedećim prioritetima:

Prioritet 1 – Ekonomska, socijalna i institucionalna saradnja;

Prioritet 2 – Prirodni i kulturni resursi i sprečavanje rizika;

Prioritet 3 – Dostupnost i mreže.

Dogovoren je integralni pristup koji podrazumijeva spajanje finansijskih alokacija svih zemalja učesnica u jedan jedinstven fond, iz kojeg se finansiraju projekti od zajedničkog interesa. Za BiH alocirano je oko 6 miliona eura za trogodišnji period 2007. – 2009.

Tabela 6.: Programi transnacionalne saradnje (ERDF territorial cooperation programmes)

Program transnacionalne saradnje Jugoistočna Evropa (SEE)

Godina	2007	2008	2009	2010*	2011*
SEE	453 020	406 080	460 202	495 406	541 714

*) indikativni iznosi; **) iznosi u eurima

Program Jugoistočna Evropa (SEE), koji uključuje 16 zemalja, ima za cilj razvoj transnacionalnih partnerskih odnosa u pitanjima od strateškog značaja kako bi se unaprijedio proces teritorijalne, ekonomske i društvene integracije i poboljšalo jedinstvo, stabilnost i konkurentnost regiona. Prioriteti ovog programa su:

Prioritet 1: Stvaranje uslova za inovacije i poduzetništvo;

Prioritet 2: Zaštita i unaprijeđenje okoliša;

Prioritet 3: Poboljšanje dostupnosti;

Prioritet 4: Stvaranje sinergija za održivi rast na transnacionalnom planu.

U okviru prvog poziva za podnošenje projektnih prijedloga, ukupno je za finansiranje odobreno 40 projekata, od kojih 6 uključuju partnere iz BiH. Sredstva, sa partnerima iz BiH, sa ukupnim iznosom od 385.213 eura, ugovorena su od Delegacije Evropske unije BiH u Sarajevu.

Tabela 7.: Program transnacionalne saradnje Mediteran (MED)

Godina	2007	2008	2009	2010*	2011*
MED **	/	100 000	100 000	120 000	130 000

*) indikativni iznosi; **) iznosi u eurima

Opšti cilj programa je poboljšanje konkurentnosti područja Mediterana u namjeri da se promoviše rast i prilike za zapošljavanje za buduće generacije i promoviraju teritorijalne kohezije i zaštita okoliša u smislu održivog rasta. Određena su četiri prioriteta:

Prioritet 1: Jačanje kapaciteta za inovacije;

Prioritet 2: Zaštita okoliša i promocija održivog teritorijalnog razvoja;

Prioritet 3: Poboljšanje mobilnosti i teritorijalne pristupačnosti;

Prioritet 4: Promocija integrisanog i policentričnog razvoja prostora Mediterana.

Program MED uključuje trinaest zemalja Sredozemlja. Program obuhvata 9 država članica EU, i proširen je uključivanjem zemalja Sredozemlja koje su kandidati ili potencijalni kandidati za članstvo u EU.

1.4 Programi zajednice

1.4.1 CIP

Okvirni program za konkurentnost i inovativnost 2007.-2013. (CIP) ima za cilj podršku konkurentnosti i inovacijama u oblasti ekologije, a u skladu sa revidiranom Lisabonskom Agendom. Uključuje sve aktivnosti Zajednice u oblasti preduzetništva, MSP, inovacija, industrijske konkurentnosti, razvoja ICT i korištenja ekoloških tehnologija i inteligentnih energetske rješenja. Iako je prevashodno usmjeren na evropske organizacije i preduzeća sa posebnim fokusom na MSP postoji mogućnost učešća i zemalja koje nisu članice EU, uključujući i zemlje Zapadnog Balkana. CIP obuhvata tri specifična programa:

1. Program za preduzetništvo i inovacije (Entrepreneurship and Innovation Programme)

Cilj Programa za preduzetništvo i inovacije jeste pomoć razvoju inovacija u preduzetništvu, obezbjeđivanjem pristupa finansijskim sredstvima putem podjela rizika i dobiti sa investitorima privatnog kapitala i obezbjeđivanje kontragarancija ili uzajamnih garancija za nacionalne garancijske šeme. U okviru programa, mala i srednja preduzeća (MSP) također će imati jednostavan, jasan i efikasan pristup Evropskoj uniji putem mreža podrške preduzećima koje pružaju brojne informacije i savjete o postojećim evro info centrima. Pored toga što se zasniva na isprobanim i testiranim programima, program CIP također obuhvata nove elemente kao što su: instrument (za rizični kapital) za visok rast i inovativne kompanije; sekuritizacija strukture bankovnih zajmova za MSP; veća uloga mreža podrške inovacijama i preduzetništvu.

2. Program podrške politici informacione i komunikacione tehnologije (ICT Policy Support Programme)

Program podstiče novo integrisano tržište elektronske mreže, medijskog sadržaja i digitalne tehnologije. Usmjeren je na traženje rješenja za uklanjanje prepreka širem korištenju elektronskih usluga u Evropi. Također pruža podršku modernizaciji usluga javnog sektora, čime se ostvaruje veća efikasnost i bolji kvalitet usluga.

3. Program Inteligentna energija za Evropu (Intelligent Energy-Europe Programme)

Program je usmjeren na podsticanje šire upotrebe nove i obnovljive energije i unapređenje energetske efikasnosti, kao i na jačanje usklađenosti sa energetske regulatornim okvirom. Cilj programa je ubrzanje aktivnosti u vezi sa usvojenom strategijom EU i ciljevima na području održive energije, tako što će se povećati udio obnovljive energije i smanjiti krajnja potrošnja energije. Aktivnosti su usmjerene na:

- povećanje sposobnosti, unapređenja i svesti o potrebi za energetske efikasnošću,
- promovisanje izvora obnovljive energije i prihvatanja energetske diverzifikacije,
- stimulisanje diverzifikacije goriva i energetske efikasnosti u transportu.

1.4.2 Sedmi okvirni program za istraživanje FP7

Sedmi okvirni program za istraživanje(FP7) objedinjuje sve inicijative EU koje se odnose na istraživanje i ima ključnu ulogu u dostizanju ciljeva kada je riječ o rastu, konkurentnosti i zapošljavanju. Širi ciljevi programa FP7 grupisani su u četiri kategorije: Saradnja, Ideje, Ljudi i Kapaciteti; tu je i dodatni peti program za nuklearna istraživanja – Nuklearno istraživanje i obuka. Za svaku grupu ciljeva postoji specifičan program koji se odnosi na glavne oblasti istraživačke politike EU. Specifični programi usmjereni su ka promovisanju i podsticanju nastanka evropske (naučne) izuzetnosti.

1.4.3 Lifelong Learning

1.4.3.1 Integrisani programi za doživotno učenje

Imajući u vidu izuzetno značajnu ulogu obrazovanja i obuke u izgradnji evropskog društva zasnovanog na znanju, reformisani program treba da omogući konkretnu realizaciju dugoročnih razvojnih i integrativnih ciljeva EU, posebno ciljeva Lisabonske strategije, Bolonjskog i Kopenhagenskog procesa. Integrisani program će obuhvatiti četiri specifična pod-programa:

1. Comenius– sva pitanja vezana za učenje i podučavanje, počevši od predškolskog, zaključno sa srednjim obrazovanjem;

2. Erasmus– svi aspekti formalnog visokog obrazovanja, kao i stručno obrazovanje i obuka na visokoškolskom nivou (bitna promjena je prebacivanje višeg stručnog obrazovanja iz Leonarda u Erasmus);

3. Leonardo da Vinci– svi aspekti stručnog obrazovanja i obuke, uključujući inicijalno i doživotno stručno obučavanje (osim višeg stručnog obrazovanja i obuke – Erasmus);

4. Grundtvig– svi oblici obrazovanja odraslih.

1.4.3.2 Transversal programmes

„Transverzalni“ program sa četiri ključne aktivnosti: saradnja u oblasti kreiranja obrazovne politike, učenje stranih jezika, korištenje ICT i širenje rezultata i uspješnih rješenja;

1.4.3.3 Jean Monnet

To je novi program. Novine su: jedinstvena upravljačka struktura, značajno povećan budžet, pojednostavljenje procedura i veći stepen decentralizacije, odnosno veća uloga nacionalnih agencija u implementaciji određenih vrsta aktivnosti. U skladu sa Solunskom agendom, predviđena je mogućnost učešća država Zapadnog Balkana.

1.4.4 Kultura 2007

Kultura između stvaralaca, radnika i institucija u oblasti kulture iz zemalja koje učestvuju u programu, sa ciljem podsticanja stvaranja evropskog građanstva. Da bi



projekti odnosno aktivnosti mogli da se kandiduju za sredstva programa, oni moraju doprinositi ispunjenju najmanje dva od predviđenih ciljeva, i to:

1. promovisanje transnacionalne mobilnosti zaposlenih u sektoru kulture,
2. podsticanje transnacionalne cirkulacije djela i kulturnih i umjetničkih sadržaja, i/ili
3. podsticanje međukulturnog dijaloga.

Ciljevi programa biće ostvareni implementacijom sljedećih aktivnosti: podrška raznim oblicima djelovanja u oblasti kulture, podrška evropskim organima koji su aktivni u oblasti kulture na evropskom nivou, sufinansiranje djelatnosti evropskih organizacija u oblasti kulture, pomoć za održavanje memorijalnih kompleksa (bivši nacistički logori i dr.) i arhivske građe koja se odnosi na velike progone i stradanja i za čuvanje uspomene na žrtve takvih događaja, podrška u izradi analiza i prikupljanje i širenje informacija u oblasti kulturne saradnje.

1.4.5 LIFE+

Finansijski instrument za životnu sredinu - Cilj *Finansijskog instrumenta za životnu sredinu* (LIFE+) jeste pružanje podrške implementaciji, unapređenju i razvoju politike i zakonodavstva Zajednice u oblasti životne sredine. Program LIFE+ ima tri komponente:

LIFE+ Priroda i biodiverzitet: usmjerena na implementaciju direktiva EU o zaštiti prirodnih staništa i divljih ptica, kao i na dalje jačanje potrebnog znanja za razvoj, procjenu, monitoring i vrednovanje politike i zakonodavstva EU u oblasti prirode i biodiverziteta;

LIFE+ Politika i upravljanje životnom sredinom: osim prirode i biodiverziteta, obuhvata ostale prioritete Šestog akcionog programa za životnu sredinu - klimatske promjene, životna sredina i zdravlje i kvalitet života, i prirodna bogatstva i otpad - kao i strateške pristupe razvoju, implementaciji i sprovođenju politika;

LIFE+ Informacije i komunikacija: podržava širenje informacija i aktivnosti u cilju podizanja svijesti, kao i komunikacione aktivnosti i kampanje, organizovanje konferencija i obuke.

1.4.6 Customs 2013

Program Carine ima za cilj pospješivanje ekonomskog razvoja, zaposlenosti i konkurentnosti kako unutar tržišta EU, tako i na međunarodnom tržištu, kroz pojednostavljenje carinskog sistema i zaštitu od prevara. Program podstiče saradnju između carinskih službenika.

1.4.7 Fiscalis 2013

Program Fiscalis ili Porezi ima za cilj razvoj pouzdanijeg i funkcionalnijeg poreskog sistema na unutrašnjem tržištu pružanjem podrške saradnji u oblasti oporezivanja, razmjenom dobre prakse i usaglašavanja sistema.

1.4.8 Progress

Program Zajednice za zaposlenost i solidarnost – Progress, predstavlja jedinstven program uveden sa ciljem pojednostavljenja i racionalizacije finansijskih instrumenata u oblasti zapošljavanja i socijalne politike. Sastoji se iz pet sekcija sa odvojenim budžetima:

1. zaposlenost,
2. socijalna zaštita,
3. zaštita na radu,
4. politika protiv diskriminacije,
5. jednakost između spolova.

1.5 Program aktivnosti Zajednice u oblasti potrošačke politike 2007-2013

U pitanju je jedan od tri programa aktivnosti u okviru opšteg programa Zdravlja i zaštite potrošača. U okviru ovog programa aktivnosti, Zajednica doprinosi zaštiti zdravlja, sigurnosti i ekonomskih interesa svojih građana. Cilj programa je da se interesi potrošača integrišu u politiku Zajednice i da se poseban naglasak stavi na zaštitu potrošača kao i na svijest potrošača EU, posebno u novim državama članicama.

1.6 Omladina u akciji

Glavni cilj programa *Omladina u akciji* jeste pružanje podrške evropskom građanstvu i solidarnosti među mladim ljudima između 13 i 30 godina putem sljedećih aktivnosti:

1. Omladina za Evropu – projekti razmjene mladih, podsticanje mobilnosti i pokretanje inicijativa usmjerenih na aktivno učešće mladih u demokratskom životu;
2. Evropska volonterska služba;
3. Omladina svijeta – saradnja i uzajamno upoznavanje mladih, uključujući mlade u novim susjednim zemljama proširene EU, kao i u „trećim“ zemljama;
4. Organizaciona potpora i obuka omladinskih trenera – unapređenje rada omladinskih organizacija, finansijska pomoć evropskim omladinskim organizacijama, posebno Evropskom omladinskom forumu; stimulisanje razmjene, obuke i informisanja omladinskih trenera, kao i partnerstva sa regionalnim i lokalnim strukturama;
5. Saradnja u domenu kreiranja politike – dijalog između mladih i organizacija nadležnih za definisanje politike, saradnja sa međunarodnim organizacijama i mjere za bolje upoznavanje i razumjevanje mladih.

Program podržava aktivnosti koje među mladima razvijaju osjećanje lične odgovornosti, inicijativnost i solidarnost i podstiču ih da aktivno učestvuju u procesima na lokalnom, regionalnom i evropskom nivou.

1.7 Mediji 2007

Ovaj novi program Zajednice za audiovizuelnu industriju doprinjeće primjeni evropskih kulturnih vrijednosti na ovu oblast i to u svjetskim razmjerama, a potom i stvaranju povoljne društveno-ekonomske sredine za evropski audiovizuelni sektor.

Ciljevi programa su:

1. očuvanje i jačanje evropske kulturne raznolikosti i njene filmske i audiovizuelne baštine, otvoren pristup svim građanima Evrope i unapređenje međukulturnog dijaloga,
2. veća cirkulacija evropske audiovizuelne produkcije u okviru i van EU i
3. jačanje konkurentnosti evropskog audiovizuelnog sektora na otvorenom evropskom tržištu.

Program podržava sljedeće aktivnosti radi ostvarivanja datih ciljeva:

- sticanje i usavršavanje vještina u audiovizuelnoj oblasti i razvoj evropskih audiovizuelnih djela,
- distribucija i promovisanje evropskih audiovizuelnih djela,
- pilot-projekti radi provjere da li je program prilagođen kretanjima na tržištu.

1.8 Makrofinansijaska pomoć

Makrofinansijaska pomoć je politički utemeljen finansijski instrument za pružanje neobavezujuće i neutvrđene podrške platnom bilansu trećoj zemlji partneru. Tokom prethodnih godina, u okviru ovog instrumenta obezbjeđivana je također i pomoć budžetu. Makrofinansijaska pomoć se također kombinuje sa drugim programima pomoći EU kako bi se stvorila sinergija i olakšala primjena mjera strukturnih reformi. Makrofinansijaska pomoć Evropske komisije usmjerena je ka zemljama Balkana (Srbija, Crna Gora, Bosna i Hercegovina i Albanija), naročito ka zemljama koje su ranije bile u sastavu bivše Jugoslavije.

1.9. Napredak

Program Napredak biće dopuna Evropskom socijalnom fondu (ESF) u cilju borbe protiv siromaštva i nezaposlenosti, suzbijanja diskriminacije, promovisanja ravnopravnosti polova, integrisanja u društvo osoba sa posebnim potrebama i sl.

1.10 Marko Polo II

Program Marko Polo II bavi se preprekama međunarodnih puteva za prijevoz tereta kroz efikasne kratkoročne intervencije u cilju smanjenja zagušenja, poboljšanja djelovanja transportnih sistema na životnu sredinu i podsticanja kombinovanog transporta, doprinoseći time efikasnijem i održivom transportnom sistemu EU.

Program Marko Polo II se sastoji od pet akcija:

- Akcije katalizator predstavljaju sve inovativne akcije sa ciljem prevazilaženja značajnih strukturnih barijera na transportnom tržištu Zajednice;

- Akcije transporta preko moraka je u okviru EU koriste transevropske mreže imaju za cilj realizaciju velikog intenziteta i visoke frekvencije službi kombinovanog morskog transporta, uključujući i korištenje ekološki prihvatljivih načina transporta za prijevoz tereta u unutrašnjost i integrisane službe “od vrata do vrata”;
- Modalne akcije smjene predstavljaju svaku akciju direktnog, mjerljivog, važnog i trenutnog transporta tereta od puta do kratkog pomorskog prijevoza, željeznice, riječnih puteva ili kombinacije načina transporta gdje su kopneni putevi što kraći, bez pretvaranja u akcije katalizatora;
- Akcije izbjegavanja zastoja u saobraćaju su inovativne akcije koje integrišu transport u logistiku proizvodnje da bi se smanjio procenat transporta tereta putevima;
- Akcije zajedničkog učenja utječu na poboljšanje saradnje za strukturalno bolje radne metode i procedure u lancima transporta tereta, uzimajući u obzir logističke zahtjeve.

1.11 Evropa za građane

Glavna svrha ovog programa jeste to da premosti jaz između građana i EU finansijskim pomoćnim sredstvima kojim se potpomažu aktivna evropska prava građanstva. Namjenjen je podsticanju saradnje građana i njihovih organizacija iz različitih zemalja. Postoji mogućnost učešća i zemalja Zapadnog Balkana.

1.12. Instrument za stabilnost

Instrument za stabilnost je koncipiran tako da omogući odgovarajuće rješenje za nestabilnosti i krize i dugoročnije izazove sa aspektom stabilnosti ili sigurnosti.

1.13. EIDHR

Evropska inicijativa za demokratiju i ljudska prava

1.14. EBRD

European Bank for Reconstruction and Development – Evropska banka za obnovu i razvoj. U okviru EBRD postoje dvije programske šeme namjenjene preduzećima – TAM i BAS koji imaju za cilj pružanje pomoći preduzećima da se prilagode potrebama tržišne ekonomije, posebno MSP. Oba programa se odnose na individualna preduzeća pružajući specifične industrijske savjetodavne usluge. Oblasti pomoći uključuju: restrukturiranje poslovanja, unapređenje proizvoda, smanjenje operativnih troškova, savjetovanje o lokalnim i izvoznim tržištima, razvoj vještina poslovnog planiranja za rukovodioce.

- Turn Around Management – **TAM** Program je program EBRD širokog spektra sa fokusom na menadžerske i strukturne promjene u kompanijama.

- and Business Advisory Services – **BAS** Program je namijenjen pružanju podrške uskob definisanim projektima sa veoma kratkim periodom povrata finansijskih sredstava.

1.15 EIB European Investment Bank / Evropska Investiciona Banka

1.16 CEI Centralno-evropska inicijativa

2. UČEŠĆE BOSNE I HERCEGOVINE U PROGRAMIMA ZAJEDNICE

Programi Evropske zajednice, kao posebni programi i fondovi koji se finansiraju iz opšteg budžeta Evropske unije, prvenstveno imaju za cilj da podrže interne politike Evropske unije, te s tim u vezi unaprijede saradnju između država članica Evropske unije i njihovih građana u različitim oblastima: kultura, mediji, zaštita okoline, transport, energija, potrošačka politika, obrazovanje, zdravstvo, pravosuđe, fiskalna i carinska politika, nauka. Zaključkom Evropskog vijeća u Solunu iz juna 2003. godine, zemljama zapadnog Balkana je ponuđena mogućnost da učestvuju u programima Zajednice, kako bi se podržali njihovi naponi na putu ka evropskim integracijama, uz razmjenu dobrih praksi, iskustava i znanja, te usvajanje i implementaciju *acquis-a*.

Učešće Bosne i Hercegovine u programima Zajednice regulisano je Okvirnim sporazumom između Evropske zajednice i Bosne i Hercegovine o općim načelima sudjelovanja Bosne i Hercegovine u programima Zajednice, koji je potpisan u oktobru 2004. godine, a na snazi je od januara 2007. godine. Bosna i Hercegovina je članica Sedmog okvirnog programa za istraživanje i tehnološki razvoj (FP7) od januara 2009. godine, a od januara 2011. godine učestvuje u programu Kultura 2007.-2013. Učešće Bosne i Hercegovine (BiH) u programima Zajednice se prati u okviru dokumenata koje priprema Evropska komisija, odnosno godišnjih Izvještaja o napretku Bosne i Hercegovine. S ciljem jačeg učešća BiH u programima Zajednice, u Direkciji za evropske integracije BiH uspostavljen je Odsjek za pružanje podrške za učešće BiH u programima Zajednice. Između ostalih aktivnosti, Odsjek pruža tehničku podršku relevantnim državnim ministarstvima i tijelima za učešće u pojedinim programima Zajednice. Učestvovanje u programima Zajednice predviđa plaćanje „ulazne karte“, odnosno finansijski doprinos zainteresirane zemlje. Dio tih sredstava moguće je pokriti iz Instrumenta predpristupne pomoći (IPA). Sredstva iz IPA obuhvataju najviše do 90% iznosa ulazne karte 2 za prvu godinu učešća, nakon čega se iznos sredstava iz IPA smanjuje, a povećava sufinansiranje iz domaćeg budžeta u narednim godinama. S tim u vezi, u okviru IPA 2008, IPA 2009 i IPA 2010, osigurana su sredstva za sufinansiranje ulazne karte za programe FP7 i Kultura 2007.-2013. U okviru IPA 2010 osigurana su i sredstva za projekt tehničke podrške Direkciji za evropske integracije i nadležnim ministarstvima i tijelima u pogledu učešća BiH u programima Zajednice. U periodu od 2007. do 2011. godine, Evropska unija je aplikantima iz Bosne i Hercegovine putem Programa IPA stavila na raspolaganje 440,100.000 eura. U 2012. i 2013. godini planirano je oko 220,000.000 eura. Trenutno se u BiH implementira oko 100 projekata koji se sufinansiraju iz ovog Programa. Jedan od osnovnih uslova za dobijanje bespovratnih sredstva, putem javnog poziva koji objavljuje Delagacija Evropske unije u Bosni i Hercegovini, je



priprema kvalitetnog prijedloga projekta, koji je u skladu sa propisanim kriterijima. Iskustvo je pokazalo da, u svim zemljama regije, veliki broj lokalnih zajednica i regija ne aplicira za novac iz fondova Evropske unije, zato što u budžetima nemaju unaprijed isplanirani obavezni dio sufinansiranja projekta. Pravilo je da sav novac koji se troši iz budžeta EU zahtijeva da aplikant sufinansira određeni procenat iz vlastitih izvora prihoda. Na zadnjem pozivu za aplikante iz Bosne i Hercegovine, vlastito učešće iznosilo je 15% od ukupne vrijednosti projekta. Neophodno finansijsko učešće može se obezbijediti iz budžeta, ali i iz drugih izvora finansiranja. Jedino što nije dozvoljeno je da novac za sufinansiranje projekta bude iz nekog drugog fonda koji se također finansira iz budžeta Evropske unije. Regionalne i lokalne vlasti trebaju uskladiti svoje programiranje budžeta sa fondovima Unije kako bi efikasnije koristile raspoloživa finansijska sredstva. Iskustva iz zemalja koje su u posljednjih osam godina pristupile Uniji pokazuju da lokalne i regionalne vlasti nisu bile spremne za povlačenje sredstava iz fondova EU ni kada su postale njene članice. Najčešći razlozi su bili: nedovoljna informiranost, nepoznavanje procedura, nedovoljno educirani projektni timovi (samim tim nisu imali dizajnirane projekte u skladu sa metodologijom Evropske komisije), nepoznavanje "projektnog" jezika (tzv. briselskog žargona) itd. Na posljednjem pozivu koji je objavljen za aplikante iz BiH, 41% aplikacija je odbačeno zbog tehničkih i administrativnih grešaka prilikom prijave, dok 23% aplikacija nije ispravno popunilo aplikaciju.

2.1 Kako aplicirati?

Da bi se napisao uspješan prijedlog projekta, prije svega je potrebno poznavati dokumenta Evropske unije koja se odnose na predmetnu oblast. Također, kada se dizajnira lokalni projekt, obavezno je dobro poznavanje strateških dokumenta općine/regije gdje se projekt planira implementirati. U slučaju da apliciraju lokalne ili regionalne vlasti, projektna ideja mora biti u skladu sa svim strateškim dokumentima te zajednice. Također, imajući u vidu da su pravila i procedure Evropske komisije kompleksne, neophodna je kontinuirana edukacija projektnih timova iz lokalnih i regionalnih zajednica o tome kako funkcioniraju fondovi EU, o planiranju i programiranju, procedurama koje zahtijeva donator, te upravljanje projektnim ciklusom prema metodologiji Evropske komisije. Kako bi lokalne i regionalne zajednice, kao i mala i srednja preduzeća, javna preduzeća, udruženja, komunalna preduzeća, fakulteti, instituti, škole, zdravstvene ustanove, privredne komore i drugi potencijalni aplikanti iskoristili mogućnosti koje se pružaju putem navedenih fondova, od presudne važnosti je sticanje novih projektnih znanja i vještina. Razvoj kvalitetnih projekata koji omogućavaju korištenje sredstava iz Programa IPA, zapravo, predstavlja samo prvi korak u pripremi za korištenje većeg broja fondova. Kako BiH bude napredovala na putu ka članstvu u EU tako će rasti i finansijska podrška. Za sada je najavljeno da će od 01. januara 2014. godine aplikantima iz BiH biti na raspolaganju i fond za ruralni razvoj. U okviru ovog fonda neki od potencijalnih aplikacija su: obrti, poljoprivredna gospodarstva, mala i srednja preduzeća i jedinice lokalne samouprave. Prikupljanje projekata započinje objavom javnog poziva od strane Delegacije Evropske unije u Bosni i Hercegovini. Obično je poziv otvoren 90

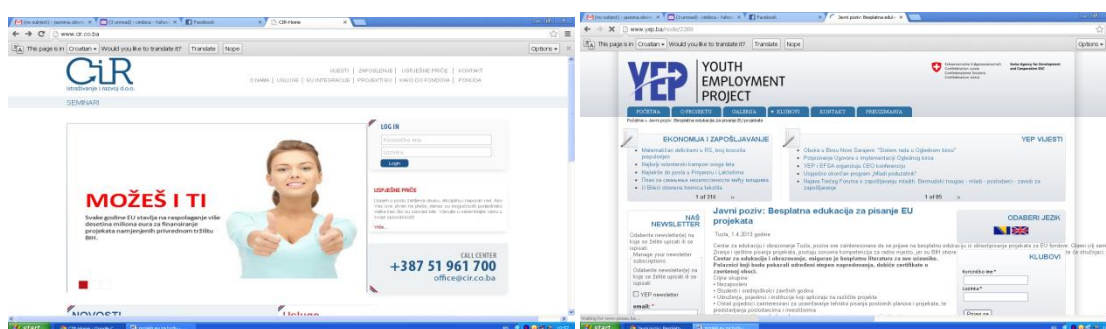
dana. U svakom javnom pozivu za dodjelu bespovratnih sredstava definirano je iz kojih oblasti se sufinansiraju projekti. Projektna ideja mora odgovarati cilju programa iz kojeg se traži sufinansiranje. U okviru posljednjeg poziva za dodjelu bespovratnih sredstava u okviru prekogranične saradnje, aplikanti su mogli prijaviti projekte koji se odnose na: promociju poduzetništva, razvoj turističke ponude, zaštitu okoliša itd. Neke od predloženih projektnih aktivnosti bile su: planiranje i razvoj infrastrukture za prekogranično poslovanje (industrijske i poslovne zone), razvoj zajedničkih institucija za podršku poslovanju (poslovni centri, poslovni inkubatori, centri za prijenos tehnologija), umrežavanje malih i srednjih preduzeća (uspostavljanje prekograničnih klastera), razvoj novih proizvoda/usluga u turizmu, certifikacija lokalnih proizvoda i usluga, promocija turizma i poljoprivrednih proizvoda i usluga, poboljšanje turističke infrastrukture manjeg obima, revitalizacija i očuvanje kulturne baštine, uvođenje moderne tehnologije i informacijskih sistema, planska dokumentacija za vodoopskrbu i sisteme za zbrinjavanje otpadnih voda, sistemi odlaganja otpada, zaštita i/ili priprema dokumentacije za prirodno zaštićena područja, sprečavanje i upravljanje prirodnim nepogodama, promocija obnovljivih izvora energije i dr. Aplikanti su bili obavezni imati i partnera iz neke od tri susjedne zemlje. Minimalni iznos granta po projektu, zavisno od programa i projektne teme, iznosio je 20.000 eura, dok je maksimalni iznos sufinansiranja iznosio 400.000 eura. Naravno, ukoliko se prijavljuje aplikant koji nema iskustva sa “evropskim” projektima, apliciraće sa projektom čija vrijednost je “manja” i preporuka je da aplicira zajednički sa partnerom koji već ima relevantno iskustvo. Osim što je značajno jednostavnije implementirati projekt sa nekim ko je već prošao cijelu proceduru, reference tog aplikanta uvećavaju mogućnost da projekt bude pozitivno ocijenjen od strane evaluatora. Razvijanje projekne ideje, kao i popunjavanje navedene dokumentacije iziskuje dobro planiranje, projektni tim bi trebao biti sastavljen od osoba koje poznaju projektni jezik, pravila i procedure EK, koje su stručnjaci iz oblasti iz koje se razvija projekt i koje će kvalitetno pripremiti budžet. Projektna ideja mora biti dobro isplanirana i strukturirana, a projekt u konačnici održiv. Projekt se tokom implementacije ne može mijenjati. Moraju postojati i jasno definirani, stručni i kvalificirani upravljački kapaciteti pri provedbi projekta, kako bi se projekt i uspješno implementirao. Svaki javni poziv ima svoju projektnu dokumentaciju koju je neophodno pripremiti. Za pozive koji se objavljuju u našoj zemlji projektna dokumentacija je uvijek vrlo slična i sastavljena je od: vodiča za aplikante, aplikacije, koncept note, budžeta, logičke matrice i aneksa. Vodič za aplikante je dokument u kojem su navedene najvažnije informacije, uključujući razloge za dodjelu bespovratnih sredstava, pravila i procedure, uputstva za popunjavanje aplikacije, sve do vrsta prihvatljivih aplikacija, projektnih aktivnosti i troškova. Ključni dokument u projektnom paketu je aplikaciona forma, kao i korisni alat koji se naziva logička matrica koja je, zapravo, šematski prikaz projekta. Naravno, ukoliko aplikant započne sa dizajniranjem projekta prije objave samog poziva, preostaje da se prilagodi isključivo projektnoj dokumentaciji, koja je objavljena uz poziv za koji se prijavljuje, s tim da aplikant može veliki dio posla završiti i prije same objave (oformiti projektni tim, prikupiti neophodne podatke, napraviti analizu, odrediti ciljeve, rezultate, projektne aktivnosti, rizike, definirati iznos potrebnih sredstava itd). Pravila javnog poziva, kao i kriteriji evaluacije jasno su

definirani u okviru projektne dokumentacije. Važno je imati dobro osmišljen projekt koji ispunjava sve uslove poziva. Pravovremeno korištenje mogućnosti koje pruža IPA, osim što omogućava održiv razvoj potencijalnim aplikantima, također donosi i reference koje će im biti neophodne kada BiH dobije mogućnost da aplicira za značajno veća sredstva. Svi aplikanti koji na vrijeme naprave ovaj vrlo važan korak i ojačaju svoje kapacitete, imaju neophodno znanje i iskustvo koje će im biti prednost prilikom apliciranja za fondove EU, koji će omogućavati značajno veću finansijsku podršku Unije. Aplikanti u Bugarskoj, kao najnerazvijenijoj zemlji članici, imaju u periodu od 2007. do 2013. godine na raspolaganju 14,5 milijardi eura (trenutno se u Bugarskoj i Rumuniji implementira 400.000 lokalnih projekata), dok Slovenija, kao jedna od najrazvijenijih novih zemalja članica, u istom periodu raspolaže sa 4,5 milijardi eura. Informacije o objavljenim konkursima, javnim pozivima i tenderima za učešće u programima EU, način apliciranja i uslovi za učešće mogu se naći na internet stranicama Evropske komisije ³⁷ i lokalnim internet stranicama (<http://www.jabiheu.ba>, <http://ceppei.ba/bos/>).



Slika 1. Primjeri internet stranica koje daju informacije o EU programima

Edukacije o EU programima sprovode se organizovano putem različitih seminara, radionica, okruglih stolova koje organizuju vladine (Direkcija za evropske integracije, Agencija za državnu službu, općine, kantoni), nevladine organizacije i različite kompanije (Centar za istraživanje i razvoj).



Slika 2. Primjeri internet stranica koje daju informacije o EU programima

³⁷ <http://ec.europa.eu/culture/media/fundings/digital-circulation/call>

3. ZAKLJUČAK

Nedostatak komunikacije po mnogima predstavlja jedan od glavnih uzroka pojave konflikata u okviru raznih vrsta zajednica, pa tako i u lokalnoj. Nedostatak komunikacije otežava prepoznavanje i rješavanje bilo koje vrste problema. Nedostatak komunikacije onemogućava uvid u stvarne potrebe članova zajednice, te odluke od opšte važnosti diktiraju isključivo privatni interesi koji se uspijevaju nametnuti nad opštima. Dominacija jednog skupa privatnih interesa nad kolektivnim životom čini da marginalizirane skupine zajednice osjete nezadovoljstvo, ugroženost, čak i strah, što zajednicu može dovesti na rub konflikta. Ukoliko se desi da situacija eskalira u konflikt a da strane u konfliktu niti imaju komunikaciju niti stvarnih motiva za komunikaciju, gotovo je nemoguće govoriti o eventualnim rješenjima. Jedan od načina da se ovakva situacija izbjegne jeste uključivanje građana u procese političkog odlučivanja u okviru lokalnih zajednica, tamo gdje se rješavaju neposredni problemi svakodnevnog života u kolektivu za koje je zainteresovana većina građana. Kroz kontinuirani zajednički rad na zajedničkim problemima stvara se osjećaj zajedništva bez obzira na razlike u privatnim interesima i formira se barem ideja o opštem interesu kojim bi se trebalo rukovoditi u procesima odlučivanja. Jačanje lokalnih zajednica u Bosni i Hercegovini je stoga posebno značajno. Obzirom na probleme političkog poretka, kao i na probleme političke komunikacije, jačanje lokalne zajednice i komunikacije građana bi moglo – ako ne i otkloniti – barem donekle zaobići sada već tradicionalne političke igrice i blokade političkih procesa na entitetskom i državnom nivou. Potencijali lokalne zajednice u političkom životu BiH su, međutim, sasvim neiskorišteni.

CONCLUSION

Lack of communication, according to many, is one of the main causes of conflicts in the different types of communities, including the local. Lack of communication makes it difficult to identify and solve any kind of problem. The lack of communication preventing an insight into the real needs of community members, and decisions of general importance dictated exclusively by private interests who fail to impose over the general. The dominance of one set of private interests over collective life that makes you feel marginalized groups, community dissatisfaction, vulnerability, even fear, as a community can lead to the brink of conflict. If it happens that the situation escalates into a conflict that neither side in the conflict have to communicate any real motivation to communicate, it is almost impossible to talk about possible solutions. One way to avoid this situation is to involve citizens in policy-making within local communities, where they solve the immediate problems of everyday life in the collective that is most interested citizens. Through continuous work together on common problems creates a sense of community without regardless of differences in private interests and formed the least idea of the general interest, which would be guiding the decision-making processes. Strengthening of local communities in Bosnia and Herzegovina is therefore particularly important. Considering the problems of the political system, and the problems of political communication, strengthening local

communities and communication between citizens might - if not even eliminate - at least partially bypass the now traditional political games and blocking the political process at the entity and state level. The potential of local communities in political life, however, are completely unused.

LITERATURA:

<http://ec.europa.eu/culture/media/fundings/digital-circulation/call>
www.undp.ba
<http://www.jabiheu.ba>
<http://ceppei.ba/bos/>
<http://www.pulsdemokratije.net>
www.alvrs.com
www.osfbih.org.ba/
www.delbih.ec.europa.eu/
www.dei.gov.ba
<https://www.parlament.ba>
www.protectthenature.org

BIOGRAFIJE:



Mr Azra Ferizović, azraferizovic@yahoo.com

Na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu, Odsjek – željeznički saobraćaj 17.04.1996. godine, diplomira sa ocjenom deset (10), čime stiče zvanje diplomiranog inženjera saobraćaja. Na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu angažirana je kao viši asistent u dopunskom radnom odnosu od 1997. godine. Na istom Fakultetu 05. 01. 2007. uspješno brani magistarski rad: “Savremeni procesni menadžment i njegovo mjesto u razvoju željeznice“ pod mentorstvom prof. dr. Šefkije Čekića i time stiče zvanje magistra tehničkih nauka. U proteklom periodu bila je angažirana, u svojstvu konsultanta pri izradi raznih naučno – stručnih studija. U periodu 1998.-2001. godine, bila je predstavnik Bosne i Hercegovine u projektu Trans-Evropskih Željeznica-TER, kao lokalni ekspert za željeznički saobraćaj u izradi Razvojne strategije BiH-PRSP (2003). Od 1996. godine, u stalnom je radnom odnosu u JP Željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. (ŽFBH). Od 15. 11. 2010. godine u stalnom je radnom odnosu na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije, Univerziteta u Sarajevu u svojstvu višeg asistenta, gdje priprema doktorsku disertaciju iz oblasti menadžmenta u transportu.



Jasmina Olovčić, MA – dipl.ing.saob., jasmina.olvocic@gmail.com;

Osnovno i srednje obrazovanje završila u Sarajevu, BiH. Fakultet za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, Odsjek cestovni saobraćaj, završila 2010. godine i stekla stručno zvanje Bakaleurat - inženjer saobraćaja i komunikacija. Postdiplomski studij završava u Sarajevu 2011. godine i stiče stručno zvanje Magistar saobraćaja i komunikacija - diplomirani inženjer saobraćaja i komunikacija, a 2012. godine upisuje Doktorski studij također na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu. Godine 2011. počinje raditi u Ministarstvu saobraćaja Kantona Sarajevo kao pripravnik. Učestvovala je kao saradnik na više projekata na nacionalnom i međunarodnom nivou. Dodatna znanja iz oblasti apliciranja, pisanja i upravljanja EU projektima stiče na akademijama i kursovima u organizaciji SERDA (Sarajevo, 2013.) i ETSC – R2R (Brisel, 2009). U periodu 2012. - 2013. radi kao Project Assistant za Egis International Ltd. Trenutno obavlja funkciju višeg stručnog saradnika za održavanje puteva, poslove signalizacije, sigurnosti saobraćaja i prekomjernu upotrebu puteva u Direkciji za puteve Kantona Sarajevo.



Mr Dario Bušić, dariobusic@yahoo.com;

Osnovno i srednje obrazovanje završio u Sarajevu, BiH. Saobraćajni fakultet Univerziteta u Sarajevu završio 1996. godine i stekao stručno zvanje diplomirani inženjer saobraćaja. Godine 1997. počinje raditi u JKP „GRAS“ u kojem obavlja nekoliko odgovornih rukovodećih funkcija a 2005. godine počinje raditi u Ministarstvu komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine na poziciji šefa odsjeka za drumski i željeznički saobraćaj. Tijekom rada u Ministarstvu, aktivno je učestvovao u prilagođavanju bosanskohercegovačkog zakonodavstva legislativi EU, kroz izradu nekoliko različitih zakona kao i nekoliko desetaka podzakonskih akata, koji su proizašli iz ovih zakona. Kao član pregovaračkog tima Bosne i Hercegovine u procesu Stabilizacije i pridruživanja, tokom 2006. godine predvodio je radnu grupu za transport, koja je pregovarala ovaj Sporazum. Istodobno sa navedenim radnim iskustvom od 1997. godine se nalazi i u nastavnom procesu Fakulteta za saobraćaj i komunikacije kao spoljni suradnik – asistent na nekoliko predmeta. Zvanje magistra stiče 2012. godine, odbranom magistarskog rada u postupku ekvivalencije. Po stjecanju zvanja magistra imenovan je i u zvanje višeg asistenta 2013. godine. Jedan je od autora i priručnika za školsku djecu iz oblasti saobraćaja koji je 2005. godine objavio BIHAMK pod nazivom „Poznavanje saobraćaja“.

HARMONIZACIJA NORMATIVE LICENCIRANJA U CESTOVNOM SAOBRAĆAJU BOSNE I HERCEGOVINE

HARMONISATION NORMATIV LICENSING IN ROAD TRANSPORT OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

Igor Pejić, MA-dipl. inž. saob. i kom., Ministarstvo komunikacija i saobraćaja BiH

Samir Džaferović, MA-dipl. inž. saob. i kom., Ministarstvo komunikacija i saobraćaja BiH

Adnan Tatarević, MA-dipl. inž. saob. i kom., Institut za saobraćaj i komunikacije Sarajevo

Kategorizacija rada: Pregledni naučni rad (Review article)*

SAŽETAK: U ukupnosti današnje privrede, saobraćajna je funkcija posljedica za sve većom interakcijom na okruženje. Takvo uzročno-posljedično stanje prouzročilo je da se saobraćaj našao u najužem krugu proizvodnog i društvenog interesa, a potom i znanstvenog. Najvažniji privredno-politički cilj EU jeste stvaranje jedinstvenog tržišta unutar kojeg je omogućeno slobodno kretanje ljudi, tereta, usluge i kapitala. Prijevoz tereta u cestovnom saobraćaju u zemljama članicama prije stvaranja jedinstvenog unutrašnjeg tržišta, karakterisao je pluralitet zakonskih odredbi kako u domenu unutrašnjeg tako i u domenu međunarodnog cestovnog saobraćaja, u oblastima kao što su pristup profesiji, pristup tržištu, tehnički standardi i kontrola, socijalni uslovi, fiskalna pitanja, zaštita životne sredine, sigurnost i dr. Jedan od neophodnih uslova za funkcionisanje unutrašnjeg tržišta, u cestovnom saobraćaju jeste obezbjeđivanje slobode pružanja usluga bez diskriminacije na osnovu državljanstva ili mjesta osnivanja. Da bi se postigao ovaj cilj, bilo je neophodno uskladiti uslove slobodne konkurencije. Zakonodavstvo Bosne i Hercegovine koje reguliše cestovni saobraćaj, je fragmentirano po saobraćajnim granama, te preklapanjem nadležnosti većeg broja uprava različitih resora u reguliranju i nadzoru operative saobraćaja.

KLJUČNE RIJEČI: Harmonizacija, licenciranje, saobraćaj.

ABSTRACT: In today's economy, traffic function is a consequence of the increasing interaction between the environment. This causal condition has led the traffic in the narrow circle of production and social interest, and afterwards of the science. The most important economic and political objective of the EU is to create a single market in which the free movement of people, cargo, services and capital is enabled. Before the creation of the single market, freight road transport in the Member States was characterized by a plurality of legal regulations in the internal domain but also in the domain of international road traffic, in areas such as profession access, market access, technical standards and control, social conditions, fiscal issues, environmental protection, security, etc. One of the necessary conditions for the functioning of the

* Prilijeno / Received: 14. 04. 2014.

Prihvćeno/Recenzirano /Accepted/ Reviewed: 16.05. 2014.

internal market in road transport is enabling the freedom of providing services without discrimination on grounds of nationality or place of establishment. To achieve this goal, it was necessary to harmonize the conditions of free competition. Legislation of Bosnia and Herzegovina which regulates road transport, is fragmented by traffic branches, and there is overlapping of jurisdiction of a large number of administrations of various departments in the regulation and supervision of traffic operation

KEY WORDS: Harmonisation, Licensing, Traffic

UVOD

Krajem XX stoljeća nastavlja se trend brzog razvoja i intenzivno počinje trend globalizacije. S jedne strane stanovništvo je postajalo sve brojnije i sve je više trebalo sredstava i proizvoda za njegovo postojanje i razvoj, a s druge strane, zbog neravnomjernog i ubrzanog razvoja pojavila se potreba za još većom razmjenom dobara. Preduslov i posljedica takvog razvoja ogleda se i u razvoju savremenih tehničkih sredstava, savremenih tehnologija kao i zakonske regulative koja uređuje saobraćajnu oblast. U ukupnosti današnje privrede, saobraćajna je funkcija posljedica sa sve većom interakcijom na okruženje. Takvo uzročno-posljedično stanje prouzročilo je da se saobraćaj našao u najužem krugu proizvodnog i društvenog interesa, a potom i znanstvenog. Znanstvene spoznaje u području saobraćaja danas općenito imaju visok društveni status, pa time u znatnoj mjeri poprimaju status fundamentalnih znanosti. Od najuglednijih autoriteta privrednog razvoja mogu se čuti izjave poput: „Saobraćajni procesi su najveća šansa racionalizacije nacionalne i svjetske privrede“. Promatrajući saobraćajnu funkciju kao aktivnost ukupne privrede, uočava se da ni jedan proizvodni proces u materijalnoj proizvodnji ne može se realizirati bez postojanja saobraćaja.

Saobraćajni sektor jedno je od područja u kojem se zemlje kandidatkinje za članstvo u Evropskoj uniji suočavaju s velikim izazovom. Opseg pravnih propisa iz tog područja koji čine pravnu stečevinu EU iznimno je velik i čini oko 10% ukupnog *acquis communautaire*-a. Njegov je temelj u Čl. 70.-80. ugovora iz Nice, a sastoji se od nekoliko stotina izvora pretežito sekundarnog zakonodavstva, tj. uredbi, smjernica i odluka. Nakon faze usklađivanja zakonodavstva, potrebno je sprovesti i mjere implementacije takvih odredaba u praksi, tj. prilagoditi i državnu saobraćajnu politiku, infrastrukturu i tržište saobraćajnih usluga novostvorenom zakonskom okviru.

Unutar cjelokupnog saobraćajnog *acquis*, pravo cestovnog saobraćaja pokazalo se kao iznimno osjetljivo područje u pregovorima novih država članica Evropske unije za članstvo. Kraj tih pregovora, o sadržaju kojih ukratko će biti riječi u daljnjem tekstu, donio je svim novim članicama (osim Slovenije) prijelazne periode, u kojima se odgađa njihova potpuna integracija na jedinstveno tržište usluga saobraćaja tereta cestom. S obzirom na činjenicu da *acquis* vezan za materiju cestovnog saobraćaja obuhvaća vrlo opsežno područje odredaba socijalnog, tehničkog, fiskalnog, sigurnosnog sadržaja, kao i onog vezanog uz organizaciju tržišta i zaštitu okoliša, u ovom radu data je analiza samo jedne od tih sadržajnih cjelina odnosno na harmonizaciju licenciranja bosanskohercegovačkih prevoznika. Navdenu pitanje, s





jedne strane, jedno od prvih saobraćajnopoličkih pitanja koje treba riješiti u tom procesu, dok je, s druge strane, i jedno od onih najosjetljivijih u cjelokupnoj materiji. Preuzimanje *acquis communautaire*-a, odnosno usklađivanje zakonodavstva sa njegovim odredbama predstavlja bez sumnje najkompleksniji i najdugotrajni posao u cjelokupnom procesu evropskih integracija. U ovom momentu Bosna i Hercegovina se nalazi u fazi takozvanog „dobrovoljnog-obaveznog“ usklađivanja svog zakonodavstva, dobrovoljnog, zato što će taj proces postati obaveza za državu nakon što zaključi Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju, a obaveznog, zato što je Vijeće ministara Bosne i Hercegovine krajem 2003. godine usvojilo Odluku o procedurama u procesu usklađivanja zakonodavstva Bosne i Hercegovine sa *acquis communautaire*-om kojom se obavezuju institucije i drugi organi uprave Bosne i Hercegovine na usklađivanje novih propisa sa pravom Evropske unije.

1. ZAKONSKI OKVIR SAOBRAĆAJA TERETA U CESTOVNOM SAOBRAĆAJU U EU

Najvažniji privredno-politički cilj EU jeste stvaranje jedinstvenog tržišta unutar kojeg je omogućeno slobodno kretanje ljudi, tereta, usluge i kapitala. Četiri slobode i ono što one podrazumjevaju prikazano je na slici 1. Saobraćaj predstavlja jedan od ključnih elemenata u stvaranju jedinstvenog tržišta, budući da doprinosi fizičkom ostvarenju dva njegova osnovna cilja - slobodnom kretanju ljudi i slobodnom kretanju roba. On sam po sebi predstavlja jednu od najvećih industrija i u vezi je sa ostalim ključnim elementima politike Evropske unije - sa ekonomskom, energetskom, socijalnom i regionalnom politikom, kao i sa politikom zaštite životne sredine. Pored toga, saobraćaj je i most između zemalja članica EU i ostalih zemalja Evrope. Tržište saobraćaja tereta u cestovnom saobraćaju u zemljama članicama, prije stvaranja jedinstvenog unutrašnjeg tržišta, karakterisao je pluralitet zakonskih odredbi kako u domenu unutrašnjeg tako i u domenu međunarodnog cestovnog saobraćaja, u oblastima kao što su pristup profesiji, pristup tržištu, tehnički standardi i kontrola, socijalni uslovi, fiskalna pitanja, zaštita životne sredine, sigurnost i dr. Jedan od neophodnih uslova za funkcionisanje unutrašnjeg tržišta u cestovnom saobraćaju jeste obezbjeđivanje slobode pružanja usluga bez diskriminacije na osnovu državljanstva ili mjesta osnivanja. Da bi se postigao ovaj cilj, bilo je neophodno uskladiti uslove slobodne konkurencije. U tom cilju E(E)Z je usvojila mjere za uspostavljanje standarda u već navedenim oblastima. U isto vrijeme eliminisane su restrikcije u pružanju međunarodnih saobraćajnih usluga zasnovane na sistemu kvota. Od 1976. godine kvote E(E)Z su redovno povećavane svake godine do 1993. kada su potpuno ukinute. Rezultat ovog procesa je da prevoznik ima pravo da pruža usluge saobraćaja na teritoriji čitave EU ukoliko udovoljava uslovima sadržanim u upustvima koja regulišu pristup profesiji.

SLOBODNO KRETANJE LJUDI	SLOBODNO PRUŽANJE USLUGA
<ul style="list-style-type: none"> • Ukidanje graničnih kontrola • Hamonizacija zakonodavstva • Sloboda poslovanja i zapošljavanja 	<ul style="list-style-type: none"> • Liberalizacija finansijskih službi • Hamonizacija nadzora banaka i osiguranja • Otvaranje tržišta prometa i telekomunikacija
SLOBODNO KRETANJE TERETA	SLOBODNO KRETANJE KAPITALA
<ul style="list-style-type: none"> • Ukidanje graničnih kontrola • Hamonizacija i međusobno priznavanje nomina i propisa • Hamonizacija procesa 	<ul style="list-style-type: none"> • Veća mobilnost novca i kapitala • Koraci za stvaranje zajedničkog finansijskog tržišta • Liberalizacija prometa i sigurnost

Slika 1. Četiri slobode

Mjere koje se tiču otvaranja nacionalnih tržišta stranim državljanima također su usvojene kao značajan element stvaranja unutrašnjeg tržišta.

1.1 Pravni akti Evropske unije

Ugovor o osnivanju Evropske unije predviđa postojanje tri vrste obavezujućih pravnih akata (pravila, uputstava i odluka) i dvije vrste neobavezujućih pravnih akata (preporuke i mišljenja). Pravila (Regulations) donosi Evropski parlament, Evropski savjet ili Evropska komisija. Ona imaju karakter propisa opšte primjene, obavezuju u cjelini i direktno se primjenjuju u svim zemljama članicama. Po materijalnoj sadržini i prirodi svojih odredbi, pravila se mogu uslovno označiti i kao nadnacionalni ili evropski zakoni, čijim se donošenjem vrši potpuna unifikacija propisa koji se odnose na predmetna pitanja obuhvaćena pravilom. U domaćoj pravnoj literaturi se ovi akti prevode i označavaju i kao uredbе. Uputstva (Directives) su pravni akti koji obavezuju zemlje članice na koje se odnose u pogledu cilja koji treba ostvariti, ali je nacionalnim vlastima ostavljena sloboda u pogledu izbora oblika i sredstva njihovog sprovođenja, odnosno izvršenja. Primjenom uputstava ostvaruje se harmonizacija ili usklađivanje nacionalnih prava čime se stvara neophodno pravno okruženje za uspostavljanje i funkcionisanje unutrašnjeg tržišta. Odluke (Decisions) su pojedinačni administrativni akti koji obavezuju samo one na koje se odnose. Odluke se mogu odnositi na zemlje članice, pravna i fizička lica. Odluke koje se odnose na zemlje članice obavezujuće su za te zemlje i za njihove državljane. Preporuke i mišljenja (Recommendations and Opinions) spadaju u grupu pravno neobavezujućih pravnih akata. Njihova svrha je da na neobavezujući način upute, one na koje se odnose, na određeno poželjno ponašanje.

1.2 Pregled pravnih akata koji se odnose na saobraćaj tereta u cestovnom saobraćaju

U tabeli 1. prikazani su pravni akti koji se odnose na pristup profesiji prevoznika i pristup tržištu saobraćaja tereta u cestovnom saobraćaju. Pored navedenih pravnih

akata u tabeli 1., postoje i sljedeći pravni akti a koji uređuju oblast cestovnog saobraćaja:

1. Pravni akti iz oblasti tehnologije i sigurnosti, koji se odnose na saobraćaj tereta u cestovnom saobraćaju.
2. Pravni akti iz oblasti socijalnog usaglašavanja, odnosno iz oblasti radnog prava, koji se odnose na saobraćaj tereta u cestovnom saobraćaju.
3. Pravni akti iz oblasti fiskalnog usaglašavanja, koji se odnose na saobraćaj tereta u cestovnom saobraćaju.
4. Pravni akti kojima se utvrđuje obaveza prikupljanja određenih podataka o saobraćaju tereta u cestovnom saobraćaju, kao i vrsta podataka i način na koji te podatke treba prikazati.
5. Pravni akti iz oblasti državne pomoći i finansijske kompenzacije javnom saobraćaju.
6. Pravni akti u vezi sa pravilima konkurencije.

Tabela 1. Pregled pravnih akata koji se odnose na pristup profesiji prevoznika i pristup tržištu saobraćaja tereta u cestovnom saobraćaju.

Pristup profesiji	<p>Direktive 2003/59/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičkoj izobrazbi vozača određenih cestovnih vozila za saobraćaj tereta ili putnika, kojom se izmjenjuju Uredba Vijeća (EZ) br. 3820/85 i Direktiva Vijeća 91/439/EZ i ukida Direktiva Vijeća 76/914/EZ.</p> <p>Direktive 96/26/EZ o pristupu u djelatnost cestovnih prevoznika putnika i cestovnih prevoznika tereta, te uzajamnom priznavanju diploma, svjedodžbi i ostalih dokaza o formalnim kvalifikacijama u cilju omogućavanja tim saobraćajnicima prava na slobodu osnivanja poduzeća u nacionalnom i međunarodnom saobraćaju.</p> <p>Direktive 98/76/EZ kojom se mijenja Direktiva 96/26/EZ o pristupu u djelatnost cestovnih prevoznika putnika i cestovnih prevoznika tereta, te uzajamnom priznavanju diploma, svjedodžbi i ostalih dokaza o formalnim kvalifikacijama u cilju omogućavanja tim prevoznicima prava na slobodu osnivanja poduzeća u nacionalnom i međunarodnom saobraćaju.</p> <p>Direktive Evropskoga parlamenta i Vijeća 2006/1/EZ od 18. siječnja 2006. o uporabi vozila unajmljenih bez vozača za cestovni saobraćaj tereta.</p>
Pristup tržištu	<p>Uredbe Uredba Vijeća (EZ) 684/92 o jedinstvenim pravilima međunarodnog saobraćaja putnika običnim i putničkim autobusima.</p> <p>Uredbe Vijeća (EZ) 11/98 kojom se mijenja Uredba (EZ) 684/92 o jedinstvenim pravilima međunarodnog saobraćaja putnika običnim i putničkim autobusima.</p> <p>Uredbe Vijeća (EZ) 881/92 o pristupu na tržište u cestovnom saobraćaju tereta unutar Unije, od ili prema teritoriju države članice ili u prijelazu preko teritorija jedne ili više država članica.</p>

Uredbe (EZ-a) br. 484/2002 Evropskog parlamenta i Vijeća od 1. ožujka 2002. kojom se izmjenjuju i dopunjuju Uredbe Vijeća (EZ-a) br. 881/92 I (EZ-a) br. 3118/93 radi uvođenja potvrde za vozače. Uredbe Vijeća (EZ) 3118/93 od 25. listopada 1993. kojom se utvrđuju uvjeti pod kojima strani prevoznici mogu vršiti usluge nacionalnog cestovnog saobraćaja tereta unutar države članice. Uredbe Vijeća (EZ) br. 3916/90, od 21. prosinca 1990., o mjerama koje će se poduzeti u slučaju krize na tržištu cestovnog saobraćaja tereta.

Uredba (EZ) br. 1071/2009 Evropskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnoga prevoznika, te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ.

Uredba (EZ-a) br. 1072/2009 Evropskoga parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog saobraćaja tereta.

Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Evropskoga parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga autobusnog saobraćaja, kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba (EZ) br. 561/2006.

Direktiva Vijeća 84/647/EZ od 19. decembra 1984. godine o upotrebi vozila uzetih u zakup bez vozača u saobraćaju tereta u cestovnom saobraćaju, dopunjena Direktivom Vijeća 90/398/EEC.

Regulativa Vijeća (EZ) br. 4058/89 od 21. decembra 1989. godine o utvrđivanju naknada za saobraćaj tereta u cestovnom saobraćaju između zemalja članica.

Regulativa Vijeća (EZ) 4060/89 o otklanjanju kontrola koje se obavljaju na graničnim prijelazima zemalja članica i to u oblasti cestovnog saobraćaja i saobraćaja unutrašnjim plovnicama.

Regulativa Vijeća (EZ) 3912/92 o kontroli koja se obavlja na teritoriji Unije u oblasti cestovnog saobraćaja i saobraćaja unutrašnjim plovnicama a koja se odnosi na saobraćaj transportnim sredstvima registrovanim ili stavljenim u upotrebu u trećim zemljama.

2. CESTOVNI SAOBRAĆAJ BOSNE I HERCEGOVINE

Geosaobraćajni položaj Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Srbije i Crne Gore značajan je u saobraćajnom sistemu Europe. Preko ovih država vode najkraće veze Srednje Europe sa Jadranskim morem. Saobraćajni sektor u Bosni i Hercegovini ima važnu ulogu u privrednom razvoju, s udjelom od oko 8 posto BDP-a, uz to zapošljavajući isti postotak radnog stanovništva. Njegova važnost dodatno je artikulirana činjenicom da je saobraćajno povezivanje preduslov regionalnog i turističkog razvoja zemlje, kao i boljeg geostrateškog pozicioniranja u evropskim integracijskim procesima.



U cestovnom saobraćaju tereta u Bosni i Hercegovini, broj pređenih kilometara vozila u IV kvartalu 2010. godine u odnosu na IV kvartal prethodne godine veći je za 22,8%, dok je opseg prevezenog tereta manji za 13,5%. Kada je riječ o cestovnom saobraćaju putnika, pređeni kilometri vozila manji su za 1,7%, a broj prevezenih putnika veći je za 2,4%³⁸.

Cestovni saobraćaj u Bosni i Hercegovini je gotovo u potpunosti privatiziran, i zahvaljujući tome, sa gledišta korisnika usluga, došlo je do poboljšanja ponude i kvaliteta saobraćaja, kako u domaćem tako i u međunarodnom saobraćaju, te je došlo do primjene savremenih tehnologija saobraćaja. Prostorna distribucija saobraćajnih kapaciteta u cestovnom saobraćaju je zadovoljavajuća budući da gotovo u svakom većem mjestu u Bosni i Hercegovini postoje preduzeća koja nude usluge u saobraćaju tereta, putnika ili specijalne saobraćaje u domaćem i međunarodnom cestovnom saobraćaju. Međunarodni saobraćaj, je u djelokrugu Ministarstva komunikacija i saobraćaja Bosne i Hercegovine. Pojedini aspekti saobraćajne regulative – izgradnja saobraćajne infrastrukture, posebno cesta, sigurnosti saobraćaja, pitanja oko nadležnosti u riječnom saobraćaju, tj. unutarnjoj plovidbi, sistemski nisu u djelokrugu resornog ministarstva, već drugih organa uprave. Uz to postoji i prilična uniformnost u znanstvenom pristupu ovim djelatnostima – s obzirom da se ekonomski i tržišni kriteriji zanemaruju u duljem razdoblju u odnosu na politički pristup određivanju saobraćajnih prioriteta. Resorno ministarstvo i podređene mu institucije, odgovorni su za osmišljavanje i provedbu saobraćajne politike, no zapravo se u dosadašnjoj praksi glavna funkcija ministarstva svodila na uobličavanje, predlaganje i provedbu nacionalne strategije pojedinih saobraćajnih grana, stvaranje uslova za razvoj infrastrukture, koordiniranje aktivnosti za područje saobraćaja te sudjelovanje u osmišljavanju politike saobraćajne sigurnosti i redukcije štetnog utjecaja saobraćaja na prirodni okoliš. U kontekstu pridruživanja, potrebno je regulativno usklađivanje saobraćajnog sektora izravno na aspekte infrastrukturnog razvoja saobraćajne mreže te adaptacije kompleksa propisa u domeni saobraćajne politike. Implementacija saobraćaja *acquisa* u nacionalnoj regulativi preduslov je punopravnog članstva Bosne i Hercegovine u Evropskoj uniji. Cestovni saobraćajci iz Bosne i Hercegovine prisutni su na tržištu saobraćajnih usluga Evrope pružajući saobraćajne usluge veoma dobrog kvaliteta, na zadovoljstvo mnogobrojnih korisnika njihovih usluga. Konkurentna sposobnost bh cestovnih saobraćajnika, značajno je porasla nakon što je Bosna i Hercegovina pristupila sistemu TIR³⁹ karneta, te ukidanja viznog režima građanima Bosne i Hercegovine. Međutim, već sada, i pored značajnog hendikepa bh saobraćajaca u pogledu nedostatka saobraćajnih dozvola, cijene, vrste i kvalitet saobraćajnih usluga koje nude bh cestovni saobraćajnici odgovaraju ili su blizu standarda saobraćajnih usluga u zemljama EU⁴⁰.

³⁸Izvor: Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine.

³⁹Transport International par la Rout.

⁴⁰European Union.

2.1 Saobraćajna politika Bosne i Hercegovine

Saobraćajna politika Bosne i Hercegovine za period od 2007. do 2020. godine na osnovu koje se donosi strategija razvoja, zakoni, propisi, programi, planovi i drugi akti, te odlučuje o smjerovima razvoja, akcionim planovima i prioritetima na nivou Bosne i Hercegovine i njenih entiteta, izrađena je u skladu razvoja modernog društva sa razvijenom ekonomijom, sposobnom da se uključi u regionalne i evropske integracije i postane dio njih. Saobraćajni sistem Bosne i Hercegovine predstavlja ključ za smanjenje razvojnog raskoraka između Bosne i Hercegovine i Evropske unije i snažno je sredstvo integracijskih procesa. Prema viziji saobraćajne politike Bosne i Hercegovine, saobraćajni sistem treba:

- pri najnižim mogućim troškovima, pružiti najviši mogući kvalitet usluga i zadovoljiti visok stepen sigurnosti,
- postavljati na tržišnim principima, uz istovremenu zaštitu korisnika saobraćajnih usluga od monopolističkog ponašanja pružaoca usluga, bez favoriziranja jednog vida saobraćaja u odnosu na druge,
- u potpunosti usklađivati sa propisima i standardima Evropske unije i pravilima Svjetske trgovinske organizacije⁴¹ (WTO).

Prema viziji razvoja saobraćajni sistem EU kao faktor održivog razvoja, mora biti optimiziran kako bi odgovorio na rastuću saobraćajnu tražnju. Odnosno, moderan saobraćajni sistem mora biti održiv sa ekonomskog, društvenog i okolinskog aspekta. U ovom pravcu je postavljen i opšti cilj razvoja saobraćajnog sistema Bosne i Hercegovine, koji podržava održiv razvoj saobraćajnog sistema zemlje, zasnovanog na očekivanom ekonomskom i društvenom razvoju zemlje, zadovoljenju potreba za poboljšanom mobilnošću roba i ljudi, fizičkom pristupu tržištima, radnim mjestima, obrazovnim centrima i ostalim društvenim i ekonomskim zahtjevima.

2.2 Osnovni principi saobraćajne politike Bosne i Hercegovine

Osnovni princip „Bijele knjige“ EU se odnosi na otvaranje tržišta. Princip je, izuzev u sektoru željeznica, ostvaren. Otvaranje tržišta primarno koristi industriji i zbog toga, u okviru EU, rast saobraćaja je brži od rasta ekonomije. Prednosti zajedničke saobraćajne politike se ogledaju kroz smanjenje cijena saobraćajnih usluga, uz istovremeno povećanje kvalitete usluga, proširenje asortimana ponude, kao i kroz razvoj modernih tehnika u okviru evropskog okvira interoperabilnosti. Uprkos uspješnom otvaranju saobraćajnog tržišta na području EU u posljednje vrijeme, ostaje činjenica da neadekvatna modernizacija internih tržišta ometa kvalitetnu implementaciju promijenjenih uslova na zajedničkom tržištu. Poštujući osnovni princip saobraćajne politike EU, Bosna i Hercegovina je predvidjela osnovne principe koji treba da usklade razvoj saobraćajne politike Bosne i Hercegovine sa osnovnim principom Evropske unije:

⁴¹World trade organization.

- Politička volja i obavezivanje je preduslov za postizanje otvorene i transparentne rasprave o politici i strategiji saobraćajnog sektora;
- Dugoročno učešće onih koji će sprovoditi i snositi troškove sprovođenja politike;
- Usklađenost planova i programa na raznim nivoima vlasti (država, entitet, kanton i općina);
- Programiranje rashoda mora biti elaborirano zajednički sa finansijskim institucijama pripremajući višegodišnje budžetske programe sa odnosnim srednjoročnim okvirima rashoda;
- Sektorski pristup predstavlja jedan od stubova čvrste saobraćajne politike, koji treba da rješava saobraćajne probleme na osnovu dogovorenih zajedničkih metoda i kriterijuma za određivanje prioriteta i pouzdanih informacionih sistema tj., integracija raznih vidova saobraćaja koncentrišući se na strateške mreže i usluge, sprječavajući rasipanje ograničenih proračunskih izvora raspoloživih za investicije u saobraćajnu infrastrukturu i operacije;
- Pristup "odozgo prema dolje", za uspostavljanje efikasnog i konzistentnog institucionalnog okvira, treba da osigura efikasnost institucionalnog i regulatornog okvira, najbolji način za usklađivanje propisa i njihovo sprovođenje;
- Uravnotežen pristup sektoru saobraćaja, podrška održivom ekonomskom i društvenom razvoju zemlje;
- Planiranje održavanja, rekonstrukcije i izgradnje nove infrastrukture mora biti međusobno dobro koordinirano kako bi se spriječilo propadanje prethodnih investicija i predstavlja troškovno najefektivniji pristup kod upravljanja infrastrukturom;
- Efikasnost saobraćaja duž osnovne mreže mora biti poboljšana fer-cjenovnom konkurencijom zasnovanom na pristupu komercijalnog određivanja cijena;
- Komercijalizacija i privatizacija podrazumijeva uključivanje privatnog sektora u pružanju saobraćajnih usluga sa ciljem smanjenja troškova za korisnike, većeg izbora za korisnike;
- Implementacija principa "korisnik plaća" je preduslov za poboljšanu održivost saobraćajne infrastrukture zemlje;
- Smanjenje relativno visokih društvenih troškova nedovoljne sigurnosti u saobraćajnom sektoru, kao i aktivan odnos prema okolišu.

2.3 Zakonska regulativa koja reguliše cestovni saobraćaj Bosne i Hercegovine

Zakonodavstvo Bosne i Hercegovine koje reguliše cestovni saobraćaj, je fragmentirano po saobraćajnim granama, te preklapanjem nadležnosti većeg broja uprava različitih resora u reguliranju i nadzoru operative saobraćaja.

Oblast cestovnog saobraćaja Bosne i Hercegovine uređena je „Zakonom o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom saobraćaju“, kojeg je 2002. godine usvojio Parlament Bosne i Hercegovine. Ovim zakonom definisani su uslovi za obavljanje saobraćaja putnika i roba vozilima u međunarodnom cestovnom

saobraćaju i međuentitetskom cestovnom saobraćaju, poslovi vangabaritnog saobraćaja roba, inspekcijskog nadzora, carinske kontrole i obaveze plaćanja naknade za korištenje cesta. Iz navedenog Zakona proizašli su sljedeći Pravilnici, koji uređuju oblast cestovnog saobraćaja:

1. Pravilnik o uvjetima i postupku izdavanja licenci i kvalifikacijskih kartica vozača za obavljanje međunarodnog cestovnog saobraćaja;
2. Pravilnik o kriterijima, postupku i načinu raspodjele stranih dozvola za saobraćaj tereta domaćim saobraćajnicima;
3. Pravilnik o načinu i postupku usklađivanja i registriranja vozni redova međunarodnih autobusnih linija;
4. Pravilnik o angažiranju ugovornog saobraćajnika za obavljanje saobraćaja putnika na redovnim međunarodnim autobusnim linijama;
5. Pravilnik o kriterijima, postupku i načinu raspodjele dozvola za međunarodni vanlinijski cestovni saobraćaj putnika;
6. Pravilnik o obavezama saobraćajnika i organizatora turističkog ili sličnog putovanja.

Prvi Pravilnik na nivou Bosne i Hercegovine kojim su bili definisani, uvjeti i postupak izdavanja licenci za obavljanje međunarodnog cestovnog saobraćaja, a koji je donesen temeljem „Zakona o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom saobraćaju“ („Službeni glasnik BiH“ broj 01/02 i 14/03), bio je „Pravilnik o uvjetima i postupku izdavanja licenci za obavljanje međunarodnog cestovnog saobraćaja putnika, tereta i opasnih tvari“ („Službeni glasnik BiH“ broj 44/05). Navedeni Pravilnik, od svog usvajanja, odnosno od 2005. godine, imao je pet izmjena, od kojih je posljednja donesena 2010. godine, i nije bio usklađen sa propisima EU.

Kako je navedeni Pravilnik imao niz nedostataka, kao i činjenica da je pristupanje Evropskoj uniji strateški prioritet Bosne i Hercegovine, u dijelu licenciranja bosanskohercegovačkih saobraćajnika, donesen je 2011. godine, „novi“ pravilnik pod nazivom „Pravilnik o uvjetima i postupku izdavanja licenci i kvalifikacijskih kartica vozača za obavljanje međunarodnog cestovnog saobraćaja“.

Navedeni pravilnik usuglašen je sa Uredbom (EZ) br. 1071/2009 Evropskog parlamenta i Vijeća o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnoga saobraćajnika, Uredbom (EZ-a) br. 1072/2009 Evropskoga parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog saobraćaja tereta i Uredbom (EZ) br. 1073/2009 Evropskoga parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga autobusnog saobraćaja.

Članom 5. stav 2. Zakona o međunarodnom i međuentitetskom cestovnom saobraćaju, propisano je „licencu za obavljanje saobraćaja izdaje Ministarstvo komunikacija i saobraćaja Bosne i Hercegovine, ako domaći saobraćajnik, između ostalog, ispunjava i uvjete evropskih propisa u pogledu :

- a) tehničke opremljenosti,
- b) nepostojanja pravomoćno izrečene zabrane obavljanja djelatnosti (dobre reputacije),



- c) finansijske sposobnosti, u koju ne ulaze vrijednosti pokretne imovine – vozila te
- d) stručne osposobljenosti.

U nastavku je dat poseban osvrt na stručnu osposobljenost menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u Bosni i Hercegovini. Članom 10. stav 1. istog Pravilnika, definisano je da „...saobraćajnik ispunjava uvjet stručne osposobljenosti ukoliko ima:

- a) stalno zaposlenog i stručno osposobljenog upravitelja saobraćaja i
- b) stručno osposobljene vozače...“

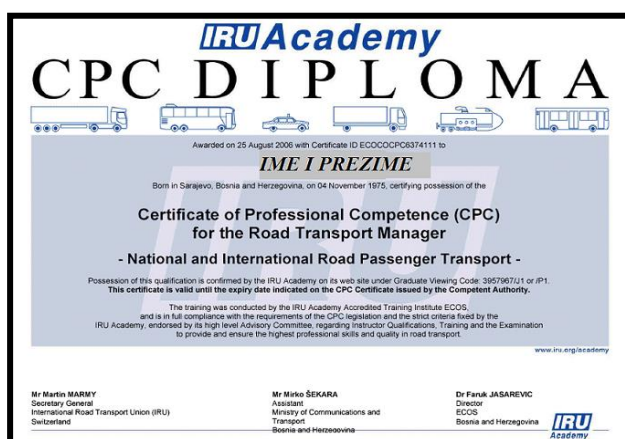
Menadžer-Upravitelj saobraćaja podrazumijeva stručno osposobljeno fizičko lice, stalno zaposleno kod saobraćajnika, koje upravlja saobraćajnom djelatnošću saobraćajnika, dok je „potvrda o stručnoj osposobljenosti upravitelja saobraćaja“ dokument kojim lice dokazuje nivo znanja i praktičnih sposobnosti potrebnih za upravljanje preduzećem za obavljanje međunarodnog saobraćaja. Potvrda o stručnoj osposobljenosti vozača je dokument kojim vozač dokazuje nivo znanja potrebnog za upravljanje motornim vozilom u međunarodnom saobraćaju. Članom 15. navedenog Pravilnika, definisano je da ovlaštena tijela za stručno osposobljavanje i sprovođenje ispita za stjecanje stručne osposobljenosti menadžera-upravitelja saobraćaja i stručne osposobljenosti vozača obavljaju sljedeće poslove:

- a) Praćenje propisa Evropske unije koji se odnose na oblast stručnog osposobljavanja menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u međunarodnom cestovnom saobraćaju;
- b) Organiziranje i obavljanje početnog i periodičnog stručnog osposobljavanja i ispita za menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u međunarodnom cestovnom saobraćaju;
- c) Organiziranje seminara za javnost radi upoznavanja sa suštinom stručnog osposobljavanja menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u međunarodnom cestovnom saobraćaju;
- d) Pripremanje i izdavanje publikacija koje su relevantne za sprovođenje stručnog osposobljavanja menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u međunarodnom cestovnom saobraćaju;
- e) Uspostavljanje i održavanje baze podataka o provedenom stručnom osposobljavanju i ispitima za menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u međunarodnom cestovnom saobraćaju;
- f) Predlaganje kriterija za formiranje cijena usluga stručnog osposobljavanja menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u međunarodnom cestovnom saobraćaju i raspodjele sredstava naplaćenih po ovom osnovu, na osnovu kojih će Ministarstvo utvrditi jedinstven cjenovnik;
- g) Izdavanje potvrda o stručnoj osposobljenosti menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u međunarodnom cestovnom saobraćaju i vođenje evidencije o istima;
- h) Dostavljanje izvještaja Ministarstvu o svom radu, provedenim obukama i ispitima, najmanje jednom mjesečno.

Znanja koja tijela, imenovana rješenjem ministra komunikacija i saobraćaja Bosne i Hercegovine, ovlaštena za organizaciju obuke i ispita, provjeravaju prilikom utvrđivanja stručne osposobljenosti moraju obuhvatati niže navedena stručna područja za cestovni saobraćaj. Kandidati za menadžere-upravitelje saobraćaja moraju iz navedenih stručnih područja steći nivo znanja i praktičnih sposobnosti koji je potreban za upravljanje saobraćajnim preduzećem. Najniži nivo znanja, kako je dalje navedeno, ne smije biti niži od stepena znanja stečenog tokom obaveznog obrazovanja, dopunjenog stručnim i dodatnim tehničkim osposobljavanjem ili srednjoškolskim tehničkim ili drugim osposobljavanjem.

2.4 Analiza rezultata dosadašnjih aktivnosti u obuci menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u Bosni i Hercegovini

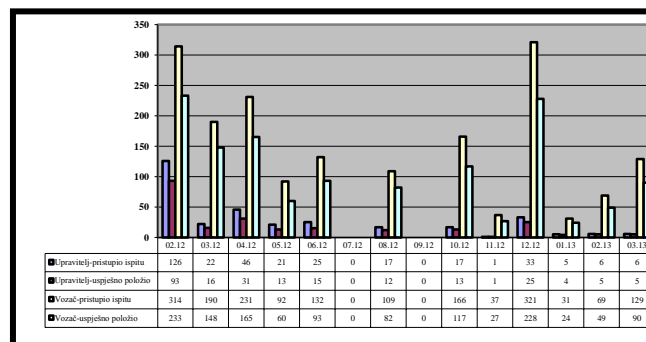
Specijalizirana evropska ustanova za profesionalno osposobljavanje u cestovnom saobraćaju je „IRU Academy“ („International Road Transport Union“), sa sjedištem u Ženevi, za Bosnu i Hercegovinu, uručila je certifikat Srednjoj stručnoj školi s pravom javnosti „Centar za obrazovanje“ Široki Brijeg, kojim je ova škola proglašen samostalnim akreditacijskim tijelom za certifikaciju i obuku menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača.



Slika 2. „CPC diploma“ - Certifikat o profesionalnim kompetencijama menadžera-upravitelja cestovnog saobraćaja u unutarnjem i međunarodnom saobraćaju putnika.

Obzirom da CPC diploma certificira profesionalne kompetencije (Certificate of Professional Competence), potrebno je definirati pojam kompetencije. Kompetencije predstavljaju znanja, umijeća i vještine koje se mogu naučiti ili stalnim usavršavanjem razviti do određene razine, koja ovisi o svakom pojedincu. *Rječnik stranih riječi* (V. Anić, I. Goldstein, 2000, str. 710), *kompetencije* definira kao „priznata stručnost, sposobnost kojom tko raspolaže“. Današnje obuke u području menadžmenta u cestovnom saobraćaju i menadžmenta uopće su usmjerene svladavanju osnovnih razina menadžerskih vještina, početnih pojmova kojima je potrebno vladati, da bi menadžer mogao obavljati posao u cestovnom saobraćaju. Vrlo rijetko su obuke usmjerene tomu da bi dobar menadžer, koji posjeduje temeljna znanja, nadogrudio postojeće kompetencije i postao izvrstan.

Rezultati istraživanja provedenih u SAD pokazuju da je vlasnicima saobraćajničkih društava najisplativije ulagati u usavršavanje menadžera-upravitelja bez ili sa slabo razvijenim kompetencijama, a to su ulaganja u početnike bez iskustva te onih s visoko razvijenim kompetencijama gdje vrlo malo nedostaje do izvrsnosti. Danas mnogi menadžeri-upravitelji u cestovnom saobraćaju, prebrzo napreduju. Zbog nepoznavanja procesa, potrebno im je dulje vrijeme za predviđanje problema, samim tim i sporije reagiranje na promjene što za rezultat ima ne uspijevanje ovladavanja cjelinom. Vrlo važan segment u angažmanu svakog pojedinca u timu, poglavito menadžera-upravitelja, jest motivacija za rad. Optimalizacija saobraćajnog procesa u cijelosti, u konačnici donosi veću neto dobit vlasniku, što bi moralo biti povezano sa sustavom nagrađivanja menadžera-upravitelja i pojedinaca u timu. Vrlo važna, finansijska satisfakcija pojedincima u timu, naravno i menadžeru-upravitelju, nije nužno i najvažnija. Cilj vlasnika nikako ne smije biti isključivo profit. Istraživanja potvrđuju popularnu misao S.R. Coveya navedenu u knjizi „Sedam navika uspješnih ljudi“: „Postoje organizacije u kojima se mnogo govori o klijentima, a posve se zanemari ljude koji rade s klijentima – uposlenike. Načelo je: uvijek postupati prema uposlenicima onako kako želite da oni postupaju prema klijentima. Obrazovanje i stručno usavršavanje menadžera-upravitelja je ključna infrastruktura u koju poslodavci i sami menadžeri trebaju ulagati, a ulog se višestruko vraća,„. Znanja koja menadžer-upravitelj stekne, odnosno potvrdi CPC diplomom, odnosno Certifikatom predstavljaju samo potvrdu stjecanja osnovnih znanja, odnosno početnih pojmova kojima menadžer-upravitelj u cestovnom saobraćaju mora vladati kako bi se uopće mogao uključiti u obavljanje pojedinih poslova, no certificiranje svakako jest pozitivan pomak u uređivanju oblasti cestovnog saobraćaja kako bi menadžeri-upravitelji i vozači bili spremni ravnopravno participirati na evropskom i svjetskom tržištu saobraćajnih usluga. Na sljedećem grafikonu dat je prikaz obavljenog stručnog usavršavanja menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u Bosni i Hercegovini.



Grafikon 1. Prikaz obavljenog stručnog usavršavanja menadžera-upravitelja saobraćaja i vozača u BiH u periodu od 01. 02. 2012. - 01. 03. 2013.⁴²

⁴² Izvor: Mjesečni i godišnji izvještaj o obavljenom stručnom usavršavanju upravitelja saobraćaja i vozača, „Centar za obrazovanje“ Široki Brijeg, mart 2013. godine.

2.5 EU integracija i održivi ekonomski razvoj u saobraćajnom sektoru

Reforme u saobraćajnom sektoru, kao dio procesa integracije Bosne i Hercegovine u EU, u cestovnom saobraćaju, sadržane su u "Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju" i identifikuju obuhvat reforme i restrukturiranja saobraćajnog sektora do danas. Postignut stepen reformi odredio je osnove saradnje sa EU po pitanjima:

- koordinacije razvoja saobraćajne infrastrukture,
- pristupa tržištu na recipročnoj osnovi u oblasti cestovnog saobraćaja,
- esencijalne zakonske i administrativne mjere podrške, uključujući komercijalne, poreske, društvene i tehničke mjere,
- razvijanja saobraćajnog sistema, koji ispunjava okolinske potrebe, kao i redovna razmjena informacija o saobraćajnoj politici, posebno u vezi sa saobraćajnom infrastrukturom.

Pored toga, stvaranje uslova za održiv i uravnotežen ekonomski razvoj moguće je postići uspostavljanjem institucionalne efikasnosti, osiguranjem finansijske održivosti, stimulisanjem ekonomskog razvoja, i kvalitetnim okolinskim upravljanjem. Institucionalna efikasnost podrazumijeva uspostavljanje racionalnog zakonskog i institucionalnog okvira djelovanja u saobraćajnom sektoru, osiguranje transparentnosti i primjenljivosti podzakonskih akata širom zemlje kako bi se ispunile obaveze preuzete iz bilateralnih sporazuma i Protokola o kopnenom saobraćaju unutar Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, na nivou države hitno uskladiti i usvojiti zakone o: putevima, vodenom i pomorskom saobraćaju, te zakone o sigurnosti i zakone o saobraćaju opasnih materija. Opređenje vlasti u Bosni i Hercegovini, sa aspekta finansiranja saobraćajne infrastrukture, mora biti zasnovano na realnim makroekonomskim mogućnostima privrede Bosne i Hercegovine. Srednjoročna makroekonomska perspektiva pokazuje da će fiskalna ograničenja biti takva da se kapitalna ulaganja moraju koristiti na troškovno najefikasniji način. U tom smislu vlasti Bosne i Hercegovine trebaju obezbjediti adekvatne izvore finansiranja saobraćajne infrastrukture, jer Evropska Unija može finansirati samo jedan dio izgradnje, dok većinu finansijskih sredstava treba da obezbjede nacionalne i regionalne vlade, kao i privatni sektor. Saobraćajna zagušenja, sa kojima se krajem prošlog vijeka suočila Evropa u određenim područjima, reflektovala su se na smanjenje ekonomske konkurentnosti. Posljedica saobraćajnih zagušenja se ogleda kroz blokadu funkcionisanja centra i paralize periferije. Saobraćajna zagušenja nisu samo iritirajuća, nego ona koštaju Evropu, pa i Bosnu i Hercegovinu, preko smanjenja produktivnosti. Uska grla, nedostajući linkovi u saobraćajnoj infrastrukturi i nedovoljno razvijena komunikacija između različitih vidova saobraćaja su samo neki od problema. Povećanje efikasnosti u upravljanju i investiranju u saobraćajni sistem Bosne i Hercegovine predstavljaju neophodan uslov daljeg ekonomskog razvoja. Regulativa i investicije trebaju biti racionalizirane i koordinirane na svim nivoima širom zemlje. Kvalitetno upravljanje saobraćajnim sistemom, također, ima značajan utjecaj na smanjenje zagađenja okoliša. Doprinos trideset prioritarnih osovina trans-Evropske mreže bi usporio proces emisije CO₂ od saobraćaja za oko 4% u odnosu

na trendove do 2003. godine, a što predstavlja smanjenje CO₂ od 6,3 miliona tona godišnje. Zbog toga, saobraćajni sistem Bosne i Hercegovine mora biti energetski efikasan, odnosno projekti saobraćajne infrastrukture trebaju sadržavati sve neophodne korake u minimizaciji njihovih utjecaja na okoliš.

Generalno posmatrano, stepen sigurnosti u saobraćaju, a posebno u cestovnom saobraćaju nije prihvatljiv. Veliki broj smrtno stradalih u saobraćajnim nezgodama svake godine u EU je oko 40.000. Žrtve u cestovnom saobraćaju, poginuli ili povrijeđeni, koštaju Evropsku uniju desetinama milijardi EUR-a. Zbog ovoga EU je postavila za cilj smanjenje broja saobraćajnih nezgoda do 2010. godine za polovinu. Sve države članice, kao i one koje to žele biti, moraju prihvatiti zajedničke akcije u cilju povećanja stepena sigurnosti u saobraćaju na nivou Evropske unije, jer je Evropska unija zadržala diskreciono pravo predlaganja zakona ukoliko ne bude smanjena stopa saobraćajnih nezgoda. Donošenje regulativa, planiranje, održavanje i izgradnja nove infrastrukture u Bosni i Hercegovini mora uvažavati element sigurnosti. Potpisana izjava između Bosne i Hercegovine i EU navodi propisane nivoe emisije CO₂ i buke koji su preduslov za neograničeni ulaz u EU. Otvaranje tržišta, kao osnovni princip zajedničke saobraćajne politike EU, involviran je u saobraćajnu politiku Bosne i Hercegovine. Ostvarenje ovog cilja, između ostalog, omogućit će saobraćajnim sredstvima iz Bosne i Hercegovine da se više ne vraćaju prazna u svoju matičnu državu, jer će moći preuzeti teret u okviru države članice koja nije matična država saobraćajnika. Prednost osnovnog principa zajedničke saobraćajne politike se ogleda u smanjenju cijena saobraćajnih usluga uz istovremeno povećanje kvalitete usluga i proširenja asortimana ponude. Druga prednost zajedničke saobraćajne politike ogleda se kroz razvoj modernih tehnika u okviru evropskog okvira interoperabilnosti. Saobraćajna politika Bosne i Hercegovine pruža opšti okvir djelovanja za postizanje novog željenog stanja i sadrži neophodne elemente potrebne za usaglašavanje saobraćajne politike Bosne i Hercegovine i zajedničke saobraćajne politike EU. Međutim, Saobraćajnu politiku Bosne i Hercegovine, kao i njenu implementaciju, treba detaljno elaborirati kroz Saobraćajnu strategiju i Akcioni plan, navodeći neophodne i konkretne reforme i vremenski okvir realizacije.

3. ZAKLJUČAK

Preuzimanje *acquis communautaire*-a, odnosno usklađivanje zakonodavstva sa njegovim odredbama predstavlja bez sumnje najkompleksniji i najdugotrajniji posao u cjelokupnom procesu evropskih integracija za sve zemlje, pa tako i za Bosnu i Hercegovinu. U tom kontekstu potrebno je:

- Donijeti zakone i podzakonske akte koji treba da budu usaglašeni s evropskim standardima, gdje je god to moguće postići, i pritom nalaziti rješenja za jačanje institucija u oblasti saobraćaja i saobraćajne infrastrukture.
- Adekvatno se pripremiti za korištenje prepristupnih fondova EU iz oblasti saobraćaja.
- Pojačati aktivnosti u svim vidovima saobraćaja i saobraćajne infrastrukture u pravcu poboljšanja sigurnosti saobraćaja.

- Povećati naknade za puteve sadržane u maloprodajnoj cijeni goriva (kroz preraspodjelu ili povećanjem maloprodajne cijene), te osigurati veća sredstva za održavanje i razvoj infrastrukture.
- Pojačati aktivnosti prema međunarodnim finansijskim i drugim institucijama i organizacijama radi osiguranja veće pomoći u realizaciji prioritetnih projekata.
- Izraditi potrebne studije i investiciono - tehničku dokumentaciju, kako bi se stvorili uslovi za pregovore o načinu finansiranja prioritetnih infrastrukturnih projekata za modernizaciju i dogradnju putne mreže u BiH, a posebno za projekte koji se odnose na Koridor Vc.
- Izvršiti pripreme za pristup cestovnom saobraćajnom tržištu EU.
- Razviti integrirani i balansirani multimodalni saobraćajni sistem, kako bi se svi saobraćajni modeli integrirali u zajedničku evropsku saobraćajnu mrežu.
- Omogućiti jednostavniju proceduru na graničnim prijelazima, te stvoriti uslove za lakše dobivanje viza, posebno za poslovne obaveze.

Zadatak menadžera-upravitelja u cestovnom saobraćaju, poglavito u privatnim društvima, jest: kako poslovni zadatak vlasnika, koji je često izvan granica realnosti, a ponekad i zakonskih okvira, preformulirati u poslovni model, provesti kroz poslovnu organizaciju, osigurati obavljanje istog u zadanom roku i planiranim prihodima, minimalnim troškovima, koji su uvijek veliki i sve navedeno ostvariti u zakonskim okvirima? Odgovor na navedeno pitanje, odnosno pitanja je nemoguće dobiti bilo kojim certificiranjem. Stalno educiranje, usavršavanje i stručna nadogradnja menadžera-upravitelja jamče optimalizaciju saobraćajnog procesa u svakom njegovom dijelu, a u konačnici odgovore na navedena pitanja.

CONCLUSION

*Taking over the *acquis communautaire* or harmonization of legislation with its provisions represents undoubtedly the most complex and most time-consuming job in the whole process of European integration for all countries, including Bosnia and Herzegovina. In this context it is necessary to*

- *Enact laws and subordinate legislation should be harmonized with European standards, wherever possible and finding ways to strengthen institutions in the field of traffic and transport infrastructure.*
- *Adequate preparation for the use of pre-accession funds of the EU in the field of transport.*
Strengthening activities in all aspects of traffic and transport infrastructure aimed at improving traffic safety.
- *Increase fees for roads included in the retail price of fuel (through the redistribution or increase of the retail price), and provide more funds for the maintenance and development of infrastructure.*
- *Intensify activities by international financial and other institutions and organizations in order to ensure greater assistance in the implementation of priority projects.*

- *Make the necessary studies and investment - the technical documentation, in order to create conditions for negotiations about how to finance priority infrastructure projects to modernize and upgrade the road network in BiH, especially for projects related to Corridor Vc.*
- *To prepare to road traffic access to the EU market.*
- *Develop an integrated and balanced multimodal transport system, so that all traffic models into a common European road network.*
- *Enabling simpler procedures at border crossings, and to create conditions to facilitate the issuing of visas, especially for business purposes.*

Task of manager in road traffic, especially in private companies, is: how business owners task, which is often beyond the limits of reality, and sometimes the legal framework, to rephrase the business model, through a business organization, to ensure the performance of the same in a given period and planned revenues, minimal costs, which are always great and all this accomplished within the law? The answer to this question, or questions it is impossible to get any certification. Constantly educating, training and professional upgrading manager-manager guaranteeing the optimization of the traffic process in every part of it, in the end, the answers to these questions.

LITERATURA:

- 1) Adamović , A., (2000) Uvod u saobraćaj, Beograd : Saobraćajni fakultet
- 2) Božičević, J. i drugi autori, (2001) Hrvatska u 21. stoljeću - Saobraćaj, Zagreb : Vlada Republike Hrvatske, Ured za strategiju razvitka Republike Hrvatske
- 3) Lovrić, D., Marušić, Ž., Vogrin, Z., (2006) Saobraćaj Related Elements of Croatian Civil Defence System 10th International Conference on Traffic Science, Saobraćajation and Globalization, Portorož : Faculty of Maritime Studies and Saobraćaj, University of Ljubljana, Conference Proceedings
- 4) Zakon o međunarodnom i međuentitetskom saobraćaju, Službeni glasnik BiH broj 01/02
- 5) Pravilnik o uvjetima i postupku izdavanja licenci i kvalifikacijskih kartica vozača za obavljanje međunarodnog cestovnog saobraćaja,
- 6) Zelenika, R., Livio, J., (1995) Suvremeni transportni sustavi, Rijeka : Ekonomski fakultet Rijeka
- 7) Županović, I., (1994) Tehnologija cestovnog saobraćaja, Zagreb : Fakultet saobraćajnih znanosti
- 8) Županović, I., (2002) Tehnologija cestovnog saobraćaja, Zagreb : Fakultet saobraćajnih znanosti
- 9) www.foi.hr
- 10) www.mkt.gov.ba
- 11) www.fzs.ba
- 12) www.bhas.ba
- 13) www.ec.europa.eu

BIOGRAFIJA:



Igor Pejić, MA-dipl. inž. saob. i kom., pejic.igorpejic@gmail.com

Rođen 04. 11. 1975. godine u Sarajevu. Završio je Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. Trenutno je student 3. semestra doktorskog studija na Fakulteta za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu. Radno iskustvo sticao u Ministarstvu odbrane Federacije Bosne i Hercegovine, Hercegovina osiguranju d.d. , Autoherc d.o.o., Lager d.o.o. te Ministarstvu komunikacija i prometa BiH. Od oktobra 2013. godine imenovan je za sekretara Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine. Učestvovao je sa svojim naučnim radovima na više domaćih i međunarodnih konferencija i skupova iz oblasti saobraćaja. Posjeduje praktično i teorijsko znanje iz različitih računarskih aplikacija Microsoft Office paketa i poznavanje engleskog i francuskog jezika.



Samir Džaferović, MA-dipl. inž. saob. i kom., dzaferovicsamir@gmail.com

Rođen je 26. aprila 1982. godine u Sarajevu gdje završava osnovnu i srednju školu. Na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu diplomira 2007 godine te stiče zvanje diplomiranog inženjera saobraćaja i komunikacija. Nakon sticanja zvanja diplomiranog inženjera saobraćaja, 2007. godine, započinje radni odnos kao asistent na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije Univerziteta u Sarajevu, na predmetu „Tehnologija cestovnog transporta“ a 2010. godine i na predmetu „Saobraćaj i prostor“. Krajem 2007. godine zapošljava se u Ministarstvo komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine, Sektor za transport, Odsjek za cestovni i željeznički saobraćaj. U 2011. godini, u Ministarstvu komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine postavljen je na radno mjesto višeg stručnog saradnika za međunarodni cestovni prijevoz putnika i roba, dok od kraja 2011. godine, privremeno obnaša funkciju savjetnika za međunarodni cestovni prijevoz putnika i roba. Učestvovao je u izradi preko 10 ekspertiza saobraćajnih nezgoda. U okviru profesionalnog razvoja učestvovao je i na više relevantnih konferencija i simpozija iz oblasti saobraćaja i komunikacija, gdje je objavio nekoliko stručnih radova. U okviru dosadašnjeg radnog iskustva učestvovao je u izradi više stručnih studija i projekata iz oblasti saobraćaja. Posjeduje praktično znanje iz različitih računarskih programa i aplikacija koje aktivno primjenjuje u svome radu, a služi se engleskim jezikom.



Adnan Tatarević, MA-dipl. inž. saob. i kom., tatarevic.adnan@gmail.com

Rođen je 09. decembra 1983. godine u Jajcu. Završio je srednju elektrotehničku školu u Bugojnu školske 2002/2003. godine kao učenik generacije. Diplomirao je na Fakultetu za saobraćaj i komunikacije u Sarajevu, na odsjek Saobraćaj, usmjerenje cestovni saobraćaj jula 2010. godine na temu „Analiza željezničko-cestovnih prijelaza na području Federacije Bosne i Hercegovine u funkciji sigurnosnih parametara EU“ ocjenom 10, pod mentorstvom prof. dr. Osmana Lindova. U junu 2013. godine izvršio je ekvivalenciju zvanja u magistar saobraćaja i komunikacija na temu „Savremene metode analize sigurnosti postojećih cesta na području Bosne i Hercegovine“ ocjenom 10. Trenutno je student 3. semestra doktorskog studija na Fakulteta za saobraćaj i komunikacije. Od početka 2008. godine angažovan je na Institutu za saobraćaj i komunikacije Sarajevo, gdje 1. jula 2008. godine zasniva stalni radni odnos. U toku studija i nakon završetka uradio je kao saradnik i autor više projekata, elaborata i studija iz oblasti saobraćaja. Učestvovao je sa svojim naučnim radovima na više domaćih i međunarodnih konferencija i skupova iz oblasti saobraćaja. Na katedri za sigurnost saobraćaja kao saradnik učestvuje u izradi ekspertiza saobraćajnih nezgoda. Posjeduje praktično i teorijsko znanje iz različitih računarskih aplikacija Microsoft Office paketa, AutoCad-a, Corell Draw-a ,PC Crash-a, kao i poznavanje engleskog jezika.