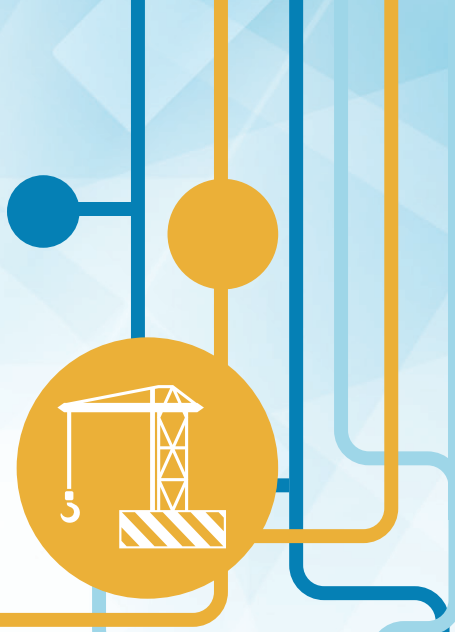


Javne investicije u BiH 2014 – 2019

Centar za politike i upravljanje
juli, 2019.



Sažetak

Prognoze rasta javnih investicija u BiH za 2018. i prvu polovinu 2019. godine nisu ispunjene, te je izvjesno da se to neće desiti ni do kraja tekuće godine. Sedam najvećih predlagača su u 2018. i 2019. implementirali projekte vrijednosti svega 6,5% u odnosu na vrijednost predloženih projekata u programima javnih investicija FBiH i RS 2017 – 2019, te tek nešto više od četvrtine (26,7%) projekcija za nivo javnih investicija za 2018. godinu zacrtanih u Proširenom aranžmanu sa MMF-om. Ukupan nivo svih javnih investicija 2017. godine u BiH je iznosio 1,2 milijarde KM, a da bi se ostvarile projekcije ekonomskog rasta očekivano je povećanje od 50% u 2018. godini, a u 2019. rast od 27% u odnosu na projekciju za 2018. godinu, pri čemu su najveći doprinos tom rastu trebali dati upravo najveći predlagači javnih infrastrukturnih projekata. Kada se pogleda duži period, od 2014. godine, ovih sedam kompanija implementiralo je tek 7,6% vrijednosti predloženih projekata iz programa javnih investicija. Zabrinjavajući je i trend pada nivoa javnih investicija u periodu od 2014. godine. Povećanje putarina, od čega su sredstva prikupljana na posebnom računu za gradnju autoputeva i puteva, nisu uticala na ubrzanje gradnje putne infrastrukture, što je još jednom potvrdilo da pronalazak finansijskih sredstava nije jedina prepreka za gradnju, odnosno implementaciju projekata javnih investicija. Prepreke koje su kočile implementaciju od 2014, prisutne su i tokom 2019. godine. Kako bi se implementacija ubrzala, potrebno je tendersku proceduru učiniti maksimalno transparentnom, provoditi opsežnije i kvalitetnije geološke radove kako bi se glavni projekat uskladio sa stanjem na terenu te utvrditi organ koji će nadzirati proces implementacije projekata, smanjiti broj potrebnih dozvola i saglasnosti za početak gradnje te pojednostaviti proceduru dobijanja preostalih, pojednostaviti i ubrzati proces eksproprijacije zemljišta uvođenjem instituta sporazumnog prenosa vlasništva, te usvojiti pisana uputstva za pregovore sa međunarodnim kreditorima i usvojiti izmjene zakonskog okvira koji bi garantovao mogućnost povrata sredstava i vremenski okvir dospijea kreditnih sredstava. U cilju ubrzanja ekonomskog rasta potrebno je otkloniti identifikovane prepreke za provođenje projekata javnih investicija.

Uvod

Rast kapitalnih ulaganja, odnosno preusmjeravanje javne potrošnje sa tekuće na investicionu je ključni faktor za postizanje održivog ekonomskog rasta zasnovanog na investicijama i proizvodnji. Prema projekcijama Međunarodnog monetarnog fonda (MMF) u okviru Proširenog aranžmana sa Bosnom i Hercegovinom (EFF) iz 2016. godine, javne investicije trebale bi biti jedan od najznačajnijih pokretača ekonomskog razvoja u Bosni i Hercegovini, odnosno jedan su od neophodnih preduslova za ostvarenje projekcija rasta BDP-a¹. Na veću kapitalna ulaganja Bosna i Hercegovina se obavezala i u sklopu EFF-a iz 2016, te kasnije 2018. godine. Kako prvobitne prognoze nisu ispunjene, nove su smanjene te iznose 6,92 milijarde KM za period od 2018. do 2020. godine, od čega za 2018. 1,8 milijardi, odnosno 5,5% BDP-a, a za 2019. 2,3 milijarde KM, odnosno 6,8% BDP-a². Prethodne, 2017. godine, nivo javnih investicija iznosio je 1,2 milijarde što znači da se očekivalo povećanje od 50% u 2018. godini u odnosu na prethodnu, a u 2019. rast javnih investicija od 27% u odnosu na projekciju za 2018. godinu. Najveći predlagači javnih infrastrukturnih projekata, međutim, nisu ispunili svo je investicione planove za 2018. godinu, dok u prvom polovini 2019. godine nije do kraja implementiran niti jedan njihov projekat, iz čega se može zaključiti da će projekcije o obimu

javnih investicija, a shodno tome i njihovom učešću u BDP-u, i u tekućoj godini teško biti ispunjene³.

Dinamika provođenja javnih investicija do sada, dakle, nije bila zadovoljavajuća. Najvažniji predlagači projekata javnih investicija u periodu od 2014. do 2018. godine implementirali su manje od planiranog u entitetskim programima javnih investicija – Autoceste FBiH su okončale projekte koji čine 15,7% vrijednosti projekata koje su predložile, Ceste FBiH 20,8%, Elektroprivreda BiH i Elektroprivreda HZHB ukupno 1,3%, Autoputevi RS 14,5%, Putevi RS nisu implementirali niti jedan projekat, a Elektroprivreda RS 3,6%.⁴

CPU je navedene podatke predstavio u analizi „Javne investicije u BiH 2014 – 2018“, koji su obuhvatali podatke zaključno sa krajem 2017. godine, a ovdje ćemo ažurirati podatke sa 2018. i prvom polovinom 2019. godine. Na planirane projekte javnih investicija najvažnijih predlagača – Autoceste FBiH (ACFBiH), Autoputevi RS (APRS), Ceste FBiH (CFBiH), Putevi RS (PRS), Elektroprivreda BiH (EPBiH), Elektroprivreda HZHB (EPHZHB) i Elektroprivreda RS (EPRS) – iz entitetskih programa javnih investicija 2014 – 2016, 2015 – 2017 i 2016 – 2018, navedenih u prethodnoj analizi, dodat ćemo projekte iz entitetskih programa javnih investicija 2017 – 2019. Iznijet ćemo podatke koliko od navedenih projekata je ispunjeno, te koje su danas osnovne prepreke za brže provođenje ovih projekata.

1 Međunarodni monetarni fond, Bosna i Hercegovina: Zahtjev za Prošireni aranžman u sklopu kreditne linije fonda za proširene aranžmane – Saopštenje za medije; Izvještaj osoblja; i Izjava izvršnog direktora za Bosnu i Hercegovinu (Washington, D.C., 2016.), 4.

2 Međunarodni monetarni fond, Bosna i Hercegovina: Izvještaj osoblja o konsultacijama prema Članu IV za 2017. godinu, prvom pregledu po osnovu Proširenog aranžmana, Zahtjevu za produženje aranžmana, promjeni dinamike povlačenja sredstava i odustajanju od kriterijuma izvršenja – Saopštenje za medije; Izvještaj osoblja; i Izjava izvršnog direktora za Bosnu i Hercegovinu (Washington, D.C., 2018.), 26.

3 Službeni podaci Agencije za statistiku BiH o iznosu javnih investicija u BiH u 2018. godini bit će javno dostupni u decembru 2019. godine.

4 Federalno ministarstvo finansija, Informacija o utrošku sredstava u 2014. kojima su finansirani projekti uključeni u PJI FBiH 2014-2016 godina (Sarajevo, avgust 2015.); Federalno ministarstvo finansija, Informacija o utrošku sredstava u 2015. kojima su finansirani projekti uključeni u PJI FBiH 2015-2017 godina (Sarajevo, april 2016.); Federalno ministarstvo finansija, Informacija o utrošku sredstava u 2016. kojima su finansirani projekti uključeni u PJI FBiH 2016-2018 godina (Sarajevo, maj 2017.); Pismeni dopisi iz JP Autoputevi RS, JP Putevi RS, MH Elektroprivreda RS (avgust 2018.)

Dinamika provođenja projekata javnih investicija

U programima javnih investicija FBiH i RS 2017 – 2019, nabrojani predlagači su predstavili novih 26 projekata ukupne vrijednosti 7.393 miliona KM. U tabeli ispod prikazan je broj predloženih projekata i njihova vrijednost po predlagačima.⁵

Tabela 1: Broj predloženih projekata i njihovih vrijednosti iz PJI FBiH i PJI RS 2017 – 2019 po predlagačima⁶

Predlagač	Br. pred. proj.	Uk. vrijed. u mil. KM
ACFBiH	13	2.970
APRS	0	0
CFBiH	1	24
PRS	2	54
EPBiH i EPHZHB	5	651
EPRS	5	3.694

Br. pred. proj. – Broj predloženih projekata;
Uk. vrijed. u mil. KM – Ukupna vrijednost u milionima KM

Ukupno je, dakle, uključujući prijedloge iz prethodna tri programa javnih investicija u oba entiteta, sedam najvećih predlagača u periodu 2014 – 2019 predložilo 102 projekta vrijednosti 25.883 miliona KM, od čega predlagači iz FBiH 77 projekata vrijednosti 19.032 miliona KM, a iz RS 25 projekata vrijednosti 6.851 miliona KM.

⁵ Vrijednosti nekih projekata iz ranijih programa javnih investicija povećani su u programima javnih investicija 2017 – 2019. U konačnom zbiru su korištene nove vrijednosti.

⁶ Federalno ministarstvo finansija, Program javnih investicija FBiH 2017-2019 (Sarajevo, novembar 2016.); Vlada RS, Ministarstvo finansija, Program javnih investicija RS za period 2017-2019 (Banja Luka, decembar 2016.)

Tabela 2: Broj predloženih projekata i njihovih vrijednosti iz programa javnih investicija od 2014. do 2019.

Predlagač	Br. pred. proj.	Uk. vrijed. u mil. KM
ACFBiH	27	7.573
APRS	6	2.568
CFBiH	12	1.148
PRS	8	228
EPBiH i EPHZHB	38	10.311
EPRS	11	4.055

Br. pred. proj. – Broj predloženih projekata;
Uk. vrijed. u mil. KM – Ukupna vrijednost u milionima KM

U toku 2018. godine nije bilo implementiranih projekata javnih investicija koji su prvi put predloženi u programima javnih investicija 2017 – 2019. Od predloženih projekata iz ranijih programa, u 2018. godini u potpunosti je implementiran jedan projekat Elektroprivrede HZHB – izgradnja Vjetroelektrane Mesihovina vrijednosti 159,5 miliona KM⁷, te jedan projekat Autoputeva RS – izgradnja dionice Banja Luka – Prnjavor autoputa Banja Luka – Doboj vrijednosti 322 miliona KM⁸.

⁷ Elektroprivreda HZHB, „Svečano puštena u pogon prva vjetroelektrana u BiH“, ephzhb.ba. <https://www.ephzhb.ba/svecano-pustana-u-pogon-prva-vjetroelektrana-u-bih/>. (posljednji put posjećeno juna 2019.)

⁸ List Oslobođenje, „Svečano otvoren autoput Banja Luka – Doboj, oslobodjenje.ba. <https://www.oslobodjenje.ba/vijesti/bih/svecano-otvoren-autoput-banja-luka-doboj-397886>. (posljednji put posjećeno juna 2019.)

Godina 2018. donijela je, dakle, nove prijedloge, ali samo dva nova implementirana projekta. U periodu od 2014. do objave ovog

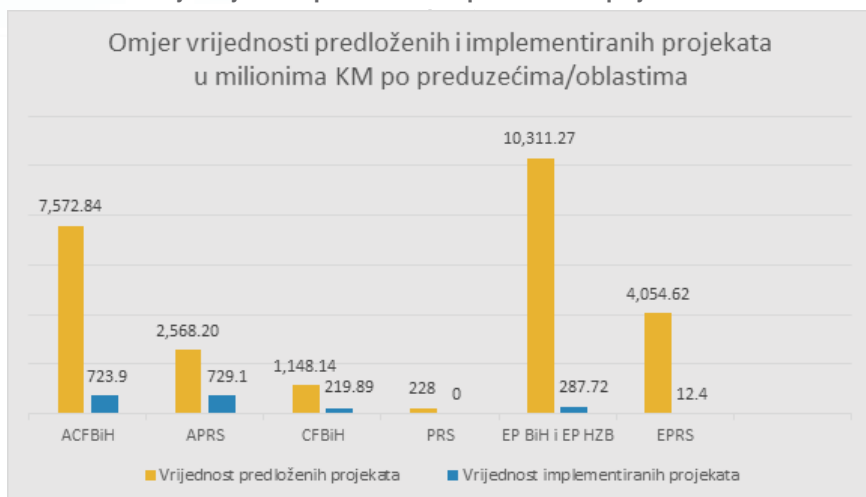
papira, statistika implementacije infrastrukturnih projekata najvećih predlagača prikazana je u Tabeli 3.

Tabela 3: Broj predloženih i implementiranih projekata javnih investicija 2014 – 2019 po predlagačima

Predlagač PJI	Vrijednost predloženih projekata (mil. KM)	Br. pred. proj.	Vrijed. implem. proj. u mil. KM	Broj okon. proj.	% udjela
ACFBiH	7.572,84	27	723,9	5	9,6%
APRS	2.568,20	6	729,1	2	28,4%
CFBiH	1.148,14	12	219,89	1	19,2%
PRS	228	8	0	0	0,0%
EPBiH i EPHZHB	10.311,27	38	287,72	4	2,8%
EPRS	4.054.62	11	12,4	1	0,3%

Br. pred. proj. – Broj predloženih projekata; Br. okon. proj. – Broj okončanih projekata; % udjela – Postotak udjela vrijednosti implementiranih u predloženim projekata

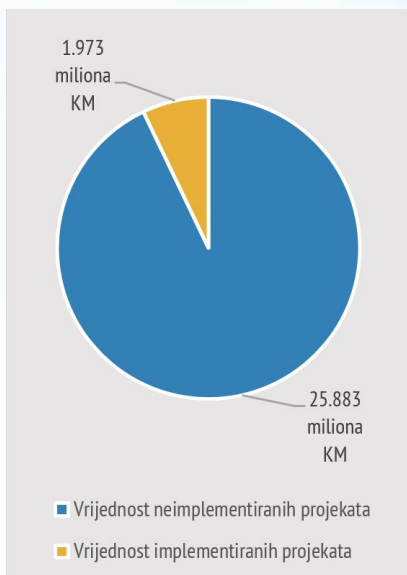
Grafikon 1: Omjer vrijednosti predloženih i implementiranih projekata u milionima KM



Ukupno je, dakle, sedam najvećih predlagača implementiralo 13 projekata vrijednosti 1.973,01 miliona KM u odnosu na 102 pred-

ložena projekta vrijednosti 25.883 miliona KM, odnosno 7,6%.

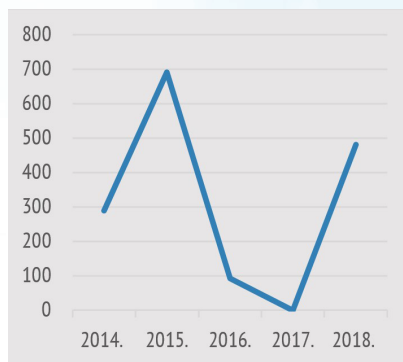
Grafikon 2: Ukupni omjer vrijednosti implementiranih i neimplementiranih projekata ACFBiH, APRS, CFBiH, PRS, EPBiH, EPHZHB i ERS iz programa javnih investicija 2014 - 2019



Sedam najvećih predlagača su ukupno u 2018. godini i prvoj polovini 2019. implementirali 481,5 miliona KM vrijednosti projekata iz programa javnih investicija 2014 - 2016, 2015 - 2017, 2016 - 2018 i 2017 - 2019. To predstavlja rast u odnosu na 2017. godinu kada nije bilo implementiranih projekata. Ipak, najveći predlagači javnih infrastrukturnih projekata nisu dali dovoljno značajan doprinos ukupnom rastu javnih investicionih ulaganja koja su u 2018. godini po EFF-u trebala iznositi 1,8 milijardi KM što bi ih učinilo značajnim faktorom rasta BDP-a.

Također, evidentno je da je nivo javnih investicija koje su implementirali sedam najvećih predlagača manji u odnosu na 2015. godinu. Godine 2014. navedeni predlagači implementirali su projekte ukupne vrijednosti 289,3 miliona KM, a 2015. 690,8 miliona KM, nakon čega slijedi pad - 2016. 91,9 miliona KM, 2017. nije bilo implementiranih projekata, te u 2018. povećanje na 481,5 miliona KM.

Grafikon 3: Ukupna sredstva implementiranih projekata ACFBiH, APRS, CFBiH, PRS, EPBiH, EPHZHB i EPRS po godinama



Okončanjem gradnje autoputa Banja Luka - Doboј, Autoputevi RS preuzeli su primat od Autocesta FBiH po najviše uloženih sredstava u periodu 2014 - 2019 od 729,1 miliona KM, a od Cesta FBiH po omjeru implementiranog u odnosu na predloženo - 28% vrijednosti. Stoga se Autoputevi RS mogu smatrati najefikasnijim od sedam velikih predlagača.

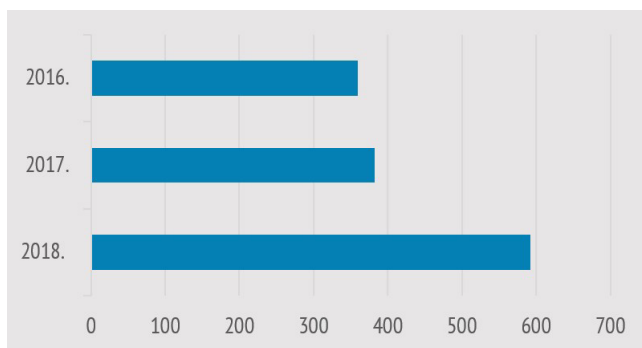
Prepreke i preporuke

Prepreke koje je CPU identifikovao u prethodnom periodu nisu prevaziđene do danas. Posebno se to vidi u primjerima gradnje autoceste. U februaru 2018. godine stupilo je na snagu i povećanje putarina koje je značajno povećalo priliv sredstava na poseban račun za gradnju autoputeva i puteva, što se vidi i iz priložene Tabele 4.

	2016.	2017.	2018.
Januar	21,33	25,62	28,84
Februar	24,58	23,02	41,02
Mart	28,01	28,34	42,80
April	26,28	30,72	50,89
Maj	29,78	31,24	56,40
Juni	29,82	34,35	51,30
Juli	32,00	36,02	60,28
Av gust	37,18	40,90	66,03
Septembar	33,96	33,51	59,37
Oktobar	31,39	33,27	62,26
Novembar	31,68	34,96	50,91
Decembar	33,34	30,74	50,64

U periodu od februara 2018., kada je stupilo na snagu povećanje putarina na naftne derivate, do kraja te godine, zabilježen je porast prikupljenih putarina od čak 65,7% u odnosu na isti period 2017. godine. Primjera radi, rast putarina 2017. u odnosu na taj period prethodne godine bio je 5,6%.

Grafikon 4: Omjer prikupljenih putarina na naftne derivate od februara do kraja 2018. u odnosu na isti period prethodne dvije godine



⁹ UINO, „Prihodi UINO“, new.uino.gov.ba. <http://www.new.uino.gov.ba/bs/Prihodi>. (posljednji put posjećeno jula 2019.)

Međutim, i pored evidentnog povećanja prihoda za gradnju autoputa, osim okončanja gradnje autoputa Banja Luka – Doboj, do polovine 2019. godine nije u potpunosti okončan ni jedan projekat javnih investicija koji se tiče autoputa, odnosno nije otvorena nijedna nova dionica ili poddionica. Jasno je da su ranije evidentirani izazovi i nakon osiguranja stabilnog izvora finansiranja ostali značajni izazovi za implementaciju javnih infrastrukturnih projekata.

Dugotrajna tenderska procedura jedan je od izazova koji i dalje predstavlja prepreku. Pred sami kraj 2017. godine, Evropska investiciona banka je zahtijevala ponavljanje tendera za projekat gradnje dionice Autoceste A1 Počitelj – Zvirovići „uslijed objavljivanja povjerljivih informacija u pojedinim medijima“, čime su Autoceste FBiH ugrozile partnerski odnos sa EIB-om kao jednim od ključnih finansijera gradnje Autoceste¹⁰. Ovo je drugi poništen tender za ovu dionicu, a treći je raspisan u julu 2018. godine. Neki tenderi raspisani tokom 2018. godine okončani su brzo¹¹, što je pozitivno, ali s obzirom na ponavljanje tendera za projekat Počitelj – Zvirovići, kao i na raspisivanje tendera u 2018. koji još nisu okončani¹², jasno je da netransparentnost i odugovlačenje tenderske procedure ostaje prepreka koju je u narednom periodu potrebno adresirati. Prema preporuci Centra za društvena istraživanja „Analitika“, za postizanje veće transparentnosti procesa i pružanje jednake šanse svim prijavljenim za dobijanje posla, Agencija za javne nabavke treba utvrditi konkretne kriterije za kvalifikaciju i opis predmeta rada; potrebno je smanjiti cijenu tenderske dokumentacije i pribavljanja preobimne dokumentacije; potrebno je omogućiti učinkovitu reviziju postupka; te konačno, pokrenuti opštu strategiju borbe protiv korupcije¹³.

Pregovori sa međunarodnim institucijama su još jedan od kontinuiranih izazova. Početak implementacije jednog od najvećih projekata Elektroprivrede BiH, gradnja Bloka 7 TE Tuzla, ponovo je odgođen u oktobru 2018. godine nakon što Energetska zajednica nije odobrila garanciju za kredit za finansiranje gradnje koju je dala Vlada FBiH¹⁴. Gradnja ovog objekta prvobitno je trebala početi 2017. godine. Tek u aprilu 2019. Parlament FBiH je odobrio Odluku o izdavanju garancije FBiH u korist Izvozno-uvozne banke Kine za kreditno zaduženje Elektroprivrede BiH¹⁵. Iako je bilo dosta kontroverze oko izgradnje Bloka 7, stav EPBiH je da se radi o projektu od strateškog interesa za FBiH jer bi dugoročno osigurao električnu energiju dovoljnu za zadovoljenje vlastitih potreba, pokrio bi budući deficit električne energije i snage koji će nastati kao rezultat skorog gašenja postojećih termoblokova, te bi osigurao poziciju FBiH na unutrašnjem i regionalnom tržištu električne energije¹⁶. Pregovori o finansijskim sredstvima se trebaju vršiti pod vladinim, odnosno, u

10 Autoceste FBiH, „EIB traži ponavljanje tendera za dionicu Počitelj – Zvirovići“, <http://www.jpautoceste.ba/eib-trazi-ponavljanje-tendera-za-dionicu-pocitelj-zvirovići/>. (posljednji put posjećeno juna 2019.)

11 Poddionica Buna – Počitelj, poddionica Donja Gračanica – Tunel Zenica, probijanje tunela Hranjen na brzoi cesti Sarajevo – Goražde. Proces izradnje poddionice Buna – Počitelj nalazi se na 16%. Izvor: Autoceste FBiH, [jpautoceste.ba](http://www.jpautoceste.ba). (posljednji put posjećeno juna 2019.)

12 Izgradnja Sarajevske obilaznice LOT 3B (juli 2018), dionica Tarčin – Ivan (avgust 2018), dionica Poprikuše – Nemila (avgust 2018). Izvor: Autoceste FBiH, [jpautoceste.ba](http://www.jpautoceste.ba). (posljednji put posjećeno juna 2019.)

13 Centar za društvena istraživanja Analitika, Mapiranje ključnih prepreka za ravnopravno učešće privrednih subjekata u javnim nabavkama u BiH (Sarajevo, 2015.)

14 Portal Klix.ba, „Gradnja Bloka 7 odgođena do daljnjeg: Vlada FBiH dala nezakonitu garanciju na kredit“, [klix.ba](https://www.klix.ba/vijesti/bih/gradnja-bloka-7-u-tuzli-odgodjena-do-daljnjeg-vlada-fbih-dala-nezakonitu-garanciju-na-kredit/181015104). <https://www.klix.ba/vijesti/bih/gradnja-bloka-7-u-tuzli-odgodjena-do-daljnjeg-vlada-fbih-dala-nezakonitu-garanciju-na-kredit/181015104>. (posljednji put posjećeno juna 2019.)

15 Elektroprivreda BiH, „Dom naroda odobrio kreditno zaduženje za početak gradnje zamjenskog Bloka 7“, [epbih.ba](https://www.epbih.ba/novost/26485/dom-naroda-odobrio-kreditno-zaduzenje-za-pocetak-izgradnje-zamjenskog-bloka-7-). <https://www.epbih.ba/novost/26485/dom-naroda-odobrio-kreditno-zaduzenje-za-pocetak-izgradnje-zamjenskog-bloka-7-> (posljednji put posjećeno juna 2019.)

16 Elektroprivreda BiH, „Projekat Blok 7 strateški interes Federacije BiH“, [epbih.ba](https://www.epbih.ba/novost/26278/projekat-blok-7-strateski-interes-federacije-bih-). <https://www.epbih.ba/novost/26278/projekat-blok-7-strateski-interes-federacije-bih-> (posljednji put posjećeno jula 2019.)

slučaju BiH nadzorom Vijeća ministara BiH¹⁷. Ubrzanje procedure pomoglo bi usvajanje pisanih uputstava za pregovore, te izmjena zakonskog okvira koji bi garantovao mogućnost povrata sredstava i vremenski okvir dospijeca kreditnih sredstava.

Izrada projektne dokumentacije i dalje je prisutna prepreka: neusklađenost glavnog projekta sa stanjem na terenu što se može riješiti provođenjem opsežnijih geoloških radova pri izradi glavnog projekta. Tako se, naprimjer, kasni sa izgradnjom poddionice Autoceste A1 Tunel Pečuj (Donja Gračanica) – Klopče zbog „problema s geologijom“, kako je to izjavio Reuf Kadrić iz Autoceste FBIH¹⁸. Ugovor o izgradnji ove dionice potpisan je u maju 2016. godine, a rok je bio 30 mjeseci. Autoceste FBIH na svojoj internet stranici ne navode podatak u kojoj fazi izgradnje se trenutno nalazi ova dionica. Kako bi se spriječila neusklađenost glavnog projekta sa stanjem na terenu potrebno je provoditi opsežnije i kvalitetnije geološke radove u skladu sa propisima prilikom izrade glavnog projekta. Također, dešava se da se u toku izrade projektne dokumentacije izostavi strateška procjena uticaja na okoliš, ali i da se pokrene revizija projektne dokumentacije prilikom javne diskusije, najčešće od strane lokalne zajednice. Jačanje institucionalne podrške, odnosno formiranje ili određivanje entitetskih ili organa na državnom nivou koji bi nadzirao proces implementacije, kakav je, naprimjer, slučaj u Ujedinjenom Kraljevstvu¹⁹, mogao bi uticati na sprječavanje nepravilnosti i ubrzati proces. Osim toga, potrebno je, u skladu sa OECD-ovim principima, uspostaviti efikasne instrumente koordinacije između državnih, odnosno entitetskih, i nižih nivoa vlasti²⁰.

Prepreke ostaju i dužina drugih faza projektne ciklusa, kao što je **dužina procesa dobijanja dozvola** što je najčešće posljedica nedovoljne saradnje nadležnih institucija na različitim nivoima vlasti, kao i velikog broja potrebnih dozvola i saglasnosti i složenog procesa njihovog pribavljanja. Prema Izvještaju Svjetske banke o lakoći poslovanja, samo proces pribavljanja građevinske dozvole u BiH zahtijeva 16 postupaka koji se mogu završiti za najmanje tri mjeseca²¹. Nadalje, **proces eksproprijacije** nije efikasan, što je izazvano pravnom nesigurnošću usljed složenog procesa i čestih žalbi. Prema Ministarstvu industrije, energetike i rudarstva izgradnja Vjetroelektrane „Hrgud“ kasni zbog procesa eksproprijacije zemljišta²². Jedan od glavnih razloga složenog i usporenog procesa eksproprijacije je i neusklađenost zemljišnih knjiga sa stvarnim stanjem na terenu. Proces bi se ubrzao uvođenjem instituta sporazumnog prenosa vlasništva, ali je to onemogućeno zbog neusklađenosti zemljišnih knjiga i stanja na terenu, odnosno zbog postojanja određenog broja objekata koji nisu ucrtani u zemljišnim knjigama²³. Prekidanje s opštinskim procedurama eksproprijacije vezanim za potrebe izgradnje infrastrukturnih objekata od značaja, koje su se pokazale „neefikasne, neefektivne i skupe“, također je onemogućeno iz istog razloga²⁴. Uvođenje instituta sporazumnog prenosa vlasništva, stoga, treba biti prvi korak korisnika procesa eksproprijacije (nosilaca projekta) ka ubrzanju procesa.

Aktuelna dinamika provođenja javnih investicija, prikazana u ovoj publikaciji, ukazuje na neophodnost provedbe navedenih preporuka i prevazilaženje prepreka koje koče bržu implementaciju javnih investicija i ekonomski rast BiH.

17 SIGMA, Podrška unapređenju uprave i menadžmenta – Zajednička inicijativa OECD i Evropske unije, koju pretežno finansira Evropska unija, Finansijski menadžment i kontrola javnih agencija: SIGMA document br. 32 (2001.)

18 List Avaz, „Cesta za narednih 100 godina gradi se na klizistima, avaz.ba. <https://avaz.ba/vijesti/bih/449959/cesta-za-narednih-100-godina-gradi-se-na-klizistima>. (posljednji put posjećeno juna 2019.)

19 United Nations, The role of public investment in social and economic development (New York and Genova, 2009.), 16.

20 OECD, Effective Public Investment Across Levels of Government: Principles for Action, 8.

21 World Bank, Doing Business Annual Report 2018 (Washington, 2018.)

22 Portal Capital.ba, „Loš vjetar za elektrane Srpske“, capital.ba. <https://www.capital.ba/los-vjetar-za-elektrane-srpske/>. (posljednji put posjećeno juna 2019.)

23 Ured za reviziju institucija u FBIH, Izvješće revizije učinka (Sarajevo, 2016.), 25.

24 Ibid.

Izvori

Dokumenti

1. Centar za društvena istraživanja „Analitika“. „Mapiranje ključnih prepreka za ravnopravno učešće privrednih subjekata u javnim nabavkama u BiH“. Sarajevo, 2015.
2. Federalno ministarstvo finansija. „Informacija o utrošku sredstava u 2014. kojima su finansirani projekti uključeni u PJI FBiH 2014-2016 godina“. Sarajevo, avgust 2015.
3. Federalno ministarstvo finansija. „Informacija o utrošku sredstava u 2015. kojima su finansirani projekti uključeni u PJI FBiH 2015-2017 godina“. Sarajevo, april 2016.
4. Federalno ministarstvo finansija. „Informacija o utrošku sredstava u 2016. kojima su finansirani projekti uključeni u PJI FBiH 2016-2018 godina“. Sarajevo, maj 2017.
5. Federalno ministarstvo finansija. „Program javnih investicija FBiH 2017-2019“. Sarajevo, novembar 2016.
6. Međunarodni monetarni fond. „Bosna i Hercegovina: Zahtjev za Prošireni aranžman u sklopu kreditne linije fonda za proširene aranžmane – Saopštenje za medije; Izvještaj osoblja; i Izjava izvršnog direktora za Bosnu i Hercegovinu“. Washington, D.C., 2016.
7. Međunarodni monetarni fond. „Bosna i Hercegovina: Izvještaj osoblja o konsultacijama prema Članu IV za 2017. godinu, prvom pregledu po osnovu Proširenog aranžmana, Zahtjevu za produženje aranžmana, promjeni dinamike povlačenja sredstava i odustajanju od kriterijuma izvršenja – Saopštenje za medije; Izvještaj osoblja; i Izjava izvršnog direktora za Bosnu i Hercegovinu“. Washington, D.C., 2018.
8. OECD. „Effective Public Investment Across Levels of Government: Principles for Action“.
9. SIGMA, Podrška unapređenju uprave i menadžmenta – Zajednička inicijativa OECD i Evropske unije, koju pretežno finansira Evropska unija. „Finansijski menadžment i kontrola javnih agencija: SIGMA document br. 32“. 2001.
10. United Nations. „The role of public investment in social and economic development“. New York and Genova, 2009.
11. Ured za reviziju institucija u FBiH. „Izvjeshće revizije učinka“. Sarajevo, 2016.
12. Vlada RS, Ministarstvo finansija. „Program javnih investicija RS za period 2017 – 2019“. Banja Luka, decembar 2016.
13. World Bank. „Doing Business Annual Report 2018“. Washington, 2018.

Internet izvori

1. Autoceste FBiH. „EIB traži ponavljanje tendera za dionicu Počitelj – Zvirovići“. Posljednji put posjećeno juna 2019. <http://www.jpautoceste.ba/eib-trazi-ponavljanje-tendera-za-dionicu-pocitelj-zvirovici/>.
2. Avaz. „Cesta za narednih 100 godina gradi se na klizištima“. Posljednji put posjećeno juna 2019. <https://avaz.ba/vijesti/bih/449959/cesta-za-narednih-100-godina-gradi-se-na-klizistima>.
3. Capital.ba. „Loš vjetar za elektrane Srpske“. Posljednji put posjećeno juna 2019. <https://www.capital.ba/los-vjetar-za-elektrane-srpske/>.
4. Elektroprivreda BiH, „Dom naroda odobrio kreditno zaduženje za početak gradnje zamjenskog Bloka 7“. Posljednji put posjećeno juna 2019. <https://www.epbih.ba/novost/26485/dom-naroda-odobrio-kreditno-zaduzenje-za-pocetak-izgradnje-zamjenskog-bloka-7>.
5. Elektroprivreda BiH, „Projekat Blok 7 strateški interes Federacije BiH“. Posljednji put posjećeno jula 2019. <https://www.epbih.ba/novost/26278/projekat-blok-7-strateski-interes-federacije-bih>.
6. Elektroprivreda HZHB, „Svečano puštena u pogon prva vjetroelektrana u BiH“. <https://www.ephzb.ba/svecano-pustana-u-pogon-prva-vjetroelektrana-u-bih/>. Posljednji put posjećeno juna 2019.
7. Klix.ba. „Gradnja Bloka 7 odgođena do daljnjeg: Vlada FBiH dala nezakonitu garanciju na kredit“. <https://www.klix.ba/vijesti/bih/gradnja-bloka-7-u-tuzli-odgodjena-do-daljnijeg-vlada-fbih-dala-nezakonitu-garanciju-na-kredit/181015104>. Posljednji put posjećeno juna 2019.
8. Oslobođenje, „Svečano otvoren autoput Banja Luka – Doboj, oslobodjenje.ba“. <https://www.oslobodjenje.ba/vijesti/bih/svecano-otvoren-autoput-banja-luka-doboj-397886>. Posljednji put posjećeno juna 2019.
9. UINO, „Prihodi UINO“, www.new.uino.gov.ba. <http://www.new.uino.gov.ba/bs/Prihodi>. Posljednji put posjećeno jula 2019.

Publikacija je objavljena uz podršku:



**National Endowment
for Democracy**

Supporting Freedom Around the World