

## **V.8. SEKTORSKI PRIORITETI – INFRASTRUKTURA**

### **1. Ciljevi**

#### **1.1. Cestovna infrastruktura i transport**

- stvoriti zakonsku i institucionalnu osnovu u BiH, kompatibilnu sa EU regulativom,
- kroz realiziranje konkretnih projekata rekonstrukcije i izgradnje savremene cestovne infrastrukture generirati ukupan ekonomski razvoj,
- osigurati troškovno-efektivni cestovni transport, smanjenje saobraćajnih nezgoda, te smanjenje negativnog utjecaja na okoliš, uz poštivanje domaćih i evropskih normi.

#### **1.2. Željeznička infrastruktura i transport**

- završiti rekonstrukciju i započeti modernizaciju željezničke infrastrukture, što će omogućiti povećanje sigurnosti i komercijalne brzine, te redovan saobraćaj,
- revitalizirati mobilne i radioničke kapacitete,
- povećati obim prijevoza,
- restrukturirati željeznički sektor u BiH u skladu sa direktivama EU: 2001/12, 2001/13 i 2001/14 (proizašli iz ranijih direktiva 91/440, 95/18 i 95/19).

#### **1.3. Zračni transport i aerodromi**

- ispuniti zahtjeve specijalnih odredbi shodno sporazumu CEATS,
- poboljšati sigurnost aerodroma do nivoa ICAO standarda,
- osigurati ravnomjeran razvoj aerodroma u BiH uz obezbjeđenje uvjeta za normalan putnički i teretni zračni transport.

#### **1.4. Vodni transport i infrastruktura**

- razvojem riječnog transporta u narednom periodu obezbijediti bolje valoriziranje raspoloživih prirodno - geografskih pogodnosti,
- stvoriti uslove kako bi se iskoriste transportne mogućnosti rijeke Save.

#### **1.5. Telekomunikacije**

- izgraditi telekomunikacionu i informatičku infrastrukturu, koja će omogućiti pružanje usluga odgovarajućeg kvaliteta za potrebe razvoja u BiH,
- povećati nivo penetracije korisnika fiksne i mobilne telefonije, te korisnika Interneta i CaTV.

#### **1.6. Pošta**

- stvoriti zakonske uvjete za prestrukturiranje pošte i njeno uspješno funkcioniranje na tržištu,
- izvršiti prestrukturiranje aktivnosti i kvalitativne izmjene skupa osnovnih usluga.

#### **1.7. Mediji**

- proširiti postojeće kapacitete za narasle potrebe novih javnih emitera,
- prijeći sa analognih na digitalne sisteme i procesiranje RTV signala,
- osigurati finansijsku samoodrživost medija.

### **2. Transportna infrastruktura**

#### **2.1. Cestovna infrastruktura i transport**

##### **2.1.1. Stanje**

Geoprometni položaj BiH, Hrvatske, Srbije i Crne Gore značajan je u transportnom sistemu Evrope. Preko ovih država vode najkraće veze Srednje Evrope sa Jadranskim morem. Međutim, do sredine 2003. godine, kada je dobila prvih 11 km savremene autoceste, BiH je bila jedina zemlja u području Jugoistočne Evrope koja nije imala ni jedan kilometar savremene autoceste.

Mreža magistralnih cesta u BiH dugačka je ukupno 3.788 km, od čega unutar FBiH 2.024 km, a u RS 1.764 km. Povezanost države magistralnim cestama je 7,4 km/100 km<sup>2</sup>. Mreža regionalnih cesta se proteže na 4.842 km, od čega 2.118 km u RS, a 2.724 km u FBiH. Dužina lokalnih cesta je oko

14.000 km, tako da je ukupna dužina cestovne mreže u BiH oko 22.630 km, od čega je 14.020 km dužina asfaltiranih cesta. Dužina evropskih cesta (E-cesta) u BiH iznosi ukupno 995 km (E-59, E-65, E-73, E-661, E-761 i E-762). Evropske ceste kroz BiH na većem broju dionica ne omogućavaju odvijanje saobraćaja poželjnom brzinom. Razlozi su, između ostalog, mali radijusi krivina, veliki i česti usponi, prolazi kroz naselja i gradove, te neadekvatno održavanje cesta.

U periodu od 1996-2003. godine vršena je obimna sanacija šteta iz ratnog perioda. Sanirane su magistralne ceste, mostovi i tuneli. Saniranje ratnih šteta na infrastrukturi realizirano je, do sada, donatorskom pomoći. Kroz projekat „Hitne obnove transporta“ izvršena je rehabilitacija oko 2.200 km i 58 mostova i utrošeno oko 190 miliona EUR. Bitna sredstva za obnovu cestovne infrastrukture osigurao je SFOR. Manji broj objekata još uvijek nije saniran.

Značajna donatorska sredstva utrošena su na obnovu voznog parka gradskog prijevoza (Sarajevo, Mostar, Banja Luka).

Financiranje cestovne infrastrukture, u sadašnjim okolnostima, uglavnom, znači financiranje održavanja. Godišnje se u RS za zaštitu i odražavanje magistralnih i regionalnih puteva utroši oko 30, a u FBiH oko 50 miliona KM<sup>1</sup>.

### **2.1.2. Pravni i institucionalni okvir**

Na nivou entiteta postoje entitetski zakoni o cestama, kao pravni okvir za sve aktivnosti u domenu cestovne infrastrukture. Ovim zakonima uređuje se pravni položaj javnih cesta: upravljanje, građenje, održavanje, zaštita cesta i uslovi obavljanja transporta, te financiranje javnih cesta.

Na nivou države ne postoji odgovarajuća pravna regulativa. Još nije donesen zakon o cestama BiH. Cijeneći iskustva drugih država, moguće je realtivno brzo donijeti osnovne zakone, ali bi usaglašavanje regulative sa regulativom EU u domenu transportne infrastrukture moglo trajati bar tri godine.

Pravni okvir za sve aktivnosti i institucionalno organiziranje na nivou države poboljšani su formiranjem Ministarstva za komunikacije i transport BiH, koje ima obavezu da predlaže zakone na nivou države, kao i da regulira potrebne bilateralne i multilateralne odnose u domenu transporta.

Ministarstvo za komunikacije i transport BiH vodi aktivnosti međudržavnog i međuentitetskog transporta i infrastrukture, sarađuje sa međudržavnim organizacijama, priprema strateške i planske dokumente iz oblasti međunarodnog i međuentitetskog cestovnog transporta i infrastrukture<sup>2</sup>. Na nivou entiteta djeluju resorna ministarstva: Federalno ministarstvo prometa i komunikacija i Ministarstvo saobraćaja i veza RS.

Upravljanje cestama obavljaju entitetske direkcije za puteve, 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.

Predmet poslovanja direkcija za puteve je osiguranje materijalnih i drugih uslova za održavanje, zaštitu, rekonstrukciju, izgradnju i upravljanje javnim cestama, te osiguranje tehničko-tehnološkog jedinstva javnih cesta.

Entiteti su, shodno Aneksu IX Dejtonskog sporazuma, uspostavili Javnu korporaciju za cestovnu infrastrukturu BiH, kao dio transportne korporacije. Svrha korporacije je da uspostavi institucionalnu saradnju među entitetima u području cestovne infrastrukture i da omogućiti donošenje svih potrebnih odluka da bi se cestovni saobraćaj u BiH mogao neometano, sigurno i redovno odvijati. Međutim, ova institucija još uvijek nije operativna.

### **2.1.3. Problemi:**

- izuzetno loše fizičko stanje cestovne infrastrukture u BiH,
- nizak nivo bezbjednosti u cestovnom saobraćaju,
- nepostojanje jasno definiranog zakonodavno-pravnog okvira na nivou BiH,
- institucionalni problemi za adekvatan menadžment razvoja cjelokupne cestovne infrastrukture - ne postoji ni jasna razvojna strategija za autoceste i brze ceste, kao ni odgovarajuće institucije,
- budžetski resursi za financiranje cestovne infrastrukture iz poreza na gorivo i vozila-registracija nedovoljni su za adekvatno održavanje i poboljšanje stanja cestovne mreže. Ograničena sredstva postaju determinirajući element u realiziranju razvojnih projekata cestovne infrastrukture,

<sup>1</sup> Izvor: Ministarstvo saobraćaja i veza RS i Federalno ministarstvo prometa i komunikacija, podaci za 2002. godinu

<sup>2</sup> Sl. glasnik BiH, 5/2000

- još uvijek nije definirana transportna politika na državnom nivou,
- ograničeni kapaciteti državnih - javnih kompanija da generiraju sredstva za funkcioniranje, opravku i obnovu transportnih kapaciteta, kako bi ponudili kvalitetnu uslugu prijevoza.

#### **2.1.4. Prioriteti**

- **Dograditi pravno-institucionalni okvir**
  - donijeti zakon o cestama BiH,
  - izvršiti izmjene i dopune Zakona o cestama FBiH i Zakona o putevima RS, u skladu s važećom evropskom regulativom,
  - intenzivirati rad Javne cestovne korporacije BiH, da koordinira rad entitetskih direkcija za puteve,
  - izraditi dugoročnu strategiju razvoja cestovnog sektora u BiH, u skladu s evropskom transportnom politikom i BHTMP (B&H Transport Master Plan).
- **Razviti sistem menadžmenta, monitoringa i zaštite cesta**
  - formirati zajedničku bazu podataka za cestovnu mrežu u BiH, kao osnove sistema upravljanja i monitoringa. Time bi se na efikasan način pratilo stanje cesta i podataka za planiranje i programiranje radova na održavanju i rekonstrukciji i izgradnji cesta.
- **Revitalizirati i modernizirati cestovnu mrežu**
  - povećan intenzitet saobraćaja na pojedinim dionicama postojeće cestovne infrastrukture nalaže potrebu da se modernizira postojeća cestovna mreža u skladu sa već urađenim studijama financiranim od strane EU, PHARE,
  - povećati nivo bezbjednosti regionalnih i lokalnih cesta, u skladu sa utvrđenim prioritetima,
  - nastaviti sa izgradnjom auto-puta Koridor Vc<sup>3</sup>.
- **Osigurati financijska sredstva za zadovoljavajuće finansiranje cestovne infrastrukture**
  - osigurati izdvajanje većih sredstava iz cijene goriva i taksi za registraciju vozila za održivo financiranje cestovne infrastrukture,
  - uspostaviti institucionalni okvir za dodjelu koncesija na svim nivoima radi omogućavanja koncesualnih ulaganja u cestovnu infrastrukturu,
  - ekonomskim (poreskim) mjerama stimulirati javni prijevoz.

### **2.2. Željeznička infrastruktura i transport**

#### **2.2.1. Stanje**

Željezničku mrežu u BiH čini 1.041 km pruga, od čega je u RS 425 km a u FBiH 616 km. Od toga je 87 km dupli kolosijek. Elektrificirano je 776 km. Dva su osnovna pružna pravca: pruga Šamac – Sarajevo – Čapljina (Luka Ploče) koja se proteže u pravcu sjever – jug, te pruge koje se protežu u pravcu zapad - istok: Bosanski Novi/Novi Grad – Doboj – Tuzla - Zvornik. Pruga Bosanski Novi/Novi Grad – Bihać - Martin Brod dio je pruge na pravcu sjever - jug, koja povezuje centralnu i sjevernu Hrvatsku i sjeverozapadnu Bosnu sa lukom Split. Kroz istočni dio RS u BiH, u dužini od 14 km, prolazi pruga Beograd – Bar.

Iako se gustina mreže pruga u BiH može usporediti sa onom u državama zapadne Evrope, obim prijevoza robe i putnika, sveden na 1 km pruge, znatno je manji od evropskog prosjeka.<sup>4</sup>

Postojeća željeznička mreža ne može se koristiti u nominalnom kapacitetu, jer nije izvršen remont pruga, osiguranje brojnih prijelaza u nivou, osiguranje nekih stanica, remont radioničkih kapaciteta, te obnova voznog parka. Ne postoji adekvatan broj putničkih kola ili vozova za saobraćaj na srednjim i dužim relacijama. Obim transporta tereta masovnih roba (ugalj i rude) još uvijek je nizak, i pored tendencije rasta u posljednjih nekoliko godina, što značajno utiče na ekonomičnost rada željeznice. Takav obim transporta ne omogućava stvaranje dovoljnih transportnih prihoda za pokriće troškova. Obim teretnog i putničkog saobraćaja u 2002. godini iznosio je oko 15 odsto obima, ostvarenog u 1990. godini.

<sup>3</sup> Makroekonomski okvir Srednjoročne razvojne strategije BiH (PRSP) predviđa godišnje izdvajanje oko 5 odsto od GDP-a na ime kapitalnih investicija, od čega veliki dio treba biti iskorišten za nastavak izgradnje Koridora Vc. Međutim, s obzirom na veličinu ove investicije, najveći dio sredstava za izgradnju treba osigurati putem koncesionalnih ulaganja od strane domaćih i stranih investitora.

<sup>4</sup> Izvor podataka: REBIS Interim report, 2002

Sadašnje stanje željezničke infrastrukture je takvo da potreban nivo saobraćaja nije moguć bez značajnih ulaganja. Željeznička infrastruktura i vozni park pretrpjeli su značajne štete, koje se procjenjuju na oko milijardu USD.

Obnova željezničke infrastrukture odvija se u 3 faze. U prvoj fazi obnovljena je željeznička mreža za odvijanje saobraćaja malim brzinama vožnje bez obnove signalno-sigurnosnih uređaja i telekomunikacionog sistema. Za to su utrošena donatorska sredstva u iznosu od oko 70 miliona USD<sup>5</sup>. U toku je realizacija projekta obnove željeznica iz kredita EBRD i EIB (remont dvije dionice pruge ukupne dužine 45 km, osiguranje 11 putnih prijelaza, osiguranje 3 stanice, izmjena telekomunikacionog kabela na dužini od 170 km, nabavka opreme za održavanje pruga, sanacija oštećenja 5 stanica i 3 radionice), te pripremne aktivnosti na obnovi voznog parka (nabavka novih kola i remont nekih postojećih). Navedeni projekti će biti realizirani do kraja 2004. godine, a nabavka dijela voznih sredstava će potrajati do konca 2006., a dijelom i nakon tog perioda. Treća faza će biti dovođenje željezničke infrastrukture na nivo koji zahtijevaju međunarodni sporazumi.

### **2.2.2. Postojeći pravni i institucionalni okvir**

Kao kod cestovne infrastrukture, tako su i kod željezničke infrastrukture pravni osnov na nivou entiteta entitetski zakoni o željeznicama. U pripremi je zakon o željeznicama u BiH. S obzirom da su željeznice, više nego ceste, dio integralnog evropskog sistema, aktivnosti ŽFBiH i ŽRS regulirane su i međunarodnim - UIC propisima i standardima. EU je jasno, nizom direktiva, uredila način korištenja željezničke infrastrukture, minimalne tehničke karakteristike koje infrastruktura treba da ispunjava, te usklađivanje trasa vozova i sl.

Strateško planiranje iz domena međudržavnog i međuentitetskog željezničkog transporta i infrastrukture u nadležnosti je Ministarstva komunikacija i transporta BiH. Entitetska resorna ministarstva su osnovala entitetske željezničke kompanije (ŽFBiH i ŽRS), shodno entitetskim zakonima o željeznicama i shodno entitetskom vlasništvu nad infrastrukturom.

Entiteti su, shodno Aneksu IX Dejtonskog sporazuma, formirali BHŽJK (Bosanskohercegovačka željeznička javna korporacija).

### **2.2.3. Problemi**

- iznimno skroman i nedovoljan potencijal željeznica za neovisan oporavak i razvoj,
- nedovoljni mobilni kapaciteti i njihova tehničko-tehnološka zastarjelost,
- višak uposlenih i loša kvalifikaciona struktura,
- loše stanje i nedefiniran status privrednih subjekata - tradicionalnih korisnika željezničkog robnog transporta, koji ne stvaraju dovoljan transportni supstrat ili ga preusmjeravaju na cestovni prijevoz,
- višegodišnje nefunkcioniranje željezničkog putničkog saobraćaja uticalo je na izvjesno «odvikavanje» korisnika od ovog vida prijevoza i njihov prelazak na druge vidove transporta.

### **2.2.4. Prioriteti**

#### **• Dograditi pravno-institucionalni okvir i organizaciono restrukturirati željeznički sektor u BiH**

- donijeti zakon o željeznicama BiH,
- definirati dugoročnu strategiju i politiku željezničkog saobraćaja, u skladu s evropskom transportnom politikom, što će predstavljati okvir za razvoj efikasnog i bezbjednog željezničkog prijevoza,
- u potpunosti primijeniti Direktivu (91/440) EU o odvajanju infrastrukture od operatora,
- BHŽJK treba preuzeti odgovornost, predviđenu Aneksom IX Dejtonskog sporazuma i Sporazumom o uspostavljanju BHŽJK, čime će se omogućiti unificiranje tehničkih standarda i nivoa održavanja željezničke infrastrukture.

#### **• Obnoviti i modernizirati željezničku infrastrukturu i mobilne kapacitete**

- nastaviti sa aktivnostima dovođenja stanja i sigurnosti željezničke infrastrukture na zadovoljavajući tehnički nivo,
- realizirati dvije faze (II i III) obnove željeznica BiH kroz kreditne aranžmane sa EIB i EBRD,
- izvršiti remont pruga na pojedinim dionicama na koridoru Vc i pruži paralelnoj koridoru X,
- poboljšati mobilne kapacitete, koji će sadržavati rekonstrukciju postojećih i nabavku novih,
- revitalizirati radioničke kapacitete za održavanje željezničkih mobilnih kapaciteta,
- modernizirati upravljanje kroz veći stepen korištenja informacionih tehnologija,
- izraditi dokumentacionu osnovu za nastavak obnove i modernizacije željezničke infrastrukture u BiH. Studije, koje su urađene u proteklih 5 godina, potvrđuju isplativost ulaganja u projekte

<sup>5</sup> Izvor podataka: BHŽJK

revitalizacije željezničkog sektora u BiH. Procjenjuje se da bi do 2020. godine trebalo obezbijediti oko 513 miliona KM<sup>6</sup>, kako bi se željeznička infrastruktura i mobilna sredstva dovela na nivo koji bi odgovarao evropskim standardima.

- **Poboljšati ekonomsku efikasnost željezničkog sektora**

- revidirati i usaglasiti entitetske zakone o željeznicama. Neophodno je, naime, izvršiti harmoniziranje uslova financiranja željezničke infrastrukture u entitetima, kako bi se obezbijedilo stabilno i zadovoljavajuće budžetsko financiranje željezničke infrastrukture u BiH. Usvajanje zakona o financiranju željezničke infrastrukture u FBiH bio bi značajan korak u tom smislu,
- osigurati odvojeno vođenje računa operatora i infrastrukture, kako bi se jasno utvrdili nosioci troškova i omogućilo transparentno financiranje željezničke infrastrukture,
- racionalizirati troškove poslovanja željezničkih kompanija, naročito troškova željezničke infrastrukture, te uspostaviti odgovarajuće mehanizme radi reduciranja dugova,
- osigurati da tarifska politika bude više tržišno orijentirana, kako bi se povećali prihodi,
- svesti broj uposlenih u realne okvire i uskladiti s evropskim pokazateljima, čime bi se značajno smanjili troškovi i povećala produktivnost poslovanja željezničkih kompanija. Tom problemu treba ozbiljno pristupiti kroz provođenje slijedećih mjera: preraspodjelu kadrova, prekvalifikaciju i dokvalifikaciju, jednokratne otpremnine radnicima, prijevremeno penzioniranje (EBRD je podržala program zbrinjavanja viška uposlenih na željeznici kroz obezbjeđenje kreditnih sredstava),
- jačati marketing aktivnosti, kako bi se reafirmirala uloga željeznice, ojačala njena kompetitivnost u obavljanju masovnih prijevoza na srednja i duža odstojanja, za koje objektivno ima ekonomsko-eksploatacione prednosti kao znatno jeftiniji, energetski štedljiviji i ekološki čistiji prijevoznik u odnosu na cestovni saobraćaj.

- **Nastaviti privatizacijske aktivnosti željezničkog sektora**

- provesti deregulaciju u sektoru željeznica,
- privatizirati dijelove željezničkog sektora putem prodaje imovine koja nije u funkciji željeznice,
- jačati ulogu privatnog sektora u željeznici kroz napuštanje neželjezničkih djelatnosti,
- uvesti praksu podugovaranja djelatnosti za podršku sa privatnim sektorom (tj. proizvodnja dobara i usluga čiji je potrošač željeznički saobraćaj, a koju je tradicionalno obavljalo željezničko preduzeće) u obliku ugovora o upravljanju, zajedničkih ulaganja i sl.,
- osigurati učešće privatnog sektora u upravljanju i proizvodnji usluga u sektoru željezničkog saobraćaja (ugovor o upravljanju, ugovor o koncesiji, specijalizirana usluga, zajednička ulaganja).

## **2.3. Zračni transport i aerodromi**

### **2.3.1. Stanje**

BiH ima četiri aerodroma: Sarajevo, Mostar, Banja Luka i Tuzla. Sva četiri aerodroma su registrirana za međunarodni aviosaobraćaj. Godišnji promet putnika na Aerodromu Sarajevo iznosi oko 300.000, na Aerodromu Banja Luka oko 40.000, na Aerodromu Mostar 15.000. Aerodrom Tuzla se nalazi u fazi završetka stajanke za avione i biće uskoro otvoren za saobraćaj. U poslijeratnom periodu obnovljeni su svi aerodromi. Ukupna ulaganja donatora u obnovu aerodroma iznosila su oko 36 miliona EUR<sup>7</sup>.

Zračni transport i infrastruktura dobili su veću ulogu u odnosu na predratni period. Četiri aerodroma koji su registrirani za međunarodni saobraćaj, sada su u fazi ispunjavanja ICAO standarda. Isto važi i za kontrolu letenja. Aktivnosti u ovoj oblasti nisu okončane. Troškovi toga opremanja procijenjeni su na oko 80 miliona KM<sup>8</sup>. Troškovi opreme i njenog instaliranja, koji proističu iz Sporazuma CEATS, procijenjeni su na 14 miliona EUR, uz značajna ostala ulaganja za potrebe razvoja sva četiri aerodroma (proširenje putničkog terminala, terminal za terete, sredstva i objekti). Očekuje se da će projekat unapređenja sigurnosti biti okončan do kraja 2006. godine.

### **2.3.2. Postojeći pravni i institucionalni okvir**

Sektor zračnog transporta na nivou države uređen je shodno Zakonu o civilnoj avijaciji. Budući da je zračni transport u BiH uglavnom međunarodni, to je rad civilne avijacije i aerodroma uređen prema ICAO (International Civil Aviation Organisation) propisima i standardima.

---

<sup>6</sup> Izvor podataka: BHŽK

<sup>7</sup> Izvor podataka: DCA

<sup>8</sup> Izvor podataka: DCA.

Na nivou države formirana je Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH (BH DCA), kao upravna organizacija Ministarstva za komunikacije i transport BiH. Prava i dužnosti Direkcije određeni su posebnim zakonom. Na entitetskom nivou postoje direkcije civilne avijacije čiji je krug djelovanja, također, određen entitetskim zakonima. Aerodromi su javna poduzeća, odnosno akcionarska društva.

### **2.3.3. Problemi**

- međusobna blizina glavnih aerodroma i relativno mala teritorija BiH, kao i visoka cijena usluga, razlozi su što nema značajnijeg nivoa domaćeg zračnog prometa,
- izražena konkurencija aerodroma u zemljama iz neposrednog okruženja,
- ograničena finansijska sredstva za povećanje operativnog kapaciteta aerodroma i povećanje sigurnosti.

### **2.3.4. Prioriteti**

- **Postići usaglašenost sa međunarodnim standardima, unaprijediti suradnju i koordinaciju unutar zemlje**
- za ostvarenje naznačenih ciljeva potrebno je dati odgovarajuću ulogu i zadatke BH DCA i entitetskim direkcijama, kako bi se na vrijeme ispunili uvjeti za ulazak u CEATS, koji se odnose na specijalne odredbe o nacionalnim uređajima i uslugama koji će biti dostupni organizaciji CEATS,
- postepeno uskladiti zakonske akte sa JAR (Joint Aviation Regulation) EU,
- tehnički osposobiti BiH DCA u skladu sa specijalnim odredbama iz Sporazuma CEATS.
- **Modernizirati i proširiti kapacitete aerodroma**
- realizirati projekte na aerodromima koji se odnose na poboljšanje kvaliteta usluge i sigurnosti do nivoa koje propisuje ICAO,
- iskoristiti opterećenost nekih evropskih velikih aerodroma, kao i povoljan geografski položaj BiH za razvijanje mogućnosti i intenzivniju afirmaciju primarnih aerodroma u BiH.

## **2.4. Vodni transport i infrastruktura**

### **2.4.1. Stanje**

U BiH je plovna rijeka Sava koja je u dužini od 333 km i granica između BiH, s jedne strane, i Hrvatske i Srbije, s druge strane. Kako je Sava pritoka Dunava, to je i vodni transprot Savom povezan sa Dunavom - koji se tretira kao VII transevropski transportni koridor. Na taj način BiH je uključena u mrežu evropskih vodenih puteva, čime se i u ovom vidu transporta valorizira geoprometni položaj BiH. Vodni transport, s obzirom na njegove komparativne prednosti, mora dobiti razvojnu šansu kao i u EU.

U predratnom periodu bile su operativne dvije BiH luke na Savi: Brčko i Bosanski Šamac/Šamac. BiH nema pomorskih luka, već se koriste hrvatske luke na Jadranu. Da bi se mogla koristiti Sava, neophodno je izvršiti reguliranje tog plovnog puta, kako bi ta rijeka dobila predratnu kategoriju - kategoriju IV. U poslijeratnom periodu izvršena je sanacija postrojenja u luci Brčko.

U sanaciju vodnog puta rijeka Sava, te luka Bos. Šamac/Šamac i Brčko, utrošena su skromna sredstva. Oprema u luci Brčko obnovljena je donatorskim sredstvima.

### **2.4.2. Postojeći pravni i institucionalni okvir**

Vodna infrastruktura i transport kao pravni osnov imaju zakone koji su preuzeti od bivše SFRJ.

U sklopu Federalnog ministarstva za transport i komunikacije postoji Sektor za vodni transport, čija je glavna aktivnost organiziranje nautičko-tehničkih pregleda, upis u registar plovila, te organiziranje ispita za vođitelje čamaca. Na unutrašnjim plovnim putevima formirane su kapetanije. U RS Sektor za vodni transport dio je Ministarstva saobraćaja i veza RS-a, a obavlja iste aktivnosti kao i Sektor za vodni transport u FBiH.

Ministarstvo za komunikacije i transport u Vijeću ministara ima određene nadležnosti na rijeci Savi i drugim međunarodnim plovnim putevima.

### **2.4.3. Problemi**

- marginalizacija vodnog transporta u BiH u poslijeratnom periodu, te usmjeravanje robnih tokova na druge vidove transporta,
- relativna stagnacija i nedovoljna zaposlenost kapaciteta.

#### **2.4.4. Prioriteti**

- **Definirati zakonodavno-pravnu regulativu**
- donijeti zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi u BiH,
- potpisati i ratificirati sve postojeće multilateralne i bilateralne konvencije i sporazume i regulirati odnose sa zemaljama kroz koje protiče rijeka Sava,
- internacionalizirati plovnost rijekom Savom te, u tom smislu, sklopiti odgovarajuće međunarodne sporazume sa zainteresiranim zemljama.
- **Obnoviti i revitalizirati kapacitete vodne infrastrukture i obezbijediti uslove za povećanje bezbjednosti:**
- obnoviti luke Brčko i Bosanski Šamac/Šamac,
- u narednom periodu, do konca 2006. godine, trebalo bi izvršiti čišćenje plovnog kanala rijeke Save vađenjem mulja i nanosa,
- unaprijediti sigurnost i plovnost na rijeci Savi.
- **Oživjeti potražnju za rječnim transportom**
- osavremeniti flotne kapacitete.

### **3. Komunikaciona infrastruktura**

#### **3.1. Telekomunikacije**

##### **3.1.1. Stanje**

U ovom trenutku BiH telekomunikacije su na niskom razvojnem nivou u poređenju sa razvijenim, pa i srednje razvijenim evropskim zemljama. Penetracija u fiksnoj telefoniji u BiH je oko 22 odsto (26% u FBiH i 19% u RS), u mobilnoj telefoniji tek nešto preko 18%, u Internet-u oko 2 odsto, a u CaTV manje od 1 procenat.

U tehnološkom smislu naše telekomunikacije ne zaostaju puno za evropskim i svjetskim. Stupanj digitalizacije sistema prijenosa je praktično stopostotan. Digitalizacija komutacionih sistema je na nivou od 70 procenata. Mobilne mreže su građene u digitalnoj tehnologiji (sistemi 2G). Već se, postepeno, uvode sistemi 2,5G, a razmišlja se i o uvođenju sistema 3G (sistema treće generacije) koji će na radio dijelu omogućiti brzine prijenosa podataka i do 2 Mbps.<sup>9</sup> Okosnicu transportne mreže u BiH čine optički kablovi kao prijenosni mediji, što obezbjeđuje viši stepen kvaliteta prijenosa informacija. Pristupne mreže se već grade kao širokopojasne, u sve tri osnovne tehnologije: bakar (sa xDSL-om), optika i radio.

Proces reformi u oblasti telekomunikacija je započeo. Treba nastaviti i intenzivirati aktivnosti agencije CRA na planu daljeg regulatornog uređivanja TK prostora. Vijeće ministara ima potrebe dograditi politiku i legislativu u oblasti telekomunikacija, čime treba stvoriti čvrstu vezu sa informacionim tehnologijama i time stvarati ambijent za potpuniju primjenu informaciono-telekomunikacionih tehnologija (IKT) općenito. Za pune efekte koje IKT može pružiti neophodna je odgovarajuća infrastruktura, prvenstveno magistralnog karaktera, a potom i pristupnog, što je u povoljnom ambijentu, koji valja dograditi, zadatak prvenstveno TK operatora sa značajnom tržišnom snagom.

Proces liberalizacije telekomunikacija se nastavlja. Politikom telekomunikacija već su liberalizirane sve govorne i negovorne usluge, osim govornih usluga na međunarodnom planu, što je predviđeno za kraj 2005. godine i što zahtijeva, prethodno, rebalans cijena. Privatizacija, čija priprema već dugo traje, ipak je započela: u FBiH je Telekom već privatiziran u 10% iznosu (certifikatima), a u RS u iznosu od 20 odsto (vaučerskom privatizacijom). Privatizaciju treba nastaviti, uz uvažavanje interesa zainteresiranih grupa, čiji je primarni interes razvoj (zaposleni, vlasnici certifikata, država i korisnici).

Uz korištenje donatorskih i kreditnih sredstava, dominantni operatori razvoj finansiraju vlastitim sredstvima i to sa preko 200 miliona KM godišnje. Dva velika privredna infrastrukturna sistema – Elektroprivreda BiH i Željeznice BiH - imaju odobrena kreditna sredstva za izgradnju sistema veza za svoje potrebe, ali i za treće korisnike. Elektroprivreda BiH je od EBRD dobila kredit u iznosu od 50 miliona EUR (za SKADA sistem i telekomunikacije) a Željeznice BiH od EIB i EBRD iznose od 30 miliona EUR i 20 miliona EUR za signalizacionu i telekomunikacionu opremu.

##### **3.1.2. Postojeći pravni i institucionalni okvir**

<sup>9</sup> ITU-U Preporuka RM 1035, Osnove za radio interfejs za IMT-2000

Sektor telekomunikacija uređen je na nivou države BiH :

- Politikom sektora telekomunikacija, koju je donijelo Vijeće ministara,
- Zakonom o komunikacijama, koji je proglasio Visoki predstavnik,<sup>10</sup> a usvojio Parlament BiH krajem 2002. godine,
- licencama CRA za operatore u fiksnim i mobilnim komunikacijama, mrežne operatore lokalnog, regionalnog i državnog nivoa te servis provajdere,
- odlukama i pravilima CRA, između kojih posebno ističemo Pravilo o interkonekciji, doneseno u 2002. godini, a primjenjuju se i međunarodne tehničke preporuke ITU (Međunarodna unija telekomunikacija), te
- međunarodni standardi ETSI, CEN, CENELEC, IEE itd.

U području telekomunikacija djeluju slijedeće institucije:

- Ministarstvo za promet i komunikacije BiH,
- Federalno ministarstvo za promet i komunikacije i Ministarstvo saobraćaja i veza RS,
- operatori za fiksnu mrežu (3 licencirana),
- operatori za mobilne komunikacije (2 licencirana, od 3 koliko ih djeluje na teritoriji BiH),
- mrežni operatori na lokalnom, regionalnom i državnom nivou (više licenciranih),
- operatori za CaTV,
- internet servis provajderi (više licenciranih).

### **3.1.3. Problemi**

Osnovni problemi na državnom nivou su:

- u nedovoljnoj povezanosti sistema prijenosa,
- u nedovoljnoj koordiniranosti u programiranju i planiranju,
- u nedovoljnoj usaglašenosti razvoja TK sa razvojem društvene zajednice,
- još uvijek nije definirana univerzalna usluga,
- još uvijek nije regulirana usluga IP telefonije,
- neizgrađena ICT magistrala na nivou BiH,
- nedovoljna koordinacija CRA i resornih ministarstava entiteta.

### **3.1.4. Prioriteti**

#### **• Na vijeću ministara BiH usvojiti politike o:**

- usklađivanju tarifne politike i cijena lokalnog i međunarodnog saobraćaja u BiH,
- IP telefoniji, univerzalnoj usluzi i mehanizmu financiranja iste. Istovremeno, potrebno je da CRA usvoji odgovarajuće regulatorne akte, uključujući i licenciranje provajdera sadržaja, pripremu (analitičku) za licenciranje operatora za UMTS sisteme, i dr.

#### **• Usvojiti pravilnike i sporazume o interkonekcijama**

Dominantni operatori, odnosno operatori sa značajnom tržišnom snagom, obavezni su donijeti (na bazi CRA-ovog Pravilnika):

- pravilnik o interkonekcijama (o odnosima sa operatorima lokalnih i regionalnih mreža),
- sporazum o interkonekciji kao privremeni akt koji potpisuju tzv "operatori sa značajnom tržišnom snagom" i korisnici koji zahtijevaju pristup telekomunikacijskoj mreži kojom upravljaju predmetni operatori.

#### **• Povećati penetraciju i intenzivirati uvođenje novih tehnologija**

- osigurati sredstva za povećanje penetracije na 40 u fiksnoj, na 50 odsto u mobilnoj telefoniji te barem na po 20 procenata u internetu i CaTV-u na nivou BiH,
- osigurati sredstva za uvođenje sistema treće generacije (3G) mobilne telefonije/UMTS sistema,<sup>11</sup>
- izgraditi informaciono – komunikacionu magistralu na nivou BiH,
- uspostaviti vezu optičkim kablovima sa susjednim državama (regionalna magistrala),
- izgraditi u BiH čvorište evropske informaciono – komunikacione magistrale,
- razviti širokopojasnu CaTV mrežu (za servise: video, brzi internet i IP telefoniju), sa master i regionalnim čvorovima uvezanim na nivou države optikom sa digitalnim prijenosom,
- pokrenuti dalju digitalizaciju fiksnih TK sistema i povećati penetraciju korisnika fiksne i mobilne telefonije,
- uvesti UMTS (univerzalna mobilna telefonska usluga).

<sup>10</sup> Sl. glasnik BiH, br. 33/02 od 12. 11. 2002

<sup>11</sup> Što će zahtijevati dodatna ulaganja u infrastrukturu i posebno plaćanje licence za korišćenje UMTS sistema, koja prvenstveno zavisi od politike u TK sektoru. U Njemačkoj je cijena licence 50 milijardi EUR, u Austriji 10 puta manja, u Finskoj država svojim operatorima ne naplaćuje licencu, ali ih zato obavezuje na pružanje kvalitetnih usluga itd.

- **Realizirati projekte industrijalizacije u TK sektoru**

- pokrenuti projekte industrijalizacije u oblasti fiksnih mreža TK sektora (proizvodnja elemenata otvorenih interfejsa i dr.) i u oblasti mobilnih komunikacija TK sektora (proizvodnja kontejnersko – antenske bazne stanice i dr.). Za realizaciju projekata industrijalizacije nisu neophodna velika investiciona sredstva, s obzirom da bi se mogla koristiti već postojeća prostorna i druga infrastruktura. Što se izvora finansiranja tiče, oni bi strukturno bili slični ili isti (uglavnom vlastita sredstva telekom i drugih operatora i davalaca usluga, te kreditna sredstva).

- **Nastaviti liberalizaciju i privatizaciju sektora telekomunikacija**

Početni korak strateške privatizacije je donošenje odluka vlada o prodaji telekom kompanija strateškim investitorima. Ove odluke će izazvati pažnju kako domaće, tako i međunarodne javnosti, te bi trebale da sadrže slijedeće elemente:

- ovlaštenje za prodaju: prodaju izvršiti na osnovu odluka vlada ili posebnih zakona donesenih u parlamentima.
- način prodaje: prodavati sve kompanije u paketu (BiH), samo neke (iz Federacije BiH) ili potpuno odvojeno,
- organizaciono restrukturiranje: tamo gdje je potrebno izvršiti razdvajanje fiksne od mobilne telefonije (BH telecom, Telekom Srpske),
- odgovore na ključna pitanja kao npr: veličina paketa dionica, definiranje obaveza za strateškog investitora, itd.

### **3.2. Pošta**

#### **3.2.1. Stanje**

Poštanski saobraćaj se obavlja putem poštanske mreže, koju čine jedinice poštanske mreže i njihovi posebni organizacioni dijelovi i sredstva. Poštanski saobraćaj u BiH obavljaju tri javna poštanska operatora: JP BH Pošta Sarajevo, Preduzeće za poštanski saobraćaj RS AD Banja Luka i Hrvatska pošta d.o.o. Mostar.

**Poštanska mreža. JP BH Pošta** pokriva ukupnu površinu od 15.167 km<sup>2</sup> na kome živi oko 1.900.000 stanovnika. Krajem 2002. godine poštanske usluge na području BH pošta pružale su 243 jedinice poštanske mreže. Svaka jedinica je u prosjeku opsluživala 7.818 stanovnika na oko 62 kilometra kvadratnih područja, odnosno jedan šalter je prosječno opsluživao 3.100, a poštanski kovčević 1.900 stanovnika.<sup>12</sup>

Transport poštanskih pošiljki na području JP BH Pošta organiziran je u tri nivoa transporta, na ukupno 64 linije - pravca, u unutrašnjem cestovnom, jednom međuentitetskom cestovnom, i na 14 zračnih linija u međunarodnom saobraćaju.

Od ukupnog broja saobraćajnih pravaca, na prvi transportni nivo otpadaju 53 linije, od kojih je 14 linija u mjesnom i 39 linija u međumjesnom transportu poštanskih pošiljki. Na drugom i trećem transportnom nivou, prijevoz poštanskih pošiljki u unutrašnjem saobraćaju obavlja se na 12 međumjesnih linija - pravaca, a u međunarodnom saobraćaju jednom cestovnom linijom - pravcem prijevoza poštanskih pošiljki i prijevozom na 14 zračnih linija. Od ukupno 65 cestovnih linija, na 50 linija transport se obavlja vlastitim transportnim sredstvima, a na 16 linija transportnim sredstvima javnog prijevoza putnika.

Unutar FBiH razmjena pošte sa HPT d.o.o. Mostar vrši se svakodnevno, na nivou formalnih razmjena i transportnom nivou. Poštanski saobraćaj između FBiH i RS uspostavljen je 31. maja 1998. god. i obavlja se tri puta sedmično, uz naizmjeničnu organizaciju prevoza od strane JP BH Pošta i JODP za poštanski saobraćaj RS, na relaciji Sarajevo - Banja Luka, i obratno.

U međunarodnom poštanskom saobraćaju, koji se odvija preko Izmjenične pošte 71003 Sarajevo, uspostavljena je direktna razmjena pošte zračnim putem sa poštanskim upravama Austrije, Australije, Belgije, Italije, Danske, Engleske, Francuske, Kanade, Norveške, Njemačke, SAD, Slovenije, Španije, Švajcarske, Holandije, Švedske i Hrvatske, svaki dan osim nedjelje.

**Preduzeće za poštanski saobraćaj RS AD B. Luka** pokriva područje od 24.983 km<sup>2</sup>, na kom živi 1,4 miliona stanovnika. Usluge obavljaju se u više od 260 jedinica poštanske mreže. Jedna pošta opslužuje 5.435 stanovnika na području od 96 km<sup>2</sup>, odnosno 1 šalter opslužuje 3.161, a poštanski kovčević 2.975 stanovnika. Transport poštanskih pošiljki u RS organiziran je na 89 linija - pravaca, u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju.

---

<sup>12</sup> Izvještaj o poslovanju BH Pošte za 2002. godinu

Izmjenična pošta u B. Luci obavlja međunarodni poštanski saobraćaj sa svim zemljama svijeta, tako da se 50 odsto vrši preko Izmjenične pošte u Beogradu, 40 odsto preko Izmjenične pošte u Sarajevu i 10 odsto preko Izmjenične pošte u Mostaru.

**Hrvatska pošta d.o.o. Mostar** pokriva područje od oko 9.000 km<sup>2</sup>. Ima 108 poštanskih ureda, sa 286 šaltera. Prijevoz pošiljki obavlja se na ukupno 24 transportne linije, od kojih je 21 na području HP Mostar, dvije međuoperatorske i jedna međunarodna linija.

### **3.2.2. Postojeći pravni i institucionalni okvir**

Pravni osnov za odvijanje poštanskog saobraćaja u Federaciji BiH sadrže dokumenti:

- Zakon o PTT uslugama<sup>13</sup>,
- Opći uslovi za vršenje PTT usluga,
- Nomenklatura PTT usluga i
- Zakon o preduzećima<sup>14</sup>,

a u Republici Srpskoj:

- Zakon o pošti RS<sup>15</sup>,
- Opšti uslovi za vršenje poštanskih usluga i Nomenklatura poštanskih usluga,
- Generalni plan poštanske mreže RS.

### **3.2.3. Prioriteti**

#### **• Definirati pravno-institucionalni okvir**

Bez obzira na završenu transformaciju PTT sistema BiH, i stvaranje više poštanskih operatera, oblast poštanske djelatnosti neophodno je dodatno zakonski regulirati. Za to je potrebno:

- usvojiti federalni zakon o poštanskim uslugama,
- usvojiti okvirni zakon BiH o poštama - zakon o poštanskim uslugama mora biti donešen radi organiziranja i vođenja Javnog preduzeća Pošta,
- usvojiti zakon o formiranju i djelovanju finansijske institucije u okviru Pošte BiH.

#### **• Strateški razvijati nove djelatnosti**

- Pošto se klasični poštanski servis, u svom osloncu na pismo smanjuje, pošta se mora orijentirati na strateški razvitak slijedećih djelatnosti: prijenos fizičkog tereta, novca, prijenos dokumenata (e-mail, fax, hibridni servisi), bankarske servise (finansijski servisi platnog prometa, štednja i specifični servisi on-line servisi, business-to-business, vlastita prodaja). Usluge treba proširiti i na:

- otvaranje prostora za djelovanje na tržištu transporta i
- otvaranje prostora za djelovanje pošta na tržištu bankarsko – finansijskih usluga. Domaća legislativa iz oblasti bankarstva (član 2. Zakona o bankama) trenutno isključuje mogućnost formiranja poštanske štedionice u smislu obavljanja funkcija deponiranja novca i kreditiranja stanovništva, što bi trebalo preispitati i promijeniti.

- Razvojne programe razvijati u svjetlu dugoročne perspektive, u kojoj se ne vidi suštinska potreba za klasičnom poštom uopće. Ljudi će komunicirati putem digitalnih video fail-ova, e-mail-ova i telefona. Poduzeća će se oslanjati na specijaliste za logistiku i isporuku. Plaćanja će se vršiti putem inteligentnih kartica. Pošte mogu opstati u novim uvjetima jedino ako se prilagođava okruženju, ali i istovremeno utječe na okruženje proaktivno svojim eksternim strategijama.
- Nastaviti sa realizacijom započetih projekata: hibridna pošta, sorting centar, internet kiosk, trezorsko poslovanje, kartično poslovanje, kataloška prodaja i post-shopovi. Cijeni se da bi se donošenjem navedenih zakonskih akata (o pošti i poštanskoj štedionici) te realizacijom navedenih projekata unaprijedilo poslovanje pošte i dovelo na komercijalnu osnovu krajem predmetnog perioda, bez otpuštanja zaposlenih, naprotiv - sa zapošljavanjem mladih i stručnih kadrova.

#### **• Finansijski konsolidirati i unaprijediti poslovanje**

- Na osnovu projektiranog obima, strukture i vrijednosti usluga, te proračunatih troškova, ukupan prihod pošta u proteklom periodu bilježe blagi rast. Za očekivati je da će pošta s novim poslovnim vertikalama, novčanim i e-poslovanjem, uz već konvencionalne djelatnosti i racionalno poslovanje, postati samoodrživa do isteka alimentacionog perioda od strane telekomunikacijskih poduzeća. Uz vlastita sredstva, u ovom procesu može se računati i na pomoć Svjetskog poštanskog saveza (UPU).

---

<sup>13</sup> Sl. list SFRJ 2/86

<sup>14</sup> Sl. list RBiH 33/94

<sup>15</sup> Sl. gl. RS br. 20/97 i 63/01

### **3.3. Mediji**

#### **3.3.1. Stanje**

Elektronske medije čine 183 stanice - 42 TV i 141 radio stanica. Organizirane su uglavnom na lokalnom nivou. Većina elektronskih i štampanih medija su komercijalnog karaktera, javni servisi su Radio-televizijski servis BiH, Radio-televizija RS i Radio-televizija FBiH. Kantonalni i jedan dio općinskih medija su također javni. Mediji su u stalnom prestrojavanju, razvoju i regulatornom ustrojavanju.

U sferi TV u BiH će se razvijati tri programske cjeline, radi pokrivanja cijele teritorije BiH: BHTV1, RTV FBiH i RTRS. Entitetski emiteri imaju cjelodnevne programske sheme i mreže za emitiranje, dok BHTV1 nedostaju:

- kapaciteti za produkciju programskih sadržaja za cjelodnevni program,
- tehnička infrastruktura za pokrivanje cijele teritorije BiH signalom BHTV1, kao i
- opreme za produkcijsko – režijske kapacitete.

Mediji se financiraju na različite načine, zavisno od njihovog karaktera i nivoa pokrivanja. Komercijalni mediji se financiraju iz usluga. Financiranje javnih medija, odnosno medija koji daju javni servis na nivou države i entiteta, vrši se iz pretplate, a za lokalne javne medije iz budžeta. U pripremi je izgradnja zemaljske emisije mreže i jednog digitalnog satelitskog kanala za potrebe PBS i BHTV1, koju će financirati EU.

#### **3.3.2. Pravni i institucionalni okvir**

U sferi regulative postoji Zakon o osnovama javnog RTV sistema, Zakon o javnom RTV servisu BiH, Zakon o radio-televiziji RS i Zakon o RTV FBiH. Ne postoje zakoni koji uređuju djelovanje lokalnih elektronskih medija niti štampe. Od nadležnih organa se očekuje da nadziru provođenje postojećih zakona, a posebna podrška treba biti posvećena problemima prikupljanja RTV pretplate, kao osnove za financiranje javnih servisa na nivou entiteta i javnog servisa BiH. Potrebno je otvoriti proces privatizacije lokalnih javnih medija.

Funkcioniranje medija zakonodavno uređuju Parlament BiH i skupštine entiteta. Regulatornu funkciju, na državnom nivou, obavlja Agencija za reguliranje komunikacija (CRA - Communications Regulatory Agency). Agencija provodi politiku Sektora telekomunikacija i Zakon o komunikacijama, koje je Vijeća ministara BiH donijelo u toku 2002. godine. Operativno, TV i radio funkcije se realiziraju kroz brojne subjekte, počevši od BHTV1, preko RTV FBiH i RTRS, do lokalnih radio i TV stanica.

#### **3.3.3. Prioriteti**

- **Realizirati projekte modernizacije medija**
- provesti projekat unapređenja infrastrukture i modernizacije prenosne mreže RTV signala,
- provesti projekat digitalizacije TV i radio sistema.

Za razvoj infrastrukture i modernizaciju prenosne mreže RTV signala, u oba entiteta, biće neophodno obezbijediti sredstva u iznosu od oko 20 miliona EUR.

- **Sprovesti privatizacijske aktivnosti u sektoru**

Aktivnosti restrukturiranja javnog emitiranja i zabrana privatizacije od strane OHR-a usporile su provođenje privatizacijskih aktivnosti. U sadašnjoj fazi razvoja javni emiteri (PBS, RTV FBiH, RTV RS) ne bi trebali biti privatizirani. Za ostale emitere (regionalne i lokalne RTV stanice) potrebno je omogućiti pristup privatizaciji i domaćim i stranim investitorima, prodajom dionica putem tendera ili kupovinom novih dionica dokapitalizacijom.

#### 4. Indikatori za utvrđivanje trendova realizacije PRSP ciljeva u sektoru infrastrukture

| Sektor           | Indikator                           | Opis        | Jedinica              | 2002      | 2005 | 2007 |
|------------------|-------------------------------------|-------------|-----------------------|-----------|------|------|
| Cestovni         | Magistralne ceste                   | dužina      | km                    | 3.788     |      |      |
|                  |                                     | gustina     | km/100km <sup>2</sup> | 7,4       |      |      |
|                  | Regionalne ceste                    | dužina      | km                    | 4.842     |      |      |
|                  |                                     | gustina     | km/100km <sup>2</sup> | 9,5       |      |      |
|                  | Lokalne ceste                       | dužina      | km                    | 14.000    |      |      |
|                  |                                     | gustina     | km/100km <sup>2</sup> | 27,3      |      |      |
|                  | Cestovna mreža u BiH -Ukupno:       | dužina      | km                    | 22.630    |      |      |
|                  | E-cesta                             | dužina      | km                    | 995       |      |      |
|                  | Auto-put                            | dužina      | km                    | 11,5      |      |      |
|                  |                                     | gustina     | km/100km <sup>2</sup> | 0         |      |      |
| Željeznički      | Registrovana vozila                 | broj        | 10 <sup>3</sup>       | 775       |      |      |
|                  |                                     | broj        |                       |           |      |      |
|                  | Saobraćajne nezgode                 | broj        |                       |           |      |      |
|                  |                                     | broj        |                       |           |      |      |
|                  | Željeznička mreža u BiH             | dužina      | km                    | 1.041     |      |      |
|                  |                                     | gustina     | km/100km <sup>2</sup> | 2,08      |      |      |
|                  | Dvokolosječna pruga                 | dužina      | km                    | 87        |      |      |
| Telekomunikacije | Elektrificirane pruge               | dužina      | km                    | 776       |      |      |
|                  | Ostvareni rad                       | pkm         |                       |           |      |      |
|                  |                                     | ntkm        |                       |           |      |      |
|                  | Fiksna telefonija                   | penetracija | %                     | 22        |      |      |
|                  | Mobilna telefonija                  | penetracija | %                     | 18        |      |      |
|                  | Internetizacija                     | penetracija | %                     | 2         |      |      |
|                  | CaTV                                | penetracija | %                     | 1         |      |      |
| Pošta            | Digitalizacija prijenosa            | nivo        | %                     | 100       |      |      |
|                  | Digitalizacija komutacionih sistema | nivo        | %                     | 70        |      |      |
|                  | Sistem 2,5 G                        | uvođenje    |                       | postepeno |      |      |
|                  |                                     |             |                       |           |      |      |
| Mediji           | BH Pošta                            | pokrivenost | broj                  | 243       |      |      |
|                  |                                     | opsluženost | br.st./ p.jed         | 7818      |      |      |
|                  | Preduzeće za poštanski saobraćaj RS | pokrivenost | broj                  | 260       |      |      |
|                  |                                     | opsluženost | br.st./ p.jed         | 5435      |      |      |
|                  | HP Mostar                           | pokrivenost | broj                  | 108       |      |      |
| Mediji           | Elektronski mediji u BiH            | opsluženost | br.st./ p.jed         |           |      |      |
|                  |                                     | broj        |                       |           |      |      |
|                  | Radio stanice                       | broj        |                       | 141       |      |      |
| Mediji           | TV stanice                          | broj        |                       | 42        |      |      |
|                  |                                     | broj        |                       |           |      |      |