



# AGENDA POVEZIVANJA

Sufinansiranje investicionih projekata na  
Zapadnom Balkanu u 2015. godini



Ova publikacija ima samo informativni karakter.

Brošura u originalu na engleskom jeziku dostupna je na sajtu Evropske komisije - Generalnog direktorata za politiku susedstva i pregovore o proširenju <http://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement>.

Preveo na srpski jezik i štampao Informacioni centar Evropske unije u Beogradu, juna 2016. godine.



Projekat finansira EU



# AGENDA POVEZIVANJA

## Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu u 2015. godini

Dragi čitaоче,

Lideri šest zemalja Zapadnog Balkana (WB6) – Albanije, Bosne i Hercegovine, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Crne Gore, Kosova\* i Srbije – sastali su se pre godinu dana u Berlinu kako bi uneli novu dinamiku u regionalnu saradnju. Od tada, Evropska komisija saraduje sa njima na preduzimanju konkretnih mera od kojih će koristiti imati građani širom regiona.

Izgradnja i povezivanje saobraćajne i energetske infrastrukture predstavlja pokretač rasta i zapošljavanja i pomaže u privlačenju investicija. Na ovaj način se stvaraju veze i otvaraju nove prilike za preduzeća i ljude i daje doprinos dobrosusedskim odnosima u regionu. Upravo zato, povezivanje smo stavili u samo središte naše agende za unapređenje veza na Zapadnom Balkanu i sa EU.

Zapadnobalkanska šestorka je u aprilu 2015. godine postigla dogovor o osnovnoj saobraćajnoj mreži u skladu sa preporukama EU. U oblasti energetike, rad na energetske zajednici je poslužio kao osnova za identifikovanje prioritarnih projekata koji za cilj imaju integraciju elektroenergetskih sistema i poboljšanje i diverzifikaciju snabdevanja gasom. To je krupan korak napred, kojim se investicioni naponi jasno usmeravaju u realistične projekte kojima se zadovoljavaju akutne potrebe.

Unapređenje saobraćajnih i energetske sistema se, međutim, ne tiče samo izgradnje puteva, železnica, elektroenergetskih dalekovoda ili gasovoda. Zemlje Zapadnog Balkana moraju da ulože veće napore u sprovođenje pratećih mera kako bi otvorile tržišta, stvorile transparentni regulatorni okvir koji pogoduje izgradnji poverenja među investitorima, uklonile prepreke za efikasno i delotvorno upravljanje komunalnim uslugama i podigle njihov kvalitet.

Zemlje Zapadnog Balkana se već kreću u tom smeru kako u oblasti saobraćaja, tako i u energetici, budući da su postigle dogovor o nizu mera kojima će unaprediti upravljanje infrastrukturom, olakšati trgovinu, a svoja tržišta učiniti otvorenijim. Za postizanje ovih rezultata je neophodno primeniti sveobuhvatan pristup: u saobraćaju će izgradnja puteva biti praćena poboljšanim procedurama na graničnim prelazima dok je u oblasti energetike regionalno tržište električnom energijom osmišljeno tako da integriše sve veće kapacitete za proizvodnju obnovljive energije na Zapadnom Balkanu.

Sve te mere će pomoći u privlačenju investicija neophodnih za izgradnju infrastrukture u regionu, a istovremeno će upotpuniti doprinos same EU. Pa i više od toga: te investicije će pomoći da se izgrade mostovi između zemalja i ljudi. One će otvoriti nove prilike za saradnju, usredsređujući se na to što ove zemlje spaja, a ne na ono što ih razdvaja. Kroz saradnju u rešavanju zajedničkih izazova, zapadnobalkanska šestorka će razviti uzajamno poverenje koje je preko potrebno za pomirenje, dobrosusedske odnose i prosperitet regiona, što su ključni elementi napretka na putu ka članstvu u EU. Samim tim, naša zajednička agenda povezivanja je sastavni deo šire strategije pristupanja.

Evropska unija je izdvojila do milijardu evra za investicione projekte povezivanja i tehničku pomoć za period od 2014. do 2020. godine. Brošura pred vama daje pregled 10 prioritarnih projekata, koliko ih je do sada identifikovano. Zadovoljstvo mi je da vam predstavim ove projekte koji ilustruju naše zalaganje za realizaciju agende povezivanja.

Samit u Beču će označiti još jednu prekretnicu u uzajamnoj integraciji naših partnera i još jedan njihov korak ka EU.

\*Ova oznaka je bez prejudiciranja stavova o statusu i u skladu je sa Rezolucijom 1244 Saveta bezbednosti UN i mišljenjem Međunarodnog suda pravde o deklaraciji o nezavisnosti Kosova



Johanes Han  
Evropski komesar za politiku  
susedstva i pregovore o  
proširenju

## Agenda povezivanja

Unapređenje povezanosti zemalja Zapadnog Balkana, kao i Zapadnog Balkana i Evropske unije, predstavlja ključni faktor rasta i zapošljavanja koji će građanima i ekonomijama u regionu doneti nedvosmislene prednosti. Zapadnobalkanska šestorka (WB6) je stavila agendu povezivanja visoko na listu svojih prioriteta, sa posebnim naglaskom na pripremu i finansiranje konkretnih regionalnih infrastrukturnih investicionih projekata, ali i na primenu tehničkih standarda i „mekih“ mera poput usklađivanja/pojednostavljanja graničnih procedura, reforme železnica, informacionih sistema, bezbednosti i održavanja drumskog saobraćaja, razdvajanja različitih delatnosti unutar sektora i pristupa tržištu trećim stranama.

Nacionalni odbori za investicije su nadležni za definisanje i upravljanje prioritetima jedinstvenih izvora finansiranja projekata i služe kao osnova za programiranje svih dostupnih finansijskih izvora, uključujući državna i sredstva drugih donatora. Evropska komisija će sredstvima iz Investicionog okvira za Zapadni Balkan sufinansirati zrele energetske projekte sa liste projekata od interesa za energetska zajednicu i zrele saobraćajne projekte u okviru osnovne mreže TEN-T (Transevropska saobraćajna mreža), dok će deo sredstava biti obezbeđen zajmovima međunarodnih finansijskih institucija.



## INVESTICIONI OKVIR ZA ZAPADNI BALKAN

Investicioni okvir za Zapadni Balkan je kombinovani finansijski instrument u kom učestvuju Evropska komisija, finansijske institucije, bilateralni donatori i zemlje Zapadnog Balkana kako bi obezbedili sredstva za strateške investicione projekte u zemljama korisnicama. Sektori koji su predviđeni za finansiranje uključuju infrastrukturni razvoj u oblasti životne sredine, energetike, saobraćaja i društvenih sektora kao i razvoja privatnog sektora.

Investicioni okvir za Zapadni Balkan su u decembru 2009. pokrenule Evropska komisija, Razvojna banka Saveta Evrope (CEB), Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD), Evropska investiciona banka (EIB), koje su partnerske finansijske institucije i bilateralni donatori. Okviru su kasnije pristupile i razvojna banka KfW i Svetska banka.

## ZAJEDNIČKO PARTNERSTVO:



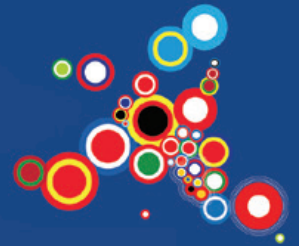
## U SARADNJI SA:



## BILATERALNI DONATORI:



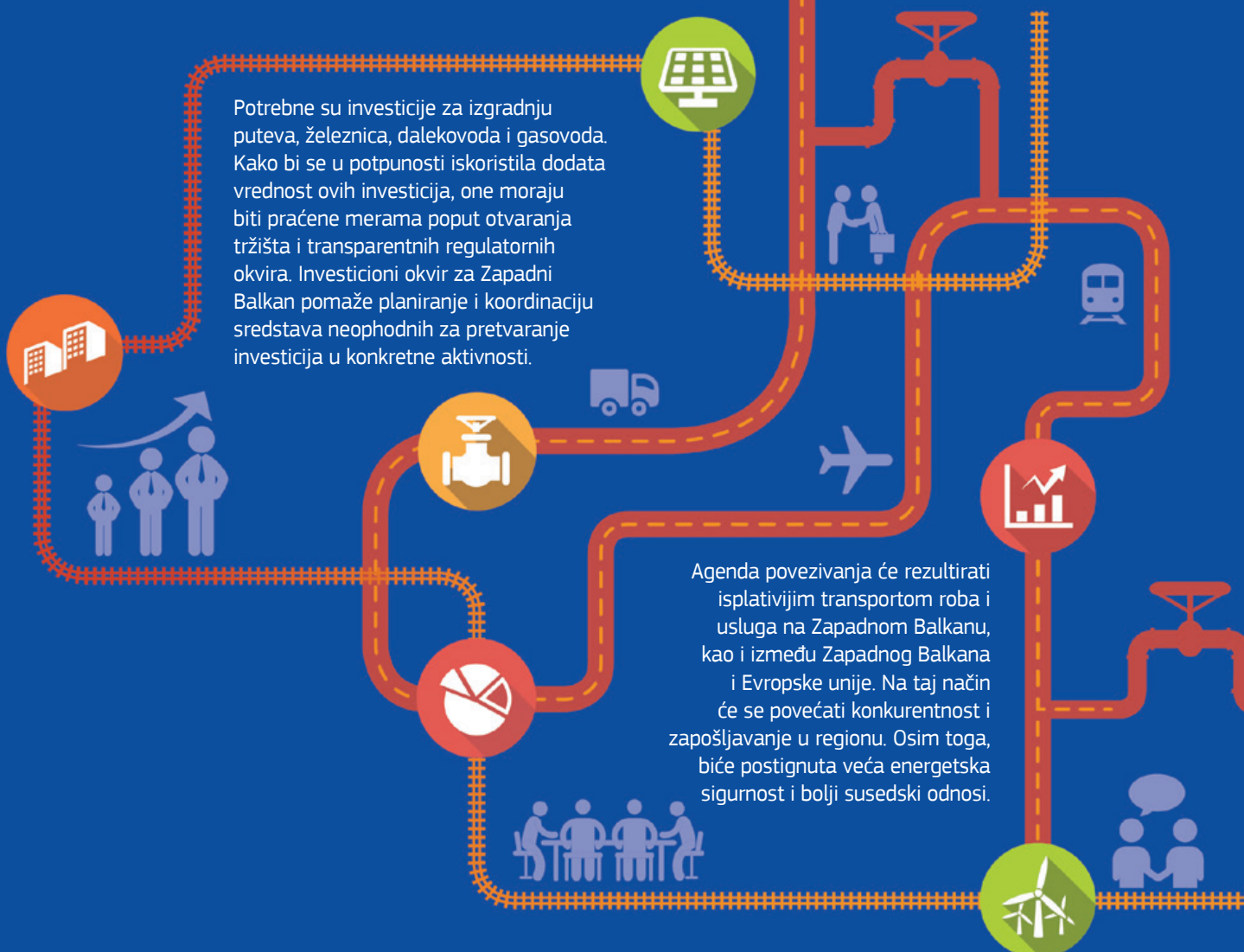
# Povezivanje: stvaranje veza i izgradnja mreža za preduzeća i ljude



**DOBRO RAZVIJENA I MEĐUSOBNO POVEZANA SAOBRAĆAJNA I ENERGETSKA INFRASTRUKTURA JE OD VITALNOG ZNAČAJA ZA REGIONALNI RAZVOJ, EKONOMSKI RAST I PRIVLAČENJE NOVIH INVESTICIJA.**



Vlade moraju da identifikuju kredibilne sektorske strategije i uspostave nacionalne investicione komitete koji će pomoći pri određivanju strateških i održivih investicionih projekata.



Potrebne su investicije za izgradnju puteva, željeznica, dalekovoda i gasovoda. Kako bi se u potpunosti iskoristila dodata vrednost ovih investicija, one moraju biti praćene merama poput otvaranja tržišta i transparentnih regulatornih okvira. Investicioni okvir za Zapadni Balkan pomaže planiranje i koordinaciju sredstava neophodnih za pretvaranje investicija u konkretne aktivnosti.

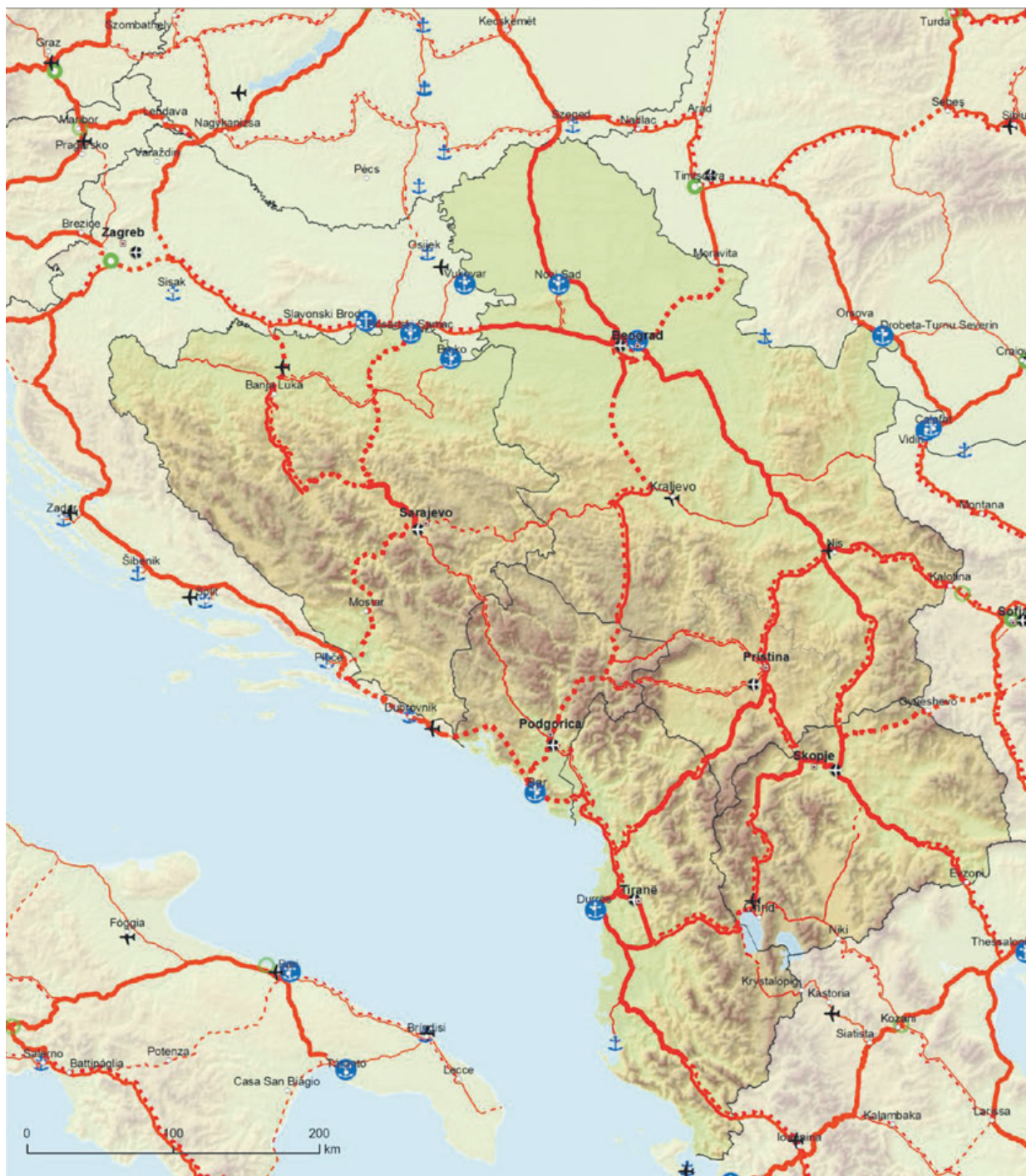
Agenda povezivanja će rezultirati isplativijim transportom roba i usluga na Zapadnom Balkanu, kao i između Zapadnog Balkana i Evropske unije. Na taj način će se povećati konkurentnost i zapošljavanje u regionu. Osim toga, biće postignuta veća energetska sigurnost i bolji susedski odnosi.

# Okvirno proširenje Transevropske saobraćajne mreže na Zapadni Balkan

## Osnovna mreža

### Putevi, luke i aerodromi

Nacrt od 19.8.2015.



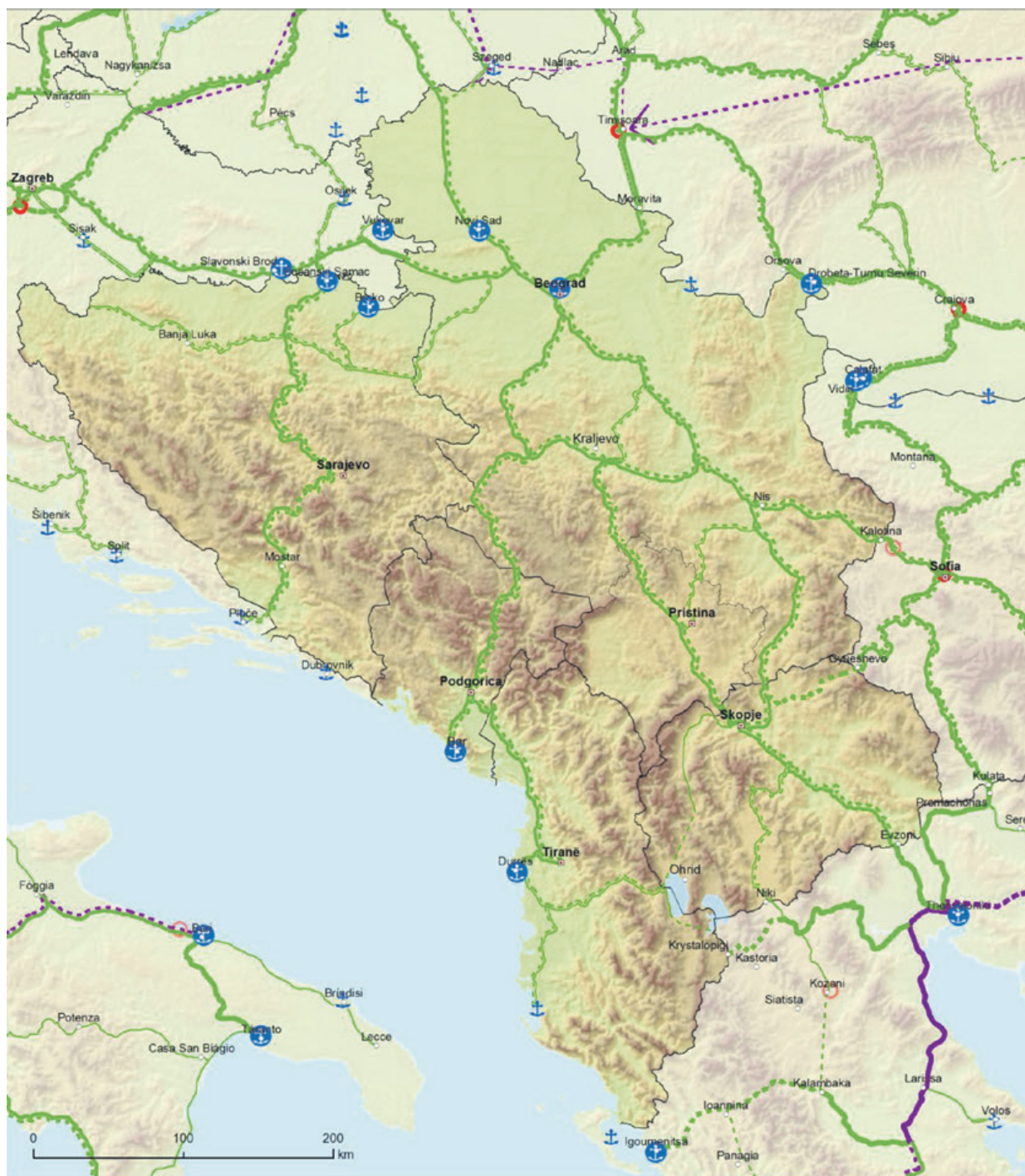
Sveobuhvatna mreža	Osnovna mreža	Sveobuhvatna mreža	Osnovna mreža	Sveobuhvatna mreža	Osnovna mreža
Putevi / završeni	Putevi / treba ih nadograditi	Luke	Železničko-drumski terminali		Aerodromi
Putevi / planirani					

# Okvirno proširenje Transevropske saobraćajne mreže na Zapadni Balkan

## Osnovna mreža

### Železnice i luke

Nacrt od 18.6.2015.



Sveobuhvatna mreža Osnovna mreža		Sveobuhvatna mreža Osnovna mreža		Sveobuhvatna mreža Osnovna mreža	
	Konvencionalna železnica / završena		Železnica velike brzine / završena		Luke
	Konvencionalna železnica / treba je nadograditi		Nadogradnja do železnice velike brzine		Železničko-drumski terminali
	Konvencionalna železnica / planirana		Železnica velike brzine / planirana		

TENtec




# Okvirno proširenje Transevropske saobraćajne mreže na Zapadni Balkan

## Osnovna mreža

### Unutrašnji plovni putevi i luke

*Nacrtna od 18.6.2015.*



Osnovna mreža	Sveobuhvatna mreža	Osnovna mreža
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue; font-weight: bold;">—</span> Unutrašnji plovni putevi / završeni</li> <li><span style="color: blue; font-weight: bold;">- - -</span> Unutrašnji plovni putevi / treba ih nadograditi</li> <li><span style="color: blue; font-weight: bold;">■ ■ ■</span> Unutrašnji plovni putevi / planirani</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>  Luke</li> </ul>

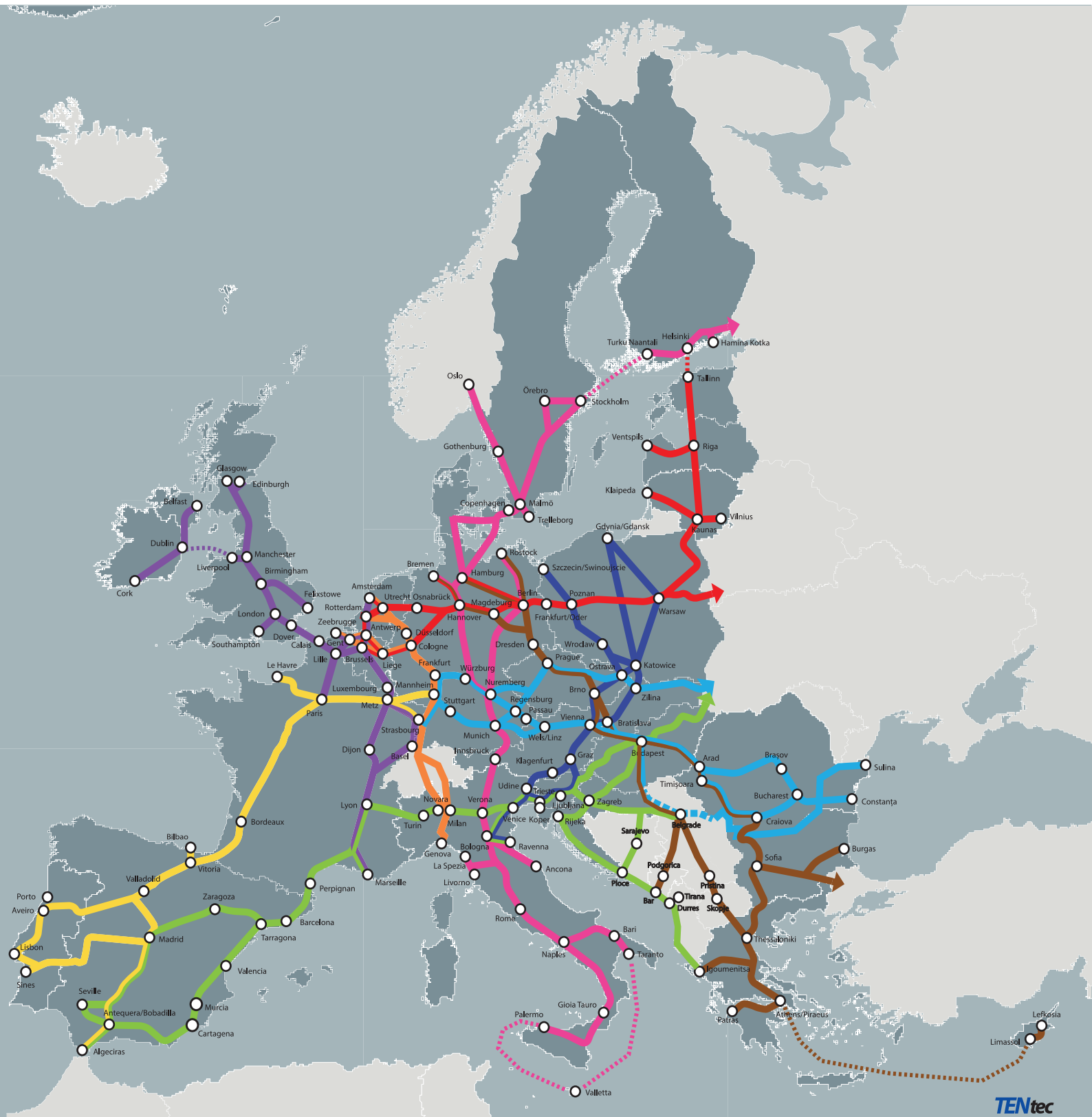




European  
Commission

# TRANSEVROPSKA SAOBRAČAJNA MREŽA

## KORIDORI OSNOVNE MREŽE TEN-T



TENtec

REGULATION (EU) No 1316/2013 O.J. L348 - 20/12/2013

### LEGENDA

- Baltičko-jadranski
- Istočni / istočnomediteranski
- Atlantski
- Severnomoško-baltički
- Skandinavsko-mediteranski
- Severnomoško-mediteranski
- Mediterranski
- Rajnsko-alpski
- Rajnsko-dunavski



# OSNOVNA MREŽA KORIDORA TRANSEVROPSKE SAOBRAĆAJNE MREŽE (TEN-T)

## Okvirno proširenje koridora osnovne mreže na Zapadni Balkan

### PROŠIRENJE TRANSEVROPSKE SAOBRAĆAJNE MREŽE (TEN-T)

Železničke, drumske, vazdušne i pomorske saobraćajne veze u okviru Transevropske saobraćajne mreže (TEN-T) su zamišljene ne samo kao pokretači bliže integracije između država članica i njenih žitelja, već i kao nosioci veće ekonomske konkurentnosti.

TEN-T ima dva nivoa: „osnovnu mrežu“, koja je nosilac najvećeg dela putničkih i robnih tokova i „sveobuhvatnu mrežu“, koja obezbeđuje pristup osnovnoj mreži. „Koridori osnovne mreže“ olakšavaju razvoj osnovne mreže.

Ministri saobraćaja Zapadnobalkanske šestorke su se u junu 2015. sastali sa komesarkom EU za saobraćaj Violetom Bulc na Danima TEN-T-a u Rigi i okvirno utvrdili tri koridora osnovne mreže koja će biti proširena na Zapadni Balkan, kao i prioritete projekte duž ovih koridora koji bi mogli da dobiju sredstva EU u narednih šest godina.

Proširenje mreže ka Zapadnom Balkanu osigurava bližu integraciju sa EU i služi kao finansijska poluga za infrastrukturne investicije, poput podrške koju EU pruža u okviru Investicionog okvira za Zapadni Balkan i Instrumenta za povezivanje Evrope.

Kada budu završeni, koridori osnovne mreže će pružiti kvalitetne saobraćajne usluge građanima i privredi i omogućiti neometanu integraciju između zemalja u regionu, te integraciju regiona i EU. Prioritetnim projektima će biti uklonjena uska grla, unapređena interoperabilnost i izgrađene prekogranične veze koje nedostaju.

### MEDITERANSKI KORIDOR – PRETHODNO IDENTIFIKOVANI PROJEKTI

Rijeka – Zagreb – Beograd/Sarajevo – Ploče || Rijeka – Ploče – Bar – Tirana/Drač – Igumenica

Hrvatsko-crnogorska granica – Bar – crnogorsko-albanska granica – Lješ – albansko-grčka granica	put	Studije (studija izvodljivosti, izvođački projekat, procena uticaja na životnu sredinu) i radovi.
Albansko-makedonska granica – Lješ – Tirana – albansko-grčka granica	put	Studije i radovi na sledećim deonicama: obilaznica Tumane – Kašar/Vor, Lješ i obilaznica oko Tirane. Studije su u toku, preostaju radovi na obilaznici oko Tepelene.
Hrvatsko-bosanskohercegovačka granica – Sarajevo - Ploče	put	Radovi na sledećim deonicama: Odžak – Svilaj, granični prelaz i prekogranični most Svilaj na Savi; Odžak – Vukosavlje – Podnovlje – Rudanka – Doboj Jug; Tarčin-Konjic; Mostar Sever – Počitelj.
Bosanski Šamac/Šamac - Sarajevo	železnica	Radovi na deonici Sarajevo – Podlugovi (BiH)
Aerodrom u Sarajevu	aerodrom	Radovi na povećanju operativnih kapaciteta.

### DRUGE DEONICE OSNOVNE MREŽE – PRETHODNO IDENTIFIKOVANI PROJEKTI

Hrvatsko-bosanskohercegovačka granica – Gradiška – Banja Luka - Travnik	put	Radovi na graničnom prelazu i prekograničnom mostu Gradiška na Savi.
Niš – Dimitrovgrad – srpsko-bugarska granica	železnica	Radovi na deonici Prosek – Staničenje – Dimitrovgrad. Studije i radovi na elektrifikaciji i unapređenju signalizacije na deonici Niš – Dimitrovgrad. Studije za obilaznicu oko Niša.
Kičevo - Gostivar	put	Radovi na izgradnji autoputa.

## ISTOČNI / ISTOČNOMEDITERANSKI KORIDOR – PRETHODNO IDENTIFIKOVANI PROJEKTI

Budimpešta – Beograd – Podgorica – Bar || Beograd – Niš – Kumanovo / Priština – Skoplje – Solun

Beograd – Novi Sad – srpsko-mađarska granica	železnica	Studije i radovi na rekonstrukciji i modernizaciji postojećih linija i izgradnja drugog koloseka od Novog Sada do granice sa Mađarskom.
Beograd – Niš	železnica	Studije i radovi na rekonstrukciji i modernizaciji postojećih linija i izgradnja drugog koloseka na deonici Stalać – Đunis.
Beogradski čvor	put	Radovi na završetku deonice Straževica – Bujanj Potok u okviru obilaznice oko Beograda.
Niš – Priština	put	Studije i radovi na rekonstrukciji puta Niš – Priština.
Priština – granica Kosova* i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije	put	Radovi na izgradnji autoputa.
Granica između Srbije i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije	železnica	Izgradnja zajedničke granične stanice (Tabanovce).
Beljakovce – granica između Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije i Bugarske	železnica	Radovi na deonici od Beljakovca do Krive Palanke. Studije u toku, radovi na na izgradnji deonice Kriva Palanka – granica sa Bugarskom.
Rankovce – Kriva Palanka – granica između Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije i Bugarske	put	Studije u toku, radovi na deonici Rankovce – Kriva Palanka. Studije i radovi na deonici Kriva Palanka – Deve Bair.
Beograd – (Vrbnica) – Bar	železnica	Neophodno je sprovođenje radova na poboljšanju postojećih linija (remont nadgrađa, tunela, mostova, signalizacije) na deonici Vrbnica (srpsko-crnogorska granica) – Bar (Crna Gora).
Kraljevo – Priština – Đorče Petrov	železnica	Radovi na deonici Kosovo Polje – stanica graničnog prelaza sa Bivšom Jugoslovenskom Republikom Makedonijom. Studije i radovi na deonici Kosovo Polje – Lešak.
Beograd – Bar	put	Studije (idejni projekat, izvođački projekat i procena uticaja na životnu sredinu) i radovi na deonici Mateševo – Andrijevića. Studije (idejni projekat, izvođački projekat i procena uticaja na životnu sredinu) za obilaznicu oko Podgorice (Smokovac – Farmaci).

## RAJNSKO-DUNAVSKI KORIDOR – PRETHODNO IDENTIFIKOVANI PROJEKTI

Vukovar – Novi Sad – Beograd – Drobeta-Turnu Severin/Brčko – Sisak

Sava	unutrašnji plovni putevi	Studije i radovi na rehabilitaciji plovnog toka reke Save (Sisak – Brčko – Beograd).
Sava	unutrašnji plovni putevi	Radovi na razminiranju desne obale reke Save od ušća Drine do ušća Une.
Luka Brčko	rečna luka	Rekonstrukcija i nadogradnja funkcionalnih objekata u Luci Brčko.
Dunav	unutrašnji plovni putevi	Izvođenje studija i hidrotehničkih i bagerskih radova na kritičnim sektorima na zajedničkom potezu reke između Srbije i Mađarske
Dunav	unutrašnji plovni putevi	Hidrotehnički i bagerski radovi na šest kritičnih sektora reke Dunav, uključujući nadzor i praćenje radova između Bačke Palanke i Beograda u kontekstu uticaja na životnu sredinu.

\*Ova oznaka je bez prejudiciranja stavova o statusu i u skladu je sa Rezolucijom 1244 Saveta bezbednosti UN i mišljenjem Međunarodnog suda pravde o deklaraciji o nezavisnosti Kosova



# AGENDA POVEZIVANJA

## Sufinansiranje investicionih projekata na Zapadnom Balkanu u 2015.<sup>1</sup>

#	Referenca	Korisnik	Međunarodna financijska institucija	Opis / naziv	Iznos investicije (u milijonima evra)	Iznos bespovratnih sredstava (u milijonima evra)	Iznos bespovratnih sredstava u %
<b>Sufinansiranje IPA/Investicioni okvir za Zapadni Balkan</b>							
<b>ENERGETSKI PROJEKTI</b>							
1.	WBIF CF 1001 ALB ENE	Albanija	KfW	Elektroenergetska međupovezanost Albanije i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije (I): deo mreže u Albaniji	70	14	20%
2.	WBIF CF 1002 MKD ENE	Bivša Jugoslovenska Republika Makedonija	EBRD	Elektroenergetska međupovezanost Albanije i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije (II): deo mreže u Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji	49	12	24%
3.	WBIF CF 1015 MNE ENE	Crna Gora	KfW	Transbalkanski koridor za prenos električne energije (I): deo mreže u Crnoj Gori	127	25	20%
4.		Srbija	KfW	Transbalkanski koridor za prenos električne energije (I): deo mreže u Srbiji	28	6,6	24%
<b>SAOBRAĆAJNI PROJEKTI</b>							
5.		Bosna i Hercegovina	EIB	Mediteranski koridor (CVc): Drumska interkonekcija između Bosne i Hercegovine i Hrvatske	109	22	20%
6.		Bosna i Hercegovina <sup>2</sup>	EIB	Mediteranski koridor (R2a): Drumska interkonekcija između Bosne i Hercegovine i Hrvatske	34,4	6,8	20%
7.		Kosovo*	EBRD	Istočni/istočnomediterranski koridor (R10): Železnička interkonekcija Bivša Jugoslovenska Republika Makedonija – Kosovo* – Srbija	80,9	38,5	48%
8.		Crna Gora	EIB	Istočni/istočnomediterranski koridor (R4): Železnička interkonekcija Crna Gora-Srbija	40	20	50%
<b>SRBIJA IPA 2015</b>							
9.		Srbija	/	Istočni/istočnomediterranski koridor (CX): Železnička interkonekcija između Srbije i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije	62,7	47	75%
10.		Srbija	/	Istočni/istočnomediterranski koridor (CX): Intermodalni terminal u Beogradu u Srbiji	15,5	13,8	89%
<b>UKUPNO</b>					<b>616,5</b>	<b>205,7</b>	<b>33%</b>

<sup>1</sup> Predmet konačne odluke budžetskih organa.

<sup>2</sup> Ovaj investicioni projekat u Bosni i Hercegovini će biti predmet procene nacionalnog odbora za investicije početkom septembra 2015.

\*Ova oznaka je bez prejedniciranja stavova o statusu i u skladu je sa Rezolucijom 1244 Saveta bezbednosti UN i mišljenjem Međunarodnog suda pravde o deklaraciji o nezavisnosti Kosova



## Regionalna osnovna saobraćajna mreža

Investicioni projekti u 2015. sufinansirani kroz Instrument za pretprijetnu pomoć/Investicioni okvir za Zapadni Balkan<sup>3</sup>



TENtec

<sup>3</sup> Predmet konačne odluke budžetskih organa

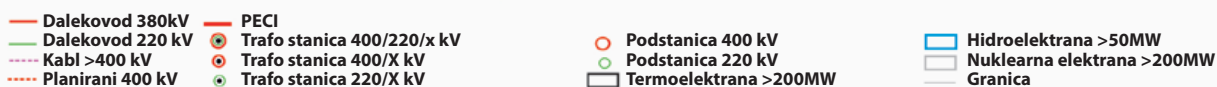
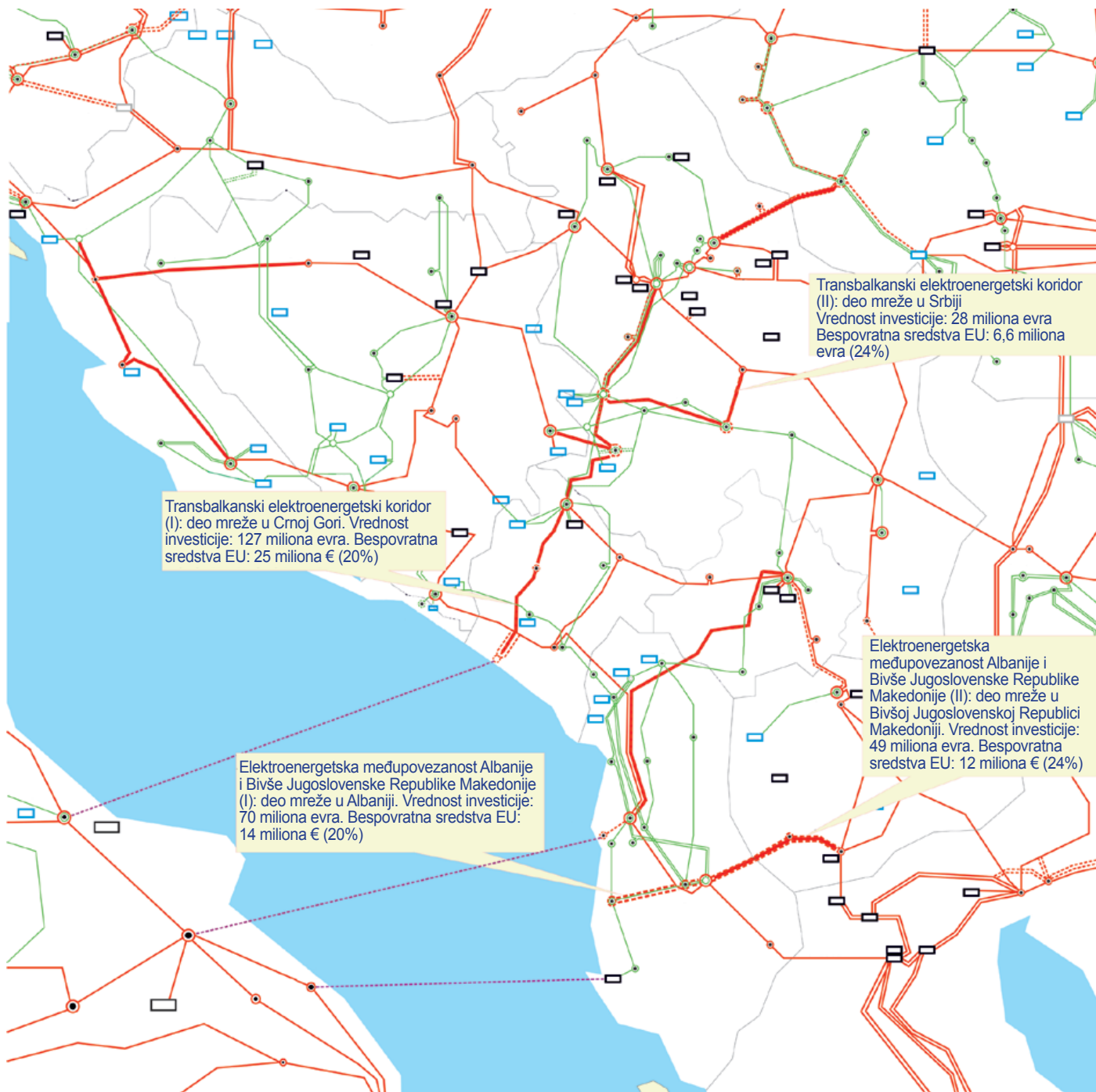
<sup>4</sup> Ovaj investicioni projekat u Bosni i Hercegovini će biti predmet procene nacionalnog odbora za investicije početkom septembra 2015. godine

\*Ova oznaka je bez prejudiciranja stavova o statusu i u skladu je sa Rezolucijom 1244 Saveta bezbednosti UN i mišljenjem Međunarodnog suda pravde o deklaraciji o nezavisnosti Kosova



## Elektroenergetska infrastruktura Projekti od interesa za energetska zajednicu (PECI)

Investicioni projekti za 2015. godinu sufinansirani kroz Instrument za prepristupnu pomoć/Investicioni okvir za Zapadni Balkan<sup>5</sup>



Source: PECI Electricity Infrastructure Map (ECS); SEE Transmission Network Map (EHC)

<sup>5</sup> Predmet konačne odluke budžetskih organa.



## Elektroenergetska međupovezanost Albanije i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije (I): deo mreže u Albaniji

### Partneri:

- Operater prenosnog sistema (OST sh.a.)
- Ministarstvo energetike i industrije i Ministarstvo finansija Albanije

### Doprinos EU:

- 14 miliona evra (20% investicionih troškova)
- 2,53 miliona evra (identifikacija projekta i troškovi pripreme)

### Ukupna planirana investicija:

- 70 miliona evra

### Planirani zajam banke KfW:

- 50 miliona evra

### Doprinos korisnika:

- 5 miliona evra

### Druga bespovratna sredstva:

- 1 milion evra

Ovaj projekat je deo inicijative Evropske komisije za uspostavljanje istočno-zapadnog elektroenergetskog transmisionog koridora između Bugarske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Albanije, Crne Gore i Italije.

Deo mreže između Bugarske i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije je završen, a u toku je izgradnja podvodnog kabla između Italije i Crne Gore. Osim toga, prenosni sistem naponske snage 400 kilovolt (kV) između Albanije i Crne Gore je već operativan, a podvodni kabl između Albanije i Italije je u fazi planiranja.

U Albaniji će prenosni sistem naponske snage 400 kV povezivati Fier i Elbasan sve do granice sa Bivšom Jugoslovenskom Republikom Makedonijom. U okviru projekta će biti unapređene i dve podstanice<sup>1</sup>.



Savremena podstanica u Elbasanu u Albaniji.

### Rezultati:

- Integracija albanskog sistema za prenos električne energije u evropsko energetska tržište.
- Oko 130 kilometara (km) dalekovoda naponske snage 400 kV od Fiera do granice sa Bivšom Jugoslovenskom Republikom Makedonijom.
- Modernizovane podstanice u Fieru i Elbasanu.



Postojeći dalekovod naponske snage 400 kV u Elbasanu u Albaniji

<sup>1</sup> Projekat je predmet odluke budžetskih organa



Interkonekcije za prenos električne energije između Albanije i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije.

#### Planirani početak realizacije:

- Prvo tromesečje 2017.

#### Planirani završetak radova:

- Jun 2020.

#### Planirani rok otplate kredita:

- 11 godina

Značajno povećanje napajanja i nekoliko novih izvora energije koji su pridodati albanskoj mreži opterećuju postojeće prenosne sisteme, što rezultira prekidima u snabdevanju električnom energijom među privatnim i industrijskim potrošačima.

Novi izvori energije, čiji se razvoj planira na jugu Albanije (npr. hidroelektrane na rekama Devol, Vjosa, Osumi i nove elektrane na gasni pogon) bi predstavljali preveliko opterećenje za postojeće prenosne sisteme.

Zahvaljujući novom visokovoltaznom sistemu, snabdevanje električnom energijom u južnoj Albaniji će biti pouzdanije, a biće podržano i povezivanje prenosnih sistema sa regionom. Od kontinuiranog snabdevanja električnom energijom će koristiti imati bar 800.000 ljudi i brojna preduzeća u regionima Fiera i Berata/Kučove, kao i Elbasana.

Evropska komisija i Evropska banka za obnovu i razvoj će kroz Investicioni okvir za Zapadni Balkan finansijski podržati identifikaciju projekta i sve faze pripreme.

Trenutno je u izradi izvođački projekat, a planira se da pripremna faza bude završena 2016. godine. Realizacija neće zahtevati preseljenje stanovništva, dok će uticaj na biodiverzitet biti minimalan, budući da će novi objekti biti izgrađeni na poljoprivrednom zemljištu male produktivne vrednosti.

#### Koristi:

- Očekuje se da investicija generiše dodatnih 314,7 miliona evra u BDP-u Albanije.
- Od kontinuiranog snabdevanja električnom energijom će koristiti imati najmanje 800.000 ljudi i brojna preduzeća.
- Smanjeni gubici prilikom prenosa će sniziti cene struje za potrošače, preduzeća i investitore u Albaniji.
- Stabilno snabdevanje strujom u Albaniji će smanjiti opterećenje sistema, čime će biti rešen i problem prekida u snabdevanju.
- Povećanjem kapaciteta za proizvodnju obnovljive energije će se smanjiti emisija ugljen-dioksida u Albaniji.





## Elektroenergetska međupovezanost Albanije i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije (II): deo mreže u Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji

### Partneri:

- Operater sistema za prenos električne energije Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije (A.D. MEPSO)

### Doprinos EU:

- 12 miliona evra (24%, od čega 9 miliona evra za investicione troškove i 3 miliona evra za troškove tehničke pomoći)
- 1,8 miliona evra (troškovi pripreme projekta)

### Ukupna planirana investicija:

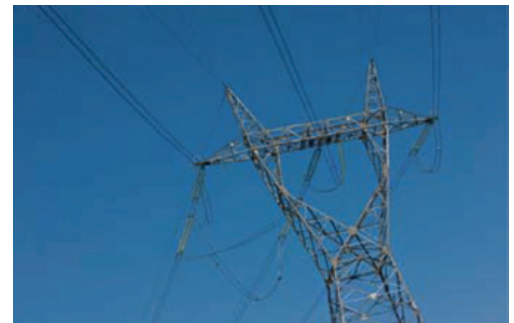
- 49 miliona evra

### Planirani kredit EBRD-a:

- 37 miliona evra

Ovaj projekat je deo inicijative Evropske komisije za uspostavljanje istočno-zapadnog elektroenergetskog transmisionog koridora između Bugarske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Albanije, Crne Gore i Italije. Deo mreže između Bugarske i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije je završen, a u toku je izgradnja podvodnog kabla između Italije i Crne Gore. Osim toga, prenosni sistem naponske snage 400 kV između Albanije i Crne Gore je već operativan, a podvodni kabl između Albanije i Italije je u fazi planiranja.

Investicije<sup>2</sup> u Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji obuhvataju prenosni sistem naponske snage 400 kV od Bitolja do Ohrida, a odatle do granice sa Albanijom. Ovim dalekovodom će biti zaokružen prsten električnih dalekovoda između Albanije, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije i Grčke.



Postojeći dalekovod naponske snage 400kV u Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji

### Rezultati:

- Izbalansirano energetska tržište između Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije i Albanije.
- 95 km nadzemnog dalekovoda naponske snage 400 kV od Bitolja do granice sa Albanijom (koridor Bitolja – Resen – Ohrid – Struga).
- Modernizovana i unapređena podstanica Bitolj; izgrađena i operativna podstanica Ohrid.



Postojeći dalekovodi naponske snage 110 i 400 kV.

<sup>2</sup> Projekat je predmet odluke budžetskih organa



Interkonekcije između Albanije i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije

#### Planirani početak realizacije:

- Prvo tromesečje 2017. godine

#### Planirani završetak radova:

- Jun 2020. godine

#### Planirani rok otplate kredita:

- 12 godina

Proizvodnja električne energije u Albaniji se najvećim delom zasniva na hidroenergetskom potencijalu, dok se oko 85% električne energije u Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji dobija iz uglja. Povezivanje dva sistema će izbalansirati energetska tržišta i omogućiti efikasnije upravljanje rezervama i kapacitetima obeju zemalja. Osim toga, novi dalekovod će normalizacijom nivoa napona, stabilizacijom protoka energije i frekvencijskih kolebanja, kao i smanjenjem tehničkih gubitaka, omogućiti kvalitetnije i jeftinije snabdevanje električnom energijom za stanovnike i preduzeća u Bivšoj jugoslovenskoj Republici Makedoniji.

Prednost izgradnje novog visokonaponskog sistema za snabdevanje je dvostruka: Bivša Jugoslovenska Republika Makedonija će biti povezana sa širim regionom, a kapacitet i pouzdanost snabdevanja električnom energijom u zemlji će biti podignuti na viši nivo.

Evropska komisija i Evropska banka za obnovu i razvoj će posredstvom Investicionog okvira za Zapadni Balkan finansijski podržati identifikaciju projekta i sve faze pripreme.

Deo mreže od Bitolja do granice sa Albanijom je trenutno u fazi izvođačkog projekta; očekuje se da pripremna faza bude završena u 2016. godini. Izgradnja neće zahtevati preseljenje stanovništva i imaće minimalan uticaj na biodiverzitet.

#### Koristi:

- Otvaranje najmanje 270 radnih mesta u MEPSO-u i kod njegovih ugovarača tokom trajanja radova, odnosno tokom perioda od najmanje 36 meseci.
- Smanjeni gubici će rezultirati nižim cenama struje za domaćinstva, industrijske potrošače i investitore u Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji.
- Sigurnije snabdevanje strujom u obe zemlje, smanjeno opterećenje sistema i manji gubici.



## Transbalkanski koridor za prenos električne energije (I): deo mreže u Crnoj Gori

### Partneri:

- Crnogorski elektroprenosni sistem (CGES a.d.)
- Ministarstvo finansija Crne Gore

### Doprinos EU:

- 25 miliona evra (20% investicionih troškova)
- 3,5 miliona evra (identifikacija projekta i troškovi pripreme)

### Planirana ukupna investicija:

- 127 miliona evra

### Planirani kredit KfW-a:

- 25 miliona evra

### Planirani kredit EBRD-a:

- 60 miliona evra

### Doprinos korisnika i druga bespovratna sredstva:

- 17 miliona evra

Projekat doprinosi uspostavljanju zapadno-balkanskog tržišta električne energije izgradnjom koridora za prenos električne energije naponske snage 400 kV između Crne Gore, Srbije i Bosne i Hercegovine. Koridor će dalje biti povezan sa Evropskom unijom preko podvodnog kabla između Italije i Crne Gore čiji je završetak planiran za 2017. godinu.

Investicije<sup>3</sup> u Crnoj Gori podrazumevaju izgradnju novog dalekovoda od Lastve do Pljevalja i dalje do granice sa Srbijom, uključujući izgradnju nove podstanice u Lastvi, povezivanje mreže od Lastve do postojećeg dalekovoda Podgorica-Trebinje, kao i modernizaciju podstanice u Pljevljima, naponske snage 400/220/110 kV. Projektom je predviđeno i demontiranje postojećeg dalekovoda od podstanice u Pljevljima do granice sa Srbijom.



3D projekcija nove podstanice u Lastvi jačine 400/110/35 kV

### Rezultati:

- Integracija crnogorskog prenosnog sistema u evropsko energetske tržište.
- Oko 165 km dalekovoda naponske snage 400 kV od Lastve do Pljevalja i dalje do granice sa Srbijom.
- Nova podstanica u Lastvi jačine 400 kV i modernizovana podstanica u Pljevljima.



Postojeći dalekovod jačine 400 kV duž Transbalkanskog koridora

<sup>3</sup> Predmet konačne odluke budžetskih organa



Postojeći i planirani transmisioni koridori u Crnoj Gori.

#### Planirani početak realizacije:

- Prvo tromesečje 2017. godine

#### Planirani završetak radova:

- Krajem 2020. godine

#### Planirani rok otplate kredita:

- 12 godina

Planirane investicije će smanjiti operativne i troškove održavanja CGES-a. Osim toga, biće normalizovani naponski nivoi, stabilizovani protok i frekvencija, dok će ukupni tehnički troškovi biti smanjeni. Projekat će na ovaj način unaprediti kvalitet i sigurnost snabdevanja električnom energijom u Crnoj Gori i širem regionu.

Uporedo sa investicijom u Crnoj Gori, biće realizovani slični projekti u Srbiji i Bosni Hercegovini: izgradnja novog dalekovoda naponske snage 400 kV u Srbiji i Bosni i Hercegovini, stavljanje postojećeg dalekovoda naponske snage 220 kV u Srbiji van snage, kao i unapređenje podstanica u Bajinoj Bašti (Srbija) i Višegradu (Bosna i Hercegovina). Očekuje se da čitav koridor bude završen do 2023. godine.

Evropska komisija, zajedno sa Razvojnou bankom KfW i Evropskou bankou za obnovu i razvoj, pruža finansijsku pomoć za identifikaciju i pripremu projekta kroz Investicioni okvir za Zapadni Balkan.

Početkom 2015. godine sprovedena je studija izvodljivosti i završen idejni projekat. Projekat neće zahtevati preseljenje stanovništva, budući da će novi objekti biti izgrađeni na mestu postojećih koridora ili u njihovoj blizini. Utvrđene su posebne mere za ublažavanje u oblastima u kojima nova investicija može dovesti do fragmentacije šuma, sa mogućim domino efektom na biljni i životinjski svet.

#### Koristi:

- Socijalna davanja povezana sa investicijom u Crnoj Gori su procenjena na 7,5 miliona u 2018, odnosno 5 miliona evra u 2023. godini.
- Smanjeni gubici prenosa i dodatni izvori električne energije u mreži, što će rezultirati nižim cenama za stanovništvo, industrijske potrošače i investitore.
- Sigurnije snabdevanje u Crnoj Gori eliminacijou opterećenja i smanjenjem prekida u snabdevanju.



## Transbalkanski koridor za prenos električne energije (I): deo mreže u Srbiji

### Partneri:

- Elektromreže Srbije (JP EMS)
- Ministarstvo rudarstva i energetike Republike Srbije

### Doprinos EU:

- 6,6 miliona evra (24%, od čega 5,6 miliona u investicijama i milion evra za tehničku podršku)

### Planirana ukupna investicija:

- 28 miliona evra

### Planirani kredit KfW-a:

- 14,27 miliona evra

### Doprinos korisnika:

- 7,13 miliona evra

Ovaj projekat<sup>4</sup> doprinosi uspostavljanju transbalkanskog koridora za prenos električne energije koji će povezivati prenosne sisteme Srbije, Crne Gore, Bosne i Hercegovine sa Hrvatskom, Mađarskom i Italijom, bilo dalekovodima naponske snage 400 kV ili podvodnim kablom. Biće izgrađen novi dalekovod naponske snage 400 kV od Kraljeva do Kragujevca, dok će napon podstanice u Kraljevu biti povećan na 400 kV. Ove investicije su neophodne jer su postojeći dalekovodi odavno zastareli pa samim tim i skloni kvarovima, što rezultira visokim operativnim i troškovima održavanja.

Deo mreže Kragujevac–Kraljevo je jedan od projekata od zajedničkog energetskog interesa koji će biti realizovan u jednoj od zemalja koje su pristupile Ugovoru o uspostavljanju energetske unije (zemlje Zapadnog Balkana, Moldavija i Ukrajina). Projektom će biti unapređen distribucioni sistem u centralnoj i zapadnoj Srbiji i povezan sa sistemima u susjednim zemljama EU.



Dalekovod niskog napona od Kragujevca do Kraljeva.

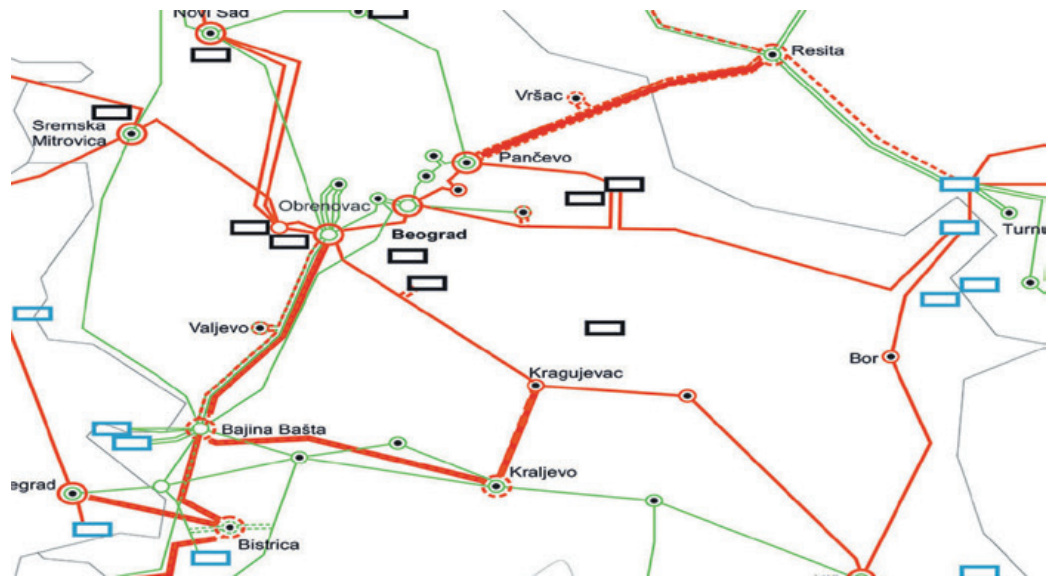
### Rezultati:

- Sigurnije i stabilnije snabdevanje električnom energijom u centralnoj i zapadnoj Srbiji i širem regionu, povezivanjem prenosnih sistema na Zapadnom Balkanu sa zemljama EU.
- Približno 59,4 km dalekovoda naponske snage 400 kV od Kragujevca do Kraljeva.
- Jačanje kapaciteta postojeće podstanice u Kraljevu (Kraljevo 3) na 400/220/110 kV.



Postojeći dalekovodi naponske snage 400 kV u Kragujevcu.

<sup>4</sup> Projekat je predmet konačne odluke budžetskih organa



Postojeći i planirani dalekovodi duž transbalkanskog koridora u Srbiji.

#### Planirani početak realizacije:

- Prva polovina 2016. godine

#### Planirani završetak radova:

- Krajem 2018. godine

#### Planirani rok otplate kredita:

- 12 godina

Projekat će povećati sigurnost snabdevanja električnom energijom za milion žitelja Zlatiborskog, Moravičkog, Rasinskog i Raškog okruga koji struju sada dobijaju preko dalekovoda naponske snage 220 kV iz hidroelektrane u Bajinoj Bašti i podstanice u Nišu. Osim toga, očekuje se da novi dalekovodi smanje gubitke EMS-a za oko 7.000 Mwh, odnosno 380.000 evra godišnje.

Razmatraju se i druge investicije u srpsku elektromrežu koje će unaprediti ili upotpuniti novu deonicu Kragujevac-Kraljevo. Ovo obuhvata izgradnju dalekovoda naponske snage 400 kV (uz moguću izgradnju pomoćnih podstanica) od Pančeva do Rešice u Rumuniji, od Kraljeva do Bajine Bašte i od Bajine Bašte do Višegrada i dalje do granice sa Crnom Gorom i podvodnim kablom do Italije. EMS planira i izgradnju interkonektora između Srbije i Mađarske naponske snage 400 kV.

Sprovedena je studija izvodljivosti i izrađen idejni projekat. Uticaj projekta na životnu sredinu će biti nizak do umeren, budući da će novi objekti biti izgrađeni u neposrednoj blizini postojećih koridora. Do oktobra 2015. godine bi trebalo rešiti pitanja pravnog okvira i eksproprijacije zemljišta, dok bi građevinska dozvola trebalo da bude izdata do kraja iste godine. Planirano je da unapređena podstanica i nadzemni dalekovod budu stavljeni u pogon do 2020. godine.

#### Koristi:

- Sigurno snabdevanje u zapadnoj i centralnoj Srbiji za 1,05 miliona korisnika (15% ukupnog stanovništva Srbije) otklanjanjem preopterećenja u postojećem sistemu.
- Smanjenje gubitaka za oko 7.000 Mwh, odnosno 380.000 evra godišnje.
- Smanjena emisija ugljen-dioksida za 5.832 tone godišnje.



## Mediterranski koridor (CVc): Drumska interkonekcija između Bosne i Hercegovine i Hrvatske

### Partneri:

- Federalno ministarstvo transporta i komunikacija Bosne i Hercegovine,
- JP Ceste Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o.

### Doprinos EU:

- 22 miliona evra (20 % investicionih troškova)
- 2,5 miliona evra (podrška za pripremu projekta)

### Planirana ukupna investicija:

- 109 miliona evra

### Planirani zajam Evropske investicione banke:

- 45 miliona evra

### Doprinos korisnika i druga bespovratna sredstva:

- 42 miliona evra

## Transport

Mediterranski koridor povezuje Iberijsko poluostrvo sa mađarsko-ukrajinskom granicom. Produžetak koridora na Zapadnom Balkanu povezuje Centralnu Evropu, konkretno Mađarsku i istočnu Hrvatsku, sa Bosnom i Hercegovinom i Jadranskim morem.

Najduža deonica Mediteranskog koridora se proteže kroz Bosnu i Hercegovinu – približne dužine 340 km. Najvećim delom je bila sačinjena od puteva sa dve trake, sve do početka 2000-ih kada je na većem delu puta započet program proširenja.

U okviru investicionog projekta<sup>5</sup> će biti izgrađen granični prelaz, prekogranični most na Savi kao i 10 km autoputa od Svilaja do Odžaka koji se gradi između Bosne i Hercegovine i Hrvatske, duž Mediteranskog koridora (CVc).



Koridor CVc u blizini Sarajeva u Bosni i Hercegovini.

### Rezultati:

- Savremeni i efikasni granični objekti na deonici Svilaj-Odžak.
- Most dužine 600m preko Save.
- Završena deonica autoputa Svilaj–Odžak.



Modernizovana petlja na Koridoru CVc u Bosni i Hercegovini.

<sup>5</sup> Projekat je predmet konačne odluke budžetskih organa



Mapa deonice Mediteranskog koridora (CVC) u Bosni i Hercegovini i Hrvatskoj.

### Planirani početak realizacije:

- Sredina 2016. godine

### Planirani završetak radova:

- Krajem 2017. godine

### Planirani rok otplate kredita:

- 25 godina

Drumska mreža u Bosni i Hercegovini je duga više od 8.000 km, od čega 1.000 km pripada evropskim putevima. Najveći deo mreže se sastoji od puteva sa jednim kolovozom za dvosmerni saobraćaj na kojima je maksimalna dozvoljena brzina kretanja 80 km/h. Širina kolovoza varira od 3,5 do 3,75 m, dok se širina zaustavnih traka kreće od 0,5 do 1 m. Budući da je obim saobraćaja na dnevnom nivou povećan na 9.700 vozila, uz povećani obim teretnog saobraćaja, Bosna i Hercegovina je započela program unapređenja drumskog saobraćaja sa susedima. Evropska unija i njeni partneri su joj u ovome pružali aktivnu podršku, konkretno u okviru Investicionog okvira za Zapadni Balkan.

Deonica Svilaj–Odžak deo je autoputa koji je omislila i delimično izgradila Bosna i Hercegovina duž Mediteranskog koridora. Kada bude završen, na ovom putu će se odvijati saobraćaj u dva smera sa po dve kolovozne trake, sa maksimalnom brzinom od 120km/h. Na ovoj deonici su radovi još uvek u toku. Novi most preko Save i objekti na graničnom prelazu čija je izgradnja finansirana u okviru projekta, omogućiće neometani saobraćaj još većem broju vozila. Postojeća infrastruktura bi nesumnjivo rezultirala velikim brojem uskih grla. Sredstva data Bosni i Hercegovini će biti upotunjena i koordinisana sa sredstvima EU koja su izdvojena za deo projekta koji se realizuje u Hrvatskoj u okviru regionalnih fondova.

### Koristi:

- Bezbedan i efikasan drumski saobraćaj za čak 9.799 vozila koliko iznosi dnevni obim saobraćaja.
- Dvosmerni put sa po dve kolovozne trake i brzinom od 120km/h, umesto dosadašnjeg dvosmernog puta sa jednom kolovoznom trakom i brzinom od 80km/h.
- Smanjenje zadržavanja na graničnim prelazima zahvaljujući novom mostu na Savi i savremenim graničnim objektima.
- Značajno unapređenje putničkog i teretnog saobraćaja, uz kraće vreme putovanja.
- Smanjenje operativnih i troškova održavanja za preduzeća zadužena za održavanje i korisnike puta.
- Investicija će olakšati trgovinu, regionalnu integraciju i održivi rast što će se pozitivno odraziti na ekonomiju Bosne i Hercegovine.





## Mediteranski koridor (R2a): Drumaska interkonekcija između Bosne i Hercegovine i Hrvatske<sup>6</sup>

### Partneri:

- Ministarstvo transporta i komunikacija Republike Srpske
- JP Autoputevi Republike Srpske

### Doprinos EU:

- 6,8 miliona evra (20% investicionih troškova)
- 0,6 miliona evra (priprema projekta i institucionalna podrška)

### Planirana ukupna investicija:

- 34,4 miliona evra

### Planirani zajam Evropske

#### investicione banke:

- 10,8 miliona evra (od već preuzetih 65 miliona evra)

### Doprinos korisnika i druga bespovratna sredstva:

- 16,8 miliona

Produžetak Mediteranskog koridora na Zapadnom Balkanu, duž rute 2a (R2a), dugačak je 239 km i povezuje Okučane u Hrvatskoj sa Banjalukom i Lašvom u Bosni i Hercegovini. Na ovaj način je Bosna i Hercegovina povezana sa glavnim saobraćajnicama u Hrvatskoj što joj otvara put ka Jadranskom moru.

Mediteranski koridor integriše Zapadni Balkan sa saobraćajnicama koje povezuju Iberijsko poluostrvo sa mađarsko-ukrajinskom granicom. Samim tim, ovo je najprometnija saobraćajnica kada su u pitanju putnički i teretni saobraćaj u Republici Srpskoj.

Ovaj investicioni projekat<sup>7</sup> obuhvata izgradnju graničnog prelaza, prekograničnog mosta na Savi kao i deonicu autoputa Banjaluka-Gradiška.

Mediteranski koridor (R2a) trenutno prolazi kroz urbani deo Gradiške u dužini od oko 2 km, preko mosta dužine 260 m na kom



Autoput Banjaluka – Gradiška u Bosni i Hercegovini.

### Rezultati:

- Završetak deonice autoputa Banjaluka–Gradiška, uključujući deo puta u prekograničnom području.
- Savremeni i efikasni granični objekti na deonici Mediteranskog koridora od Banjaluke do Gradiške (R2a).
- Prekogranični most u Gradiškoj.



Proširena Mahovljanska petlja u Bosni i Hercegovini

<sup>6</sup> Ovaj investicioni projekat u Bosni i Hercegovini će biti predmet procene nacionalnog odbora za investicije početkom septembra 2015. godine

<sup>7</sup> Predmet konačne odluke budžetskih organa.



Mapa deonice puta između Bosne i Hercegovine i Hrvatske sa mostom u Gradiški

**Planirani početak realizacije:**

- Prvo tromesečje 2017. godine

**Planirani završetak radova:**

- Krajem 2018. godine

**Planirani rok otplate kredita:**

- 17 godina

se saobraćaj odvija dvosmerno preko reke Save i vodi do malog parkinga u centru grada. Na hrvatskoj strani mosta, saobraćaj se uliva u znatno veći parking smešten u istočnom delu daleko manjeg grada Stara Gradiška.

Novi most će biti izmešten na oko 3 km od postojeće konstrukcije, odnosno izvan urbanog dela Gradiške. Planirano je i prilagođavanje mosta za povećani obim saobraćaja, odnosno porast sa sadašnjih 12.000 na oko 28.450 vozila dnevno u 2024. godini.

Izmeštanjem saobraćaja van centra grada, novi objekti na graničnom prelazu će olakšati protok ljudi i smanjiti uticaj na životnu sredinu Gradiške. Osim toga, vreme putovanja će biti skraćeno, a biće smanjeni i operativni troškovi vozila.

Očekuje se da nakon izgradnje novog mosta zadržavanje na granici bude smanjeno sa 5 na 2 minuta za automobile, odnosno sa 30 na 12 minuta za kamione. Osim toga, most će u potpunosti odgovarati obimu saobraćaja koji je povećan nakon puštanja novog autoputa u promet u novembru 2011. godine.

Ukupni troškovi projekta uključuju polovinu kraće verzije mosta (10 miliona evra), objekte na granici (16 miliona evra) i magistralne veze (8,4 miliona evra). Finansijski aranžmani obuhvataju 10,8 miliona evra od

ukupnih 65 miliona evra koliko iznosi zajam EIB-a za ovaj autoput.

Bosna i Hercegovina i Hrvatska bi od ove investicije mogle da ostvare korist od ukupno 79 miliona evra do 2024.

Sredstva data Bosni i Hercegovini će biti upotunjena i koordinirana sa sredstvima EU koja su izdvojena za deo projekta koji se realizuje u Hrvatskoj u okviru regionalnih fondova.

**Koristi:**

- Siguran i efikasan drumski saobraćaj za preko 2.400 vozila dnevno.
- Značajno unapređenje kapaciteta za putnički i teretni saobraćaj i kraće vreme putovanja.
- Kraća zadržavanja na granici za automobile i kamione na graničnom prelazu između Bosne i Hercegovine i Hrvatske.
- Manji operativni i troškovi održavanja za preduzeća koja rade na održavanju autoputa i njegove korisnike.
- Investicija će olakšati trgovinu, regionalnu integraciju i održivi rast što će se pozitivno odraziti na ekonomiju Bosne i Hercegovine.



## Istočni/istočnomediteranski koridor (R10): Železnička interkonekcija Bivša Jugoslovenska Republika Makedonija – Kosovo\* – Srbija

### Partneri:

- Železnice Kosova (InfraKos Sh. A.),
- Ministarstvo infrastrukture i Ministarstvo finansija Kosova

### Doprinos EU:

- 38,5 miliona evra (48% investicionih troškova)
- 7,54 miliona evra (priprema projekta i podrška za realizaciju)

### Planirana ukupna investicija:

- 80,9 miliona evra

### Planirani zajam EBRD-a:

- 19,2 miliona evra

### Planirani zajam EIB-a:

- 19,2 miliona evra

### Bespovratna sredstva EBRD-a:

- 0,8 miliona evra (podrška za realizaciju projekta)

Istočni/istočnomediteranski koridor (R10) prolazi kroz Kosovo, od severa ka jugu, od granice sa Bivšom Jugoslovenskom Republikom Makedonijom do granice sa Srbijom, i predstavlja jedinu železničku vezu Kosova sa regionom. Pruga je čitavom dužinom u lošem stanju, sa ozbiljnim strukturnim nedostacima zbog kojih je kretanje ograničeno na 60km/h, dok je na nekim deonicama maksimalna brzina 20 km/h.

Ova trasa je deo produžetka centralne mreže koridora Transevropske saobraćajne mreže (TEN-T) ka Zapadnom Balkanu i Sveobuhvatnoj mreži na teritoriji jugoistočne Evrope (SEETO). Samim tim predstavlja deo dugoročnih planova Evropske unije i njenih partnera.

Zahvaljujući ovom investicionom projektu<sup>8</sup> biće zamenjeni ili rekonstruisani sve dotrajale šine, skretnice, ispusti, mostovi i tuneli duž trase od Kosova Polja do granice sa Bivšom Jugoslovenskom Republikom Makedonijom.



Teretni saobraćaj na Trasi 10

### Rezultati:

- Integracija železničke mreže Kosova u Istočno/istočnomediteranski koridor koji povezuje Zapadni Balkan sa Austrijom, Grčkom i Bugarskom.
- Železnički sistem na Kosovu povezan sa sistemima u Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji i Srbiji.
- Potpuna rekonstrukcija približno 64km pruge.



Putnički saobraćaj na železničkoj Trasi 10 u blizini Kosova Polja

<sup>8</sup> Projekat je predmet konačne odluke budžetskih organa

\*Ova oznaka je bez prejudiciranja stavova o statusu i u skladu je sa Rezolucijom 1244 Saveta bezbednosti UN i mišljenjem Međunarodnog suda pravde o deklaraciji o nezavisnosti Kosova



Mapa Istočnog/istočnomediteranskog koridora (R10)

**Planirani početak realizacije:**

- Prvo tromesečje 2015. godine

**Planirani završetak radova:**

- Krajem 2017. godine

**Planirani rok otplate kredita:**

- 20 godina

Istočni/istočnomediteranski koridor (R10) je dug 256 km, od čega kroz Kosovo prolazi u dužini od 148 km, povezujući Kraljevo u Srbiji sa Prištinom na Kosovu i Gjorče Petrovim u Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji. Pruga je izgrađena još 1936. i redovno održavana do početka 1990-ih. Nakon toga nije bilo većih ulaganja.

Železnička veza između Kosova i Srbije više nije u funkciji (Kosovo Polje-Podujevo) otkad je tokom 1990-ih srušen tunel na granici Merdare, čime su prekinute sve veze za putnički i teretni saobraćaj od Prištine do Beograda.

Rekonstrukcija trase će se odvijati u tri etape:

- Kosovo Polje-granica sa Bivšom Jugoslovenskom Republikom Makedonijom
- Kosovo Polje-Mitrovica
- Mitrovica-granica sa Srbijom.

Očekuje se da rekonstrukcija sve tri deonice bude završena do 2020. godine.

Ovaj investicioni projekat obuhvata samo prvu etapu. Povezan sa Istočnim/istočnomediteranskim koridorom, putnički saobraćaj bi mogao da dostigne obim od milion putnika godišnje, dok bi teretni saobraćaj dostigao 206,8 miliona tona godišnje do

2040. godine. Ovaj projekat će unaprediti interoperabilnost železničkih trasa na Kosovu i omogućiti siguran transport putnika i tereta u regionu i Evropi.

Studija izvodljivosti i idejni projekat su završeni. Projekat neće značajno uticati na životnu sredinu, budući da će novi objekti biti izgrađeni na postojećoj trasi. Izvođački projekat je u pripremi i očekuje se da bude završen u prvom tromesečju 2016. godine. Izgradnja bi trebalo da započne u poslednjem tromesečju 2016, a završetak se očekuje krajem 2020. godine.

**Koristi:**

- Bezbedan i efikasan železnički saobraćaj za oko 50% stanovništva Kosova.
- Očekuje se da investicija od 80,9 miliona evra donese najmanje dvostruko više prihoda lokalnoj ekonomiji na srednjem i dugoročnom planu.
- Povećan kapacitet putničkog i teretnog saobraćaja i skraćeno vreme putovanja.
- Smanjena emisija ugljen-dioksida.



## Istočni/istočnomediteranski koridor (R4): Železnička interkonekcija Crna Gora-Srbija

### Partneri:

- Železnička infrastruktura Crne Gore (ŽICG AD)
- Ministarstvo saobraćaja i pomorstva Crne Gore

### Doprinos EU:

- 20 miliona evra (50% investicionih troškova)
- milion evra (priprema projekta)

### Ukupna planirana investicija:

- 40 miliona evra

### Planirani zajam EIB-a:

- 20 miliona evra

Produžetak ovog Koridora na Zapadnom Balkanu duž Rute 4 ima dužinu od oko 580 km, od Vršca (Srbija-granica sa Rumunijom) ka Podgorici i Baru (Crna Gora). Deonica Bar-Vrbnica (na granici Srbije i Crne Gore) je najznačajnija deonica u čitavoj železničkoj mreži Crne Gore na kojoj se odvija oko 20% ukupnog putničkog i 60% teretnog saobraćaja. Železnica je inače važan deo crnogorske privrede, budući da se preko nje odvija skoro 60% teretnog i 10% putničkog saobraćaja.

Trasa Bar-Vrbnica je otvorena za saobraćaj 1976. godine i od tada nije vršen nijedan značajniji remont signalnih sistema niti rekonstrukcija ukupno 91 mosta koliko ih ima na ovoj trasi.

U okviru ovog investicionog projekta<sup>9</sup> biće zamenjena signalizacija na oko 9 km pruge, dok će 5,3 km mostova biti rekonstruisano.

Trasa Bar-Vrbnica je izgrađena kao deo koridora ka Beogradu i otvorena za saobraćaj



Najduži most na trasi Podgorica-Bar preko Male Rijeke.

### Rezultati:

- Potpuno funkcionalna pruga na relaciji luka Bar-Vrbnica u dužini od 167 km.
- Savremena signalizacija na oko 9km pruge i rekonstrukcija 5,5 km mostova.
- Završetak multimodalne rute za pomorsko-železnički saobraćaj od luke Bar do šireg regiona Zapadnog Balkana.



Stari i novi voz na stanici u Podgorici koji saobraćaju na liniji od Beograda do Bara

<sup>9</sup> Predmet konačne odluke budžetskih organa



Mapa trase Bar-Vrbnica u Crnoj Gori

#### Planirani početak realizacije:

- Poslednje tromesečje 2015. godine

#### Planirani završetak radova:

- Krajem 2017. godine

#### Planirani rok otplate kredita:

- 15 godina

pre više od 40 godina. Prvobitna brzina je iznosila 75-100 km/h, dok je osovinsko opterećenje iznosilo 22,5 tona.

Nadzemni sistem za električno napajanje je uveden 1976. godine sa kapacitetom od oko 80 vozova dnevno u jednom smeru. Danas ovo trasom saobraća samo 68 vozova, a brzine kretanja kao i maksimalno opterećenje su znatno smanjeni.

Strukturni nedostaci i slaba signalizacija su doveli do ograničenja brzine na oko dve trećine ove trase, čime je značajno smanjen njen prvobitni kapacitet.

Ova trasa je rizična i po bezbednost: u periodu od januara 2008. do decembra 2012. je zabeleženo 210 nezgoda. Osim toga, neispravna signalizacija utiče na pouzdanost sistema, što je 2012. godine dovelo do operativnog gubitka od 250 sati.

Kao deo odvojene, ali komplementarne investicije, planirano je da u periodu od 2015. do 2019. godine bude zamenjena signalizacija na oko 11 km pruge.

Vlada Crne Gore je u svom budžetu predviđala dalju modernizaciju pruge u periodu od 2014. do 2020. godine.

Izvođački projekat rekonstrukcije signalnog sistema u Podgorici je pripremljen. Obezbeđena je dodatna pomoć EU za strukturna unapređenja mostova, kao i za neophodne studije i tendere.

#### Koristi:

- Unapređena bezbednost i efikasnost železničkog saobraćaja za oko 750.000 putnika koji na godišnjem nivou putuju trasom Bar-Vrbnica.
- Značajno povećanje kapaciteta za prevoz putnika i robe uz skraćeno vreme putovanja.
- Smanjeni operativni i troškovi održavanja; bolje usluge za putnike i preduzeća koja se bave teretnim saobraćajem.
- Investicija će olakšati robnu razmenu u regionu, što će imati pozitivan uticaj na privredu u čitavom regionu.
- Smanjena emisija ugljen-dioksida.



## Istočni/istočnomediteranski koridor: Železnička interkonekcija Srbije i Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije

### Partneri:

- Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Srbije; Železnice Srbije; Sektor za ugovaranje i finansiranje programa iz sredstava EU Ministarstva finansija Srbije

### Doprinos EU:

- 47 miliona evra (75 odsto investicionih troškova); 1,5 miliona evra (podrška za pripremu projekta)

### Ukupna planirana investicija:

- 62,7 miliona evra

### Doprinos korisnika:

- 15,7 miliona evra

Istočni/istočnomediteranski koridor se proteže od Salzburga u Austriji do Soluna u Grčkoj. Koridor se sa glavne putanje račva ka Sloveniji, Hrvatskoj, Srbiji i Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji. Stanje železničkih šina varira duž koridora, s tim da ima velikih deonica na kojima je maksimalna brzina kretanja 60 km/h.

Železnička mreža u Srbiji je duga 3.819 km. Njena okosnica se nalazi duž Istočnog/istočnomediteranskog koridora i obuhvata trasu Šid – Beograd – Niš – Preševo ka Bivšoj Jugoslovenskoj Republici Makedoniji.

Zahvaljujući ovom investicionom projektu<sup>10</sup>, 23,4 km pruge od Niša do Brestovca ka Preševu će biti u potpunosti rekonstruisano, a rekonstrukcijom će biti obuhvaćeni i signalizacija i telekomunikacioni sistemi. Poboljšanje će omogućiti povećanje brzine kretanja na 120 km/h i osovinskog opterećenja na 225 KN.



Putnički voz na železničkom pravcu Brestovac – Niš.

### Rezultati:

- Modernizacija 23,4 km pruge od Niša do Brestovca.
- Povećanje brzine putničkog i teretnog saobraćaja sa 60 na 120 km/h na deonici Niš-Brestovac.



Železnička stanica u Nišu

<sup>10</sup> Predmet konačne odluke budžetskih organa



Mapa železničke interkonekcije Niš – Skoplje

**Planirani početak realizacije:**

- Kraj 2016.

**Planirani završetak realizacije:**

- Kraj 2019.

Kroz Srbiju prolazi 872 km Istočnog/istočno-mediteranskog koridora ili 23 odsto ukupne železničke mreže u Srbiji. Brzina vozova premašuje 100 km/h na samo 3,2 odsto čitave mreže, dok je na oko 50 odsto mreže brzina ograničena na 60 km/h.

Deonica Niš-Brestovac je deo železničke pruge sa jednim kolosekom duge 151 km od Niša do Preševa, koja povezuje Srbiju sa Bivšom Jugoslovenskom Republikom Makedonijom i dalje duž koridora sa Grčkom. Pruga je izgrađena u periodu između 1886. i 1888. godine i od tada je redovno održavana, premda smanjenim intenzitetom tokom 1990-ih. Do 2000-ih, na njoj nije izvršen nijedan generalni remont.

Osim toga, signalizacija i sistem kontrole vozova na ovoj deonici su u upotrebi preko 50 godina, što ugrožava bezbednost saobraćaja i smanjuje brzinu kretanja vozova.

Najveći deo unutrašnjeg teretnog saobraćaja u Srbiji se odvija železnicom; situacija je slična u Crnoj Gori, ali se drastično razlikuje od većine drugih zemalja Zapadnog Balkana i EU. Samo tokom 2013. i 2014. godine, železnicom je u proseku transportovano 3.000 miliona tona po kilometru robe, u poređenju sa unutrašnjim plovnim putevima kojima je prevezeno 700 miliona tona po kilometru i drumskim tokovima kojima je transportovano 2.800 miliona tona robe po kilometru.

Zbog svega ovoga, rekonstrukcija železničke mreže u Srbiji je od ključnog značaja za rast nacionalne privrede, kao i za slobodnije kretanje ljudi, robe i kapitala u regionu.

**Prednosti:**

- Povećanje broja putnika u domaćem i međunarodnom saobraćaju za 57 odsto do 2020.
- Povećanje ekonomskog rasta, budući da se najveći deo unutrašnjeg transporta robe u Srbiji odvija železnicom.
- Bezbedniji i sigurniji robni i putnički železnički saobraćaj.
- Savremeni signalizacioni i sistemi za kontrolu vozova u skladu sa standardima EU.
- Skraćeno vreme putovanja.
- Smanjenje operativnih i troškova održavanja za železničke operatere.
- Pобољшanje trgovine sa zemljama u regionu, a samim tim i pozitivan uticaj na celokupnu privredu Srbije.





## Istočni/istočnomediteranski koridor (CX): Intermodalni terminal u Beogradu

### Partneri:

- Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Srbije; Železnice Srbije; Sektor za ugovaranje i finansiranje programa iz sredstava EU Ministarstva finansija Srbije; Grad Beograd

### Doprinos EU:

- 13,8 miliona evra (89 % investicionih troškova); 2 miliona evra (podrška za pripremu projekta)

### Ukupna planirana investicija:

- 15,5 miliona evra

### Doprinos korisnika:

- 1,7 miliona evra

Najveći deo unutrašnjeg teretnog saobraćaja u Srbiji se odvija železnicom, pri čemu usluge železničke mreže u Srbiji koristi većina domaćih i međunarodnih operatera teretnog saobraćaja u regionu. Prema nedavnim podacima, železničkim saobraćajem se prevozi oko 3.000 miliona tona robe po kilometru, u poređenju sa 2.800 miliona tona po kilometru koliko se transportuje drumskim saobraćajem, odnosno 700 miliona tona robe po kilometru kada su u pitanju unutrašnji plovni putevi.

Smeštena na raskršću značajnih međunarodnih saobraćajnih koridora, Srbija teži unapređenju efikasnosti i povećanju kapaciteta teretnog saobraćaja, uspostavljanjem intermodalnih saobraćajnih objekata. Ovaj projekat<sup>11</sup> obuhvata izgradnju intermodalnog terminala u Batajnici u Beogradu, sa pristupom za železnički i drumski saobraćaj, skladišnim prostorom za intermodalne transportne jedinice, objektima za operatere terminala i carinske organe, kao i parkingom za drumsku teretna vozila.



Putnički voz u stanici Batajnica

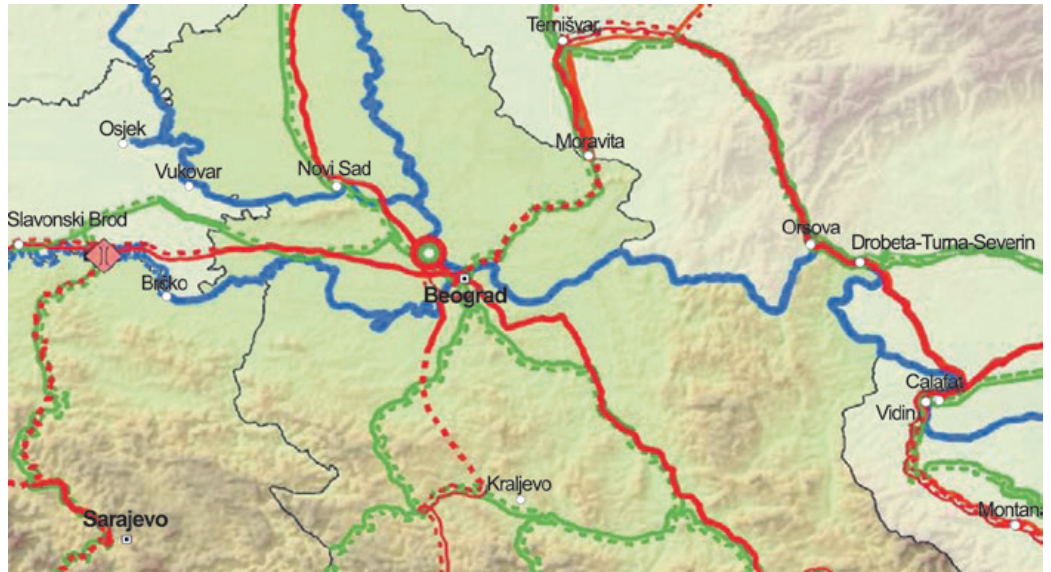
### Rezultati:

- Moderni intermodalni terminal u Batajnici (Beograd), na Istočno/Istočnomediteranskom koridoru i na raskršću glavnih međunarodnih teretnih linija
- Povećanje kapaciteta pretovara u Srbiji sa 27.000 TEU na 107.000



Pogled na Istočni/istočnomediteranski koridor (CX) iz Batajnice u Beogradu

<sup>11</sup> Predmet konačne odluke budžetskih organa



Mapa lokacije projekta u kontekstu velikih saobraćajnih koridora

#### Planirani početak realizacije:

- Prvo tromesečje 2016. godine

#### Planirani završetak realizacije:

- Kraj 2019. godine

U Srbiji postoje tri delimično razvijena intermodalna terminala: u blizini glavne železničke stanice u Beogradu (Železnički integralni transport/ŽIT), sa kapacitetom od 10.000 TEU godišnje; drugi terminal se nalazi u Luci Beograd kapaciteta 12.000 TEU godišnje; dok je treći terminal smešten u Luci Pančevo, kapaciteta do 5.000 TEU godišnje. U Srbiji nema pokretnih autostrada kao ni ro-ro terminala za utovar i istovar tereta sa velikih plovila. Međutim, u ŽIT-u, kao i u lukama Novi Sad, Beograd, Pančevo i Prahovo, ima objekata zahvaljujući kojima bi mogao da se vrši istovar, odnosno utovar tereta na brodove.

Novi terminal u Batajnici će biti smešten u glavnoj industrijskoj zoni Beograda, na raskršću glavnih međunarodnih linija za kombinovan transport: CE 70 Šid – Beograd – Niš – Dimitrovgrad; CE 79 Beograd – Bar (Ankona/Bari) i CE 85 Subotica – Beograd – Niš – Preševo. Postojeće železničke linije koje idu kroz Batajnicu su sastavni deo Istočnog/istočnomediterranskog koridora.

Terminal će imati kapacitet od 80.000 TEU godišnje, uz mogućnost proširenja kapaciteta po potrebi. Biće uspostavljen i novi javni organ koji će rukovoditi terminalom. Evropska unija će podržati i izgradnju institucionalnih kapaciteta pružanjem konkretne pomoći u okviru zasebne aktivnosti.

Planirana investicija u Batajnici će biti upotpunjena drugim merama koje finansira EU, a koje za cilj imaju unapređenje povezanosti u regionu duž koridora osnovne mreže u okviru Transevropske saobraćajne mreže.

#### Prednosti:

- Značajno povećanje kapaciteta teretnog saobraćaja (za 80.000 TEU godišnje) kao i skraćeno vreme putovanja duž Istočnog/istočnomediterranskog koridora (CX).
- Investicija će olakšati domaći i međunarodni saobraćaj, trgovinu, regionalnu integraciju i održivi rast čime će se ostvariti pozitivan uticaj na celokupnu ekonomiju Srbije.
- Prelaskom na druge vidove transporta sa manjom potrošnjom fosilnih goriva biće smanjena emisija ugljen-dioksida.

## EVROPSKA UNIJA U SRBIJI

Srbija je u decembru 2015. godine otvorila prva poglavlja u pregovorima o pristupanju Evropskoj uniji, čime je napravljen krupan korak napred u procesu započetom u martu 2012, kada je dobila status kandidata za članstvo u EU.

EU je daleko najveći donator u Srbiji sa više od tri milijarde evra grantova u poslednjih 15 godina u svim oblastima - od vladavine prava, reforme javne uprave, društvenog razvoja, do životne sredine i poljoprivrede. Samo za obnovu posle poplava iz maja 2014. godine, EU je donirala Srbiji 173,6 miliona evra, dok je više od 20 miliona evra dala kao pomoć u suočavanju sa talasom izbeglica i migranata. Danas, pomoć EU pre svega je usmerena na podršku Srbiji da se pripremi za preuzimanje i efikasno sprovođenje obaveza svog budućeg članstva u EU.

Srbija je takođe dobila sličnu pomoć u grantovima kroz bilateralne donacije država članica EU. Evropska unija je i najveći kreditor Srbije, jer su od 2001. godine potpisani kreditni zajmovi vredni 4,3 milijarde evra. Evropska unija je tradicionalno najveći trgovinski partner Srbije jer je u periodu 2014-2015 ukupno 63% trgovinske razmene Srbije sa inostranstvom bilo sa Evropskom unijom. Od 2009. godine, izvoz Srbije u EU povećao se za 125,5%.

Za više informacija:



Delegacija Evropske unije  
u Republici Srbiji

### Delegacija Evropske unije u Republici Srbiji

Avenija 19a, Vladimira Popovića 40/V, 11070 Novi Beograd, Srbija

Tel: +381 11 30 83 200 Fax: +381 11 30 83 201

E-mail: [delegation-serbia@eeas.europa.eu](mailto:delegation-serbia@eeas.europa.eu)

Web: [www.europa.rs](http://www.europa.rs)

@DavenportEUSrb



EU info centar Beograd  
Kralja Milana 7, 11000 Beograd,  
Srbija

Tel: +381 11 40 45 400

E-mail: [info@euinfo.rs](mailto:info@euinfo.rs)

Website: [www.euinfo.rs](http://www.euinfo.rs)

EU info centar

@EUICBG

EUICBG



EU info kutak Novi Sad  
Mihajla Pupina 17, 21000 Novi  
Sad, Srbija

Tel: +381 21 45 16 25

E-mail: [officens@euinfo.rs](mailto:officens@euinfo.rs)

Website: [www.euinfo.rs](http://www.euinfo.rs)

euiinovisad

@EUinfoNS



EU info kutak Niš  
Vožda Karađorđa 5, 18000 Niš,  
Srbija

Tel: +381 66 83 86 821

E-mail: [officenis@euinfo.rs](mailto:officenis@euinfo.rs)

Website: [www.euinfo.rs](http://www.euinfo.rs)

euiipnis

@EUinfoNiš

EU u knjigama:

### DIGITALNA NARODNA BIBLIOTEKA SRBIJE



Kolekcija Narodne biblioteke Srbije sadrži publikacije koje su izdale Delegacija Evropske unije u Republici Srbiji, Kancelarija za evropske integracije Vlade Republike Srbije i partnerske organizacije, a koje pružaju informacije o različitim aspektima evropskih integracija, nastanku i razvoju EU, kao i odnosima Srbije i EU:

[www.digitalna.nb.rs/sf/NBS/knjigeoEU](http://www.digitalna.nb.rs/sf/NBS/knjigeoEU)

[ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement)