

Studija - Analiza uticaja izgradnje auto-puteva
u BiH na sistem upravljanja javnim finansijama,
dugom i zaštitom okoliša



Centar za zastupanje
građanskih interesa



Centar za zastupanje
građanskih interesa



**BALKAN
MONITORING
PUBLIC
FINANCES**

Studija - Analiza uticaja izgradnje auto-puteva u BiH na sistem upravljanja javnim finansijama, dugom i zaštitom okoliša



Ovaj projekat se realizuje uz finansijsku podršku Evropske unije. Sadržaj dokumenta je isključiva odgovornost Fondacije "Centar za zastupanje građanskih interesa" te ni u kom slučaju ne predstavlja stav Evropske unije



Podržano grantom Fonda Otvoreno društvo BiH

Sadržaj

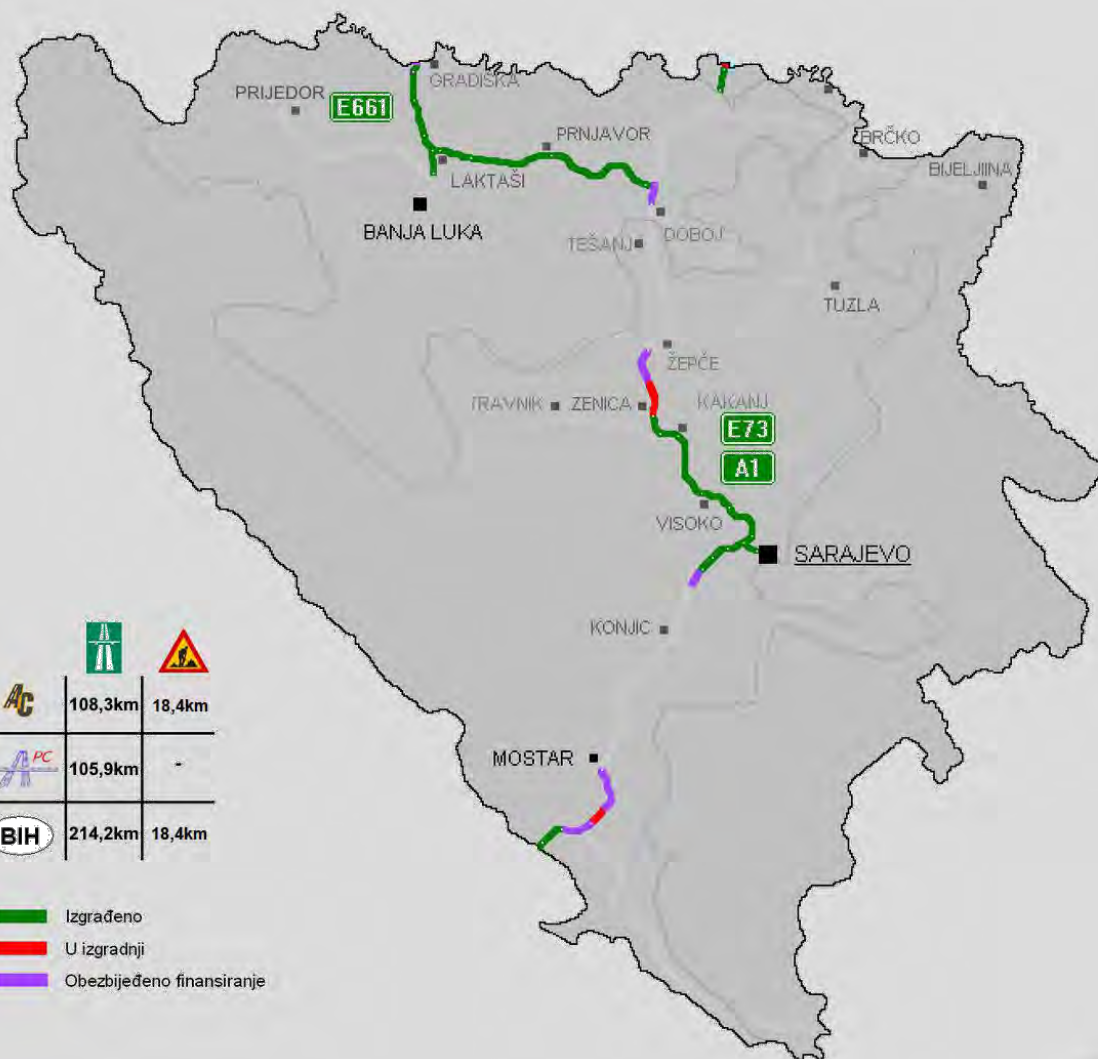
Uvod	6
I. Analiza efekata izgradnje autoputeva u BiH na sistem upravljanja javnim finansijama.....	8
1.1. Analiza efekata izgradnje autoputeva na javni dug BiH.....	8
1.2. Projekcija uticaja izgradnje autoputeva na javni dug BiH	10
1.3. Preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti	17
CASE STUDY- Uticaj izgradnje i održavanja autoputeva u Hrvatskoj na javne finansije.....	18
II. Efikasnost upravljanja javnim resursima i održivosti modela finansiranja izgradnje i održavanja.....	19
2.1. Analiza efikasnosti upravljanja javnim resursima i održivosti modela finansiranja izgradnje i održavanje za izgrađene i putne pravce koji su planirani u narednom periodu.....	20
2.2. Preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti.....	23
III. Uticaj izgradnje auto-cesta na okoliš.....	25
3.1. Pregled postojeće projektne dokumentacije za procjenu uticaja na okoliš.....	25
3.2. Procjena potrebe za ažuriranjem studija uticaja na okoliš.....	29
3.3. Preporuke za poboljšanje politika u oblasti izgradnje putne infrastrukture i njenog uticaja na zaštitu životne sredine i okoliš.....	28
IV. Zaključci i preporuke.....	29
Prilog 1 - Analitički pregled vanjskog duga Bosne i Hercegovine na 31.12.2018. godine.....	34
Prilog 2 - Pregled neangažovanih kreditnih sredstava po zaključenim kreditnim sporazumima i plaćeni commitment fee zaključno sa 31.12.2018. godine.....	40
Prilog 3 - Pregled stanja vanjske zaduženosti Bosne i Hercegovine kroz period 1995-2018. godine.....	42
Prilog 4 - Pregled servisiranja vanjskog državnog duga po kreditorima i nosiocima obaveza za period 01.01.-31.12.2018. godine.....	43
Prilog 5 - Pregled projekata u postupku zaključivanja na dan 31.12.2018. godine.....	44
Prilog 6 – Izvod/podaci iz pre-studije izvodljivosti za izgradnju koridora V-c.....	48
Prilog 7 – Procjena troškova izgradnje trase koridora V-c.....	50
Prilog 8 – Projekcija frekvencije saobraćaja prema pred-studiji izvodljivosti za igradnju koridora V-c.....	52
Prilog 9 - Pregled prihoda od akciza (putarina).....	60

Skraćenice i akronimi

BiH	Bosna i Hercegovina
FBiH, Fed	Federacija Bosne i Hercegovine
RS	Republika Srpska
BD	Brčko Distrikt
MFT BiH	Ministarstvo finansija i trezora BiH
PFM	Public Finance Management – Upravljanje javnim finansijama
EU	European Union/Europska Unija
EC	European Commission/Europska Komisija
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development – Europska Banka za obnovu i razvoj
(WB) IBRD	International Bank for Reconstruction and Development
(WB) IDA	International Development Association – Asocijacija za međunarodni razvoj
IFAD	International Fund for Agricultural Development – Međunarodni fond za poljoprivredni razvoj
KWT	Kuvajtski Fond za Arapski ekonomski razvoj
KfW	Razvojna banka Njemačke
CEB	Council of Europe Bank – Banka Vijeća Europe
EIB	European Investment Bank – Europska Banka za investicije
WB/SB	World Bank - Svjetska Banka
IMF/MMF	International Monetary Fund – Međunarodni monetarni fond
EFF	Extended Fund Facility – tekući aranžman između BiH i MMF-a od 2015 godine
SFD	Saudi Fund for Development – Saudijski razvojni fond
OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries
PDV	Porez na dodatnu vrijednost



Autoputevi u Bosni i Hercegovini



april 2019.

Uvod

Izgradnja autoputeva i putne infrastrukture je jedno od pitanja o kojima postoji opšti politički i konsenzus građana u Bosni i Hercegovini (BiH). Međutim, mali broj građana i političara je svjestan troška takve investicije i uticaja izgradnje na stanje javnih finansija BiH. Primarni planirani putni pravac obuhvata izgradnju koridora V-c, koji treba da poveže luku Ploče u Hrvatskoj, preko Opuzena, Sarajeva i Osijeka, sa Budimpeštom na sjeveru. Dužina ogranka ovog koridora kroz BiH iznosi 337 kilometara, a koridor je isprojektovan kao dio trans-europske putne mreže još 2002 godine. Planirani završetak radova je bio do 2012 godine, ali je do danas (april 2019 godine) izgrađeno svega 108 kilometara (od ukupno planiranih 337). U skladu sa svojim razvojnim i infrastrukturnim projektima, Vlada Republike Srpske je izgradila autoput kojim je povezala Gradišku na Sjeveru sa Banja Lukom. U oktobru 2018 godine je zvanično otvorena i kompletna dionica koja povezuje Doboj sa Banja Lukom, pa je do sada u Republici Srpskoj (RS) izgrađeno 106 kilometara auto puta. Entitetske vlade i preduzeća za izgradnju cestovne infrastrukture u narednom periodu planiraju uložiti značajna sredstva i u izgradnju brzih cesta koje bi povezivale Srednju Bosnu sa koridorom Vc, Orašje na sjeveru sa Tuzlom, te nastavak izgradnje autoputa prema Prijedoru, prema Bijeljini itd. Osim navedenih projekata, u toku su aktivnosti na projektovanju ceste koja bi povezala Sarajevo i Beograd, kao i novog putnog pravca koje bi Sarajevo povezo sa Gorazdem.

Svi ovi projekti bitno utiču na sistem upravljanja javnim finansijama u BiH. Osim u nekoliko izuzetaka (kada se ceste planiraju finansirati iz dobiti javnih preduzeća), gotovo svi putni pravci se finansiraju kreditnim zaduženjima. Zakon o zaduživanju, dugu i garancijama Bosne i Hercegovine („Službeni glasnik BiH“ br. 52/05 i 103/09) daje ovlaštenja entitetima i Distriktu (Federacija Bosne i Hercegovine FBiH, Republika Srpska RS i Distrikt Brčko DB) da sklapaju ugovore o zaduživanju s vanjskim kreditorima po osnovu direktnog duga uz prethodno odobrenje Parlamentarne skupštine BiH (član 49), u skladu sa uslovima iz Ustava BiH. U skladu sa dogovorom u sklopu aranžmana sa Međunarodnim Monetarnim Fondom MMF (u okviru *Extended Fund Facility EFF* aranžmana), Ministarstvo finansija i trezora BiH (MFT BiH) je pripremlilo Srednjeročnu strategiju upravljanja dugom BiH (MFT, 2016), koja je nastala konsolidacijom entitetskih i strategije upravljanja javnim dugom BD. Nijedan od navedenih dokumenata nema jasnu projekciju i analizu implikacija kreditnog zaduživanja na povećanje javnog duga i obaveza za servisiranje istog.

Putni pravac koridora Vc projektovan je 2003 godine. Studije izvodljivosti su pripremane u periodu od 2004 do 2006 godine. Za autoput koji povezuje Banja Luku sa Gradiškom i Dobojem studije izvodljivosti su pripremljene u periodu 2009 i 2011 godina. Sve navedene studije predviđaju da će pravci biti samoodrživi. Ne postoji javno dostupan podatak o frekvenciji saobraćaja na izgrađenim putnim pravicima, a evidentna je činjenica da prilivi od naplate cestarina nisu dovoljni za finansiranje dalje izgradnje puteva. Činjenica da je da dalje zaduživanje za izgradnju auto puteva kao osnovni uslov postavljeno uvođenje dodatne akcize na gorivo (bez koje nebi bilo odobreno dalje zaduživanje), kao i nedostatak javno dostupne informacije o strukturi potrošnje sredstava koja se iz različitih izvora prikupljaju na ime izgradnje puteva postavljaju dilemu održivosti cijelog modela finansiranja izgradnje i kasnijeg održavanja i upravljanja cestovnom infrastrukturom. Studije uticaja na okoliš pripremljene su u isto vrijeme kada i studije izvodljivosti. U posljednjem periodu, postoji značajan pritisak revidiranja i analize podataka o ispušnim plinovima vozila. Evidentno je da postoji potreba

verifikacije nalaza studija okolinskog uticaja u skladu sa podacima o saobraćaju i emisiji štetnih gasova.

Osnovna ideja ove analize i vezanih javnih rasprava i drugih aktivnosti je adresiranje sljedećih pitanja:

- (i) Nedostatka jasne projekcije i analize uticaja zaduživanja za putnu infrastrukturu na javni dug i sistem upravljanja javnim finansijama u BiH;
- (ii) Nepostojanja jasno definisane politike upravljanja javnim resursima i održivosti modela finansiranja izgradnje i održavanja za izgrađene i putne pravce koji su planirani u narednom periodu;
- (iii) Potrebe za verifikacijom uticaja izgradne auto-cesta na okoliš i procjena potrebe za ažuriranjem postojećih okolinskih studija.

U prvom dijelu dokumenta prikazana je analiza efekata izgradnje autoput u BiH na sistem upravljanja javnim finansijama – tj. procenjenog efekta na budžete i fiskalnu poziciju BiH. Ovaj dio dokumenta predstavlja analizu efekata izgradnje autoputeva na javni dug BiH, a na kraju su date preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti.

U drugom dijelu dokumenta, analizirana je efikasnost upravljanja javnim resursima i održivost modela finansiranja izgradnje i održavanja koji je primjenjen kod izgradnje auto-puteva u BiH. Kraj ovog dijela dokumenta takođe daje preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti.

Treći dio dokumenta se bavi uticajem izgradnje auto-cesta na okoliš. Na osnovu dostupnih podataka i resursa za pripremu ove analize, data je procjena potrebe za ažuriranjem postojećih okolinskih studija, te preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti.

I. Analiza efekata izgradnje autoputeva u BiH na sistem upravljanja javnim finansijama

U ovom dijelu dokumenta prikazana je analiza efekata izgradnje autoputeva u BiH na sistem upravljanja javnim finansijama – tj. procenjenog efekta na budžete i fiskalnu poziciju BiH. U sekciji 1.1 analiziran je efekat izgradnje autoputeva na javni dug BiH. U sekciji 1.2 napravljena je projekcija, uz definisane pretpostavke, najvjerovatnijeg uticaja zaduživanja za potrebe izgradnje auto cesta na javni dug vlada u BiH. U sekciji 1.3 date su preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti.

1.1. Analiza efekata izgradnje autoputeva na javni dug BiH

Svaki investicioni projekat, prije realizacije, treba ocjeniti prema nekoliko kriterija: (1) Procentualni povrat sredstava od projekata, (2) Period otplate uloženi sredstva; (3) Adekvatnost likvidnosti i gotovinskih tokova projekta, i (4) Prateći rizici tokom perioda eksploatacije projekta i na koji način će se oni eliminisati kako bi se investicija uspješno realizovala¹.

U nekim slučajevima se odluke o investicijama donose iz strateških ili političkih razloga, pa se odluke o velikim investicijama i zaduženjima donose bez (ili sa vrlo malo) analize posljedica i opravdanosti takve investicije. Takav je slučaj strateške odluke o povezivanju juga i sjevera autoputem u Republici Hrvatskoj, ili izgradnje V-c koridora u BiH. Istraživanje je pokazalo da ne postoje javno dostupni dokumenti koji se bave opravdanosću investiranja u izgradnju predviđenih putnih pravaca na koridoru V-c², kao ni planiranih pravaca autoputeva kroz RS, ili autoceste Sarajevo – Beograd. Navedeno važi i za analizu uticaja zaduživanja za predviđene pravce na javni dug svih vlada u BiH.

Prilikom izgradnje većih infrastrukturnih projekata čije finansiranje zahtijeva velike novčane iznose, služe za dugotrajnu eksploataciju, i imaju značajne efekte na sveukupni privredni i društveni razvoj, neophodno je pripremiti analizu na osnovu kojih se određuje da li je isplativo ući u realizaciju navedenog projekta ili ne. Izgradnja autoputeva i brzih cesta u svakoj državi predstavlja visoko značajne i važne projekte kako za lokalne zajednice kroz koju putna mreža prolazi, tako i za cjelokupnu državu i društvo. Kako se neophodna sredstva za realizaciju ovih projekata dominantno obezbjeđuju kreditnim zaduženjima, od posebne je važnosti ispravno utvrđivanje finansijske opravdanosti navedenih ulaganja.

Neki od alternativnih modaliteta, osim finansiranja zaduživanjem, su: izgradnja iz budžetskih sredstava, izgradnja po osnovu javno-privatnog partnerstva, izgradnja po principu koncesije, ili izgradnja u saradnji sa drugim državama (ko-finansiranje). Postoji veliki broj pozitivnih efekata do kojih dolazi izgradnjom putne infrastrukture, posebno autoputeva, kao što su: omogućavanje bržeg razvoja, porast BDP, olakšavanje poslovanja privrednim subjektima i građanima,

¹ Izvor: kriteriji preuzeti iz Evaluation Criteria for Investment Decisions, Finance for Engineers, Springer, London, 2008

² Izuzetak se odnose na dokumente koji prikazuju PROJEKCIJE frekvencije saobraćaja na izgrađenim i planiranim putnim pravcima koji imaju javna preduzeća za autoceste.

kreiranje zaposlenosti, stvaranje pretpostavki za veći izvoz, smanjenje broja nesreća i smanjenje društvenih troškova uzrokovanih nesrećama i usljed manjeg habanja vozila, itd.

Projekti u svakom slučaju mogu biti i strateške naravi, te u tim slučajevima analiza finansijske opravdanosti nije prioritetna, međutim potrebno je uvijek voditi računa i o finansijskoj komponenti investicije. Poželjnim se može označiti situacija da su strateški projekti istovremeno i finansijski opravdani i da nude određeni-prihvatljivi povrat na uložena sredstva, odnosno da generišu zaradu koja će opravdati njihovu realizaciju. Stoga izgradnja autocesta predstavlja projekte koji imaju i stratešku komponentu, ali trebaju imati i finansijsku opravdanost izgradnje. Za determinisanje projekta kao strateške investicije potrebno je imati jasne razloge zbog kojih se navedena investicija klasifikuje kao strateška.

Kada je u pitanju finansijska održivost, ona se može bazirati samo na zaradi koja se ostvaruje kroz eksploataciju projekta, ili uz manju ili veću finansijsku podršku države (odnosno nekog nivoa lokalne zajednice), kako bi se obezbijedila potrebna sredstva za realizaciju takvog projekta. Isplativost izgradnje autoputeva se ogleda u mogućnost da ostvareni prihodi od njihove eksploatacije pokriju sve troškove izgradnje uz pravovremenu otplatu uzetih kreditnih sredstava ukoliko su ona korištena za finansiranje izgradnje.

Politički razlozi za realizaciju infrastrukturnih projekata u pozadini imaju za cilj strateške, ekonomske i vojne interese. Veliki infrastrukturni projekti su privlačni za takvu vrstu interesa, dok finansijski aspekt u tom slučaju postaje sekundaran parametar. Kod realizacije planiranih putnih pravaca Sarajevo – Beograd, potencijalnog finansiranja autoputeva kroz RS od kineskih državnih banaka i građevinskih kompanija, može se reći da su odluke donešene korištenjem političkih kriterijuma, te da se u realizaciju planira ući bez ozbiljne ekonomske analize.

Iako je izgradnja autoputeva i putne infrastrukture već bitno uticala na povećanje javnog duga i zaduženosti u BiH, sastanci provedeni u okviru pripreme ove analize, kao i istraživanje sekundarnih izvora, pokazalo je da ne postoji analiza uticaja izgradnje autoputeva i putne infrastrukture na poziciju javnog duga i zaduženosti u BiH. Istina, podaci o dosadašnjim zaduženjima su prikazani u bazi podataka javnog duga i izvještajima o stanju javnog duga, ali pitanje analize uticaja i kasnijih posljedica do sada nije bilo analizirano od strane ministarstava finansija u BiH.

Međutim, iako takve analize ne postoje u ministarstvima finansija u BiH, evidentno je da postoje u međunarodnim finansijskim institucijama. Ukoliko se prisjetimo javnih debata o uvođenju dodatne akcize na gorivo u 2018 godini, većini građana je predočena namjena dodatnih akciza („nastavak izgradnje autoputeva“), ali je činjenica da su kreditori (međunarodne finansijske institucije) odbijale dalje finansiranje bez usvajanja dodatnih akciza zanemarena³. Prema sadašnjem načinu raspodjele, 66% sredstava koje se prikupe od dodatne akcize na gorivo predviđene su za kasniju otplatu kredita, te bez usvajanja ovih dodatnih akciza, nebi bilo daljeg finansiranja - kreditnog zaduženja za izgradnju putne infrastrukture u BiH. Ova činjenica pokazuje da javni istupi BiH političara o niskom nivou zaduženosti nisu utemeljeni na

³ Vidjeti npr <https://www.dw.com/bs/usvajanje-zakona-o-akcizama-udar-na-standard-bh-gra%C4%91ana/a-41811555> <http://www.rtvbn.com/3895104/otkrio-akcize-za-vracanje-kredita> <https://www.akta.ba/kapital/od-akcize-na-gorivo-10-feninga-za-vracanje-kredita-elb-u/40006>

stvarnoj poziciji BiH, te da je BiH već dosegla gornji prag zaduženosti čija se otplata može financirati iz redovnih fiskalnih (budžetskih) prihoda.

1.2. Projekcija uticaja izgradnje autoputeva na javni dug BiH

Javni (državni) dug predstavlja ukupno ugovorene obveze države prema njezinim vjerovnicima nastale u prošlosti do danas. Nastaje kao kumulirani proračunski deficit niza godina. Javni dug može biti stimulirajući i destimulirajući instrument makroekonomske politike što ovisi o umijeću ili politici upravljanja javnim dugom. Sastoji se od vanjskog (zaduženje u inostranstvu) i unutrašnjeg (vjerovnici su fizičke i pravne osobe unutar zemlje) duga.

Institucije BiH zadužene za upravljanje javnim dugom dosta optimistično predstavljaju stanje i perspektive duga. Međutim, objektivni izvori ocjenjuju da je „Bosna i Hercegovina zemlja sa znatno bržim rastom javnog duga u odnosu na stopu privrednog rasta. Pored toga, glavni problem u dugom roku će biti to što se sredstva javnog duga koriste za financiranje javne potrošnje koja je dominantno neproizvodna, zbog preglomaznog ustroja zemlje i neracionalne potrošnje“⁴.

Prema Analizi održivosti javnog duga BiH 2018-2022⁵ Ministarstva finansija i trezora BiH, „BiH je zemlja sa srednjoročno održivim javnim dugom na osnovu osnovu... realnog rasta od 3,8%, inflacije od 1,4%, primarnog bilansa od 0,3% Bruto Društvenog Proizvoda (BDP) i efektivnom kamatnom stopom od 2,5%“. Stope realnog rasta u posljednje dvije godine (stopa rasta koja je umanjena za inflaciju) su manje od projiciranih, a sve međunarodne finansijske institucije očekuju povećanje kamatnih stopa u naredne tri godine.

Trenutni javni dug u BiH je dosegao blizu 35% BDP. Političari veoma često u javnosti ističu tu činjenicu, poredeći BiH sa Hrvatskom, Srbijom i drugim zemljama okruženja, čije je zaduženje kao procenat BDP veće. Pri tome se ne uzima u obzir činjenica da je Hrvatska dovršila izgradnju autoputeva i značajnija infrastrukturna ulaganja (osim Pelješkog mosta koji se 85% finansira iz sredstava EU), a da je Srbija od 2012 godine izgradila 280 kilometara autoputa, sa još oko 50 km autoputa u izgradnji, u poređenju sa BiH na kojoj je izgrađena trećina planirane trase V-c (čiji je završetak planiran do 2012 godine).

Važan aspekt zaduživanja su i izvori sredstava koji se koriste za autoputeve. Udio duga kojeg drže nerezidenti (vanjski finansijeri, kao što su međunarodne finansijske institucije) povećava osjetljivost na obnavljanje duga i rizike kamatne stope. U BiH 72% javnog duga drže nerezidenti, a što je iznad indikativnog pokazatelja od 60% koji se uzima kao maksimalno preporučena vrijednost. Također, učešće javnog duga u stranoj valuti od 72% u ukupnom javnom dugu ne prelazi indikativni pokazatelj od 80%, ali ipak predstavlja visok rizik koji može uticati na održivost javnog duga (pretpostavlja se da je umjeren rizik od 20-60%, a visok rizik preko 60%)⁶.

⁴ Marić Željko, (2012), Javni dug i dužnička kriza (primjer Bosne i Hercegovine), str.3, Pregledni rad, UDK: 336.27(497.6) Oeconomica Jadertina 2/2012.

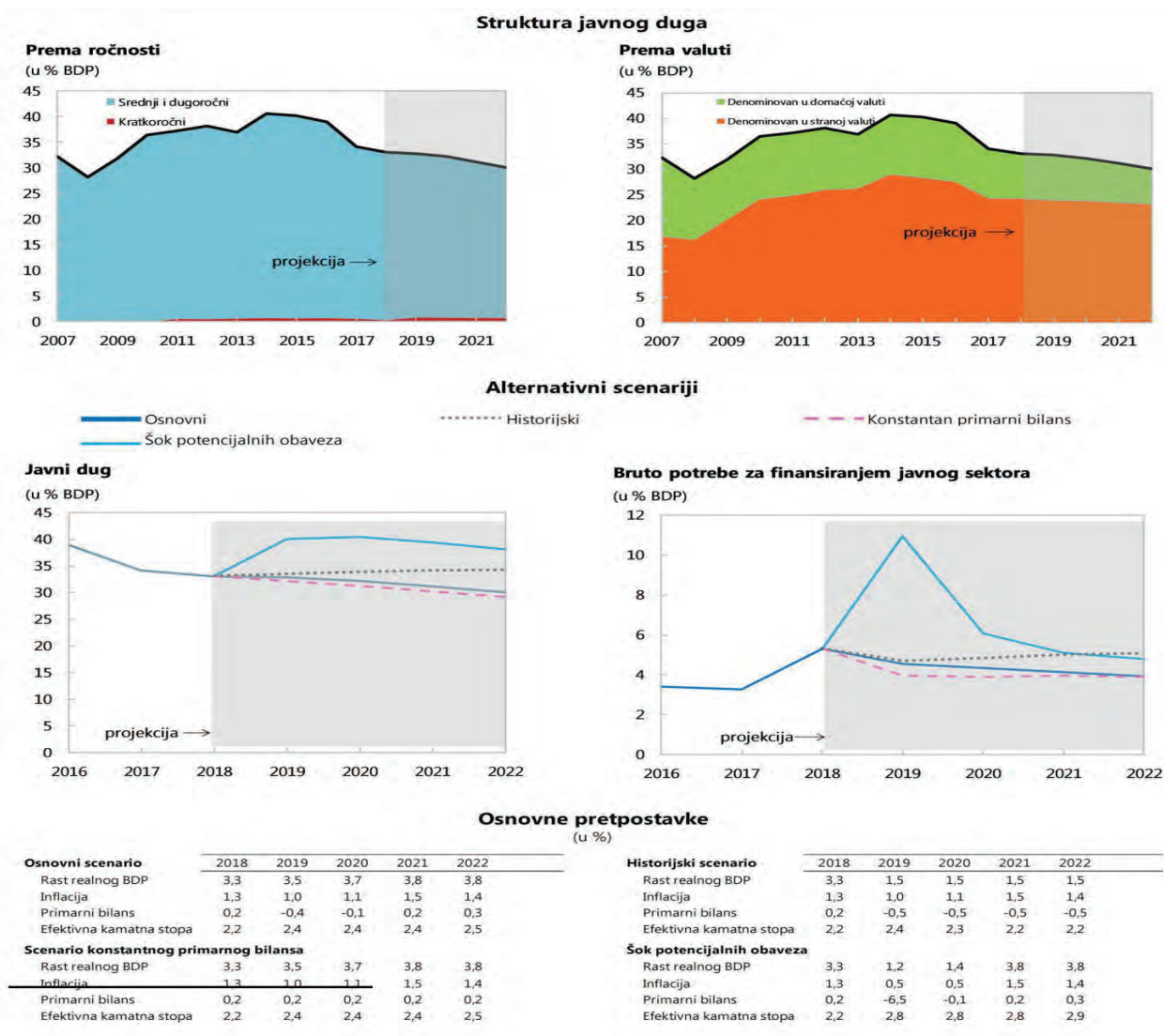
⁵ Analiza održivosti javnog duga Bosne i Hercegovine za period 2018-2022. godine, Ministarstvo finansija i trezora BiH (2018).

⁶ Analiza održivosti javnog duga Bosne i Hercegovine za period 2018-2022. godine, Ministarstvo finansija i trezora BiH (2018).

Analiza održivosti javnog duga takođe navodi da su „indikator opterećenosti dugom (javni dug/BDP i BPF/BDP) i prema osnovnom scenariju i prema stres testovima su ispod definisanih pokazatelja (mjerila, repera), te ne predstavljaju rizik po održivost duga“. Međutim, u analizi u obzir nisu uzeti trendovi, koji pokazuju da je javni dug u proteklih 10 godina povećan za 25% (sa 25% BDP u 2008 godini na 34% BDP u 2018). Ako pri tome uzmemo u obzir činjenicu da je završena tek trećina planiranog koridora V-c, te da se planira veći broj putnih pravaca koji će se finansirati zaduženjima, može se pretpostaviti da će se dug u narednim godinama ubrzano uvećavati. Ilustracije radi, dug BiH se od 2004 godine gotovo uduplao⁷.

Na Grafu 1 je takođe dat prikaz strukture javnog duga prema ročnosti, valuti, uz definiranje osnovnih pretpostavki vezanih za rast BDP, inflacije, primarnog bilansa i efektivne kamatne stope, a gdje je vidljivo smanjenje duga posebno kod srednjoročne i dugoročne zaduženosti, kao i dalje smanjenje zaduženosti u domaćoj valuti. Prema navedenim projekcijama, vidljivo je da se otvara prostor za dalja zaduživanja kako se vrši otplata postojećih zaduženja. Takođe je vidljiv neznatni porast kratkoročnih zaduženja što pokazuje da postoji potencijal za pravovremenu otplatu postojećih zaduženja.

Graf 1 – Struktura javnog duga u BiH i projekcije



Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, 2019

⁷ Vidjeti Prilog 3 za trendove zaduživanja u BiH

Osnovni izazov zvaničnih projekcija leži u činjenici da je bruto potreba za finansiranjem javnog sektora (što je primarno namijenjeno za ulaganja u infrastrukturu, kao što je auto-put), te projekcija uticaja ulaganja na javni dug, značajno potcjenjena.

Kontadiktornost ove analize održivosti sa trenutnim stanjem vidljivo je već u aprilu 2019 godine. Prema zvaničnom izvještaju o javnoj zaduženosti⁸, vanjski dug BiH je na dan 31.12.2018. godine iznosio 8.2 milijarde KM, a obuhvata vanjski državni dug⁹ u iznosu od 7.7 milijardi KM koji je alociran na FBiH, Republiku Srpsku, Brčko distrikt BiH i Institucije Bosne i Hercegovine, vanjski dug entiteta i Distrikta¹⁰ u iznosu od 453 miliona KM, te vanjski dug jedinica lokalne samouprave u iznosu 16 miliona KM.

Tabela 1 – Vanjski dug BiH u 2019 godini

<i>(u mil. KM)</i>					
Opis	<i>Od toga:</i>				
	Ukupno	Federacija BiH	Republika Srpska	Distrikt Brčko	Institucije BiH ₁₁
Vanjski državni dug	7.736,19	4.636,65	2.975,95	49,64	73,95
Vanjski dug entiteta i distrikta	452,89	79,00	373,89	0,00	0,00
Vanjski dug jedinica lokalne samouprave	16,33	0,00	16,33	0,00	0,00
UKUPNO	8.205,41	4.715,65	3.366,17	49,64	73,95

Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, 2019

Prema izvještaju Ministarstva finansija i trezora BiH, zaključno sa 31.12.2018. godine ugovoreno je vanjskih kredita u ukupnom iznosu od 15,16 milijardi KM¹², od čega je angažovano 12,44 milijardi KM, dok je 2.7 milijardi KM¹³ raspoloživo za angažovanje u skladu sa realizacijom odobrenih projekata i utvrđenom dinamikom - planom angažovanja ugovorenih kredita, odnosno odobrenih finansijskih aranžmana. Navedeni iznos od 2.7 milijardi KM pokazuje da trenutno postoje značajna novčana sredstva koja se nalaze na raspolaganju za investicije, ali iz raznih razloga nadležne institucije još uvijek nisu u stanju da ih implementiraju shodno njihovoj predviđenoj namjeni. Važno je napomenuti da se na ova sredstva plaća commitment fee – naknada za nepovlačenje sredstava koja su obavezana.

⁸ Informacija o stanju javne zaduženosti Bosne i Hercegovine na dan 31.12.2018. godine, Ministarstvo finansija i trezora BiH.

⁹ Procedure i način zaključivanja međunarodnih sporazuma po osnovu vanjskog državnog duga regulisan je Zakonom o zaduživanju, dugu i garancijama BiH, Poglavlje III, član 39. ("Službeni glasnik BiH", br. 52/05, 103/09 i 90/16) i Zakonom o postupku zaključivanja i izvršavanja međunarodnih ugovora ("Službeni glasnik BiH", br. 29/00 i 32/13).

¹⁰ Vanjski dug entiteta i Distrikta regulisan je članom 49. Zakona o zaduživanju, dugu i garancijama BiH i zakonima o zaduživanju, dugu i garancijama entiteta. Obaveze nastale po ovom dugu izmiruju se direktno od strane entiteta i Distrikta. Iako entiteti nisu proveli sve procedure zaduživanja za vanjski dug entiteta definisane članom 49. Zakona, MFiT prezentira ove podatke, na osnovu dostavljenih izvještaja entiteta, a u cilju sveuobuhvatnog izvještavanja o vanjskoj zaduženosti BiH.

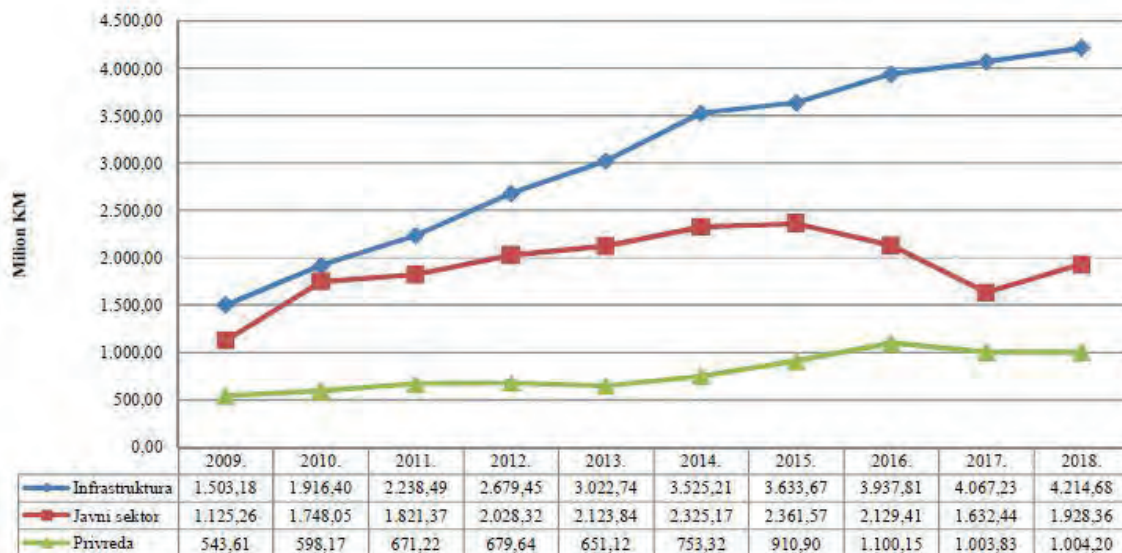
¹¹ Za Institucije BiH: kredit EBRD - Vazdušni saobraćaj, Izvozni kredit „1“ Vlade Belgije, kredit Evropske komisije - Makrofinansijska pomoć II, CEB – Državni zatvor, Sudijski razvojni fond (SFD) - Obnova stambenih jedinica za raseljene u BiH.

¹² Navedeni iznos obuhvata ugovorene iznose vanjskog državnog duga, uključujući i sve ugovorene tranše po MMF EFF aranžmanu, kao i vanjski dug entiteta Distrikta i vanjski dug jedinica lokalne samouprave. Krediti koji su otplaćeni nisu uključeni.

¹³ Uključene sve ugovorene tranše prema MMF EFF aranžmanu, odnosno i one tranše koje su prema planu angažovanja predviđene poslije 2018. godine (cca 751 mil. KM).

Na Grafu 2 ispod vidljivo je da se najveći dio novih zaduženja usmjerava u infrastrukturu (59%). U 2018 godini je BiH investirala 4,2 milijarde KM u infrastrukturu¹⁴, te dodatnih 1.9 milijardi za podršku javnog sektora¹⁵ i 1 milijardu za privredne djelatnosti¹⁶.

Graf 2 – Struktura kreditnog finansiranja u BiH u 2019 godini



Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, 2019

Plan projekata planiranih za kreditno finansiranje iz vanjskih izvora u 2019 je 1.4 milijarde KM. Od ukupne vrijednosti projekata planiranih za kreditno finansiranje, na infrastrukturne projekte se odnosi 82,98%, na projekte za javni sektor 15,36%, te na projekte za privredne djelatnosti 1,66%. Navedeno pokazuje dominantno učešće infrastrukturnih projekata.

U 2018. godini angažovano je 1.08 milijardi KM odobrenih kreditnih sredstava. Od ukupnog iznosa povučenih sredstava 30,38% se odnosi na Euroobveznice koje je emitovala Vlada RS, 20,55% na kredite WBIBRD, MMF 13,48%, EBRD 11,12 %, dok ostali kreditori učestvuju sa 24,47% (WBIDA, EIB, OPEC, IFAD, CEB, Vlada Japana, KWT, SFD, KfW).

¹⁴ Infrastruktura obuhvata kredite za podršku sljedećim projektima: telekomunikacije, projekti za vodu, nabavke vozova i vagona, električna energija, cestovna infrastruktura, željeznice, sanacije cesta, javni radovi, lokalno grijanje, plin, stanovanje, lokalni razvoj, transport, projekat hitne rekonstrukcije, upravljanje čvrstim otpadom, projekti cestovne infrastrukture i sigurnosti u BiH itd.

¹⁵ Javni sektor obuhvata kredite za podršku sljedećim projektima: obrazovanje, žrtve rata, razminiranje, kulturno naslijeđe, zdravstveni sektor, projekti za prilagođavanje socijalnom sektoru, razvoj općina, stand-by i EFF aranžman, pomoć izbjeglim i raseljenim licima, makrofinansijska pomoć, pomoć socijalnom sektoru, krediti za podršku budžetu itd.

¹⁶ Privredne djelatnosti obuhvataju kredite za podršku sljedećim projektima: lokalne inicijative, demobilizacija, farme, industrija, šumarstvo, izvozna podrška preduzećima, podrška privatizaciji banaka, trgovina i transportne olakšice, projekti za zapošljavanje, lokalne inicijative, tehnička pomoć u privatizaciji, prilagođavanje poslovnog ambijenta, krediti za privatni sektor, razvoj male poljoprivrede, razvoj i zaštita šuma itd.

Tabela 2 - Pregled plaćenih glavnica i kamata kroz period 2009. – 2018. godina (u milionima KM)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Servis vanjskog državnog duga BiH	Glavnica	150,83	211,37	235,53	305,38	594,16	659,82	477,99	602,77	864,62	829,97	
	Kamata servisni i drugi troškovi	95,05	89,51	104,49	107,93	90,69	101,1	103,34	120,36	118,64	125,38	
	Ukupno	245,88	300,88	340,02	413,31	684,85	760,92	581,33	723,13	983,26	955,35	
Servis vanjskog duga	Federacija BiH	Glavnica	2,81	2,97	3,04	2,79	3,30	2,44	3,76	4,02	3,26	3,89
		Kamata servisni i drugi troškovi	2,68	2,94	2,87	2,68	2,73	2,48	2,69	2,61	2,42	2,39
		Ukupno	5,49	5,91	5,91	5,47	6,03	4,92	6,45	6,63	5,68	6,28
	Republika Srpska	Glavnica	0,03	0,00	2,9	0,00	2,53	2,81	4,3	4,9	5,67	5,67
		Kamata servisni i drugi troškovi	0,25	0,25	0,47	0,69	0,76	0,83	0,81	0,74	0,67	8,42
		Ukupno	0,28	0,25	3,37	0,69	3,29	3,64	5,11	5,64	6,34	14,09
Servis vanjskog duga jedinica lokalne samouprave	Republika Srpska	Glavnica	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00	
		Kamata servisni i drugi troškovi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,71
		Ukupno	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,71
Ukupno	251,65	307,04	349,30	419,47	694,17	769,48	592,89	735,40	995,28	976,43		

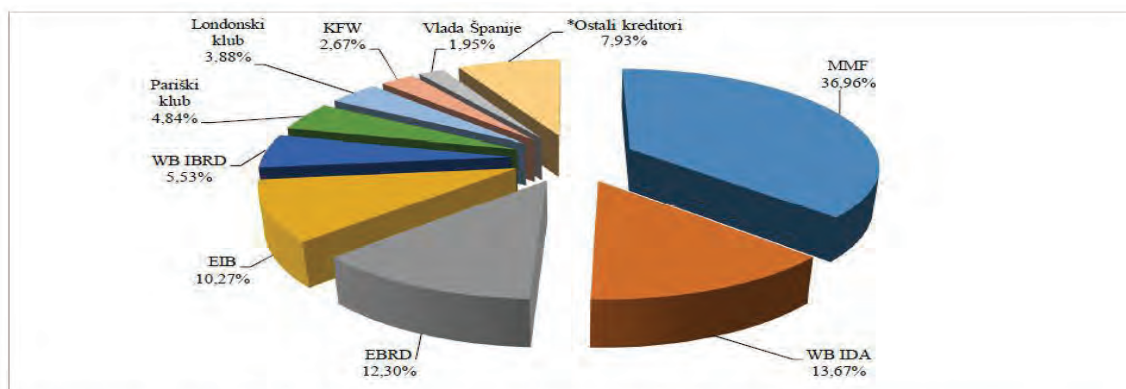
Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, 2019

U 2018 godini dospjele obaveze po vanjskom državnom dugu servisirane su redovno, u ukupnom iznosu od 955,35 miliona KM, od čega se na otplatu glavnice odnosi 829,97 miliona KM ili 86,88%, a na otplatu kamate, servisnih i drugih troškova 125,38 mil KM ili 13,12%.

Iz tabele iznad može se uočiti da dolazi do rapidnog povećanja izdvajanja sredstava za servisiranje vanjskog duga BiH. U proteklih 10 godina, iznos potreban za servisiranje vanjskog duga se povećao četiri puta. Samo se u protekle tri godine iznos povećao 40%.

Od ukupno servisiranih obaveza po vanjskom državnom dugu na multilateralne kreditore se odnosi 82,15%, dok se na bilateralne kreditore odnosi 17,85%. Struktura servisiranih obaveza po vanjskom državnom dugu prema kreditorima prikazana je u grafu 3 ispod¹⁷.

Graf 3 - Učešće kreditora u servisu vanjskog državnog duga



*Ostali kreditori: OFID, KEXIM, Evropska komisija, UniCredit Bank Austria, Raiffeisen bank, CEB, IFAD, ABN Amro, Vlada Japana, BAWAG, Erste bank, SFD, Vlada Belgije i KWT.

Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, 2019

¹⁷ Detaljan pregled servisiranja vanjskog državnog duga po kreditorima i nosiocima obaveza za period 01.01.-31.12.2018. godine dat je u Prilogu 4

Nakon implementacije planiranih projekata izgradnje trasa autoputeva, strukturalno učešće kao i nominalni iznos zaduženja za EBRD, EIB i Svjetska Banka (WB IBRD) će se značajno uvećati. Detaljan pregled projekata koji su dogovoreni, i za koje su zaključeni sporazumi sa finansijerima prikazan je u Prilogu 5.

Ukupna vrijednost projekata planiranih za kreditno finansiranje iz vanjskih izvora u 2019 godini je 1.39 milijardi KM. Navedeni projekti se planiraju finansirati uglavnom iz multilateralnih izvora odnosno 91,53%, od čega najveće učešće imaju EBRD, EIB i Svjetska banka, dok se iz bilateralnih izvora planira finansirati 8,47%. Od ukupne vrijednosti projekata planiranih za kreditno finansiranje, na infrastrukturne projekte se odnosi 82,98%, na projekte za javni sektor 15,36%, te na projekte za privredne djelatnosti 1,66%.

Direktna posljedica implementacije ovih projekata je da će se ukupan dug povećati za 1.39 milijardi KM, a sredstva potrebna za servisiranje vanjskog duga u 2019 godini će premašiti 815 miliona KM. Čak i u slučajevima kada se ne povlače kreditna sredstva, zbog kašnjenja sa eksproprijacijom zemljišta, postupka žalbe i drugih proceduralnih razloga, na dogovorena sredstva se plaća naknada za nepovlačenje (tzv commitment fee). Samo u 2018 godini je plaćeno više od 6,2 miliona KM za trošak neangažovanih sredstava¹⁸.

Zvanična projekcija visine i sredstava za servisiranje vanjskog duga za period 2019.-2021. godina urađene su na dva načina, i to:

Projekcije stanja i obaveza vanjskog duga po osnovu postojećih kredita¹⁹, koje uključuju vanjske kredite koji se vode u bazi podataka za javni dug tj. postojeća kreditna zaduženja – Scenario 1 (Tabela 3a),

Projekcije stanja i obaveza vanjskog duga po osnovu postojećih kredita i kredita u postupku zaključivanja²⁰, koje uključuju vanjske kredite koji se vode u bazi podataka za javni dug, odnosno postojeća kreditna zaduženja, te kredite u postupku zaključivanja – Scenario 2 (Tabela 3b).

Tabela 3a - Projekcija stanja i obaveza vanjskog duga BiH po osnovu postojećih kredita (u mil KM)

<i>Opis</i>	<i>2019.</i>	<i>2020.</i>	<i>2021.</i>
Stanje duga po godinama	8.950,75	8.769,47	8.316,89
Obaveze po osnovu glavnice	674,24	630,40	664,15
Obaveze po osnovu kamate	141,02	129,26	123,52
Ukupno obaveze po godinama	815,26	759,66	787,67

Tabela 3b - Projekcija stanja i obaveza vanjskog duga BiH po osnovu postojećih kredita i kredita u postupku zaključivanja

<i>Opis</i>	<i>2019.</i>	<i>2020.</i>	<i>2021.</i>
Stanje duga po godinama	9.049,16	9.209,49	9.139,35
Obaveze po osnovu glavnice	674,24	630,40	664,15
Obaveze po osnovu kamate	144,63	141,88	136,28
Ukupno obaveze po godinama	818,87	772,28	800,43

Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, 2019

¹⁸ Vidjeti Prilog 2 - Pregled neangažovanih kreditnih sredstava po zaključenim kreditnim sporazumima i plaćeni commitment fee zaključno sa 31.12.2018. godine

¹⁹ Projekcija ne uključuje korektivni faktor 5%.

²⁰ Projekcija ne uključuje korektivni faktor 5%.

1.3. Preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti

Osnovni zaključci analize uticaja izgradnje autoputeva na javne finansije u BiH su:

Postoji više modela finansiranja izgradnje cestovne infrastrukture – finansiranje vlastitim sredstvima (sredstva od dobiti telekom operatera i drugih javnih preduzeća, sredstva od licenci i sl), finansiranje iz budžeta (tekućih fiskalnih prihoda), koncesija, javno-privatno partnerstvo i finansiranje kreditnim zaduživanjem. **U BiH se izgradnja autoputeva finansira kreditnim zaduživanjem. Ne postoje javno dostupne analize opravdanosti zaduživanja za izgradnju autoputeva u BiH. Istraživanje je pokazalo i odsustvo analize uticaja zaduživanja za izgradnju autoputeva, kao i opravdanosti ovih ulaganja** kod javnih institucija koje se bave upravljanjem javnim finansijama u BiH.

Podaci o javnom dugu BiH pokazuju da dolazi do rapidnog povećanja izdvajanja sredstava za servisiranje vanjskog duga BiH. Javni dug raste brže od BDP BiH. U proteklih 10 godina, iznos potreban za servisiranje vanjskog duga se povećao četiri puta. Samo se u protekle tri godine iznos povećao 40%. Najznačajniji dio rasta javnog duga odnosi se na ulaganja u autoputeve.

Zvanične analize pozicije zaduženosti i upravljanja javnim dugom BiH prikazuju stanje optimistično, najčešće se referišući na nisku zaduženost BiH u odnosu na zemlje u regionu. **Pri toj analizi, ne uzima se u obzir činjenica da je realizovano manje od trećine planiranih infrastrukturnih projekata** (kao što je izgradnja autoputeva) u BiH. Međunarodne finansijske institucije smatraju da je BiH već dosegla prag zaduženosti, pa je uslov za dalje finansiranje izgradnje autoputeva kreditnim zaduženjima bilo uvođenje dodatne akcize na gorivo u 2018 godini, iz koje će se finansirati otplata novih kreditnih zaduženja za izgradnju autoputeva.

Postoji značajan iznos sredstava koji je ugovoren (2.7 milijardi) za izgradnju autoputeva, ali se ne povlači zbog neefikasnog sistema implementacije (kašnjenje u realizaciji projekata zbog sporog rješavanja imovinsko-pravnih odnosa, grešaka u projektovanju i sl). Na ova sredstva plaćaju se značajni troškovi (*commitment fee*).

Osnovne preporuke za poboljšanje javnih politika u oblasti uticaja izgradnje autoputeva na sistem upravljanja javnim finansijama su:

Pripremiti strategiju i plan zaduživanja i upravljanja javnim dugom za izgradnju autocesta za koridor V-c, planirane trase kroz RS i cestu Sarajevo-Beograd – Izgradnja autoputeva je projekat koji pojedinačno ima najveći uticaj na poziciju zaduženosti i sistem upravljanja javnim finansijama. Kako bi se izbjeglo prezaduživanje i dovođenje BiH u poziciju finansijske nestabilnosti, potrebno je pripremiti detaljnu strategiju i plan zaduživanja, realan plan povlačenja sredstava koja su već ugovorena i razmotriti alternativne finansijske izvore i mogućnosti za refinansiranje postojećih zaduženja, kako bi se BiH dovela u povoljniju poziciju po pitanju zaduženja. Navedeno se posebno odnosi na „nove“ planirane pravce, kao što su autoput/brza cesta Sarajevo – Beograd i nastavak izgradnje novih putnih pravaca kroz RS. Strategiju i plan zaduživanja potrebno je „upariti“ sa realnom analizom opravdanosti ulaganja i održivosti modela izgradnje i upravljanja.

Cestarske tvrtke u Hrvatskoj čine Hrvatske autoceste (HAC), Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ) i Hrvatske ceste (HC) te njihov ukupan dug premašuje 5 milijardi eura i većinom je sastavljen od kredita sa relativno visokim kamatnim stopama i kratkim rokom dospelja, podizanih tokom godina izgradnje mreže autocesta. Novija faza izgradnje hrvatskih autocesta započela je 2001. godine, a od tada pa do 2016. godine bila su podignuta ukupno čak 72 zajma uz državne garancije. Kreditna zaduženja tokom godina uglavnom su bila vezana uz valutnu klauzulu i uz benchmark poput euribora, što je naravno značilo da su cestarske tvrtke bile izložene valutnom i kamatnom riziku. Također, u 2014. godini počinje se primjenjivati nova klasifikacija dugova države koja je usklađena s metodologijom Europske Unije i prema kojoj dug cestarskih tvrtki postaje uključen u dug opšte države, odnosno u javni dug. Udio javnog duga u BDP-u jedan je od Maastrichtskih kriterija i upravo iz tog razloga je dug cestarskih tvrtki došao pod posebno povećalo. Udio u ukupnom javnom dugu iznosi otprilike 13,5%, što je značajan procenat. Zbog globalnih ekspanzivnih politika monetarnih vlasti kamatne stope su u prošloj godini pale na rekordno nizak nivo te je Vlada odlučila iskoristiti tu situaciju i refinansirati postojeće dugove cestarskih tvrtki. Počevši od prošle godine pa u idućih nekoliko narednih godina dospelja gotovo cijeli dug na naplatu zbog čega je bilo nužno donijeti plan upravljanja tim dugom. U prošloj godini samo HAC-u je dospjevaao kredit od 4,7 milijardi kuna, kojeg je trebalo vratiti ili refinansirati. Ukupno je u 2017. dospjelo 1,14 milijardi eura kredita, dok u 2018. godini iznos koji samo HAC-u dospelja iznosi 4,8 milijardi kuna.

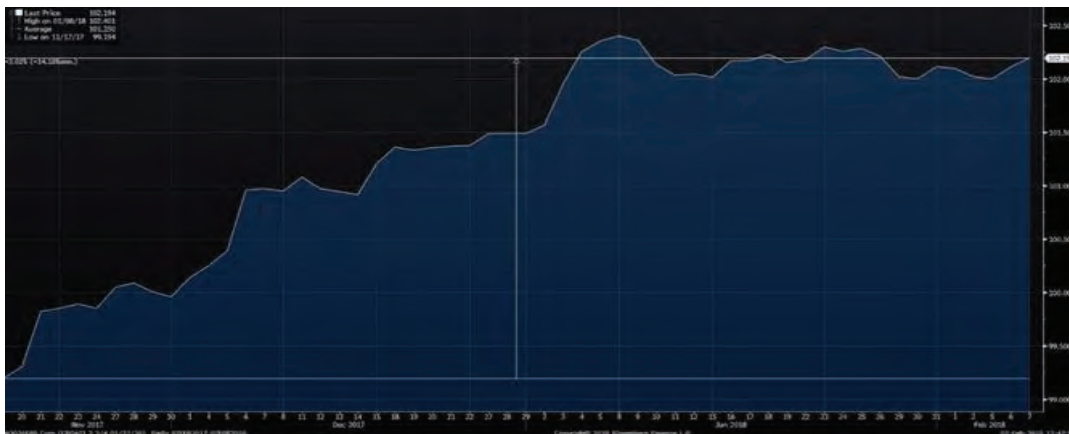
16.11.2017. Hrvatska je izdala euoroobveznice oznake CROATI 23/401/27/30 s rokom dospelja 2030. s ciljem refinansiranja dijela spomenutog duga cestarskih tvrtki. Iznos izdanja bio je 1,275 milijardi eura, pri čemu je prinos do dospelja iznosio 2,953% godišnje te kuponska kamata 2,75%. Cijena po kojoj su izdane obveznice iznosila je 97,943%. Glavni agenti izdanja bile su četiri banke: Banca Intesa Sanpaolo, Privredna banka Zagreb, Barclays i J.P. Morgan. Kolika je bila potražnja investitora za izdanim govori i podatak da je interes iskazalo 226 investitora, čija je ukupna potražnja iznosila 3,38 milijardi eura. To je rezultiralo i zatvaranjem knjige upisa unutar samo jednog dana. Treba reći i kako investitori nisu tražili uobičajenu premiju na nova izdanja. Investitori dolaze iz različitih zemalja pri čemu je najveći dio potražnje došao iz zemalja središnje i istočne Europe (CEE zemlje), zatim Italije, Velike Britanije, Austrije, Njemačke i zemalja Beneluxa. Izdanju obveznice prethodio je uobičajeni „Roadshow“, na kojem je ministar Marić sa suradnicima obišao europska finansijska središta, London, Milano, Frankfurt i München te predstavio planirano izdanje i dobio saznanja o potražnji i razmišljanjima investitora. Samo za usporedbu, tadašnji prinos do dospelja na desetogodišnju njemačku obveznicu iznosio je otprilike 0,5%, a na američku 2,4%. Iznos je u potpunosti iskorišten za prijevremenu otplatu i refinansiranje zaduženja za koje je bilo izdana državna garancija. Time je refinansirana otprilike četvrtina ukupnog duga i produžena mu je ročnost, što smanjuje finansijski teret cestarskim tvrtkama i korak je ka održivosti upravljanja dugom. Kamata ispod 3% znatno je niža od kamata po dugovima koju su cestarske tvrtke plaćale prijašnjih godina, što omogućuje uštedu od približno 160 milijuna kuna godišnje.

To znači da će samo na ovom izdanju Hrvatska uštediti više od dvije milijarde kuna u odnosu na prethodno zaduženje u periodu do dospelja obveznice, 2030. godine. S obzirom da je ukupni prihod cestarskih tvrtki u 2017. godini iznosio otprilike 2,5 milijarde kuna, možemo zaključiti koliko je otplata dosadašnjeg relativno kratkoročnog duga opterećivala poslovanje tvrtki, kada je ukupan dug više nego

²¹ Studija slučaja preuzeta iz: Tihana Nađ, (2018), Financijski bezdan hrvatskih cesta, <http://finance.hr/financijski-bezdan-hrvatskih-autocesta/>

15 puta veći od ukupnog godišnjeg prihoda tvrtki. To znači da se u teoriji cijeli godišnji prihod usmjeri na vraćanje duga, bilo bi potrebno više od 15 godina da se taj dug u cijelosti otplati. Primjerice, iznos godišnjih kamata na dugove koje su tvrtke plaćale u 2015. godini bio je iznad 2 milijarde kuna, što je zaista preveliko opterećenje za poslovanje spomenutih tvrtki.

„U nastavku se nalazi graf koji pokazuje kretanje cijene novoizdane obveznice (CROATI 2 3/401/27/30) od datuma izdanja (16.11.2017.), gdje se vidi kako je cijena porasla sa 97,943% na 102,194%, odnosno za 3,02% do 7.2.2018. To znači da trenutni prinost do dospelja za nove kupce obveznice iznosi nešto iznad 2,5% i implicira još povoljnije zaduženje države prilikom nekog novog izdanja. Zanimljivo je vidjeti kako su dobri makroekonomski pokazatelji Hrvatske i globalna ekonomska ekspanzija rezultirali daljnjim smanjenjem premije rizika na hrvatske obveznice, što je dovelo do daljnjeg pada prinosa na državne obveznice, odnosno rasta njihove cijene.



Izvor: Bloomberg Terminal

Nadalje, Vlada prilikom izdanja obveznice nije aktivirala odobrenu garanciju Svjetske Banke iz prve polovine 2017. godine u visini 350 miliona eura. Procijenjeno je kako takva garancija u ovom trenutku nije potrebna s obzirom na situaciju na tržištu i činjenicu da bi takav aranžman zakomplikovao samo izdanje. Ipak, za očekivati je da bi se ta garancija moglo iskoristiti u refinansiranju preostalog dijela duga, što je prema izjavama ministra Marića planirano za prvi kvartal 2018. godine. Prema najavama ukupno bi se refinansiralo oko 2/3 duga dok se preostala trećina odnosi na povoljnije kredite koje su odobrile Europska banka za obnovu i razvoj te Europska investicijska banka. Izgledno je kako se ne bi išlo u novo izdanje obveznice već bi se dogovaralo direktno zaduženje kod banaka. Na taj način bi postojeći dug postao održiv i vjerovatno bi se mogao vraćati iz redovnog poslovanja tvrtki. Kako samo restrukturiranje dugova nije dovoljno, pristupa se i poslovnom restrukturiranju tvrtki, pri čemu je do kraja 2017. godine bio planiran odlazak otprilike 200 radnika uz otpremnine, a do 2020. godine očekuje se kako će se ukupan broj radnika smanjiti sa sadašnjih 3.000 za 700 do 900 radnika. Također se planira i uvođenje beskontaktna naplate cestarina, što bi u budućnosti moglo rezultirati daljnjim otpuštanjima uz otpremnine.“

Stanje do kojeg smo se doveli je posljedica neracionalnih odluka, skupih kredita, postojanja korupcije te u globalu lošeg upravljanja cestarskim tvrtkama. Iako se monetizacija svojevremeno činila kao najbolja opcija za prezadužene tvrtke, igrom slučaja zbog neslaganja javnosti stavljena je na čekanje. U ovom kontekstu inertnost vladajućih struktura nam se isplatila. Uključenje dugova cestarskih tvrtki u javni dug i brzo dospeljevanje kredita primoralo je državu da počne djelovati. Uz povoljnu klimu povijesno niskih kamatnih stopa financijsko restrukturiranje je postala prihvatljiva opcija. U pokušaju da naše „nacionalno blago“ zadržimo našim, trebati će nastaviti s financijskom disciplinom, a financiranje eventualnih budućih dionica autoceste racionalno planirati. (Članak preuzet sa finance.hr)

II. Efikasnost upravljanja javnim resursima i održivosti modela finansiranja izgradnje i održavanja

U ovom dijelu dokumenta analizirana je efikasnost upravljanja javnim resursima i održivost modela finansiranja izgradnje i održavanja koji je primjenjen kod izgradnje auto-puteva u BiH. U sekciji 2.1 prikazana je sama analiza, a sekcija 2.2 daje preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti.

2.1. Analiza efikasnosti upravljanja javnim resursima i održivosti modela finansiranja izgradnje i održavanje za izgrađene i putne pravce koji su planirani u narednom periodu

Države koje na strateški i kontrolisan način planiraju svoj razvoj pri planiranju dinamike izgradnje autoputeva ili pojedinih dionica autoputeva počinju od postojeće i realno očekivane buduće frekvencije saobraćaja, a potom u obzir uzimaju i druge ciljeve.

Svaka država se susreće sa ograničenošću finansijskih sredstava i potencijala za finansiranja putne infrastrukture. Čak i države sa najkvalitetnijom putnom infrastrukturom imaju potrebu da ona bude još bolja, kvalitetnija, šire rasprostranjena. Međutim, ograničenost finansijskih sredstava kao i ograničene mogućnosti budućih zaduživanja nalažu da se izgradnja autoputeva realizira po jasno definiranim prioritetima, a koji se primarno trebaju bazirati na trenutnoj i u budućnosti očekivanoj frekvenciji saobraćaja. Ukoliko se budu gradili autoputevi ili dionice koje nemaju finansijsku opravdanost, vrlo vjerovatno će nedostajati sredstava za one dionice za kojima postoji realna potreba.

Za utvrđivanje finansijske održivosti izgradnje autoputeva posebno je važno nekoliko elemenata. Na prvom mjestu jeste frekvencija saobraćaja. Trenutna i buduća prosječna frekvencija dnevnog, mjesečnog i godišnjeg saobraćaja je osnovni pokazatelj da na određenom prostoru treba planirati izgradnja autoputa. Drugi element jeste cijena po kojoj različite kategorije korisnika voze predmetnim autoputom, što zajedno sa frekvencijom saobraćaja daje finansijske prihode od upotrebe autoputa.

Za pravilnu procjenu osnovnih ulaznih parametara je potrebno izvršiti **mjerjenja frekvencije saobraćaja** na određenom području u dužem vremenskom periodu, te na bazi izmjerenih pokazatelja i projiciranih pokazatelja realno očekivanog povećanja broja vozila koja na dnevnoj ili mjesečnoj razini prolaze autoputom, projicirati realnu buduću potražnju. Ovdje je također potrebno izvršiti procjenu za koliko će doći do porasta obima industrije na određenom području, porasti broj stanovnika, porasti obim korištenja autoputa od strane pojedinaca, a sve kako bi se mogla izvršiti realna procjena buduće potražnje.

Drugi parametar ukupnih prihoda jeste **visina cijene po kojoj pojedine kategorije koriste autoput** bilo da je u pitanju jedna tarifa po jednoj kategoriji koja je nepromjenjiva tokom cijele godina, ili da je u pitanju diferenciranje cijena po periodu kada se autoput koristi.

Posljedično, prva informacija koju je potrebno utvrditi za određivanje finansijske opravdanosti je prosječna frekvencija vozila na dnevnoj osnovi i na godišnjem nivou, sa realno projiciranom dinamikom rasta. Zatim je potrebno sagledati faktore koji utječu na porast navedene

frekvencije, kvantificirati ih, te uz određene proračune rizika i vjerovatnoća utvrditi realno očekivani nivo potražnje. Sasvim je očekivano da kreditori ovakvih projekata, s obzirom na potrebnu visinu angažovanih sredstava, vrlo pažljivo mjere, analiziraju i provjeravaju visinu ovog i drugih sličnih parametara koji utječu na finansijsku opravdanost ulaganja u pojedini autoput, ili pojedinu dionicu autoputa, osim ukoliko to ne rade iz drugih vlastitih interesa, gdje finansijski parametri nisu primarni u opredjeljenju za donošenje odluke.

Pored trenutne, i u budućnosti očekivane projekcije, frekvencije saobraćaja od posebne važnosti su brojnost stanovništva na području kroz koji će prolaziti autoput, procijenjena dinamika rasta broja stanovnika, broj i struktura privrednih subjekata, stepen privredne razvijenosti, konekcija sa drugim autoputevima i tranzitnim pravcima.

U prilogu 8 se nalazi izvod iz pred-studije izvodljivosti za izgradnju trase koridora V-c, u kojem su između ostalog prikazani parametri projekcije stanovništva BiH, kao i planirana frekvencija saobraćaja. Bez namjere da ulazimo u preispitivanje pojedinačnih stavki, i na prvi pogled je očigledno da su projekcija rasta broja stanovnika (obzirom na ubrzano iseljavanje), kao i sadašnja frekvencija saobraćaja (vidjeti sekciju 2.2) daleko ispod onih projiciranih studijom. Projicirani broj stanovnika u odnosu na podatke popisa iz 2013 godine precijenjen je za 20%, a odstupanja od projekcije će se i dalje povećavati zbog značajnog odliva stanovništva iz BiH usljed iseljavanja.

Postoji nekoliko modela naplate korištenja autoputeva. Dva najzastupljenija su naplata po pređenom kilometru u zatvorenom sistemu, i naplata putem vinjete. Od zemalja u okruženju, sistem naplate putem vinjete za korištenje autoputa koriste Austrija, Mađarska i Švicarska, dok Srbija i Hrvatska koriste zatvoreni sistem naplate. Jedna od korištenih mjera stabilizacije finansija u Hrvatskoj (vidjeti case study iznad) bilo je smanjenje broja zaposlenih u javnim preduzećima koje upravljaju autoputevima do 30%.

Autoputevima u BiH upravljaju javna preduzeća Autoceste FBiH u FBiH, koje upravljaju sa dosad izgrađenih 108 km autoputa u FBiH, i Autoputevi RS, koji upravljaju sa dosad izgrađenih 106 km autoputa u RS. Ova preduzeća vode i održavanje, kao i projektovanje i izgradnju novih autoputeva.

Javna preduzeća za upravljanje cestama Autoceste FBiH i Autoputevi RS ne objavljuju javno podatke o frekvenciji vozila. Ovi podaci nisu javno dostupni.

Analizom finansijskih izvještaja, prihodi Autocesta FBiH u 2018 godini su 201 milion KM, od čega je od putarine prikupljeno 36 miliona KM. Ostatak prihoda se odnosi na prihode od akciza na gorivo.

Prema trogodišnjem poslovnom planu Autocesta za period 2018-2020, planirano godišnje povećanje prihoda od putarine je 15% u periodu od tri godine. Rashodi Autocesta FBiH u 2018 godini su 61 milion KM, od čega na plate i primanja zaposlenih otpada 26% (15,8 miliona KM), a na amortizaciju autoputeva otpada 54% (33 miliona KM). U aprilu 2019 godine autoceste zapošljavaju 424 osobe, a troškovi plata su u posljednje četiri godine uvećani dva puta. Trogodišnji plan poslovanja predviđa dalje povećanje izdataka na plate na blizu 20 miliona KM do 2020 godine.

Polugodišnji izvještaj autocesta FBiH za prvih šest mjeseci 2018 godine navodi: „Najprometnija je dionica od Zenice do Sarajeva, kojom je za prvih pola godine 2018 prošlo više od 3,8 miliona vozila. U toku prvih šest mjeseci ove godine 2018, autoputem na koridoru V-c je, prema podacima JP Autoceste FBiH, prošlo više od pet miliona vozila, tačnije 5.267.390 automobila. U odnosu na prvo polugodište 2017, zabilježen je porast broja vozila na autoputu za nešto više od 300.000, odnosno za 6,87%. Zanimljivo je da je prosječno zadržavanje vozila na autoputu 32 kilometra. To je otprilike jednako cestovnoj udaljenosti između Sarajeva i Visokog. Vozači ovih automobila su u periodu januar-juni ove godine platili blizu 19 miliona KM cestarine. U odnosu na isti period prošle godine, zabilježen je porast plaćene cestarine nešto veći od milion KM, odnosno od 5,92%. Prema podacima JP Autoceste FBiH, najprometnija je dionica od Zenice do Sarajeva, kojom je za prvih pola godine prošlo više od 3,8 miliona vozila, što je za oko 186.000 automobila više u odnosu na isti period prošle godine. Na dionici od Sarajeva do Tarčina zabilježeno je nešto više od 1,1 milion vozila. I na ovoj dionici zabilježen je porast broja vozila u odnosu na isti period lani i to za oko 117.000. Na najjužnijoj dionici Koridora Vc kroz našu zemlju, od Zvirovića do graničnog prelaza Bijača evidentiran je prolazak više od 283.000 automobila, što je za blizu 35.000 više u odnosu na prvo polugodište 2017. Međutim, procentualno posmatrajući, najveći porast od 14 % je zabilježen upravo na ovoj dionici.“²².

Ukoliko se ovi polugodišnji podaci rasčlane, prosječan dnevni promet na dionici Sarajevo – Zenica je 21.100 vozila. Na trasi Zvirovići – Bijača, prosječan dnevni promet je 1.570 vozila. Prema pred-studiji izvodljivosti, projicirani promet na dionici Zvirovići – Bijača („Mostar Sjever – Granica“) je 23.642 vozila, a na dionici Sarajevo – Zenica (Kakanj – Vlakovo) je 41.400 vozila. Čak i u slučaju da dođe do povećanja frekvencije vozila kada se uveže cjelokupna trasa usljed povećanog korištenja i preusmjeravanja dijela međunarodnog saobraćaja preko BiH, evidentno je da projekcija frekvencije saobraćaja iz studije izvodljivosti nije ostvariva²³.

Autoputevi RS su u 2017 godini imali prihode od 73,8 miliona KM, rashode od 67,8 miliona, te tako ostvarili dobit od 5,9 miliona. Broj zaposlenih u 2018 godini bio je 95. Finansijski izvještaj Autoputeva RS za 2018 godinu još uvijek nije javno objavljen. U 2017 godini su Autoputevi RS prikupili 7,9 miliona KM od putarine. U 2018 godini je od putarina prikupljeno 11 miliona KM. Prihodi od putarine su značajno uvećani u 2018 godini zbog otvaranja cjelokupne dionice do Doboja (naplata se provodi od 26.11.2018) i uvođenja zatvorenog sistema naplate – zatvorenim sistemom naplate pokrivena je dionica od Doboja do Laktaša i Banja Luke, a u završnoj fazi je izgradnja naplatnog mjesta kod Gradiške/Bosanske Gradiške.

Iako je period od kojeg je puštena cjelokupna dionica relativno kratak za ozbiljnu analizu, u oktobru, novembru, decembru 2018 i januaru i februaru 2019, mjesečni promet vozila na trasi Banja Luka – Doboj je bio veći oko 20% u odnosu na iste mjesece prethodnih godina. Prosječan dnevni promet vozila u navedenom periodu bio je 4.500 vozila (sa dnevnim varijacijama od 2.400 do 8.000 vozila u periodu novogodišnjih praznika).

Inicijalna procjena troškova izgradnje trase koridora V-c je bila 5,1 milijarda KM (vidjeti Prilog 7). Za gotovo svaku od dosad izgrađenih dionica, ovi troškovi su bili i do 30% veći. Prema neslužbenim izvorima, zbog grešaka u projektovanju, pojave podzemnih voda i klizišta, te ponovnog projektovanja, odstupanja u slučaju zaobilaznice kod Zenice biće i veća od 30%.

²²Izvor: Autoceste FBiH, 2018

²³Vidjeti Prilog 8 – Projekcija frekvencije saobraćaja prema pred-studiji izvodljivosti za igradnju koridora V-c

Kada se implementiraju sva ugovorena sredstva, godišnji iznos servisiranja duga za izgradnju samo koridora V-c će biti višestruko veći od ukupnih trenutnih prihoda oba javna preduzeća za autoputeve zajedno (i oko 30 puta veći od ukupno prikupljenih putarina oba javna preduzeća za upravljanje autoputevima u 2018 godini). Ovo ilustruje činjenicu da, čak i ako dođe do povećanja frekvencije saobraćaja i priliva od cestarina, otplatu duga neće biti moguće vršiti od prihoda od cestarine.

U julu 2018 godine Vlada RS (Ministar saobraćaja i veza) potpisao je Protokol o okončanju pregovaračkog postupka za izgradnju autoputa od Banja Luka do Prijedora sa Kineskom međunarodnom korporacijom za ekonomsku i tehničku saradnju (Šandong Grupacija). Prema ovom protokolu, Vlada RS se obavezala da će investitoru nadoknaditi razliku između prihoda od putarina do visine od 60 miliona KM. Ukupna dužina ove trase je 42 km, a investicija je procijenjena na 297 miliona Eura. Prema mjerenjima frekvencije saobraćaja provedenim 205 godine (prije značajnog odliva stanovništva iz ovog dijela BiH), ukupan prosječan dnevni saobraćaj na magistralnim i lokalnim putevima na ovoj trasi je 14 hiljada vozila. Čak i u slučaju da se cjelokupan saobraćaj preusmjeri na korištenje autoputa (što nije moguće), te da dođe do 20% novostvorenog saobraćaja, uz pretpostavku primjene cijene od 10 pf po kilometru, maksimalni potencijal ove trase u idealno zamišljenom slučaju je 24 miliona KM. Realizacija ove investicije je usljed političkih pritisaka trenutno odložena.

2.2. Preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti

Osnovni zaključci analize efikasnosti upravljanja javnim resursima i održivosti modela upravljanja autoputevima u BiH su:

Dva osnovna parametra za planiranje i upravljanje autoputevima i putnom infrastrukturuom uopšte **su frekvencija saobraćaja i cijena po kojoj određene kategorije koriste puteve. Analiza pokazuje da ovi parametri nisu bili uzeti u obzir** kada se odlučivalo o izgradnji trasa koje su izgrađene ili su u izgradnji, te da se isti pristup ponavlja i kod projektovanja novih trasa.

Analiza podataka iz studija izvodljivosti za trase koje su izgrađene i koje su u izgradnji, pokazuje da je **parametar broja stanovnika precijenjen za 20%, a frekvencija saobraćaja na dosad izgrađenim dionicama se kreće od 6,6% od projicirane frekvencije** (za trasu južno od Mostara) **do 50,7%** (za trasu Sarajevo – Zenica, koja se smatra najfrekventnijom trasom u BiH).

Ukupno prikupljeni prihodi od putarina u Autocestama FBiH u 2018 godini su 36 miliona KM, a u Autoputevima RS 11 miliona KM. Ovi iznosi konsolidovano predstavljaju oko 7,5% iznosa koji je u 2018 godini potrošen za servisiranje vanjskog duga za izgradnju autocesta.

Osnovne preporuke za poboljšanje javnih politika u oblasti efikasnosti upravljanja javnim resursima i održivosti modela upravljanja autoputevima u BiH su:

Analizirati efikasnost sadašnjeg modela planiranja, izgradnje i upravljanja autoputevima u BiH – Sadašnji model planiranja, izgradnje i upravljanja nije zasnovan na dugoročno održivim pretpostavkama. Odluka o izgradnji pravaca je donešena na nerealnim pretpostavkama. Frekvencija saobraćaja i prihodi prikupljeni od putarina čak

i u optimističkim projekcijama neće biti dovoljni za održavanje postojećih trasa autoputa, što znači da će nedostajući dio sredstava biti plaćan iz budžeta. Građani BiH su zaduženi za izgradnju, plaćaju putarine i akcize na gorivo, a troškove autoputa će snositi i u budućnosti, jer postojeći model održavanja nije zasnovan na realnim parametrima. U skladu sa tim, predlaže se analiza sadašnjeg modela, priprema detaljne dugoročne projekcije prihoda i rashoda, kao i preispitivanje načina finansiranja i opravdanosti troškova.

Analizirati uvođenje otvorenog sistema i drugih alternativnih sistema (vinjeta) sadašnjem zatvorenom sistemu naplate u cilju povećanja prihoda i frekvenije vozila – Podaci o frekvenciji vozila pokazuju da se autoputevi koriste nekoliko puta manje od frekvencije koja je bila predviđena. U cilju povećanja iskorištenosti, predlaže se razmatranje drugih modela naplate, kao što je npr. sistem vinjete. Podaci pokazuju da je 85% broja automobila koji koriste autocestu sa BiH registarskim oznakama. Analiza treba biti zasnovana na realnim podacima, te u obzir treba uzeti dinamiku izgradnje, kao i realne buduće troškove upravljanja i održavanja.

Analizirati poslovanje javnih preduzeća za upravljanje autocestama, sa akcentom na rast broja zaposlenih i dugoročnu održivost modela upravlja autocestama – Javna preduzeća za upravljanje autocestama zadužena su za planiranje, izgradnju i upravljanje autocestama. U posljednje tri godine, evidentan je rast broja zaposlenih, kao i značajno povećanje troškova plata i naknada zaposlenim. Oko 50% trenutnih zaposlenih su referenti sa srednjom stručnom spremom, koji su u najvećoj mjeri direktno i indirektno vezani za sistem naplate. U skladu sa prethodno navedenim preporukama, predlaže se razmatranje efikasnosti postojećih javnih preduzeća, te mogućnosti racionalizacije troškova kroz izmjenu sistema naplate ili automatizaciju postojećeg sistema naplate. Takođe je potrebno analizirati efikasnost javnih preduzeća i objektivne razloge značajnih kašnjenja u izgradnji trasa za koje postoje odobreni zajmovi.

III. Uticaj izgradnje auto-cesta na okoliš

Ovaj dio dokumenta se bavi uticajem izgradnje auto-cesta na okoliš. Na osnovu dostupnih podataka i resursa za pripremu ove analize, data je procjena potrebe za ažuriranjem postojećih okolinskih studija, te preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti. U prvom dijelu poglavlja (sekcija 3.1) dat je pregled postojeće dokumentacije za procjenu uticaja na okoliš, a u drugom dijelu poglavlja (sekcija 3.2) analizirana je potreba za verifikacijom uticaja izgradne auto-cesta na okoliš i procjena potrebe za ažuriranjem postojećih okolinskih studija. Zadnji dio poglavlja (sekcija 3.3) daje preporuke za poboljšanje javnih politika u ovoj oblasti.

3.1. Pregled postojeće projektne dokumentacije za procjenu uticaja na okoliš

Jedan od prvih koraka u procesu pripreme izgradnje cestovne infrastrukture u svim državama koje su potpisnici međunarodnih konvencija o zaštiti okoliša je priprema studije uticaja izgradnje nove infrastrukture na okoliš. Studije o uticaju na životnu sredinu i okolinu se često kombinuju sa socijalnim uticajem, a u posljednje vrijeme postoji trend pitanja generalnog uticaja na održivi razvoj, koji integriše sva navedena pitanja u jedan pristup.

Procedure međunarodnih finansijskih institucija, kao što su naprimjer Međunarodna Banka za obnovu i razvoj (International Bank for reconstruction and Development IBRD), Europska Banka za obnovu i razvoj (European Bank for Reconstruction and Development EBRD) i Europska Investiciona Banka (European Investment Bank EIB) zahtjevaju i insistiraju na procjeni okolinskog uticaja za sve razvojne projekte koje finansiraju prije samog odobrenja sredstava/zaduženja²⁴²⁵²⁶. Najznačajniji dio sredstava za izgradnju planiranih autoputeva u BiH finansiraju međunarodne finansijske institucije, pa je konsekvntno tome u sklopu apliciranja za finansiranje ovih razvojnih projekata izvršena i priprema okolinskih studija.

Pri tome je važno napomenuti da prema procedurama EBRD i EIB postoji nekoliko vrsta projektnih dokumenata koje se bave uticajem na životnu sredinu i okolinu:

- Studija/analiza uticaja na okolinu (eng. *environemntal impact assessment*)
- Monitoring izvještaji koji se bave mjernjima zagađenja i uticaja na životnu sredinu
- Akcioni planovi za zaštitu životne sredine.

U sklopu pripreme ove studije, analizirani su svi javno dostupni dokumenti koje se bave uticajem na okolinu i životnu studiju, bez obzira na metodološke razlike koje su posljedica različitih zahtjeva kreditora i odstupanja koja postoje u zakonskim rješenjima u BiH.

Zakonski okvir koji dijelom reguliše ovu oblast u BiH uključuje:

Zakon o zaštiti okoliša (Službene novine FBiH br 33/03)

24 Vidjeti procedure WB IBRD na <http://www.worldbank.org/en/projects-operations/products-and-services/brief/procurement-policies-and-guidance>

25 EBRD ima zasebnu politiku okolinske odgovornosti za sve projekte koje finansira <https://www.ebrd.com/news/publications/policies/environmental-and-social-policy-esp.html>

26 EIB takođe zahtjeva pripremu okolinske studije u procesu apliciranja za sredstva <https://www.eib.org/en/infocentre/publications/all/guide-to-procurement.htm>

Zakon o izmjenama i dopunama zakona o zaštiti okoliša (Službene novine FBiH br 38/09)

Zakon o uređenju prostora i građenju (Službeni glasnik RS br 40/13)

Zakon o izmjenama i dopunama Zakon o uređenju prostora i građenju (Službeni glasnik RS br 82/15)

Pravilnik o uslovima i kriterijima koje moraju ispunjavati ovlašteni nosioci izrade Studije o utjecaju na okoliš, visini pristojbi, naknada i ostalih troškova nastalih u postupku procjene utjecaja na okoliš (Službene novine Federacije BiH br 33/12)

Lista nosilaca izrade Studije o procjeni utjecaja na okoliš Federalnog Ministarstva okoliša i turizma od 24.10.2017. godine²⁷.

U 2012 je u FBiH regulisana oblast izrade Studije o uticaju na okoliš, a u 2017 je nadležno ministarstvo izdalo listu ovlaštenih nosilaca izrade studija. U trenutku pripreme predmetnih studija uticaja na okoliš važeći propisi nisu bili na snazi.

U sklopu pripreme projektne dokumentacije za potrebe izgradnje planiranih auto cesta u BiH, Ministarstvo prometa i komunikacija BiH je koordiniralo pripremu studija uticaja na okoliš za cijelu trasu planiranog koridora VC. Potencijalni uticaj na okoliš predloženog pravca autoputa na koridoru VC je, u skladu sa podjelom projekta na četiri glavne pod-dionice („lota“), analiziran u četiri odvojene studije uticaja na okoliš:

Lot broj 1 – Studija uticaja na okolinu (za dionicu Svilaj - Sjeverna granica sa Hrvatskom do Doboj jug - Karuše)

Lot broj 2 – Studija uticaja na okolinu (za dionicu Doboj jug – Karuše do Sarajevo jug - Tarčin)

Lot broj 3 – Studija uticaja na okolinu (za dionicu Sarajevo jug - Tarčin do Mostar sjever)

Lot broj 4 – Studija uticaja na okolinu (za dionicu Mostar sjever do južne granice sa Republikom Hrvatskom).

Planirani projekti izgradnje mreže autoputeva u RS podijeljeni su na sljedeće projekte:

Autoput Gradiška – Banja Luka

Autoput Banja Luka – Doboj

Trasa koridora VC koja prolazi kroz RS (Johovac – Doboj Jug)

Autoput Banja Luka – Prijedor – Bosanski Novi/Novi Grad

Autoput Brčko – Bijeljina – Granica sa Srbijom

Autoput Vukosavlje – Brčko.

Za posljednje tri navedene sekcije planiranog autoputa Banja Luka – Bosanski Novi/Novi Grad, Brčko – granica sa Srbijom i Vukosavlje – Brčko) ne postoji javno dostupna projektna dokumentacija niti okolinske dozvole. Autoceste RS su u početnim fazama projektovanja i planiranja, a prema informacijama iz Autoput RS jedan od potencijalnih investitora (China Gezhouba Corporation) je poduzeo prve korake na projektovanju i pripremi finansijske i tehničke ponude za igradnju planiranih sekcija.

²⁷ Lista dostupna na <https://www.fmoit.gov.ba/upload/file/okolisne-dozvole/Lista%20nositelja%20-%202017%20po%20abecedi.pdf>

Za prve tri sekcije autoputa navedene iznad (Gradiška – Banja Luka, Banja Luka – Bosanski Novi/Novi Grad i dio koridora VC koji prolazi kroz RS (Johovac – Doboj Jug) postoje javno dostupni dokumenti – studije uticaja na okoliš.

Za sve trase („lotove“) koridora Vc studije uticaja na okoliš su javno dostupne²⁸. Studije su pripremljene u skladu sa zahtjevima međunarodnih finansijskih institucija, i kao takve su prihvaćene kao dio dokumentacije za odobravanje finansijskih sredstava.

Za trasu autoputa na koridoru Vc za dio trase na teritoriji RS (LOT 3: Johovac – Doboj Jug) okolinska studija je u potpunosti preuzeta iz Glavnog projekta autoputa, projektant IPSA INSTITUT d.o.o., Sarajevo. U uvodnom dijelu studije se navodi da je „Preuzimanje trase je izvršeno na način da je ista dobijena od projektanta u elektronskoj formi i uvrštena u ovaj dokument, a prethodno je usaglašena sa projektom regulacije korita rijeke Bosne, koji je paralelno u izradi sa projektovanjem autoputa.“.

Uz navedene dokumente, Autoputevi RS su pripremili i studiju uticaja na okoliš (koja je prikazana kao aneks uz zahtjev za izdavanje okolinske dozvole) za most na rijeci Savi kod Gradiške/Bosanske Gradiške²⁹.

Javno preduzeće Autoputevi Republike Srpske je usvojilo dokument Politika zaštite životne sredine u Javnom preduzeću Autoputevi RS³⁰.

3.2. Procjena potrebe za ažuriranjem studija uticaja na okoliš

Postojeće studije za trase koridora Vc je pripremio Institut IPSA. I prema važećoj regulativi i listi ovlaštenih institucija, Institut IPSA spada u listu ovlaštenih institucija koje ispunjavaju uslove za obavljanje ove djelatnosti.

Prema konsultacijama sa stručnjacima u ovoj oblasti iz Ministarstva prometa i komunikacija BiH i zaštite okoline, **postojeće studije su u saglasnosti sa standardima i zahtjevima koja ova vrsta dokumenata treba da ispunjava, te nije potrebno ažuriranje istih**, jer nije došlo do značajnijih odstupanja i dokumentovanog uticaja na okoliš u odnosu na trenutak kad su studije pripremljene.

Iako u nekim slučajevima, kao što su npr izmjene rute autoceste južno od Mostara³¹, postoji pritisak lokalne zajednice zbog izmjene predviđene trase, ne postoji potreba za ažuriranjem studija uticaja na okolinu.

²⁸ Studije dostupne na linku http://www.mkt.gov.ba/aktivnosti/Archive.aspx?langTag=bs-BA&template_id=100&pageIndex=1

²⁹ Studija dostupna na https://autoputevirs.com/file/2018/05/14_9_2016_37_DOKAZI1.pdf

³⁰ Izvor: <https://autoputevirs.com/zastita-zivotne-sredine>

³¹ Vidjeti članke na

<http://ba.n1info.com/Vijesti/a337926/Mjestani-zabrinuti-zbog-gradnje-autoputa-Ostadosmo-bez-icega.html> <https://www.fokus.ba/vijesti/bih/mostarska-trasa-autoputa-na-reviziji-kod-eib-a/675393/> <https://www.dnevni-list.ba/dlteme/mostarci-zabrinuti-zbog-izgradnje-autoceste-ode-sve-ostadosmo-bez-icega/85343/>

3.3. Preporuke za poboljšanje politika u oblasti izgradnje putne infrastrukture i njenog uticaja na zaštitu životne sredine i okoliš

Osnovni zaključak analize je da su **pripremljene studije uticaja na okoliš usklađene sa međunarodnim standardima i zahtjevima za ovu vrstu dokumenata, te da ne postoji potreba ažuriranja istih.**

Iako ne postoji potreba za ažuriranjem i pripremom novih studija, u sklopu istraživanja identifikovani su sljedeći izazovi i preporuke za izmjene javnih politika u ovoj oblasti:

Uočeno je da postoje značajna odstupanja u formatu, načinu prikaza informacija i samom sadržaju studije, koje su u najvećoj mjeri posljedica različitih finansijera (međunarodnih finansijskih institucija, kao što su EIB, EBRD ili IBRD) i njihovih zahtjeva i procedura za pojedinačne dionice. U skladu sa tim, **preporučuje se standardizacija formata, sadržaja i proces pripreme studija uticaja na okoliš između javnih preduzeća za izgradnju autocesta u BiH za naredne projekte.**

U preporučenom procesu standardizacija, da bi se izbjegla odstupanja i eventualne kasnije posljedice, **preporučuje se da se izabere jedan od formata, te da se regulatorno (u obliku podzakonskog akta) formalizuje obaveza, format i sadržaj studija u skladu sa procedurama jednog od finansijera (npr EBRD ili EIB), te drugom primjenjivom EU regulativom.**

Prilikom analize uočeno je da Autoputevi RS imaju formalizovani dokument javne politike zaštite okoliša, dok isti ne postoji u Autocestama FBiH. **Preporučuje se definisanje i usvajanje dokumenta javne politike zaštite okoliša u Autocestama FBiH, koji je u postpunosti usklađen sa dokumentom Autoputeva RS i međunarodnim standardima u ovoj oblasti.**

IV. Zaključci i preporuke

Osnovni zaključci analize uticaja izgradnje autoputeva na javne finansije u BiH su:

Postoji više modela finansiranja izgradnje cestovne infrastrukture – finansiranje vlastitim sredstvima (sredstva od dobiti telekom operatera i drugih javnih preduzeća, sredstva od licenci i sl), finansiranje iz budžeta (tekućih fiskalnih prihoda), koncesija, javno-privatno partnerstvo i finansiranje kreditnim zaduživanjem. **U BiH se izgradnja autoputeva finansira kreditnim zaduživanjem. Ne postoje javno dostupne analize opravdanosti zaduživanja za izgradnju autoputeva u BiH. Istraživanje je pokazalo i odsustvo analize uticaja zaduživanja za izgradnju autoputeva, kao i opravdanosti ovih ulaganja** kod javnih institucija koje se bave upravljanjem javnim finansijama u BiH.

Podaci o javnom dugu BiH pokazuju da dolazi do rapidnog povećanja izdvajanja sredstava za servisiranje vanjskog duga BiH. Javni dug raste brže od BDP BiH. U proteklih 10 godina, iznos potreban za servisiranje vanjskog duga se povećao četiri puta. Samo se u protekle tri godine iznos povećao 40%. Najznačajniji dio rasta javnog duga odnosi se na ulaganja u autoputeve.

Zvanične analize pozicije zaduženosti i upravljanja javnim dugom BiH prikazuju stanje optimistično, najčešće se referišući na nisku zaduženost BiH u odnosu na zemlje u regionu. **Pri toj analizi, ne uzima se u obzir činjenica da je realizovano manje od trećine planiranih infrastrukturnih projekata** (kao što je izgradnja autoputeva) u BiH. Međunarodne finansijske institucije smatraju da je BiH već dosegla prag zaduženosti, pa je uslov za dalje finansiranje izgradnje autoputeva kreditnim zaduženjima bilo uvođenje dodatne akcize na gorivo u 2018 godini, iz koje će se finansirati otplata novih kreditnih zaduženja za izgradnju autoputeva.

Postoji značajan iznos sredstava koji je ugovoren (2.7 milijardi) za izgradnju autoputeva, ali se ne povlači zbog neefikasnog sistema implementacije (kašnjenje u realizaciji projekata zbog sporog rješavanja imovinsko-pravnih odnosa, grešaka u projektovanju i sl). Na ova sredstva plaćaju se značajni troškovi (*commitment fee*).

Osnovne preporuke za poboljšanje javnih politika u oblasti uticaja izgradnje autoputeva na sistem upravljanja javnim finansijama su:

Pripremiti strategiju i plan zaduživanja i upravljanja javnim dugom za izgradnju autocesta za koridor V-c, planirane trase kroz RS i cestu Sarajevo-Beograd – Izgradnja autoputeva je projekat koji pojedinačno ima najveći uticaj na poziciju zaduženosti i sistem upravljanja javnim finansijama. Kako bi se izbjeglo prezaduživanje i dovođenje BiH u poziciju finansijske nestabilnosti, potrebno je pripremiti detaljnu strategiju i plan zaduživanja, realan plan povlačenja sredstava koja su već ugovorena i razmotriti alternativne finansijske izvore i mogućnosti za refinansiranje postojećih zaduženja, kako bi se BiH dovela u povoljniju poziciju po pitanju zaduženja. Navedeno se posebno odnosi na „nove“ planirane pravce, kao što su autoput/brza cesta Sarajevo – Beograd i nastavak izgradnje novih putnih pravaca kroz RS. Strategiju i plan zaduživanja potrebno je „upariti“ sa realnom analizom opravdanosti ulaganja i održivosti modela izgradnje i upravljanja.

Osnovni zaključci analize efikasnosti upravljanja javnim resursima i održivosti modela upravljanja autoputevima u BiH su:

Dva osnovna parametra za planiranje i upravljanje autoputevima i putnom infrastrukturom uopšte **su frekvencija saobraćaja i cijena po kojoj određene kategorije koriste puteve. Analiza pokazuje da ovi parametri nisu bili uzeti u obzir** kada se odlučivalo o izgradnji trasa koje su izgrađene ili su u izgradnji, te da se isti pristup ponavlja i kod projektovanja novih trasa.

Analiza podataka iz studija izvodljivosti za trase koje su izgrađene i koje su u izgradnji, pokazuje da je **parametar broja stanovnika precijenjen za 20%, a frekvencija saobraćaja na dosad izgrađenim dionicama se kreće od 6,6% od projicirane frekvencije** (za trasu južno od Mostara) **do 50,7%** (za trasu Sarajevo – Zenica, koja se smatra najfrekventnijom trasom u BiH).

Ukupno prikupljeni prihodi od putarina u Autocestama FBiH u 2018 godini su 36 miliona KM, a u Autoputevima RS 11 miliona KM. Ovi iznosi konsolidovano predstavljaju oko 7,5% iznosa koji je u 2018 godini potrošen za servisiranje vanjskog duga za izgradnju autocesta.

Osnovne preporuke za poboljšanje javnih politika u oblasti efikasnosti upravljanja javnim resursima i održivosti modela upravljanja autoputevima u BiH su:

Analizirati efikasnost sadašnjeg modela planiranja, izgradnje i upravljanja autoputevima u BiH – Sadašnji model planiranja, izgradnje i upravljanja nije zasnovan na dugoročno održivim pretpostavkama. Odluka o izgradnji pravaca je donešena na nerealnim pretpostavkama. Frekvencija saobraćaja i prihodi prikupljeni od putarina čak i u optimističkim projekcijama neće biti dovoljni za održavanje postojećih trasa autoputa, što znači da će nedostajući dio sredstava biti plaćan iz budžeta. Građani BiH su zaduženi za izgradnju, plaćaju putarine i akcize na gorivo, a troškove autoputa će snositi i u budućnosti, jer postojeći model održavanja nije zasnovan na realnim parametrima. U skladu sa tim, predlaže se analiza sadašnjeg modela, priprema detaljne dugoročne projekcije prihoda i rashoda, kao i preispitivanje načina finansiranja i opravdanosti troškova.

Analizirati uvođenje otvorenog sistema i drugih alternativnih sistema (vinjeta) sadašnjem zatvorenom sistemu naplate u cilju povećanja prihoda i frekvenije vozila – Podaci o frekvenciji vozila pokazuju da se autoputevi koriste nekoliko puta manje od frekvencije koja je bila predviđena. U cilju povećanja iskorištenosti, predlaže se razmatranje drugih modela naplate, kao što je npr. sistem vinjete. Podaci pokazuju da je 85% broja automobila koji koriste autocestu sa BiH registraskim oznakama. Analiza treba biti zasnovana na realnim podacima, te u obzir treba uzeti dinamiku izgradnje, kao i realne buduće troškove upravljanja i održavanja.

Analizirati poslovanje javnih preduzeća za upravljanje autocestama, sa akcentom na rast broja zaposlenih i dugoročnu održivost modela upravljanja autocestama – Javna preduzeća za upravljanje autocestama zadužena su za planiranje, izgradnju i upravljanje autocestama. U posljednje tri godine, evidentan je rast broja zaposlenih, kao i značajno povećanje troškova plata i naknada zaposlenim. Oko 50% trenutnih zaposlenih su referenti sa srednjom stručnom spremom, koji su u najvećoj mjeri direktno i indirektno vezani za sistem naplate. U skladu sa prethodno navedenim preporukama, predlaže se razmatranje efikasnosti postojećih javnih preduzeća, te mogućnosti racionalizacije troškova kroz izmjenu sistema naplate ili automatizaciju

postojećeg sistema naplate. Takođe je potrebno analizirati efikasnost javnih preduzeća i objektivne razloge značajnih kašnjenja u izgradnji trasa za koje postoje odobreni zajmovi.

Osnovni zaključak analize je da su **pripremljene studije uticaja na okoliš usklađene sa međunarodnim standardima i zahtjevima za ovu vrstu dokumenata, te da ne postoji potreba ažuriranja istih.**

Iako ne postoji potreba za ažuriranjem i pripremom novih studija, u sklopu istraživanja identifikovani su sljedeći izazovi i **preporuke za izmjene javnih politika u ovoj oblasti:**

Uočeno je da postoje značajna odstupanja u formatu, načinu prikaza informacija i samom sadržaju studije, koje su u najvećoj mjeri posljedica različitih finansijera (međunarodnih finansijskih institucija, kao što su EIB, EBRD ili IBRD) i njihovih zahtjeva i procedura za pojedinačne dionice. U skladu sa tim, **preporučuje se standardizacija formata, sadržaja i proces pripreme studija uticaja na okoliš između javnih preduzeća za izgradnju autocesta u BiH za naredne projekte.**

U preporučenom procesu standardizacija, da bi se izbjegla odstupanja i eventualne kasnije posljedice, **preporučuje se da se izabere jedan od formata, te da se regulatorno (u obliku podzakonskog akta) formalizuje obaveza, format i sadržaj studija u skladu sa procedurama jednog od finansijera (npr EBRD ili EIB), te drugom primjenjivom EU regulativom.**

Prilikom analize uočeno je da Autoputevi RS imaju formalizovani dokument javne politike zaštite okoliša, dok isti ne postoji u Autocestama FBiH. **Preporučuje se definisanje i usvajanje dokumenta javne politike zaštite okoliša u Autocestama FBiH,** koji je u postpunosti usklađen sa dokumentom Autoputeva RS i međunarodnim standardima u ovoj oblasti.

Zaključna razmatranja

Osnovna svrha analize prikazane u ovom izvještaju, i debata koje su planirane, nije da kritikuje zaduživanje, osporava izgradnju autoputeva, ili analizira stopu zaduženosti BiH. Cilj ove inicijative je da se o projektima izgradnje autoputeva, načinu planiranja i finansiranja autoputeva povede javna debata. Postoje države koje su zadužene daleko više nego što je BiH (u odnosu na svoj BDP), ali su te države sredstva usmjerile u profitabilne projekte, te od ulaganja za koja su zaduživale ostvaruju veći povrat, nego što je trošak korištenja sredstava. Kroz ovaj izvještaj Centar za zastupanje građanskih interesa zagovara isti princip i u BiH.

Osnovni princip ekonomske stabilnosti svake države, pa i BiH, je uravnoteženost budžeta. Svi budžetski rashodi treba da budu pokriveni adekvatnim budžetskim (fiskalnim) prihodima. U slučaju BiH, glavni fiskalni prihod predstavlja porez na dodatnu vrijednost (PDV). BiH je već prije nekoliko godina počela bilježiti značajne budžetske deficite (budžetsku potrošnju koja je veća od budžetskih prihoda), pa je 2015 godine u svrhu stabilizacije budžeta zaključen okvirni sporazum sa MMF-om (Extended Fund Facility EFF).

Osnovna zabrinutost je da će novim zaduživanjem za izgradnju autoputeva (i druge infrastrukture) BiH već u kratkom roku značajno povećati sredstva koja izdvaja za servisiranje postojećih dugova, te značajno povećati stopu zaduženosti. Uz netransparentan i neefikasan

način održavanja infrastrukture, evidentna je zabrinutost da prihodi prikupljeni od cestarina neće biti dovoljni da se pokriju ni troškovi održavanja, a čak ni sama javna preduzeća za autoceste ne očekuju prihode koji će biti dovoljni da se od cestarina otplaćuju kreditna zaduženja i finansiraju izgradnje novih pravaca.

Politika izgradnje autoputeva se vodi na neplanski i ad hoc (često i „ho-ruk“) način. Planiraju se i ugovaraju putni pravci koji „konkurišu“ već izgrađenim putnim pravcima, a saobraćaj i na već izgrađenim pravcima nije dovoljan ni za pokrivanje minimalnih troškova održavanja.

Politika finansiranja se vodi na neodgovoran i netransparentan način. Projekat izgradnje koridora V-c je planiran da se okonča do 2012 godine. U 2019 godini izgrađeno je manje od trećine planirane trase. Nepovlačenjem odobrenih sredstava se plaćaju značajni troškovi nekorištenja već ugovoreni sredstava. Ilustrativan je i primjer dovršetka izgradnje autoputa Doboj - Banja Luka, kada je Vlada RS zbog neusklađenosti rokova finansirala dovršetak radova iz drugih izvora, pored već odobrenog kredita (koji će biti iskorišten za „refundiranje“).

Sve ove politike mogu dovesti BiH u poziciju previsokog deficita i prezaduženosti. Da bi se takva situacija spriječila, potrebno je početi djelovati što prije. Mjere za sprječavanje prezaduženosti se mogu promatrati u kratkom i dugom roku. U kratkom roku, potrebno je ubrzati korištenje već odobrenih a neangažovanih kredita, koji predstavljaju razliku između ukupno ugovorenih kredita od međunarodnih finansijskih institucija (IBRD, IDA, EIB, EBRD, OPEC itd.) i ukupno angažovanih iznosa, kao i vlastitih neiskorištenih sredstava.

BiH ima oko 2.7 milijarde KM odobrenih, a neiskorištenih sredstava od međunarodnih finansijskih institucija i vlastitih neiskorištenih sredstava. Ta sredstva su se trebala plasirati u razvoj (autoceste, željeznice, elektroenergetski sektor, vodovod, prikupljanje otpada isl.), a razlozi zašto nisu su neriješeni problemi u pripremi i realizaciji projekata (npr. u imovinsko-pravnim odnosima, eksproprijacija i sl).

Osim iskorištavanja odobrenih kreditnih a neiskorištenih sredstava, treba se usmjeriti i na mjere za smanjenje budućih troškova zaduživanja. Buduća zaduženja države bi se trebala u što većoj mjeri usmjeriti na domaće izvore (npr štednja BiH građana), jer je to jeftiniji i manje rizičan oblik zaduživanja od zaduživanja u inozemstvu. Problem je što su u Bosni i Hercegovini nerazvijeni instrumenti finansiranja, posebice dugoročni, kojima bi se država mogla finansirati od građana BiH i drugih institucionalnih investitora. Javni zajam, odnosno izdavanje državnih obveznica uz veću kamatnu stopu od kamata na dugoročnu štednju je način na koji bi se raspoloživa štednja iz bankarskog sektora mogla mobilizirati i transferirati u produktivne javne investicije gdje Bosna i Hercegovina ima relativno velike mogućnosti za povećanje proizvodnje - komparativne prednosti (na primjer elektroenergetski sektor).

I na kraju, nezavisni ekonomski analitičar je još 2012 godine ekonomsku politiku BiH i moguće posljedice sumirao kao: „Održivost, odnosno servisiranje javnog duga u uvjetima vanjskotrgovinskih deficita, deficita proračuna i nulte stope gospodarskog rasta neće biti moguće bez snižavanja standarda građana (kroz povećanje poreznih stopa, sniženje proračunskih izdataka za plaće i socijalna davanja). Za sada, stanje političke i socijalne stabilnosti zemlje se održava kroz refinanciranje uzimanjem novih kredita čime se samo prolongira dužnička kriza i kolaps ukupnog gospodarstva. Bez odlučnih strukturalnih reformi u

području javnog sektora i promjene koncepta gospodarskog razvoja koji će omogućiti opći gospodarski oporavak, Bosna i Hercegovina ide u sigurnu dužničku krizu.³²“.

³² Marić Željko, (2012), Javni dug i dužnička kriza (primjer Bosne i Hercegovine), Pregledni rad UDK: 336.27(497.6) Oeconomica Jadertina 2/2012.

Prilog 1 - Analitički pregled vanjskog duga Bosne i Hercegovine na 31.12.2018. godine

(u KM)³⁹

Kreditori po projektima	Ugovoreno	Angažovano	Neangažovano	Stanje duga
Vanjski državni dug				
Banka za rad i gospodarstvo i Austrijska poštanska štedionica (BAWAG)	17.540.187	17.540.187	0	4.797.694
RMC Safet Mujić	5.015.863	5.015.863	0	1.567.457
Klinička bolnica Mostar	10.937.842	10.937.842	0	2.734.461
Dom zdravlja Mostar	1.586.482	1.586.482	0	495.776
Razvojna banka Vijeća Evrope (CEB)	216.628.191	135.435.429	81.192.762	116.149.114
Socijalni i stambeni fond za raseljene	15.646.640	15.646.640	0	8.087.357
Primarna zdravstvena zaštita	11.747.958	11.747.958	0	6.707.264
Primarna zdravstvena zaštita	9.239.341	9.239.341	0	4.797.993
Mostarska gimnazija	2.013.722	2.013.722	0	320.394
Državni zatvor	37.747.519	37.747.519	0	37.747.519
Jačanje zdravstvenog sektora - faza II	17.993.636	17.993.636	0	17.930.931
Zatvaranje kolektivnih centara	117.349.800	36.157.038	81.192.762	36.157.038
Socijalni program stambenog zbrinjavanja u BiH	4.889.575	4.889.575	0	4.400.618
Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD)	1.469.170.612	1.199.225.074	269.945.538	533.604.680
Regionalni putevi	136.908.100	136.908.100	0	14.232.293
Električna energija 3	107.096.551	107.096.551	0	23.014.587
Željeznice 2	128.039.667	128.039.667	0	47.684.612
Vazdušni saobraćaj	33.246.593	33.246.593	0	7.428.870
Kanalizacioni sistem Bijeljina	13.683.387	13.683.387	0	4.561.129
Projekat rekonstrukcije puteva	146.298.467	146.298.467	0	47.184.850
Koridor Vc	400.945.150	400.945.150	0	207.705.064
Petlja Mahovljani	38.826.461	38.826.461	0	19.601.183
Gasifikacija SBK	28.954.176	28.954.176	0	14.782.166
Projekat obilaznice Brčko	55.741.155	43.208.029	12.533.126	37.628.738
Gradske saobraćajnice Sarajevo	44.006.175	40.617.942	3.388.233	30.398.613
Vodosnabdijevanje Čapljine	9.779.035	9.779.035	0	7.766.161
Projekat vodovod Visoko	8.801.235	3.732.850	5.068.385	3.732.850
Projekat koridor Vc 2	156.466.400	7.325.051	149.141.349	7.325.051
Projekat koridor Vc - nastavak	148.643.080	60.227.804	88.415.276	60.227.804
Projekat vodosnabdijevanja Gradačac	11.734.980	335.811	11.399.169	330.709
ERSTE banka (EBA)	16.835.660	16.835.660	0	14.887.770
Oprema za bolnicu Nevesinje	4.139.266	4.139.266	0	2.191.376
Bolnice Unsko-sanskog kantona	12.696.394	12.696.394	0	12.696.394
Evropska komisija (EK)	234.699.600	234.699.600	0	211.229.640
Makrofinansijaska pomoć I	39.116.600	39.116.600	0	15.646.640
Makrofinansijaska pomoć II	195.583.000	195.583.000	0	195.583.000
Evropska Investiciona banka (EIB)	2.747.832.847	2.286.076.246	461.756.601	1.882.508.656
Putevi	5.451.701	5.451.701	0	1.865.056
Putevi	110.504.395	110.504.395	0	47.372.514
Električna energija	114.448.196	114.448.196	0	15.259.759

³⁹ Preračun podataka u KM izvršen po srednjem kursu - kursna lista broj 256 CB BiH od 29.12.2018. godine.

Željeznice	78.233.200	78.233.200	0	13.038.867
Banja Luka - Gradiška	127.128.950	127.128.950	0	90.328.464
Željeznice 2	168.201.380	168.201.380	0	147.675.680
Sanacija puteva u RS	78.233.200	78.233.200	0	60.396.031
Električna energija 2	176.308.108	176.308.108	0	161.122.365
Sanacija puteva u FBiH	97.791.500	97.791.500	0	74.761.471
Vodovod i kanalizacija u FBiH	117.349.800	73.539.208	43.810.592	73.070.838
Koridor V c	146.687.250	146.687.250	0	134.952.270
Mala i srednja preduzeća	97.783.437	97.783.437	0	51.401.115
Voda i sanitacija za RS	97.791.500	70.136.064	27.655.436	70.136.064
Bolnice u RS	195.583.000	194.502.597	1.080.403	194.001.102
Hitna pomoć u slučaju poplava	107.570.650	70.409.880	37.160.770	70.409.880
Koridor V c - II Faza	324.667.780	324.667.780	0	324.667.780
Autoput Banja Luka-Doboj	312.932.800	312.932.800	0	312.932.800
Distribucija električne energije u BiH B	39.116.600	19.558.300	19.558.300	19.558.300
Distribucija električne energije u BiH C	29.337.450	0	29.337.450	0
Počitelj Bijača Koridor Vc	195.583.000	0	195.583.000	0
Modernizacija cesta u FBiH	97.791.500	19.558.300	78.233.200	19.558.300
Bolnice u RS -B	29.337.450	0	29.337.450	0
Međunarodni fond za razvoj poljoprivrede (IFAD)	131.932.817	109.486.978	22.445.839	83.431.692
Male farme 1	10.324.413	10.324.413	0	6.020.003
Male farme 2	23.891.146	23.891.146	0	14.334.686
Stočarstvo	22.672.440	22.672.440	0	17.004.333
Unaprijeđenje ruralnog poduzetništva	20.773.018	20.773.018	0	19.039.380
Poboljšanje životnih uslova na selu	13.405.452	13.405.452	0	8.612.781
Razvoj ruralnog poslovanja	19.117.518	15.513.641	3.603.877	15.513.641
Programski razvoj konkurentnosti u ruralnim područjima	21.748.830	2.906.868	18.841.962	2.906.868
Izvozno - uvozna banka Koreje (KEXIM)	184.232.117	184.232.117	0	150.961.612
Modernizacija bolnica	184.232.117	184.232.117	0	150.961.612
Njemačka razvojna banka (KfW)	741.259.570	194.826.981	546.432.589	143.822.144
Voda za Unsko-sanski region	9.779.150	9.779.150	0	8.480.479
Sanacija HE Rama	19.558.300	19.558.300	0	8.692.578
Voda za Banja Luku	19.558.300	19.558.300	0	8.899.026
Vjetroelektrana Mesihovina	138.863.930	138.863.930	0	112.826.943
Struja SCADA	21.514.130	3.225.222	18.288.908	3.225.222
Sanacija HE Trebinje 1, Faza III	11.734.980	0	11.734.980	0
Vjetroelektrana Podveležje	127.128.950	1.640.806	125.488.144	1.297.007
Hidroelektrana Janjici	58.674.900	0	58.674.900	0
Pumpna HE Vrilo	195.583.000	0	195.583.000	0
Voda i kanalizacija u BiH II	21.514.130	2.201.273	19.312.857	400.889
Vjetropark Hrgud	117.349.800	0	117.349.800	0
Kuvajtski fond za Arapski ekonomski razvoj (KWT)	59.447.850	55.423.023	4.024.827	55.423.023
Autoput Kakanj-Donja Gračanica	59.447.850	55.423.023	4.024.827	55.423.023
Londonski klub kreditora	436.524.000	436.524.000	0	109.131.000
Opcioni	436.524.000	436.524.000	0	109.131.000
Međunarodni monetarni fond (IMF)	2.056.123.534	1.305.156.540	750.966.994	414.136.210

MMF SBA IV	1.003.966.569	1.003.966.569	0	112.946.239
MMF EFF	1.052.156.965	301.189.971	750.966.994	301.189.971
Opec fond za međunarodni razvoj (OFID)	229.904.305	178.710.179	51.194.126	145.194.780
Razvoj stočarstva i ruralnog finansiranja	8.537.760	8.537.760	0	1.707.825
Unaprijeđenje ruralnog poduzetništva	10.159.935	10.159.935	0	5.418.711
Sarajevska zaobilaznica	30.484.715	30.484.715	0	17.204.098
Rekonstrukcija pruge Sarajevo - Bradina	20.490.623	20.314.855	175.768	16.216.730
Projekat ruralnog razvoja	10.240.588	10.240.588	0	7.509.257
Projekat stambene obnove	11.952.864	10.647.802	1.305.062	8.813.635
Poddionica Klopča-Donja Gračanica	81.962.496	81.933.034	29.462	81.933.034
Poddionica Klopča-Donja Gračanica	46.939.920	0	46.939.920	0
Razvoj ruralnog poduzetništva	9.135.404	6.391.490	2.743.914	6.391.490
Pariški klub kreditora	910.650.372	910.650.372	0	638.607.281
SAD	44.318.977	44.318.977	0	19.531.221
Belgija	9.568.078	9.568.078	0	7.281.307
Njemačka	106.359.952	106.359.952	0	47.625.024
Švicarska	53.772.760	53.772.760	0	41.668.513
Japan	47.107.059	47.107.059	0	35.848.487
Finska	867.776	867.776	0	354.053
Francuska	358.143.291	358.143.291	0	272.547.044
Austrija	186.817.312	186.817.312	0	142.167.974
Švedska	11.226.478	11.226.478	0	4.580.404
Velika Britanija	3.823.505	3.823.505	0	1.559.990
Španija	413.988	413.988	0	315.045
Kanada	6.089.162	6.089.162	0	2.484.378
Danska	1.083.990	1.083.990	0	442.268
Italija	81.058.044	81.058.044	0	62.201.573
Raiffeisen bank A.G. (RBA)	81.601.210	81.601.210	0	48.740.451
Modernizacija Univerziteta u Zenici	9.730.293	9.730.293	0	3.648.860
Voda za Laktaše	6.913.458	6.913.458	0	3.024.638
Vodosnabdijevanje Livna	6.869.308	6.869.308	0	3.434.654
Nova bolnica Bijeljina	26.403.705	26.403.705	0	13.201.852
Modernizacija Univerziteta u Istočnom Sarajevu	11.637.189	11.637.189	0	7.758.126
Modernizacija Univerziteta u Banja Luci	11.734.980	11.734.980	0	11.734.980
Modernizacija Univerziteta u Bihaću	8.312.277	8.312.277	0	5.937.341
Saudijski razvojni fond (SFD)	179.032.723	157.239.617	21.793.106	95.965.835
Rekonstrukcija BiH	51.632.473	51.632.473	0	7.731.035
Opremanje 4 bolnice	43.040.625	43.040.625	0	33.360.042
Gradska magistrala u Zenici	43.040.625	42.936.485	104.140	37.560.424
Obnova stambenih jedinica u BiH	30.989.250	14.361.769	16.627.481	12.046.069
Razvoj infrastrukture u Goraždu	10.329.750	5.268.265	5.061.485	5.268.265
UniCredit Bank Austria (UCBA)	80.871.301	80.871.301	0	51.067.939
Voda za Grude	4.488.493	4.488.493	0	598.466
Voda za Brčko	9.704.787	9.704.787	0	2.587.943
Voda za Posušje	4.887.399	4.887.399	0	2.280.786
Voda za Srbac	3.314.259	3.314.259	0	1.242.847

Voda i kanalizacija Kiseljak-Fojnica	9.769.526	9.769.526	0	6.513.017
Voda za Gradišku	4.789.301	4.789.301	0	2.520.685
Oprema za RAD Sarajevo	4.273.669	4.273.669	0	2.765.315
Oprema za 2 bolnice Sarajevo	6.190.135	6.190.135	0	3.641.256
Kanalizacija za Gradišku	4.849.655	4.849.655	0	3.423.286
Kantonalna bolnica Orašje	3.872.544	3.872.544	0	2.733.560
Voda i kanalizacija za Čelić	5.173.233	5.173.233	0	3.202.478
Modernizacija Univerziteta u Istočnom Sarajevu II A	19.558.300	19.558.300	0	19.558.300
Vlada Japana	258.952.265	184.783.780	74.168.485	162.930.742
Podrška rudarstvu	63.477.561	63.477.561	0	41.624.523
TE Ugljevik	195.474.704	121.306.219	74.168.485	121.306.219
Vlada Belgije	8.336.072	8.336.072	0	3.680.168
Izvozni kredit 1	4.842.817	4.842.817	0	1.937.127
Izvozni kredit 2	2.923.000	2.923.000	0	1.315.350
Izvozni kredit 3	570.255	570.255	0	427.691
Vlada Španije	146.405.371	146.405.371	0	120.384.304
Projekat za vodu	10.699.582	10.699.582	0	10.450.755
Nabavka 9 gamitura vozova	131.699.897	131.699.897	0	107.006.166
Voda za Široki, Ljubuški, Fojnicu	4.005.892	4.005.892	0	2.927.383
Svjetska banka - Međunarodna banka za obnovu i razvoj (WBIBRD)	1.998.120.099	1.652.672.243	345.447.856	956.306.213
Konsolidirani B	475.359.767	475.359.767	0	142.477.169
Konsolidirani C	524.424.331	524.424.331	0	167.955.775
Upravljanje čvrstim otpadom II	15.898.220	15.898.220	0	12.637.759
Finansiranje malih i srednjih preduzeća	93.488.674	93.488.674	0	93.488.674
Otpadne vode za Sarajevo	40.367.498	40.367.498	0	36.613.083
Razvoj politike javna potrošnje	61.217.479	61.217.479	0	61.217.479
Poboljšanje pristupa malih i srednjih preduzeća	146.243.056	146.243.056	0	146.243.056
Razvojna politika poslovnog ambijenta	73.148.042	73.148.042	0	73.148.042
Modernizacija putnog sektora u BiH	113.438.140	7.187.217	106.250.923	7.187.217
Projekat podrške zapošljavanju	97.791.500	17.271.544	80.519.956	17.271.544
Razvojna politika javnih finansija	145.709.335	145.709.335	0	145.709.335
Željeznice RS	100.334.079	52.080.330	48.253.749	52.080.330
Jačanje bankarskog sektora	110.699.978	276.750	110.423.228	276.750
Svjetska banka - Međunarodna asocijacija za razvoj (WBIDA)	2.421.378.483	2.330.515.979	90.862.504	1.793.233.037
Lokalne inicijative	11.625.618	11.625.618	0	7.556.679
Hitni javni radovi i zapošljavanje	16.321.454	16.321.454	0	10.200.963
Hitna demobilizacija i reintegracija	12.283.607	12.283.607	0	7.677.294
Hitna obnova centralnog grijanja	33.722.297	33.722.297	0	23.605.614
Hitna obnova obrazovanja	8.311.965	8.311.965	0	5.194.978
Esencijalne bolničke usluge	24.698.409	24.698.409	0	16.053.966
Hitna obnova sistema prirodnog gasa	17.335.726	17.335.726	0	12.135.035
Hitna sanacija stambenog fonda	24.934.904	24.934.904	0	15.584.359
Pomoć u rekonstrukciji	29.210.618	29.210.618	0	20.447.433
Pilot lokalni razvoj	26.052.078	26.052.078	0	19.864.711
Rehabilitacija žrtava rata	8.047.715	8.047.715	0	5.029.831

Hitna obnova obrazovanja 2	18.286.322	18.286.322	0	12.343.267
Hitno deminiranje	12.229.860	12.229.860	0	7.643.710
Hitna obnova električne energije	58.743.096	58.743.096	0	36.714.443
Hitna obnova transporta 2	64.810.343	64.810.343	0	43.746.984
Voda, kanalizacija i čvrsti otpad	34.151.040	34.151.040	0	23.905.728
Hitna obnova transporta	58.515.245	58.515.245	0	40.960.714
Hitna obnova farmi	34.151.040	34.151.040	0	23.905.728
Hitan oporavak	51.226.560	51.226.560	0	34.834.061
Kredit za pomoć u tranziciji	148.190.453	148.190.453	0	92.619.033
Hitno ponovno pokretanje industrije	16.623.929	16.623.929	0	10.805.554
Šumarstvo	11.559.519	11.559.519	0	8.380.677
Pilot kredit	8.782.842	8.782.842	0	6.367.585
Obnova električne energije 2	43.777.446	43.777.446	0	30.644.238
Upravljanje čvrstim otpadom	33.853.652	33.853.652	0	28.352.433
Upravljanje čvrstim otpadom-dodatak	12.453.027	12.453.027	0	8.094.468
Kredit za strukturalno prilagođavanje javnih finansija	109.717.931	109.717.931	0	79.545.500
Pilot kulturno naslijeđe	6.961.678	6.961.678	0	5.308.314
Osnovno zdravstvo	17.421.971	17.421.971	0	13.284.275
Izvozna podrška preduzećima	21.136.138	21.136.138	0	16.116.305
Kredit za strukturalno prilagođavanje javnih finansija 2	126.341.860	126.341.860	0	96.335.669
Kredit za privatizaciju preduzeća i banaka	89.294.247	89.294.247	0	68.086.863
Vodosnabdijevanje i kanalizacija za Mostar	21.568.520	21.568.520	0	16.985.244
Razvoj obrazovanja	18.998.776	18.998.776	0	14.961.536
Trgovinske i transportne olakšice u JI Evropi	20.661.128	20.661.128	0	16.528.932
Hitna prekvalifikacija - pilot kredit	27.001.048	27.001.048	0	21.263.363
Kredit za prilagođavanje socijalnog sektora	36.335.159	36.335.159	0	29.068.127
Tehnička pomoć za socijalni sektor	5.449.428	5.449.428	0	4.359.544
Obnova električne energije 3	57.375.170	57.375.170	0	46.617.326
Lokalne inicijative 2 (Mikrofinansiranje)	36.518.066	36.518.066	0	29.670.955
Tehnička pomoć u privatizaciji	6.840.378	6.840.378	0	5.557.819
Razvoj zajednice	27.961.186	27.961.186	0	22.718.486
Razvoj zajednice-dodatak	7.873.603	7.873.603	0	6.298.882
Upravljanje cestama i sigurnost	55.858.941	55.858.941	0	46.083.626
Kredit za prilagođavanje poslovnog ambijenta	83.832.099	83.832.099	0	70.209.383
Kredit za privatni sektor	18.837.495	18.837.495	0	15.540.937
Razvoj male komercijalne poljoprivrede	20.275.998	20.275.998	0	9.124.199
Razvoj i zaštita šuma	6.649.523	6.649.523	0	2.992.285
Razvoj i zaštita šuma-dodatak	4.144.034	4.144.034	0	3.522.429
Tehnička pomoć u socijalnom osiguranju	9.887.956	9.887.956	0	4.449.580
Kredit za prilagođavanje ekonomskog upravljanja	16.148.960	16.148.960	0	8.881.949
Podrška zapošljavanju 2	19.473.527	19.473.527	0	10.710.440
Urbana infrastruktura i pružanje usluga	31.097.710	31.097.710	0	17.103.741
Urbana infrastruktura i pružanje usluga-dodatak	7.023.205	7.023.205	0	5.969.724
Jačanje zdravstvenog sektora	26.441.988	26.441.988	0	17.187.292
Program energetske zajednice JI Evrope	59.257.253	59.257.253	0	44.442.940
Registracija zemljišta	22.627.091	22.627.091	0	16.970.318

Pripremljenost za avijamu influencu	7.775.729	7.775.729	0	6.609.370
Poljoprivreda i ruralni razvoj	29.983.355	29.983.355	0	25.485.851
Putna infrastruktura i sigurnost	38.709.230	38.709.230	0	32.902.845
Upravljanje čvrstim otpadom 2	13.108.305	13.108.305	0	12.452.889
Prvo programsko finansiranje za razvojnu politiku javne potrošnje	100.218.543	100.218.543	0	100.218.543
Podrška mrežama socijalne sigurnosti i zapošljavanje	21.830.713	21.830.713	0	21.830.713
Dodatno finansiranje za jačanje zdravstvenog sektora	14.852.211	14.852.211	0	14.852.211
Razvoj navodnjavanja	61.271.053	32.497.798	28.773.255	29.464.881
Registracija nekretnina	53.909.027	44.756.648	9.152.379	42.977.650
Hitan oporavak od poplava	154.365.055	131.670.982	22.694.073	131.670.982
Projekat zaštite od poplava rijeke Drine	37.047.613	12.491.976	24.555.637	12.491.976
Energetska efektnost dio A	43.222.215	40.683.878	2.538.337	40.683.878
Energetska efektnost dio B	6.174.602	3.025.779	3.148.823	3.025.779
Ukupno vanjski državni dug	14.627.479.186	11.907.247.959	2.720.231.227	7.736.193.985
Vanjski dug entiteta i Distrikta				
Kuvajtski fond za Arapski ekonomski razvoj (KWT)	46.425.940	46.425.940	0	15.003.505
Četiri ceste i most Musala	16.985.100	16.985.100	0	4.246.275
Opskrba vodom	29.440.840	29.440.840	0	10.757.230
Opec fond za međunarodni razvoj (OFID)	17.074.759	17.074.759	0	1.422.449
Obrazovanje	17.074.759	17.074.759	0	1.422.449
Republika Srbija	24.447.875	24.447.875	0	15.355.548
Nabavka vagona	15.646.640	15.646.640	0	13.280.086
Oprema za obrazovanje	8.801.235	8.801.235	0	2.075.462
Vlada Portugala	70.214.297	70.198.650	15.647	66.038.067
Nabavka vagona	62.586.560	62.570.913	15.647	62.570.914
Nabavka vagona	7.627.737	7.627.737	0	3.467.153
Vlada Poljske	39.115.917	39.115.917	0	26.489.533
Željeznice	39.115.917	39.115.917	0	26.489.533
Euroobveznica RS	328.579.440	328.579.440	0	328.579.440
Ukupno vanjski dug entiteta i Distrikta	525.858.228	525.842.581	15.647	452.888.542
Vanjski dug jedinica lokalne samouprave				
Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD)	16.325.313	16.325.313	0	16.325.313
Eko toplane grad Banja Luka	16.325.313	16.325.313	0	16.325.313
Ukupno vanjski dug jedinica lokalne samouprave	16.325.313	16.325.313	0	16.325.313
Ukupno vanjski dug BiH	15.169.662.727	12.449.415.853	2.720.246.874	8.205.407.840

Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, (2019), Informacija o stanju javne zaduženosti BiH na dan 31.12.2018. godine

Prilog 2 - Pregled neangažovanih kreditnih sredstava po zaključenim kreditnim sporazumima i plaćeni commitment fee zaključno sa 31.12.2018. godine

Kreditori po projektima	Neangažovano do 31.12.2018. godine					(u KM)
	Ukupno	Od toga Federacija BiH	Od toga Republika Srpska	Od toga Distrikt	Od toga Institucije BiH	Plaćeni commitment fee 1.01.2018.- 31.12.2018.
Vanjski državni dug						
Razvojna banka Vijeća Evrope (CEB)	81.192.762	57.342.008	21.373.920	2.476.834	0	0
Zatvaranje kolektivnih centara	81.192.762	57.342.008	21.373.920	2.476.834	0	0
Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD)	269.945.538	257.412.412	0	12.533.126	0	3.490.556
Gasifikacija SBK	0	0	0	0	0	21.773
Gradske saobraćajnice Sarajevo	3.388.233	3.388.233	0	0	0	44.089
Projekat Koridor Vc 2	149.141.349	149.141.349	0	0	0	1.845.679
Projekat Koridor Vc - nastavak	88.415.276	88.415.276	0	0	0	1.070.361
Vodosnadbijevanje Čapljine	0	0	0	0	0	5.443
Željeznice 2	0	0	0	0	0	69.717
Projekat vodovod Visoko	5.068.385	5.068.385	0	0	0	75.375
Projekat vodoosnadbijevanja Gradačac	11.399.169	11.399.169	0	0	0	217.888
Projekat obilaznice Brčko	12.533.126	0	0	12.533.126	0	140.231
Evropska investiciona banka (EIB)	461.756.601	366.522.542	95.234.059	0	0	0
Bolnice u RS	29.337.450	0	29.337.450	0	0	0
Distribucija električne energije u BiH B	19.558.300	19.558.300	0	0	0	0
Distribucija električne energije u BiH C	29.337.450	29.337.450	0	0	0	0
Počitelj Bijača Koridor Vc	195.583.000	195.583.000	0	0	0	0
Pomoć u slučaju poplava	37.160.770	0	37.160.770	0	0	0
Voda i sanitacija za RS	27.655.436	0	27.655.436	0	0	0
Vodovod i kanalizacija u FBiH	43.810.592	43.810.592	0	0	0	0
Bolnice u RS -B	1.080.403	0	1.080.403	0	0	0
Modernizacija cesta u FBiH	78.233.200	78.233.200	0	0	0	0
Međunarodni fond za razvoj poljoprivrede (IFAD)	22.445.838	10.627.475	11.818.363	0	0	0
Programski razvoj konkurentnosti u ruralnim područjima	18.841.961	10.627.475	8.214.486	0	0	0
Razvoj ruralnog poslovanja	3.603.877	0	3.603.877	0	0	0
Njemačka razvojna banka (KfW)	546.432.589	413.543.838	132.888.751	0	0	945.825
Hidroelektrana Janjići	58.674.900	58.674.900	0	0	0	146.687
Pumpna HE Vrilo	195.583.000	195.583.000	0	0	0	244.479
Sanacija HE Trebinje 1, faza III	11.734.980	0	11.734.980	0	0	29.337
Struja SCADA	18.288.908	14.484.937	3.803.971	0	0	49.734
Vjetroelektrana Podveležje	125.488.144	125.488.144	0	0	0	317.112
Vjetroelektrana Mesihovina	0	0	0	0	0	7.672
Voda i kanalizacija u BiH II	19.312.857	19.312.857	0	0	0	50.567
Vjetropark Hrgud	117.349.800	0	117.349.800	0	0	100.237
Kuvajtski fond za arapski ekonomski razvoj (KWT)	4.024.827	4.024.827	0	0	0	0
Autoput Kakanj-Donja Gračanica	4.024.827	4.024.827	0	0	0	0
Međunarodni monetarni fond (MMF)	750.966.994	500.644.663	250.322.331	0	0	670.904
MMF EFF	750.966.994	500.644.663	250.322.331	0	0	670.904

Opec fond za međunarodni razvoj (OFID)	51.194.127	50.492.656	603.591	97.880	0	0
Poddionica Klopča-Donja Gračanica	46.969.382	46.969.382	0	0	0	0
Projekat stambene obnove	1.305.062	603.591	603.591	97.880	0	0
Rekonstrukcija pruge Sarajevo-Bradina	175.769	175.769	0	0	0	0
Razvoj ruralnog poduzetništva	2.743.914	2.743.914	0	0	0	0
Saudijski razvojni fond (SFD)	21.793.106	5.180.715	0	0	16.612.391	0
Gradska magistrala u Zenici	104.140	104.140	0	0	0	0
Obnova stambenih jedinica u BiH	16.627.481	15.090	0	0	16.612.391	0
Razvoj infrastrukture u Goraždu	5.061.485	5.061.485	0	0	0	0
Vlada Japana	74.168.485	0	74.168.485	0	0	0
TE Ugljevik	74.168.485	0	74.168.485	0	0	0
Svjetska banka - Međunarodna banka za obnovu i razvoj (WBIBRD)	345.447.856	152.580.037	192.867.819	0	0	1.214.126
Modernizacija putnog sektora u BiH	106.250.923	106.250.923	0	0	0	451.855
Projekat podrške zapošljavanju	80.519.956	46.329.114	34.190.842	0	0	334.843
Razvojna politika javnih finansija	0	0	0	0	0	294.238
Željeznice RS	48.253.749	0	48.253.749	0	0	133.190
Jačanje bankarskog sektora	110.423.228	0	110.423.228	0	0	0
Svjetska banka - Međunarodna asocijacija za razvoj (WBIDA)	90.862.504	42.215.481	47.804.729	842.294	0	0
Projekat hitnog oporavka od poplava	22.694.073	5.964.983	15.886.796	842.294	0	0
Projekat zaštite od poplava rijeke Drine	24.555.637	6.194.398	18.361.239	0	0	0
Projekat izgradnje sistema za navodnjavanje	28.773.254	19.095.032	9.678.222	0	0	0
Projekat energetske efikasnosti A	2.538.338	2.538.338	0	0	0	0
Projekat energetske efikasnosti B	3.148.823	3.148.591	232	0	0	0
Projekat registracije nekretnina	9.152.379	5.274.139	3.878.240	0	0	0
Ukupno vanjski državni dug	2.720.231.227	1.860.586.654	827.082.048	15.950.134	16.612.391	6.321.411
Vanjski dug entiteta i Distrikta						
Vlada Portugala	15.647	15.647	0	0	0	0
Nabavka vagona	15.647	15.647	0	0	0	0
Ukupno vanjski dug entiteta i Distrikta	15.647	15.647	0	0	0	0
Vanjski dug jedinica lokalne samouprave						
Europska banka za obnovu i razvoj (EBRD)	0	0	0	0	0	1.360
Eko toplane Banja Luka	0	0	0	0	0	1.360
Ukupno vanjski dug jedinica lokalne samouprave	0	0	0	0	0	1.360
Ukupno vanjski dug BiH	2.720.246.874	1.860.602.301	827.082.048	15.950.134	16.612.391	6.322.771

Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, (2019), Informacija o stanju javne zaduženosti BiH na dan 31.12.2018. godine

Prilog 3 - Pregled stanja vanjske zaduženosti Bosne i Hercegovine kroz period 1995-2018. godine ³³

(u KM)

Godina	Vanjski državni dug				Vanjski dug entiteta i Distrikta			Vanjski dug jedinica lokalne samouprave	Vanjski dug BiH				
	Federacija BiH	Republika Srpska	Distrikt	Institucije BiH	Federacija BiH	Republika Srpska	Distrikt		Republika Srpska	Federacija BiH	Republika Srpska	Distrikt	Institucije BiH
1995	42.446.361	21.223.181	0	0	0	0	0	0	42.446.361	21.223.181	0	0	63.669.542
1996	900.364.145	570.448.221	0	0	0	0	0	0	900.364.145	570.448.221	0	0	1.470.812.366
1997	1.188.375.714	658.550.021	0	1.206.367	0	0	0	0	1.188.375.714	658.550.021	0	1.206.367	1.848.132.102
1998	1.414.860.125	820.041.670	0	4.844.939	0	0	0	0	1.414.860.125	820.041.670	0	4.844.939	2.239.746.734
1999	2.422.465.992	1.309.157.832	0	4.844.439	8.445.981	0	0	0	2.430.911.973	1.309.157.832	0	4.844.439	3.744.914.244
2000	2.624.855.282	1.403.308.545	0	4.872.807	21.330.897	1.306.103	0	0	2.646.186.179	1.404.614.648	0	4.872.807	4.055.673.634
2001	2.834.120.817	1.531.253.431	0	4.842.841	49.363.347	1.005.700	0	0	2.883.484.164	1.532.259.131	0	4.842.841	4.420.586.136
2002	2.747.349.974	1.480.023.439	0	4.842.841	52.537.884	5.083.406	0	0	2.799.887.858	1.485.106.845	0	4.842.841	4.289.837.544
2003	2.560.800.020	1.387.763.496	0	4.842.841	52.667.553	7.817.280	0	0	2.613.467.573	1.395.580.776	0	4.842.841	4.013.891.190
2004	2.540.813.789	1.422.713.530	0	4.842.841	55.045.781	8.342.969	0	0	2.595.859.570	1.431.056.499	0	4.842.841	4.031.758.910
2005	2.731.548.932	1.521.667.722	0	4.842.841	70.792.049	9.077.103	0	0	2.802.340.981	1.530.744.825	0	4.842.841	4.337.928.647
2006	2.570.598.867	1.425.792.385	768.406	4.842.841	60.525.480	8.540.231	0	0	2.631.124.347	1.434.332.616	768.406	4.842.841	4.071.068.210
2007	2.476.804.776	1.386.867.547	2.262.788	7.613.328	79.810.790	7.988.022	0	0	2.556.615.566	1.394.855.569	2.262.788	7.613.328	3.961.347.251
2008	2.654.491.852	1.451.375.758	8.226.915	10.761.582	107.882.199	7.653.826	0	0	2.762.374.051	1.459.029.584	8.226.915	10.761.582	4.240.392.132
2009	3.270.746.681	1.820.906.265	8.251.091	23.250.866	103.319.192	7.627.737	0	0	3.374.065.873	1.828.534.002	8.251.091	23.250.866	5.234.101.832
2010	3.959.974.057	2.178.129.126	10.878.285	27.765.367	104.445.316	7.627.737	0	0	4.064.419.373	2.185.756.863	10.878.285	27.765.367	6.288.819.888
2011	4.136.252.476	2.334.586.224	10.878.285	27.969.334	101.644.055	49.713.568	0	0	4.237.896.531	2.384.299.792	10.878.285	27.969.334	6.661.043.942
2012	4.386.834.535	2.574.546.190	10.854.815	28.648.131	99.195.260	55.401.361	0	0	4.486.029.795	2.629.947.551	10.854.815	28.648.131	7.155.480.292
2013	4.645.948.739	2.555.997.575	10.242.176	44.992.742	93.877.649	57.759.993	0	0	4.739.826.388	2.613.757.568	10.242.176	44.992.742	7.408.818.874
2014	5.158.953.824	2.825.816.887	15.903.715	58.990.357	92.757.207	65.851.574	0	0	5.251.711.031	2.891.668.461	15.903.715	58.990.357	8.218.273.564
2015	5.226.587.468	2.954.013.506	21.064.963	55.776.668	92.080.894	61.547.979	0	0	5.318.668.362	3.015.561.484	21.064.963	55.776.668	8.411.071.477
2016	5.207.790.498	3.115.515.372	25.102.940	54.153.388	88.377.229	56.652.020	0	0	5.296.167.727	3.172.167.393	25.102.940	54.153.388	8.547.591.448
2017	4.704.846.061	2.903.136.615	36.722.440	75.041.512	82.224.340	50.982.127	0	0	4.787.070.401	2.954.118.742	36.722.440	75.041.512	7.852.953.095
2018	4.636.650.684	2.975.949.299	49.639.953	73.954.050	78.996.867	373.891.674	0	16.325.313	4.715.647.551	3.366.166.286	49.639.953	73.954.050	8.205.407.840

³³ Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, (2019), Informacija o stanju javne zaduženosti BiH na dan 31.12.2018. godine

Prilog 4 - Pregled servisiranja vanjskog državnog duga po kreditorima i nosiocima obaveza za period 01.01.-31.12.2018. godine

(u KM)

Kreditor	Ukupno servis u periodu od 01.01.-31.12.2018. godine	od toga			
		Federacija BiH	Republika Srpska	Distrikt	Institucije BiH
ABN AMRO - Fortis banka	1.533.316	1.533.316	0	0	0
Banka za rad i gospodarstvo i Austrijska poštanska štedionica (BAWAG)	2.289.007	2.289.007	0	0	0
ERSTE banka (EBA)	668.589	139.660	528.929	0	0
Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD)	117.528.329	84.040.064	26.974.013	3.471.594	3.042.658
Evropska investiciona banka (EIB)	98.079.355	48.890.570	49.188.785	0	0
Evropska komisija (EK)	11.726.179	7.557.262	3.778.631	0	390.286
Izvozno-uvozna banka Koreje (KEXIM)	8.609.692	4.122.739	4.486.953	0	0
Kuvajtski fond za arapski ekonomski razvoj (KWT)	1.001.600	1.001.600	0	0	0
Londonki klub kreditora	37.079.593	24.190.727	12.888.866	0	0
Međunarodni fond za razvoj poljoprivrede (IFAD)	4.034.011	2.364.578	1.669.433	0	0
Međunarodni monetarni fond (MMF)	353.115.613	217.418.712	133.660.105	2.036.796	0
Njemačka razvojna banka (KfW)	25.513.037	22.483.239	3.029.798	0	0
Opec fond za međunarodni razvoj (OFID)	11.618.295	11.140.228	411.360	66.707	0
Pariški klub kreditora	46.255.609	32.954.004	13.301.605	0	0
Raiffeisen bank A.G. (RBA)	8.016.938	2.941.596	5.075.342	0	0
Razvojna banka Vijeća Evrope (CEB)	5.389.887	2.835.883	1.984.114	123.609	446.281
Saudijski razvojni fond (SFD)	9.895.317	8.601.874	0	0	1.293.443
Svjetska banka – Međunarodna asocijacija za razvoj (WBIDA)	130.584.224	85.949.605	44.547.899	86.720	0
Svjetska banka Međunarodna banka za obnovu i razvoj (WBIBRD)	52.785.427	26.243.753	26.541.674	0	0
UniCredit Bank Austria (UCBA)	8.177.967	5.033.117	1.817.102	1.327.748	0
Vlada Belgije	416.804	65.066	109.597	0	242.141
Vlada Japana	2.395.912	2.010.091	385.821	0	0
Vlada Španije	18.605.241	18.513.026	92.215	0	0
UKUPNO	955.319.942	612.319.717	330.472.242	7.113.174	5.414.809
Provizije i bankarski troškovi	29.126	17.854	9.354	173	1.745
SVEUKUPNO	955.349.068	612.337.571	330.481.596	7.113.347	5.416.554

Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, (2019), Informacija o stanju javne zaduženosti BiH na dan 31.12.2018. godine

Prilog 5 - Pregled projekata u postupku zaključivanja na dan 31.12.2018. godine ³⁴

Redni broj	NAZIV PROJEKTA	DATUM ZAHTEVA	DATUM POTPISI VANJA	IZNOS KREDITA/GARANCIJE /GRANTA (u originalnoj valuti)				Faza	Status
				BiH	Federacija BiH	Republika Srpska	Distrikt		
Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD)									
1	Ugovor o zajmu (Projekat regionalni vodovod Plava voda)	08.07.2015.	19.11.2015.		11.000.000 €			Efektivnost	Ažuriranje uslova za sticanje efektivnosti, neophodno potpisivanje supsidijarnih ugovora, dostavljen FBiH Supsidijarni ugovor 9.2.2016., urgencija 17.7.2017., dostavljen korigovani tekst s sporazuma, zahtjev za produženje roka efektivnosti, EBRD produžen rok za efektivnost
2	Ugovor o zajmu (Projekat sanacije šteta nakon poplava i modernizacija cesta FBiH)	24.03.2016.	13.07.2016.		65.000.000€			Efektivnost	Ažuriranje uslova za efektivnost, ažuriranje ostalih uslova za efektivnost (Uslov Zakon FBiH o raspodjeli za puteve i autoputeve iz akcije na gorivo), priprema i usaglašavanje Pravnog mišljenja, EBRD produženje roka za efektivnost
3	Ugovor o zajmu (Projekat Luka Brčko)	15.08.2016.	22.12.2016.				10.000.000 €	Efektivnost	Ažuriranje uslova za efektivnost, pripremljen i dostavljen supsidijarni ugovor BDBiH 2.2.2017., Vlada BD nije donijela odluku o zaduženju, EBRD produženje roka za efektivnost, prepiska MFTBiH sa BD oko statusa zajma
4	Ugovor o zajmu (Projekat vodovod Sarajevo)	08.09.2016.	11.05.2017.		25.000.000 €			Efektivnost	Ažuriranje uslova za efektivnost, ratifikovan, objavljen, pripremljen i dostavljen supsidijarni ugovor FBiH 21.06.2017., EBRD produženje roka za efektivnost, potpisan supsidijarni sporazum, izdato pravno mišljenje 11.10.2018., dostava EBRD-u 2.11.2018., EBRD produženje roka za efektivnost EBRD 29.11.2018.
5	Ugovor o garanciji (Koridor Vc u RS-u Dio 1)	04.09.2017.	05.01.2018.			70.000.000 €		Efektivnost	Ugovor ratifikovan, objavljen, potpisan supsidijarni ugovor, MP izdalo pravno mišljenje, aktivnosti oko objave Odluke o izdavanju DG, dostavljeno LO EBRD-u 13.11.2018.
6	Ugovor o granu (Projekat poboljšanja energetske efikasnosti u Bolnici Zenica) REEP	18.01.2018.	27.06.2018.		1.000.000 €			Ratifikacija	Potpisan 27.6.2018., ažuriranje zahtjeva za ratifikaciju prema MIP-u 4.10.2018., pripremljen i dostavljen supsidijarni ugovor FBiH 11.10.2018. godine
7	Ugovor o zajmu (Projekat poboljšanja energetske efikasnosti u Bolnici Zenica)	14.12.2017.	27.06.2018.		10.000.000 €			Ratifikacija	Potpisan 27.6.2018., ažuriranje zahtjeva za ratifikaciju prema MIP-u 4.10.2018., pripremljen i dostavljen supsidijarni ugovor FBiH 11.10.2018. godine
8	Ugovor o zajmu (Projekat Koridor Vc u FBiH Dio 3)	18.06.2018.	12.08.2018.		180.000.000 €			Ratifikacija	Potpisan 12.09.2018., dostavljen MIP-u na ratifikaciju 14.11.2018., dostavljen supsidijarni sporazum FBiH 14.11.2018. godine
9	Ugovor o granu (Regionalni vodovod Plava voda) EBRD-SIDA	04.09.2018.			1.000.000 €			Inicijativa	EBRD dostavio nacrt ugovora, ažuriranje zahtjeva za pribavljanje mišljenja, razgovori o nacrtu ugovora
10	Garancija - Sporazum između BiH i EBRD za finansiranje Agencije za osiguranje depozita	01.06.2018.		30.000.000 €				Pregovori	VMBiH usvojilo Inicijativu za vođenje pregovora 04.09.2018. Ažuriranje zahtjeva za dostavu mišljenja.
Evropska investiciona banka (EIB)									
1	Ugovor o finansiranju Koridor Vc- Mostar Jug (Tunel Kvanj-Busa)	09.06.2016.	26.04.2018.		100.000.000 €			Efektivnost	Ratifikovan Odlukom Predsjedništva 01.08.2018., izdato Pravno mišljenje 10.12.2018. godine

³⁴Izvor: Ministarstvo finansija i trezora BiH, (2019), Informacija o stanju javne zaduženosti BiH na dan 31.12.2018. godine, www.mft.gov.ba

2	Ugovor o finansiranju Koridor Vc - Tunel Zenica, Sjever	09.06.2016.	26.04.2018.		50.000.000 €			Efektivnost	Ratifikovan Odlukom Predsjedništva 01.08.2018, dostavljeno MP radi izdavanja mišljenja 27.11.2018. godine
3	Amandman broj 2 na Ugovor o finansiranju (Bolnice u RS/A)	15.06.2018.	25.09.2018.				produženje roka završetka projekta	Ratifikacija	06.09.2018. Predsjedništvo donijelo Odluku o prihvatanju, Amandman dostavljen potpisanim MFRS 05.10.2018, dostavljen MIP-u na ratifikaciju 30.11.2018.
4	Sporazum i investicionom grantu (izgradnja mosta Gradilica EIB-WBIF)	22.05.2017.	13.03.2018.		6.800.000 €			Efektivnost	Ratifikovan 1.8.2018, objavljen, dostavljeni izmjenjeni supsidijarni sporazumi na popis RS-u 11.9.2018. godine
5	Ugovor o finansiranju (autoput Banja Luka - Doboj B)	22.05.2017.	13.03.2018.		47.000.000 €			Efektivnost	Ratifikovan 1.8.2018, objavljen, dostavljeni supsidijarni sporazumi 14.5.2018, izdato Pravno mišljenje 29.8.2018, dostavljeni supsidijarni sporazumi 29.11.2018. godine
6	Amandman broj 1 na Sporazum o grantu u okviru SIDA BiH Munic/WatSan-Invest Grant	09.03.2018.	25.09.2018.				produženje roka završetka projekta	Ratifikacija	6.9.2018. Predsjedništvo donijelo Odluku o prihvatanju, Odluka Predsjedništva o prihvatanju na prevoj 13.9.2018, dostavljen potpisani Amandman MFRS 5.10.2018, dostavljen MIP-u na ratifikaciju 30.11.2018.
7	Amandman broj 2 na Ugovor o finansiranju Počitelj-Bijaja	20.03.2018.	25.09.2018.				produženje roka završetka projekta	Ratifikacija	6.9.2018. Predsjedništvo donijelo Odluku o prihvatanju, dostavljena Odluka Predsjedništva o prihvatanju na prevoj 13.9.2018, dostavljen potpisani Amandman MFRS 5.10.2018, dostavljen MIP-u na ratifikaciju 30.11.2018. godine
8	Amandman broj 2 na Ugovor o finansiranju Vodovod i kanalizacija RS	20.04.2018.	25.09.2018.				produženje roka završetka projekta	Ratifikacija	6.9.2018. Predsjedništvo donijelo Odluku o prihvatanju, dostavljen potpisani Amandman MFRS 5.10.2018, dostavljen MIP-u na ratifikaciju 30.11.2018. godine
Svjetska banka (WB)									
1	Zajam za jačanje bankarskog sektora u BiH 56,6 mil EUR	08.03.2017.	31.10.2017.		56.600.000 €			Efektivnost	Potpisan je Supsidijarni sporazum sa Republikom Srpskom 24.10.2018. Kredit je efektivan 25.10.2018. godine
2	Sporazum o zajmu (Projekt za unapređenje zdravstvenog sektora) (50,0 miliona USD okvirno)	20.01.2017.			25.000.000 €	25.000.000 €		Inicijativa	SB misije, priprema projekta
3	IFSCR Sporazum o grantu (EU-SILC ankete za BiH) Statistika 246.210 USD	06.10.2017.		\$65.635	\$114.692	\$65.883		Inicijativa	SB dostavila sporazum 6.10.2018, ažuriranje zahtjeva za pribavljanje mišljenja MIP-a, FMF, MFRS, ASBiH, dostata komentara na nacrt sporazuma SB 2.2.2018, SB dostavila izmjenjeni nacrt sporazuma 1.10.2018, ažuriranje zahtjeva za pribavljanje mišljenja ASBiH i MFRS 16.10.2018, MFRS dostavilo pozitivno mišljenje 20.11.2018. godine
4	Sporazum o zajmu (Dodatno finansiranje za Projekat energetske efikasnosti) IBRD	RS 19.02.2018. FBiH 20.02.2018.			16.568.193 €	10.910.796 €		Potpisivanje	Predsjedništvo BiH donijelo Odluku o prihvatanju sporazuma 12.12.2018. godine
Njemačka razvojna banka (KfW)									
1	Izgradnja VP Hrgud	06.05.2015.	08.11.2018.	kredit		60.000.000 €		Efektivnost	Ažuriranje uslova za sticanje efektivnosti (supsidijarni sporazumi BiH RS i Pravno mišljenje) izdato Pravno mišljenje 20.11.2018. godine
2	Novi sporazumi - tehnička u 2014	19.11.2014.		grant 4 mil Eur-a	nije još alociran	nije još alociran		Ratifikacija	Ažuriranje zahtjeva MVP-a (30.11.2017.)

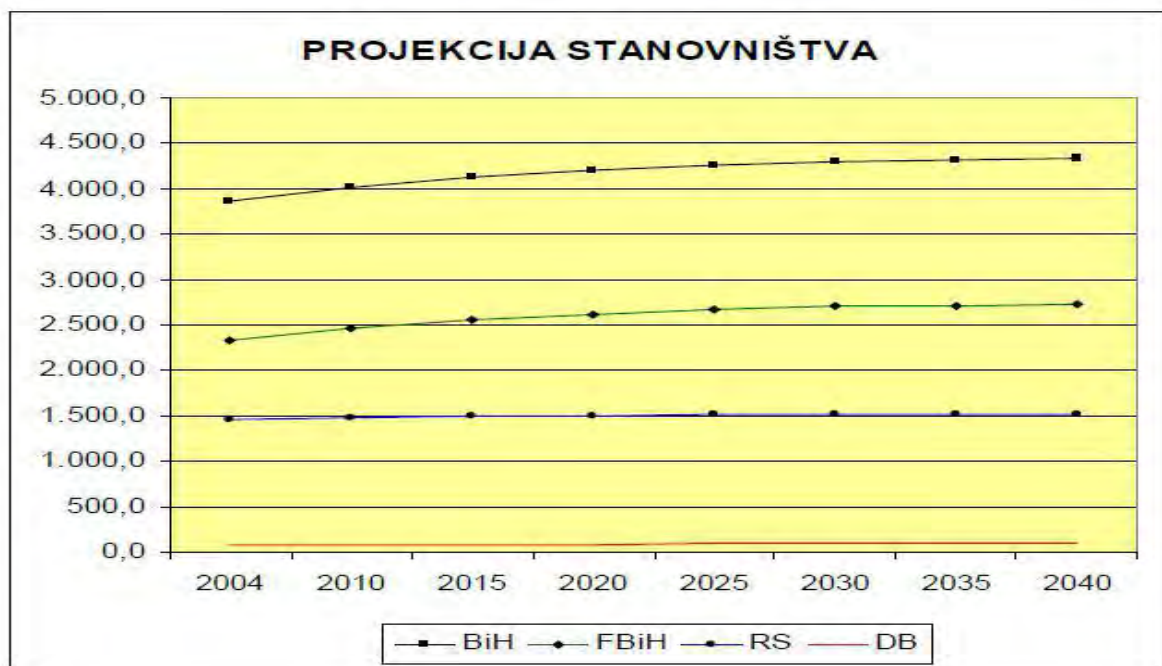
3.	Sporazum o fin. i projektu za projekt prikupljanja i tretmana otpadnih voda u Zenici	20.03.2017.	13.11.2017.	grant	13.519.697 €			Efektivnost	Azuriranje uslova za sticanje efektivnosti (supsidijarni sporazum BiH/FBiH), dostavljeni potpisani SS FMF 29.11.2018. godine
4.	Sporazum o fin. i projektu za projekt prikupljanja i tretmana otpadnih voda u Zenici	27.10.2017.	31.07.2018.	grant	4.750.000 €			Ratifikacija	Potpisan 31.7.2018., upišeni na ratifikaciju 13.12.2018.
5.	Amandman na sporazum za VP Podvleštje	08.11.2017.	31.07.2018.					Ratifikacija	Potpisan 31.7.2018., azuriranje zahtjeva za ratifikaciju (prevod), dostavljeni SS FMF na potpisivanje 4.10.2018., poslato MIP-u na ratifikaciju 6.11.2018.
6.	Amandman 6 na Sporazum o osnivanju i finansiranju EFBiH	07.06.2017.	03.06.2018.	prijem sredstava iz KGF III EUR 4.729.168				Ratifikacija	Dostava MIP-u u postupak ratifikacije 30.10.2018. godine
7.	Amandman 1 na Sporazum o finansiranju između BiH i KFW u vezi finansiranja KGF III	07.06.2017.	05.06.2018.	prenos sredstava u EFBiH EUR 4.729.168				Ratifikacija	Dostava MIP-u u postupak ratifikacije 30.10.2018. godine
Razvojna banka Vijeća Evrope (CEB)									
1.	Okrvni sporazum - izgradnje regionalnog vodovoda "Plava voda"	31.10.2011.	16.05.2018.		11.000.000 €			Efektivnost	Azuriranje zahtjeva za efektivnost kredita (priprema Pravnog mišljenja)
2.	Sporazum o grantu između BiH i CEB u vezi sa RHP projektom BiH 5 (2017)	25.04.2018.	17.09.2018.	10.197.423 €				Efektivnost	Pravno mišljenje izdato 24.10.2018. godine
3.	Amandman 1 na Sporazum o grantu za podršku državnom projektu stanbenog zbrinjavanja između BiH i CEB	08.06.2018.		1.155.000 €				Potpisivanje	Predsjedništvo je odobrilo amandman 12.12.2018., Potpisivanje izvršeno 20.12.2018. godine
4.	Amandman 2 na Sporazum o grantu u vezi sa RHP projektom BiH 2	28.09.2018.		reslokacija troškova				Pregovori	Vijeće ministara BiH je prihvatio Amandman na 161. sjednici 21.12.2018., azuriranje zahtjeva prema Predsjedstvu BiH za odobrenje
5.	Sporazum o zajmu između BiH i CEB u vezi sa projektom rekonstrukcije, izgradnje i opremanja psihijatrijskih klinika u BiH	12.06.2018.			3.465.536 €	7.669.378 €		Pregovori	Priprema nacrtu sporazuma od strane kreditora
Opći fond za međunarodni razvoj (OFID)									
1.	Sporazum o zajmu - Koridor Vc podionica Vranduk-tunel Zenica "A"	20.06.2016.	30.08.2018.		327.150.000			Ratifikacija	Potpisan 30.08.2018., dostavljeno na ratifikaciju
2.	Sporazum o zajmu - Koridor Vc podionica Vranduk-tunel Zenica "B"	20.06.2016.	30.08.2018.		24.300.000 €			Ratifikacija	Potpisan 30.08.2018., dostavljeno na ratifikaciju
SECO									
1.	Sakupljanje i tretman otpadnih voda u Zenici	30.08.2017.	31.07.2018.		4.750.000 €			Ratifikacija	Potpisan 31.07.2018., Poslato MIP-u na ratifikaciju 06.11.2018. godine
Saudijski razvojni fond (SFD)									
1.	Sporazum o kreditu sa SFD za Projekat izgradnje i obnove određene broja bolnica u BiH	16.01.2015.	25.08.2018.		73.130.000 SAR			Efektivnost	Predsjedništvo donijelo odluku o ratifikaciji 25.10.2018., potpisani SS, predstavljen zahtjev MP radi izdavanja Pravnog mišljenja 20.12.2018. godine

2	Sporazum o kreditu sa SFED za finansiranje Projekta razvoja infrastrukture u opštini Stari grad.	25.03.2014.	28.08.2018.		30.000.000 SAR			Efektivnost	Predsjedništvo donijelo odluku o ratifikaciji 25.10.2018. potpisani SS, proslijeđen zahtjev MP radi izdavanja Pravnog mišljenja 20.12.2018. godine
3	MOR za Projekat izgradnje inženjerskog fakulteta na univerzitetu Sarajevska škola za znanost i tehnologiju	21.08.2015.	14.09.2016.		30.000.000 SAR			Ratifikacija	Parlamentarna procedura ratifikacije.
4	MOR za Projekat vodoopskrbe i prečišćavanja u Srebreniku	20.12.2016.			3.500.000 €			Inicijativa	Aplikacija dostavljena SFED 27.3.2017. godine
Kuvajtski fond za arapski ekonomski razvoj (KWT)									
1	Kreditni sporazum između Kuvajtskog fonda za arapski razvoj i BiH za projekat na Koridoru Vc poddionica Namila-Vranduk	20.06.2016.			56.000.000 €			Potpisivanje	Aktiviran zahtjeva za potpisivanje
Međunarodni fond za razvoj poljoprivrede (IFAD)									
1	Projekat poljoprivrednog razvoja i ruralnih poduzeća	10.02.2018.			7.062.200 €	4.724.800 €		Inicijativa	Aktiviranje zahtjeva za pribavljanje mišljenja radi slanja na NMBiH dostavljen na mišljenje UZZ 15.03.2018. godine
USAID									
1	Sporazum o grant sredstvima za razvojne ciljeve između USAID i BiH putem Agencije za javne nabavke	24.05.2018.			18.000.000			Potpisivanje	Sporazum je potpisan 25.10.2018. godine

Prilog 6 – Izvod/podaci iz pre-studije izvodljivosti za izgradnju koridora V-c

	2004	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
BiH	3.864,2	4.020,7	4.128,6	4.210,9	4.257,3	4.304,6	4.323,4	4.342,4
Pros.j.godišnja stopa rasta (%)	-	0,66%	0,53%	0,40%	0,22%	0,22%	0,09%	0,09%
Federacija BiH	2.322,3	2.457,9	2.551,4	2.622,4	2.661,9	2.702,1	2.715,6	2.729,2
Pros.j.godišnja stopa rasta (%)	-	0,95%	0,55%	0,30%	0,30%	0,10%	0,10%	
Republika Srpska	1.467,8	1.485,5	1.496,7	1.504,2	1.507,2	1.510,2	1.511,7	1.513,2
Pros.j.godišnja stopa rasta (%)	-	0,20%	0,10%	0,04%	0,04%	0,02%	0,02%	
Distrikt Brčko	74,1	77,3	80,5	84,4	88,2	92,3	96,0	99,9
Pros.j.godišnja stopa rasta (%)	-	0,70%	0,95%	0,90%	0,90%	0,80%	0,80%	

Projekcija rasta stanovništva BiH po entitetima/distriktu³⁵



Projekcija rasta stanovništva BiH³⁶

³⁵Ministarstvo komunikacija i transporta BiH&Ipsa&IGH, (2006), Autocesta na Koridoru Vc, Pre-Feasibility studija, Završni izvještaj

³⁶Ministarstvo komunikacija i transporta BiH&Ipsa&IGH, (2006), Autocesta na Koridoru Vc, Pre-Feasibility studija, Završni izvještaj

Prilog 7 – Procjena troškova izgradnje trase koridora V-c

section start/početak sekcije	SVILAJ		KARUŠE		DONJA GRAČANIČA	
section end/kraj sekcije	KARUŠE		DONJA GRAČANIČA		KAKANJ	
length of section (m)/dužina sekcije (m)	63.694		58.440		24.160	
value in/vrijednost u	KM	€	KM	€	KM	€
1. PREPARATION WORKS / PRIPREMNI RADOVI:	9.130.122	4.678.325	13.353.078	6.847.732	5.804.704	2.976.771
2. ROAD BED / DONJI STROJ:	146.699.713	75.196.691	69.922.354	35.857.618	10.290.495	5.277.177
3. PAVEMENT / GORNJI STROJ:	102.741.865	52.669.071	54.654.465	28.027.931	24.505.558	12.566.953
4. DRAINAGE / DRENAŽA:	15.493.818	7.943.109	9.265.565	4.751.572	3.681.928	1.888.168
5. MINOR STRUCTURES/ MANJI OBJEKTI:	16.758.671	8.588.268	65.045.000	33.356.410	19.865.699	10.187.538
6. TRAFFIC REGUL. AND SAFETY FACILITIES/ SAOBRAĆAJNO TEHNIČKA OPREMA:	13.044.398	6.687.622	6.433.471	3.299.216	2.697.029	1.383.092
7. ROAD FURNITURE/ OPREMA U POJASU PUTA:	16.972.476	8.702.679	8.443.314	4.329.904	2.481.306	1.272.464
8. MAINTENANCE&MANAG. FACIL / OBJEKTI ZA ODRŽAVANJE I UPRAVLJANJE:	14.160.000	7.261.538	2.800.080	1.435.938	1.720.000	882.051
9. DEVIATIONS/ DEVIJACIJE:	11.378.000	5.830.023	8.973.000	4.601.538	12.960.000	6.646.154
10. INTERCHANGES/ PETLJE:	15.600.000	7.996.026	20.441.976	10.483.065	10.534.696	5.402.408
11. REGULATION OF WATERFLOW / REGULACIJA VODOTOKOVA:	1.740.000	891.314	2.400.500	1.231.026	700.000	358.974
12. STRUCTURES/ OBJEKTI:	153.863.465	78.849.899	268.284.110	137.581.595	89.326.950	45.808.692
13. TUNNELS/ TUNELI:	70.400.000	35.994.948	644.844.800	330.689.641	168.790.000	86.558.974
14. ROAD CROSSINGS/ PUTNI PRELAZI:	1.830.000	935.664	6.376.000	3.269.744	2.675.000	1.371.795
15. SPECIFIC WORKS/ SPECIFIČNI RADOVI:	15.152.810	7.766.479	11.825.520	6.064.369	7.536.650	3.864.949
16. SERVICE FACILITIES/ PRATEĆI USLUŽNI OBJEKTI:	8.124.800	4.166.564	3.686.400	1.890.462	3.203.200	1.642.667
17. LIGHTENING/ OSVJETLJENJE:	11.112.020	5.695.950	11.448.920	5.871.241	6.009.600	3.081.846
18. TOLL PLAZAS/ NAPLATNA MJESTA:	9.345.000	4.791.314	8.842.500	4.534.615	3.250.000	1.666.667
TOTAL PRICE OF CONSTRUCTION COSTS / UKUPNA CIJENA IZGRADNJE:	633.547.159	324.645.484	1.217.041.053	624.123.617	376.032.814	192.837.341
PRICE PER km/ CIJENA PO km:	9.946.732	5.096.956	20.823.698	10.678.820	15.564.272	7.981.678

LAND ACQUISITION AND COMPENSATION / EKSPROPIJACIJA ZEMLJIŠTA:	31.204.000	15.993.040	6.230.400	31.406.974	8.037.400	4.121.744
PRICE PER km/ CIJENA PO km:	489.905	251.092	106.603	537.377	332.674	170.602

OTHER COSTS / OSTALI TROŠKOVI:	91.351.852	46.822.451	178.220.345	195.038.630	117.510.254	60.261.669
PRICE PER km/ CIJENA PO km:	1.434.230	735.116	3.049.369	3.337.131	4.863.835	2.494.274
TOTAL / UKUPNO:	756.103.011	387.460.975	1.401.491.798	850.569.221	501.580.469	257.220.753
TOTAL PRICE PER km/ UKUPNA CIJENA PO km:	11.870.867	6.083.163	23.979.670	14.553.327	20.760.781	10.646.554

section start/početak sekcije	VLAKOVO		TARČIN		KONJIC	
section end/kraj sekcije	TARČIN		KONJIC		JABLANICA	
length of section (m)/dužina sekcije (m)	19.160		21.000		15.410	
value in/vrijednost u	KM	€	KM	€	KM	€
1. PREPARATION WORKS / PRIPREMNI RADOVI:	4.367.300	2.239.641	2.983.200	1.525.286	2.240.925	1.145.767
2. ROAD BED / DONJI STROJ:	20.336.655	10.429.054	30.143.097	15.411.921	38.792.712	19.834.399
3. PAVEMENT / GORNJI STROJ:	21.318.501	10.932.565	11.800.896	6.033.702	7.787.959	3.981.920
4. DRAINAGE / DRENAŽA:	2.958.140	1.516.995	1.722.260	880.578	1.098.100	561.450
5. MINOR STRUCTURES/ MANJI OBJEKTI:	3.197.800	1.639.897	1.125.373	575.394	760.200	388.684
6. TRAFFIC REGUL. AND SAFETY FACILITIES/ SAOBRAĆAJNO TEHNIČKA OPREMA:	1.710.647	877.255	2.038.076	1.042.052	1.275.528	652.167
7. ROAD FURNITURE/ OPREMA U POJASU PUTA:	3.004.288	1.540.661	2.291.360	1.171.554	1.379.600	705.378
8. MAINTENANCE&MANAG. FACIL / OBJEKTI ZA ODRŽAVANJE I UPRAVLJANJE:	761.600	390.564	800.000	409.034	600.000	306.775
9. DEVIATIONS/ DEVIJACIJE:	1.105.000	566.667	2.121.200	1.084.552	1.741.480	890.405
10. INTERCHANGES/ PETLJE:	5.200.000	2.666.667	2.600.000	1.329.359	5.100.000	2.607.589
11. REGULATION OF WATERFLOW / REGULACIJA VODOTOKOVA:	455.000	233.333	1.458.150	745.540	1.040.000	531.744
12. STRUCTURES/ OBJEKTI:	61.332.550	31.452.590	75.245.730	38.472.531	91.493.660	46.779.966
13. TUNNELS/ TUNELI:	169.557.000	86.952.308	431.046.000	220.390.320	259.650.000	132.756.937
14. ROAD CROSSINGS/ PUTNI PRELAZI:	0	0	900.000	460.163	650.000	332.340
15. SPECIFIC WORKS/ SPECIFIČNI RADOVI:	6.240.100	3.200.051	2.475.300	1.265.601	1.753.200	896.397
16. SERVICE FACILITIES/ PRATEĆI USLUŽNI OBJEKTI:	1.843.200	945.231	728.000	372.220	528.000	269.962
17. LIGHTENING/ OSVJETLJENJE:	4.089.600	2.097.231	3.230.000	1.651.473	2.470.000	1.262.891
18. TOLL PLAZAS/ NAPLATNA MJESTA:	1.753.200	899.077	1.770.000	904.987	1.770.000	904.987
TOTAL PRICE OF CONSTRUCTION COSTS / UKUPNA CIJENA IZGRADNJE:	309.230.581	158.579.785	574.478.642	293.726.267	420.131.364	214.809.758
PRICE PER km/ CIJENA PO km:	16.139.383	8.276.607	27.356.126	13.986.965	27.263.554	13.939.634

LAND ACQUISITION AND COMPENSATION / EKSPROPRIJACIJA ZEMLJIŠTA:	63.010.000	32.312.821	7.195.400	3.678.950	5.176.000	2.646.447
PRICE PER km/ CIJENA PO km:	3.288.622	1.686.473	342.638	175.188	335.886	171.736

OTHER COSTS / OSTALI TROŠKOVI:	96.634.557	49.556.183	38.161.796	19.511.816	28.126.445	14.380.823
PRICE PER km/ CIJENA PO km:	5.043.557	2.586.440	1.817.228	929.134	1.825.207	933.214
TOTAL / UKUPNO:	468.875.137	240.448.788	619.835.838	316.917.033	453.433.809	231.837.028
TOTAL PRICE PER km/ UKUPNA CIJENA PO km:	24.471.562	12.549.519	29.515.992	15.091.287	29.424.647	15.044.583

section start/početak sekcije	JABLANICA		MOSTAR SJEVER		TOTAL	
	section end/kraj sekcije		GRANICA JUG			
length of section (m)/dužina sekcije (m)	30.778		59.254		291.896	
value in/vrijednost u	KM	€	KM	€	KM	€
1. PREPARATION WORKS / PRIPREMNI RADOVI:	3.484.630	1.781.663	12.631.250	6.458.256	53.995.209	27.653.442
2. ROAD BED / DONJI STROJ:	43.894.993	22.443.154	99.844.339	51.049.600	459.924.358	235.499.613
3. PAVEMENT / GORNJI STROJ:	16.051.484	8.206.993	56.765.294	29.023.633	295.626.022	151.442.767
4. DRAINAGE / DRENAŽA:	2.586.000	1.322.201	8.897.160	4.549.046	45.702.971	23.413.119
5. MINOR STRUCTURES/ MANJI OBJEKTI:	1.178.686	602.653	2.680.000	1.370.263	110.611.429	56.709.107
6. TRAFFIC REGUL. AND SAFETY FACILITIES/ SAOBRAĆAJNO TEHNIČKA OPREMA:	3.146.288	1.608.672	12.017.364	6.144.381	42.362.801	21.694.457
7. ROAD FURNITURE/ OPREMA U POJASU PUTA:	2.610.304	1.334.627	5.898.001	3.016.600	43.080.648	22.072.867
8. MAINTENANCE & MANAG. FACIL./ OBJEKTI ZA ODRŽAVANJE I UPRAVLJANJE:	600.000	306.775	4.160.000	2.126.974	25.601.680	13.119.650
9. DEVIATIONS/ DEVIJACIJE:	2.835.200	1.449.615	9.308.360	4.691.537	44.422.240	22.760.491
10. INTERCHANGES/ PETLJE:	5.100.000	2.607.589	13.000.000	6.646.795	77.576.672	39.739.497
11. REGULATION OF WATERFLOW/ REGULACIJA VODOTOKOVA:	1.496.800	765.302	0	0	9.290.450	4.757.233
12. STRUCTURES/ OBJEKTI:	164.652.020	84.185.241	289.136.390	147.833.089	1.193.334.875	610.963.603
13. TUNNELS/ TUNELI:	507.760.000	259.613.566	233.030.000	119.146.347	2.485.077.800	1.272.103.042
14. ROAD CROSSINGS/ PUTNI PRELAZI:	2.264.460	1.157.800	10.873.000	5.569.276	25.568.460	13.088.782
15. SPECIFIC WORKS/ SPECIFIČNI RADOVI:	4.074.544	2.083.281	9.652.940	4.935.470	58.711.064	30.076.597
16. SERVICE FACILITIES/ PRATEĆI USLUŽNI OBJEKTI:	6.448.000	3.296.810	9.040.000	4.622.078	33.601.600	17.205.993
17. LIGHTENING/ OSVJETLJENJE:	4.070.000	2.080.958	8.510.000	4.351.095	50.940.140	26.092.685
18. TOLL PLAZAS/ NAPLATNA MJESTA:	1.770.000	904.987	4.172.000	2.133.110	32.672.700	16.739.744
TOTAL PRICE OF CONSTRUCTION COSTS / UKUPNA CIJENA IZGRADNJE:	774.023.409	395.751.887	783.616.098	400.656.550	5.088.101.120	2.605.130.689
PRICE PER km/ CIJENA PO km:	25.148.593	12.858.272	13.224.695	6.761.679	17.431.212	8.924.859
LAND ACQUISITION AND COMPENSATION / EKSPROPRIJACIJA ZEMLJIŠTA:	13.603.738	6.955.481	43.724.535	22.356.000	132.709.673	119.471.456
PRICE PER km/ CIJENA PO km:	441.996	225.989	737.917	377.291	454.647	409.295
OTHER COSTS / OSTALI TROŠKOVI:	55.848.868	28.555.073	74.443.529	38.062.372	293.215.195	452.189.017
PRICE PER km/ CIJENA PO km:	1.814.571	927.775	1.256.346	642.360	1.004.519	1.549.144
TOTAL / UKUPNO:	843.476.015	431.262.441	901.784.162	461.074.922	5.514.025.987	3.176.791.162
TOTAL PRICE PER km/ UKUPNA CIJENA PO km:	27.405.160	14.012.036	15.218.958	7.781.330	18.890.379	10.883.298

Izvor: Investicioni troškovi autoceste na Koridoru Vc, Ministarstvo komunikacija i transporta BiH&Ipsa&IGH, (2006), Autocesta na Koridoru Vc, Pre-Feasibility studija, Završni izvještaj

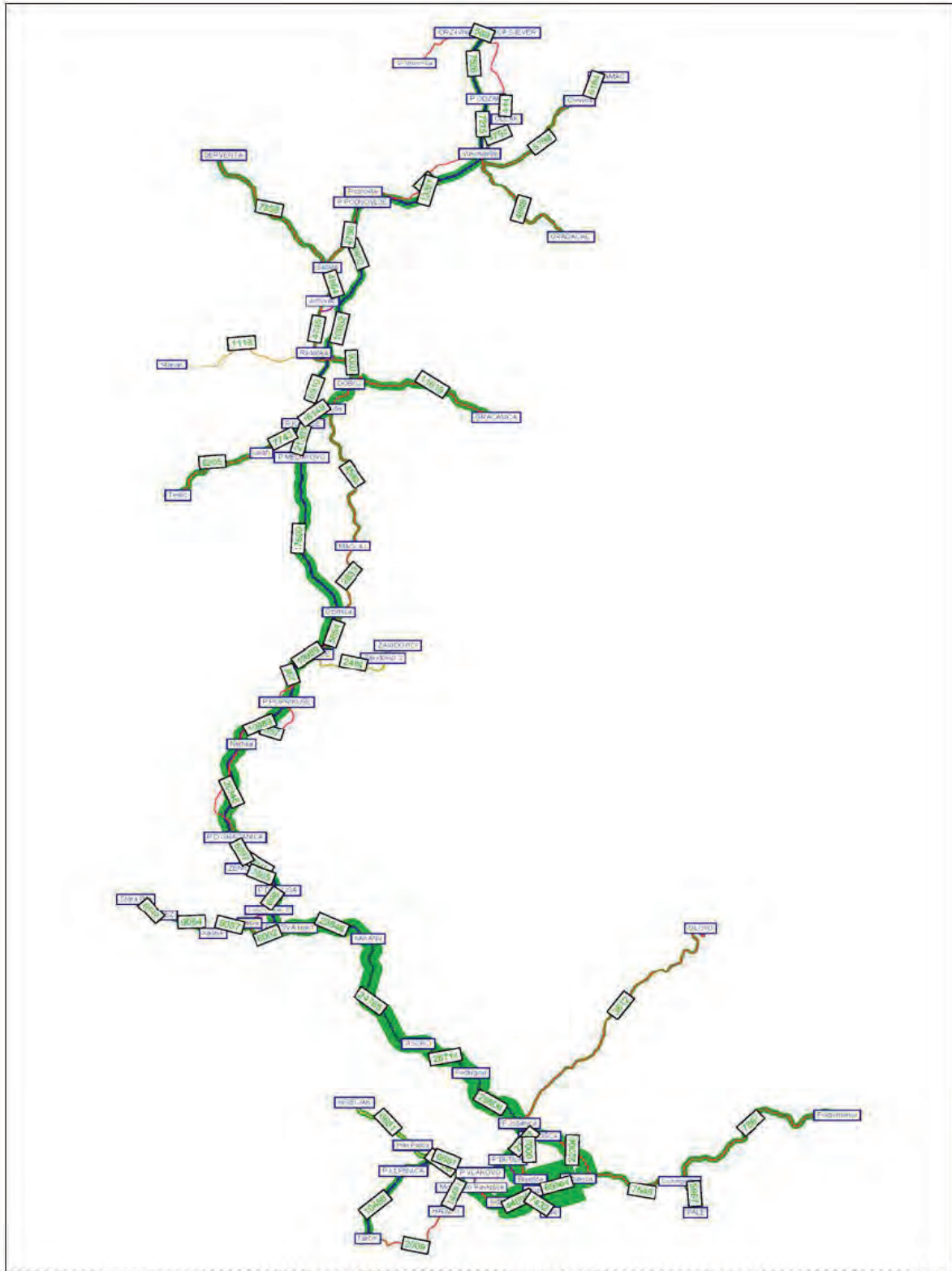
Prilog 8 – Projekcija frekvencije saobraćaja prema pred-studiji izvodljivosti za igradnju koridora V-c

SEKCIJA AUTOCESTE	2013 g.		2020g.	
	NORMALNI I PREUSMJERENI SAOBRAĆAJ	NOVOSTVORENI SAOBRAĆAJ	NORMALNI I PREUSMJERENI SAOBRAĆAJ	NOVOSTVORENI SAOBRAĆAJ
SVILAJ - KARUŠE	9.895	1.735	13.358	3.742
KARUŠE - D. GRAČANICA	19.263	3.377	22.761	6.377
D. GRAČANICA - KAKANJ	18.756	3.288	22.632	6.340
KAKANJ - VLAKOVO	24.888	4.368	32.352	9.048
VLAKOVO - TARČIN	10.458	1.833	14.233	3.987
TARČIN - KONJIC	11.466	1.926	16.500	4.511
KONJIC - JABLANICA	12.023	1.934	17.301	4.528
JABLANICA - MOSTAR SJEVER	13.315	2.210	18.861	5.189
MOSTAR SJEVER - GRANICA JUG	14.356	1.421	20.322	3.320

SEKCIJA AUTOCESTE	2030 g.		2042 g.	
	NORMALNI I PREUSMJERENI SAOBRAĆAJ	NOVOSTVORENI SAOBRAĆAJ	NORMALNI I PREUSMJERENI SAOBRAĆAJ	NOVOSTVORENI SAOBRAĆAJ
SVILAJ - KARUŠE	18.667	5.230	26.652	7.467
KARUŠE - D. GRAČANICA	30.402	8.517	39.767	11.141
D. GRAČANICA - KAKANJ	30.158	8.449	39.980	11.201
KAKANJ - VLAKOVO	47.838	13.383	64.095	17.933
VLAKOVO - TARČIN	21.885	6.131	32.396	9.076
TARČIN - KONJIC	26.092	7.460	38.840	12.474
KONJIC - JABLANICA	27.394	7.487	40.703	12.516
JABLANICA - MOSTAR SJEVER	29.998	8.609	44.911	14.445
MOSTAR SJEVER - GRANICA JUG	31.591	5.444	43.040	8.960

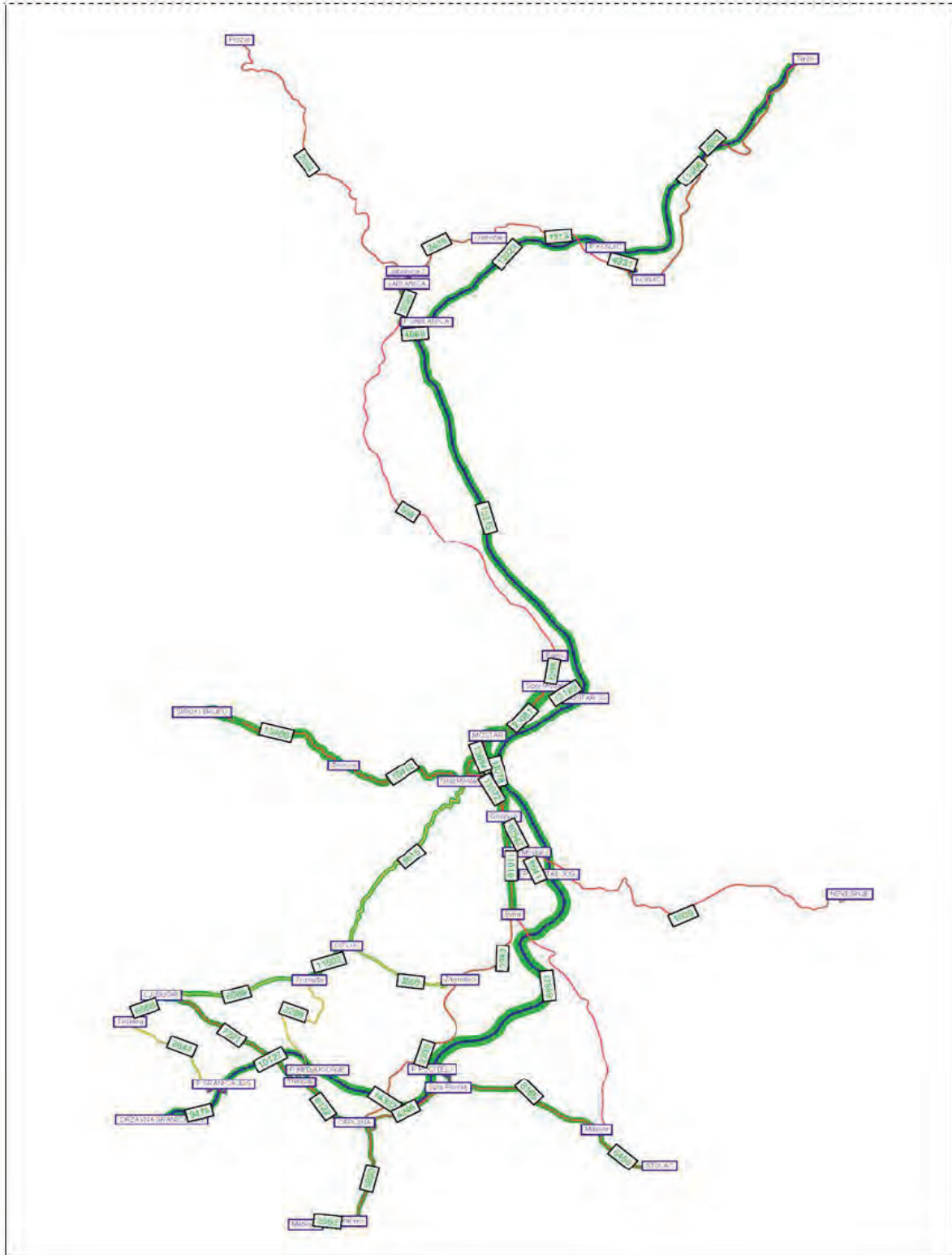
Prognoza normalnog, preusmjerenog i novostvorenog saobraćaja³⁷

³⁷Ministarstvo komunikacija i transporta BiH & Ipsa & IGH, (2006), Autocesta na Koridoru Vc, Pre-Feasibility studija, Završni izvještaj



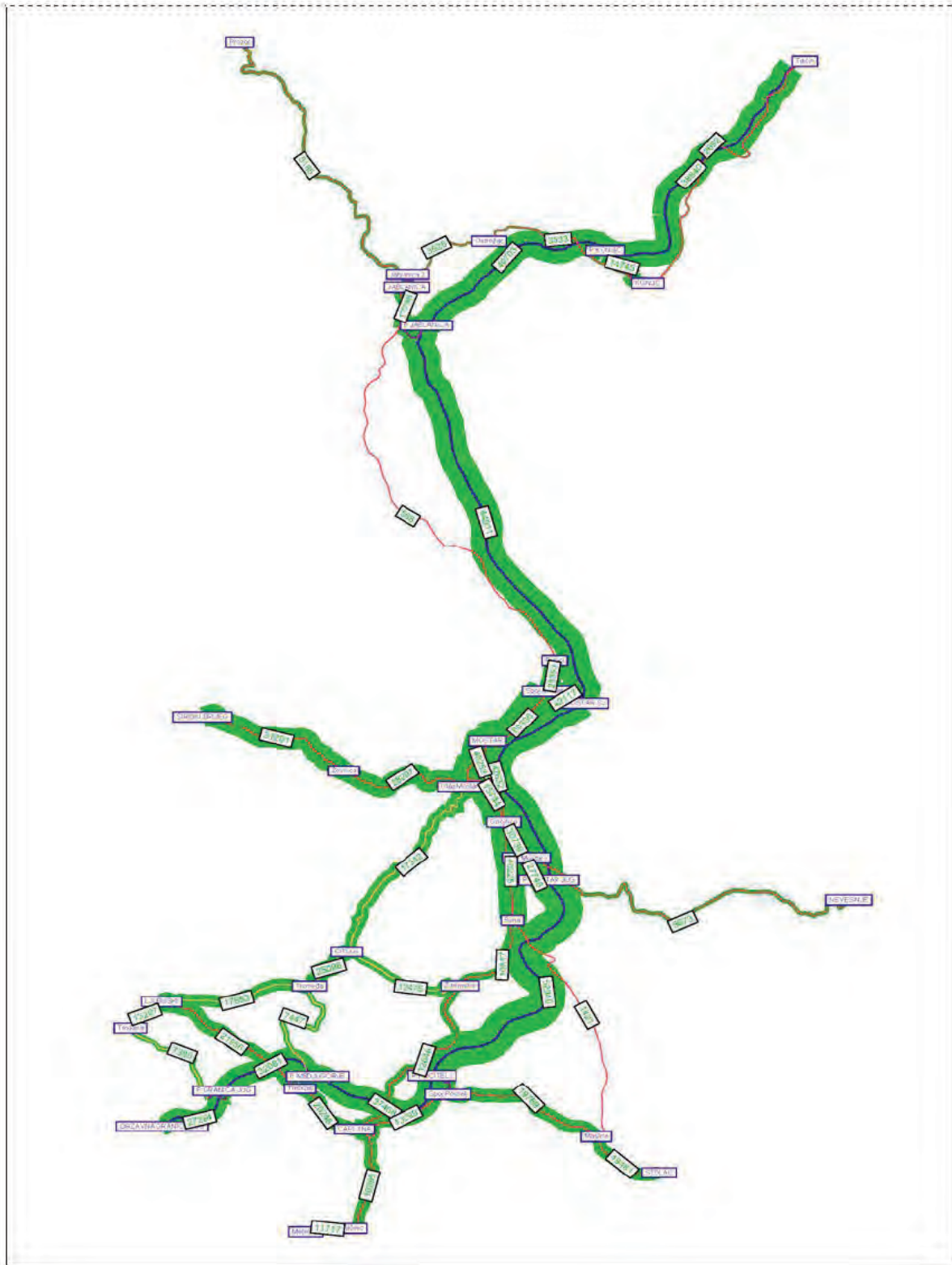
Prognoza PGDS-a na mreži sa autocestom na sektoru Svilaj –Sarajevo jug (Tarčin) u 2013. godini⁴¹

⁴¹ Ministarstvo komunikacija i transporta BiH & Ipsa & IGH, (2006), Autocesta na Koridoru Vc, Pre-Feasibility studija, Završni izvještaj



Prognoza PGDS-a na mreži sa autocestom na sektoru Sarajevo jug (Tarčin) – južna granica sa RH u 2013. godini⁴²

⁴² Ministarstvo komunikacija i transporta BiH & Ipsa & IGH, (2006), Autocesta na Koridoru Vc, Pre-Feasibility studija, Završni izvještaj



Prognoza PGDS-a na mreži sa autocestom na sektoru Sarajevo jug (Tarčin) – južna granica sa RH u 2042. godini⁴⁴

⁴⁴ Ministarstvo komunikacija i transporta BiH & Ipsa & IGH, (2006), Autocesta na Koridoru Vc, Pre-Feasibility studija, Završni izvještaj

Prilog 9 - Pregled prihoda od akciza (putarina)

U priloženim tabelama nalazi se pregled prikupljenih sredstava po osnovu posebne takse (putarine) na naftne derivate za 2017. i 2018. godinu.

Također, u tabelama je i pregled prikupljenih i raspodjeljenih sredstava po osnovu posebnih akciza (putarina) 0,25 KM/l, od toga za auto-puteve (0,20 KM/l) i puteve (0,05 KM/l). Prezentirani podaci o sredstvima prikupljenim i raspodjeljenim po navedenom osnovu obuhvataju period od stupanja na snagu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o akcizama u BiH („Sl. glasnik BiH“, br. 91/2017), tj. od februara 2018.

Prikupljeni podaci se sastoje iz tri dijela:

1) Podaci od Uprave za indirektno oporezivanje BiH - UINO BiH (preuzeto sa weba): Podaci o ukupnim prihodima ostvarenim po osnovu akciza od putarina u 2017. i 2018. godini (od toga 0, 15KM/l koji idu kroz budžet i posebna putarina 0,25 KM/l koja ide sa posebnog računa UINO BiH).

2) Podaci od Uprave za indirektno oporezivanje BiH o sredstvima prikupljenim po osnovu posebne putarine (0,25 KM/l) koji su prikupljeni od februara do oktobra 2018. i od novembra 2018. do maja 2019., te podaci kako su sredstva raspodjeljena entitetima i Brčko Distriktu.

3) Podaci od entitetskih ministarstava finansija i Direkcije za finansije Distrikta Brčko o sredstvima koja su doznačena po osnovu posebne putarine (0,25 KM/l) od februara 2018. do aprila 2019. godine, te podaci kako su navedena sredstva raspoređena javnim preduzećima autoputevi i javnim preduzećima putevi, te kantonalnim direkcijama cesta.

1.

U navedenoj tabeli nalazi se pregled naplaćenih prihoda koje je Uprava za indirektno oporezivanje BiH ostvarila po osnovu posebne naknade (putarine) na naftne derivate u 2017. i 2018. godini.

	2017.	2018.
01.01.-31.01.	25.618.470	28.841.326
01.02.-28.02.	23.015.524	41.017.719
01.03.-30.03.	28.344.555	42.803.700
01.04.-30.04.	30.723.537	50.886.892
01.05.-31.05.	31.239.490	56.396.785
01.06.-30.06.	34.350.023	51.302.117
01.07.-31.07.	36.018.900	60.284.456
01.08.-31.08.	40.895.793	66.025.066
01.09.-30.09.	33.507.972	59.372.703
01.10.-31.10.	33.266.528	62.256.993
01.11.-30.11.	34.960.897	50.914.741
01.12.-31.12.	30.742.723	50.639.583
Ukupno:	382.684.412	620.742.081

U februaru 2018. počela je primjena novog Zakona o akcizama

Od uvođenja nove akcize za autoputeve i puteve izdvaja se ukupno 0,40 KM po litru goriva, od toga 0,15 KM/l (za puteve) raspoređuje se kroz budžet entiteta sa ostalim indirektnim porezima. Od ostvarenih ukupnih indirektnih poreza prvo se servisira spoljni dug, a zatim se ostatak sredstava raspoređuje entitetima, kantonima, opštinama i JP Ceste/JP Putevi po definisanim koeficijentima. Iznos od 0,25 KM/l (0,20 KM/l za autoputeve i 0,05 KM/l za puteve) ide na poseban račun Centralne banke BiH koja navedena sredstva raspoređuje entitetima i Distriktu Brčko. Iznos koji se raspoređuje kroz budžet (0,15 KM/l) nije identičan sa iznosom koji se raspoređuje JP Ceste FBiH, JP Putevi RS i JP Putevi BD.

Prije februara 2018:

0,15 KM kroz budžet (za puteve)

0,10 KM poseban račun (za autoputeve)

Ukupno : 0,25 KM/l

Nakon februara 2018:

0,15 KM kroz budžet (za puteve)

0,25 KM poseban račun (0,20KM za autoputeve i 0,05 KM za puteve)

Ukupno: 0,40 KM/l

Prema prethodno navedenom konceptu, u nastavku je prikaz kako bi trebali biti raspodjeljeni prikupljeni prihodi za autoputeve i puteve:

2017 godina			
Iznos:			
382.684.412		Kroz budžet za puteve	229.610.647
		Poseban račun za autoputeve	153.073.764

2018 godina			
Iznos:			
28.841.326	jan 2018	Kroz budžet za puteve	17.304.795
		Poseban račun za autoputeve	11.536.530
591.900.755	feb - dec 2018	Kroz budžet za puteve	221.962.783
		Poseban račun za autoputeve i puteve	369.937.971
		za puteve	73.987.594
		za autoputeve	295.950.376

I-XII 2018 godina			
Iznos:			
620.742.081		Kroz budžet za puteve	239.267.578
		Poseban račun za autoputeve i puteve	381.474.501
		za autoputeve	307.486.906
		za puteve	73.987.594

2.

Prema podacima Uprave za indirektno oporezivanje BiH, od februara do oktobra 2018., na osnovu putarina (0,25 KM/l) prikupljeno je 308.777.901 KM. Nadalje, 10 % sredstava ostaje na podračunu Centralne banke BiH i služiti će za poravnanje prihoda nakon utvrđivanja metodologije konačne raspodjele, dok je 90 % (277.875.642 KM) raspodjeljeno po koeficijentima: 59 % FBiH, 39 % RS i 2 % Distikt Brčko.

Sredstva od ferbruara do oktobra 2018. u iznosu od 277.875.642 KM raspoređena su:

FBiH (59%)	163.946.629
RS (39%)	108.371.500
Brčko Distrikt (2%)	5.557.512

Prema podacima Uprave za indirektno oporezivanje BiH, od novembra 2018. do maja 2019., na osnovu putarina (0,25 KM/l) prikupljeno je 184.957.679 KM. Nadalje, 10 % sredstava ostaje na podračunu Centralne banke BiH i služiti će za poravnanje prihoda nakon utvrđivanja metodologije konačne raspodjele, dok je 90 % raspodjeljeno po koeficijentima: 59 % FBiH, 39 % RS i 2 % Distikt Brčko.

Sredstva od novembra 2018. do maja 2019. u iznosu od 171.064.102 KM raspoređena su:

FBiH (59%)	100.927.820
RS (39%)	66.714.999
Brčko Distrikt (2%)	3.421.282

3.

Prema podacima dostavljenim od Ministarstva finansija RS i Direkcije za finansije Distrikta Brčko, te podacima sa web stranice Ministarstva finansija FBiH, sredstva po osnovu posebne akcize za puteve 0,25KM/l (od toga 0,20 KM/l za autoputeve i 0,05 KM/l za puteve) raspoređena su:

RS (0,25KM/l) pregled isplata korisnika putarina:

	JP Autoputevi RS	JP Putevi RS	Ukupno
jul.18	43.217.134	10.804.283	54.021.417
aug.18	10.582.886	2.645.722	13.228.608
sep.18	11.588.969	2.897.242	14.486.212
okt.18	10.426.954	2.606.739	13.033.693
nov.18	10.881.257	2.720.314	13.601.571
dec.18	9.536.030	2.384.007	11.920.037
Suma za 2018. god:	96.233.230	24.058.307	120.291.538

	JP Autoputevi RS	JP Putevi RS	Ukupno
jan.19	8.879.502	2.219.875	11.099.377
feb.19.	8.012.445	2.003.111	10.015.556
mar.19	7.543.053	1.885.763	9.428.816
apr.19	8.519.711	2.129.927	10.649.638
Suma za 2019. god:	32.954.711	8.238.676	41.193.387

**FBiH (0,25KM/l) pregled
isplata korisnicima:**

	JP Autoceste FBiH	Upravitelji za ceste	Ukupno	Upravitelji za ceste	JP Ceste FBiH	Kantonalni upravitelji za ceste
jul.18	65.379.766	16.344.942	81.724.708	16.344.942	6.537.977	9.806.965
aug.18	16.010.008	4.002.502	20.012.510	4.002.502	1.601.001	2.401.501
sep.18	17.532.031	4.383.008	21.915.038	4.383.008	1.753.203	2.629.805
okt.18	15.774.110	3.943.527	19.717.637	3.943.528	1.577.411	2.366.117
nov.18	18.290.866	4.572.717	22.863.583	4.572.717	1.829.087	2.743.630
dec.18	12.596.825	3.149.206	15.746.031	3.149.206	1.259.682	1.889.524
Suma za 2018. god:	145.583.605	36.395.901	181.979.507	36.395.901	14.558.361	21.837.541

	JP Autoceste FBiH	Upravitelji za ceste	Ukupno	Upravitelji za ceste	JP Ceste FBiH	Kantonalni upravitelji za ceste
jan.19	13.433.094	3.358.273	16.791.367	3.358.273	1.343.309	2.014.964
feb.19	12.121.392	3.030.348	15.151.740	3.030.348	1.212.139	1.818.209
mar.19	11.411.286	2.852.821	14.264.107	2.852.821	1.141.129	1.711.693
apr.19	12.888.794	3.222.199	16.110.993	3.222.199	1.288.879	1.933.319
Suma za 2019. god:	49.854.565	12.463.641	62.318.207	12.463.641	4.985.457	7.478.185

**Brčko Distrikt (0,25KM/l) pregled
isplata:**

JP Putevi Brčko

jul.18	2.770.329
aug.18	678.390
sep.18	742.883
okt.18	668.394
nov.18	697.516
dec.18	611.284
Suma za 2018 god:	6.168.797

JP Putevi Brčko

jan.19	569.199
feb.19	513.618
mar.19	483.529
apr.19	546.135
Suma za 2019 god:	2.112.482