

# JAVNI GRADSKI PREVOZ PUTNIKA U FUNKCIJI ODRŽIVOG RAZVOJA I KVALITETA ŽIVOTA U GRADU

Danislav Drašković  
Mirsad Imamović  
Azra Zaimović

Internacionalni univerzitet u Travniku, Bunar b.b., Travnik

## *Sažetak*

*Ovaj rad je fokusiran na dokazivanje značaja funkcije javnog gradskog prevoza putnika u životu gradova, posebno sa pozicije održivog i ravnomjernog razvoja grada. U pristupu provedenog istraživanja korištene su metode analize funkcije i modela organizovanja javnog gradskog prevoza putnika u razvijenim, prije svega Evropskim gradovima, što sa pozicije uporedne analize može biti korišteno i primjenjeno u gradovima zemalja tranzicije. Rad je aktuelan prije svega u pogledu aktuelnog stanja u Bosni i Hercegovini, koja je karakteristična u pogledu krize i gubitka funkcije, prije svega u Kantonu Sarajevo, gdje je aktuelan štrajk zaposlenih zbog čega trpe korisnici usluga. Očigledno da je evidentan problem izbora modela organizovanja javnog gradskog prevoza putnika u Bosni i Hercegovini, kao i u zemljama okruženja, zbog čega svakodnevno kretanje građana postaje problem.*

*Ključne riječi: javni gradski prevoz putnika, održivi razvoj*

## PUBLIC CITY TRANSPORT IN THE FUNCTION OF SUSTAINABLE CITY DEVELOPMENT

### *Abstract*

*This paper focuses on proving the importance of the function of public city transport of passengers in the lives of cities, especially from the position of sustainable and even development of a city. Methods of function and organization model analysis of public city transport of passengers, primarily in European cities, were used during the research, which can be used and implemented, from the point of comparative analysis, in cities in transition countries. The paper is current and topical, first of all in terms of the current conditions in Bosnia and Herzegovina, which is characteristic in terms of crisis and loss of functions, especially in Sarajevo Canton, where employees are on strike at the moment, which causes problems to the users. It is obvious that there is a problem in choosing an organization model for public city transport of passengers in Bosnia and Herzegovina, and in neighbouring countries, making the daily movement of citizens an issue.*

*Key words: public city transport of passengers, sustainable development*

## 1. UVOD

Jedan od najvećih problema savremenih gradova, posebno velikih gradova je saobraćaj, odnosno artikulisanje tokova ljudi u gradu. Od uspješnosti rješavanja tog problema ne zavisi samo cirkulisanje ljudi i roba, nego i ukupni kvalitet života u gradu. Većina savremenih gradova hronično je opterećena zastojsima u uličnom saobraćaju, bukom, zagađenim zrakom, nedostatkom mjesta za parkiranje i konfliktom pješaka i motornih vozila. S druge strane, javni gradski prevoznici svakodnevno se susreću sa stalnim padom broja korisnika svojih usluga. Razlog za takvo stanje je vlastiti automobil, ne zbog toga što je on osnovni uzrok problema, već zato što se njime, u neprihvatljivo velikoj mjeri, pokušava riješiti saobraćajna potražnja. Porast životnog standarda, zahtjeva veću pokretljivost, udobnost i slično, dovode do sve veće upotrebe vlastitog automobila. Automobil kao sredstvo koje je svojim prisustvom najviše pridonijelo saobraćajnoj problematiki današnjih gradova, odavno je postao element prestiža a njegova atraktivnost neprekidno raste. Iako postaje u gradovima relativno sporiji, sve je udobniji, sigurniji, savremeniji, intenzivnije se troši i brže kupuje. Gradovi u kojima je upotreba vlastitih vozila reducirana, a javni prevoz podignut na višu visinu kvaliteta, imaju bitno manje problema u gradskom saobraćaju uz znatno viši ukupni kvalitet života. Jedini razuman način za usklađivanje individualnih želja i kolektivne volje, jeste osigurati usluge javnog gradskog prevoza najviše mogućeg kvaliteta tako da navedu veliki broj stanovnika da se odupru kušnji po korištenju vlastitog vozila i isprobaju mogućnosti koje im nudi javni prevoz, te tako postanu stalni korisnici usluga javnog prevoza putnika.

Obzirom na veličinu gradova, stepen urbanizacije, međusobni odnos gradskog i prigradskog prevoza, neophodno je sagledati različite strategije razvoja Sistema javnog gradskog prevoza putnika.

U svijetu postoje dvije osnovne strategije [1] razvoja gradova, i to:

- Održivi razvoj grada,
- Kvalitet života grada.

Strategija “održivog razvoja” predviđa takav razvoj gradova koji će biti usklađeni sa ekonomskim, društvenim i drugim mogućnostima razvoja. Sa aspekta javnog gradskog/prigradskog prevoza putnika, strategija “kvaliteta života” podrazumeva omogućavanje mobilnosti stanovnika uz kontrolu upotrebe putničkih automobila. U Evropskoj Uniji, postizanje ciljeva “održivog razvoja” i “kvaliteta života” u odnosu na sistem javnog gradskog prevoza putnika ostvaruje se kroz vođenje politike koja kao princip uzima mobilnost stanovništva, uz ograničeno korišćenje putničkih automobila. Svjetski trendovi razvoja Sistema javnog gradskog prevoza putnika su bazirani na strategiji briga za zadovoljenje esencijalnih potreba najveće grupe građana (obezbeđenje pristupačnosti u prostoru i vremenu, finansijska podrška i nadzor nad realizacijom planirane i ugovorene usluge).

Razvijene urbane sredine prešle su na strategiju “briga za zadovoljenje specifičnih potreba manjih grupa građana” u smislu:

- Smanjenja zagušenja,
- Zaštite životne okoline,
- Subvencije korisnika prevoza i dotacije prevoznika,
- Obezbeđenje principa koordinacije između prevoznika.

Upravljanje sistemom javnog gradskog prevoza putnika zasnovano je na programu partnerstva javnog i privatnog vlasništva, pri čemu se napušta koncept rješavanja komunalnih problema ulaganjem u velike državne kompanije. Javna uprava djeluje na projektu razvijanja logistike na način projektovanja i pripreme određenih upravnih odnosno tehničkih i tehnoloških rešenja koja se putem tendera ili javnih poziva nude privrednim subjektima odnosno potencijalnim ponuđačima. Izbor najpovoljnijeg ponuđača podrazumjeva i izbor onoga koji poseduje kvalitet i prihvatljive ekonomsko, finansijske, tehničko-eksploatacione i ekološke uslove.

Da bi sistem imao očekivani kvalitet on mora biti profitabilan do nivoa održivosti, a što znači da neekonomične mreže linija podliježu subvenciji i dotaciji budžeta lokalne zajednice i obrnuto ekonomične mreže linija podliježu sistemu naplate koncesione naknade. Slična situacija je vezana i za subvencije korisnika usluge prevoza za pojedine kategorije korisnika usluge prevoza u pogledu povlastica u prevozu putnika. Imajući u vidu navedeno, postoji potreba za uređenjem Sistema javnog gradskog prevoza putnika i normativno i

tehničko tehnološki, prije svega sa pozicije vrednovanja kvaliteta usluge, javnog interesa i ostvarenja politike održivog razvoja.

Sistem kvaliteta ISO 9000 ima za cilj da međusobno poveže strukturu poslovnih procesa i veze među njima, koje će obezbijediti da zahtjevi korisnika usluge prevoza budu u potpunosti utvrđeni, i kvalitativno zadovoljeni. Obezbjedenje kvaliteta usluge ne postoji ukoliko nije definisana prevencija koja unaprijed garantuju da će se sve planirane aktivnosti zaista i realizovati. To zadovoljenje korisnika prevoza znači finansijski rezultat, stalnost kvaliteta usluge i dalje širenje tržišta. Najbitnija karakteristika javnog gradskog prevoza je u činjenici da prevoznici stavljaju na javnu upotrebu prevozne kapacitete svim potencijalnim korisnicima saobraćajnih usluga uz naplatu izvršenih usluga gdje prevoznici obavljaju prevoz trajno, u obliku stalnog zanimanja, permanentno iz dana u dan u okviru svoje registrovane djelatnosti. Tipičan primjer takvog prevoza je upravo "javni gradski prevoz putnika" koji djeluje u složenom gradskom prostoru i čiji je zadatak da poveže udaljenije prostore i razne sadržaje [2], te tako ostvari njihovo funkcionalno jedinstvo. Porastom broja stanovnika grad prostorno raste i umnožavaju se njegove funkcije, pa se samim tim komplicira zadaća javnog gradskog prevoza putnika. Ključni faktori odgovorni za funkcionisanje javnog gradskog prevoza putnika su prevoznici i javna uprava. Zadatak javne uprave je poboljšanje kvaliteta života i osiguranje mobilnosti građana, sa ciljem usklađenog i ravnomjernog razvoja grada. Gradska uprava i prevoznici imaju obavezu da se u potpunosti posvete aktivnostima na podizanju kvaliteta na viši nivo, i da protežiraju pristup usmjeren prema građanima. Njihov zadatak je osigurati usluge javnog gradskog prevoza putnika najviše mogućeg kvaliteta, kako bi navele veliki broj stanovnika da se odupru pokušajima za korištenje vlastitog vozila i isprobaju mogućnosti koje im nudi javni prevoz putnika te tako postanu njegovi stalni korisnici. Ukoliko javna uprava i prevoznik provode politiku javnog gradskog prevoza putnika koja nije u skladu sa zahtjevima korisnika, to obično dovodi do ugrožavanja bezbjednosti u saobraćaju, smanjenja broja putnika, korištenja starih vozila, porasta individualnog prevoza i daljnje štednje što negativno utiče na komponentu razvoja. Kad se suoči s nužnošću

putovanja, pojedinac želi prevoz koji je prilagodljiv, nezavisan, dostupan, pouzdan, brz, ekonomičan i prvenstveno siguran. Jednom riječju on želi kvalitetan prevoz. Poboljšanje kvaliteta usluge prevoza predstavlja pozitivan ulog i za javnu upravu, korisnike prevoza i prevoznike.

Stalni rast upotrebe individualnog prevoza [3] ima veliki utjecaj na javni gradski prevoz putnika i predstavlja njegovu stvarnu konkurenciju.

Osnovni problemi u funkcionisanju javnog gradskog prevoza putnika [1] u gradovima regiona, ogledaju se u :

- Neusaglašenim zahtevima korisnika i kapaciteta operatera ,
- Smanjenju prevozne sposobnosti sistema JGPP u prostoru i vremenu,
- Niskom stepenu popunjenosti vozila van vršnog perioda ,
- Bitnom smanjenju bezbednosti i komfora putnika,
- Povećanju starosne strukture voznog parka,
- Tarifnim sistemima koji su utvrđeni bez jasnih kriterija,
- Neposedovanje informacionog sistema,
- Zastareli sistemi naplate usluge,
- Nerešenim dotacijama i subvencijama u Sistemu JGPP.

Izostanak finansijske podrške u sistemu javnog gradskog prevoza putnika je problem koji se rješava na nivou organa javne uprave. U većini razvijenih svjetskih i evropskih gradova su se još početkom sedamdesetih godina prošloga vijeka javili argumenti u prilog povećanja finansijske podrške ovoj djelatnosti. Zakonodavac nije vodio računa da je u pitanju jedino djelatnost javnog gradskog prevoza putnika izložena konkurenciji individualnog prevoza. Razvoj i unapređenje javnog gradskog prevoza putnika ne može se posmatrati nezavisno od opšte saobraćajne politike grada. Kvalitetan javni gradski prevoz putnika znači manje korišćenje individualnih vozila i poboljšanje saobraćajnih i ekonomskih uslova u gradu. Stoga je potrebna adekvatna finansijska podrška javnom gradskom prevozu putnika od strane javne uprave radi njegovog bržeg unapređenja i razvoja. Takva politika prihvaćena je u zemljama EU i razvijenim zemljama u svijetu kojom lokalne zajednice mogu da utiču na poboljšanje saobraćaja u njima.

## 2. POLITIKA ODRŽIVOG RAZVOJA

Savremeni pristup u upravljanju sistemom javnog gradskog prevoza putnika predstavlja koncept da javni prevoz od "sistema za sebe" postane "podsistem sistema grada i naselja u okruženju".

To znači da se od strategije "putnika koga treba transportovati" prelazi na strategiju "korisnika koje treba opslužiti", odnosno umesto strategije "kvantiteta usluge" ka strategiji "kvaliteta specifičnih potreba svih korisnika sistema javnog gradskog prevoza putnika".

Ključni trendovi u javnom gradskom prevozu putnika su:

- (1) Trend "održivog razvoja" i "kvaliteta života",
- (2) Maksimalna proizvodnost i minimalni troškovi,
- (3) Bezbjednost, kvalitet, cijena,
- (4) Jedna karta za sve linijske pravce,
- (5) Integracija tarifnog sistema.

Približavanjem Evropskoj Uniji ovi trendovi će biti sve jače izraženi.

Devedesetih godina prošlog vijeka, u svim gradovima zemalja regiona koji imaju organizovan sistem javnog gradskog prevoza putnika, došlo je do dramatičnih promjena u okruženju usljed velikog mehaničkog priliva stanovništva, pada ekonomske stabilnosti stanovnika [1], promjena u pravnoj i političkoj sferi života i rada.

Usluge i snižavanje troškova, odnosno cijene "pridobiju" nove korisni kao uslov za efikasnije funkcionisanje sistema javnog gradskog prevoza

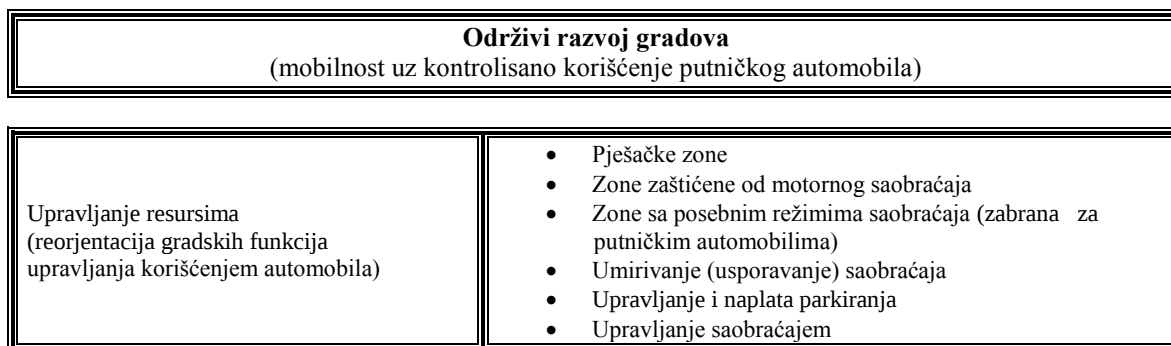
putnika i očuvanje kvaliteta života u gradovima. Do ovih promena je u osnovi došlo zbog brojnih kritika upućenih preduzećima za javni prevoz putnika u vlasništvu grada, koja nisu imala konkurenciju i često su zbog toga kritikovana jer su bila nedovoljno efikasna i nedovoljno djelotvorna.

Na Slici 2.1 je prikazan model politike održivog razvoja [4] Evropskih gradova.

U zemljama regiona još uvek postoji problem izostanka strategije na državnom nivou. Bez definisane nacionalne politike u ovoj oblasti nema ni sistemskog i dugoročnog razvoja i modernizacije sistema javnog gradskog prevoza. Ova vitalna funkcija ne može da se rješava po istim principima pogotovo u pogledu finansiranja. Budući da je u pitanju specifična djelatnost u sklopu saobraćajne i urbanističke politike lokalne zajednice, sistem je neophodno rješavati posebnim zakonom. Bolji pokazatelji proizvodne efikasnosti postignuti su posljednjih godina u ogromnom broju evropskih i svjetskih gradova, kroz nove metode upravljanja kao i nove metode organizovanja sistema javnog gradskog prevoza putnika, sa stalnim pritiskom organa gradskih vlasti, da se finansijska podrška ovim sistemima odvija u strogo kontrolisanim uslovima. Iako se organizacione forme odnosno modeli sistema javnog gradskog prevoza putnika razlikuju od grada do grada one imaju i nekoliko zajedničkih karakteristika.

Zajedničke karakteristike počivaju na koordinaciji transportne usluge, konkurenciji između prevoznika, stabilnim izvorima finansiranja njihovog tekucćeg poslovanja kao i stabilnim izvorima finansiranja razvoj.

**Slika 2.1 Politika održivog razvoja gradova Evropskih zemalja**



|                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Razvoj i upravljanje sistema javnog gradskog prevoza putnika (gradnja sistema, razvoj, integracija i kvalitet)        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Izdvajanje i prioriteti</li> <li>• Operativno upravljanje sistemom</li> <li>• Informacioni sistemi za korisnike prevoza</li> <li>• Razvoj paratranzita</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                          |
| Planiranje i oporezivanje (Upravljanje razvojem, ograničenja u korišćenju putničkih automobila, finansiranje razvoja) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planiranje i korišćenje zemljišta (rezervisanje lokacija za šinske podsisteme javnog prevoza)</li> <li>• Takse (prodaja nekretnina, valorizacija lokacije i komercijalne vrednosti)</li> <li>• Naplatni prsteni</li> <li>• Licenciranje površina (kontrola ulaza u centar, cirkulacija u centru sa kartama itd.)</li> <li>• Naplata putarina (naplatna mesta, naplata prema dužini vožnje itd.)</li> </ul> |
| Organizacija i finansiranje                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

Gladović P. (2010), "Model savremenog organizovanja sistema JMTP"

**Skandinavski model** se bazira na minimumu subvencija i ugovoru sa minimalnim troškovima za određeni broj linija. Ovaj model se odnosi na situaciju jasne podele između transportne politike postavljene od strane vlasti i funkcionisanja sistema javnog gradskog prevoza putnika, javnih i privatnih prevoznika koji su pod ugovorom sa nadležnom upravom. Javne prevoznike predstavlja javna regionalna transportna kompanija (RTK) koja je formirana od strane regionalnog organa uprave sa ciljem da u njegovo ime i za njegov račun organizuje tržište transportnih usluga. Ova kompanija je zapravo ključni faktor transportnog tržišta usluga javnog prevoza i nije organ regionalne uprave, a po vrsti posla kojim se bavi, pripada javnim delatnostima. Tarifni sistem ostaje integrisan kroz sve podsisteme javnog gradskog prevoza putnika i preko različitih prevoznika, dok je funkcionisanje javnog autobusnog transporta ugovoreno sa različitim prevoznicima, putem tendera. U ugovoru na bazi ukupnih troškova vlast specificira transportnu uslugu i određuje veličinu voznog autobusnog parka a nakon toga vrši izbor ponuda za troškove održavanja voznog parka. Prihod ostvaren na autobuskim linijama pripada vlastima, a čitav tarifni sistem je pod njihovom kontrolom. Prevoznici ne preuzimaju nikakav pojedinačni rizik i imaju samo obavezu da racionalizuju troškove izvršenja reda vožnje. Kod ugovora baziranih na neto troškovima prevoznik se izjašnjava o visini troškova za obavljanje usluge i tada istovremeno zadržava prihod ostvaren prodajom karata. Jedinstveni tarifni sistem ostaje integrisan za pretplatne karte, a prihod od prodaje jedinstvenih pretplatnih karata pripada nadležnom organu gradske uprave. Ovaj tip ugovora prebacuje deo rizika na prevoznike. Na tenderu se vrši izbor onog

prevoznika koji je ponudio najpovoljnije uslove, odnosno prevoznika koji je ponudio najmanji iznos dotacija. Tender se raspisuje obično za jednu liniju ili određeni broj linija, a period važnosti ugovora je različit. Od kako je prvi ovakav ugovor načinjen u Londonu 1985. godine, ovaj tip ugovora je veoma prisutan u velikim metropolama Zapadne Evrope.

**Francuski model** za razliku od Skandinavskog modela, bazira se na ugovorima o upravljanju mrežom linija jednog ili više podsistema javnog gradskog prevoza putnika, uz dodatne stimulacije/sankcije koje su predviđene ugovorom. U ovom modelu, dva subjekta (gradski/regionalni organ uprave i prevoznik) koegzistiraju i rade zajedno. Organ javne uprave koji postavlja transportnu politiku odgovoran je za oblast funkcionisanja sistema javnog gradskog prevoza putnika, postavlja indeks povraćaja finansijskih sredstava prevoznika i parametre za ocjenu rada prevoznika, a ovlašćenje za sprovođenje utvrđenih rešenja povjerava takođe regionalnoj transportnoj kompaniji (RTK), odnosno isto kao i kod Skandinavskog modela. Prevoznik je odgovoran za eksploataciju i održavanje vozila, proizvodnu efikasnost i upravljanje sa zaposlenim radnicima, što je regulisano ugovorom sa RTK. Ključna karakteristika ovog modela ogleda se u tome što nema konkurencije na određenom transportnom području odnosno jednoj mreži linija, tako da ako više od jednog prevoznika obezbeđuje transportnu uslugu, onda to čine samo na jednom transportnom području (sa različitim karakteristikama putnika) ili korišćenjem različitih podsistema pri čemu čine manje značajnim poređenje performansi svakog podsistema javnog gradskog prevoza putnika. Prevoznici rade pod ugovorom, a po tipu vlasništva

moгу biti javno preduzeće, polujavno ili privatno preduzeće.

**Britanski model** je model konkurencije na transportnom tržištu (ili nesavršeno konkurentsko tržište), a intervencije javne uprave ograničene su samo na postavljanju standarda bezbednosti transportne usluge i drugih institucionalnih regulativa. Ovakav model nije primenjen ni u jednoj metropoli Zapadne Evrope, ali se primenjuje u oko 85 % podsistema u Velikoj Britaniji (uključujući i one koji su registrovani na periferiji Londona). Javni gradski prevoz putnika je deregulisan i obavlja se preko privatnih autobuskih preduzeća, ali postoji mogućnost dotiranja neprofitabilnih linija (prvenstveno prigradskih i lokalnih). U Mančesteru je deregulacija autobuskog javnog gradskog prevoza putnika izvršena 1986. godine, u skladu sa dekretom o Transportu u Velikoj Britaniji iz 1985. godine.

Glavni rezultati navedenog modela su bili :

- (1) Troškovi privatizovanih linija su manji za 20 %, a u istom iznosu su smanjene i dotacije,
- (2) Cijene karata su povećane znatno brže nego inflacija,
- (3) U mnogim gradovima su uvedeni minibusovi, frekvencija na linijama i broj autobuskih kilometara su povećani, ali u većini slučajeva na glavnim pravcima linija a ne u novim gradskim zonama,
- (4) Konkurencija između brojnih autobuskih preduzeća nije se povećala. Velika preduzeća su istisnula mala preduzeća "ratom cijena" tako da su mala preduzeća bankrotirala. Kada se ovo desi, velika kompanija je slobodna da uvede veoma visoku tarifu i da poveća svoje prihode na račun putnika usljed zloupotrebe monopola,
- (5) Preduzeća sa više vidova javnog gradskog prevoza putnika (metro i autobusi) Zakonom su zabranjena, tako je integracija raznih transportnih podsistema potpuno uništena,
- (6) Broj putnika u javnom gradskom prevozu putnika je značajno opao, na nivou velike transportne usluge u javnom gradskom prevozu putnika ne predstavljaju više integrisanu mrežu i sistem, usluge nisu koordinisane, podataka o izvršno-ciljnim mestima putovanja nema, a dugoročno planiranje autobuskog javnog gradskog prevoza putnika je prestalo,
- (7) Uloga koja se daje autobuskom javnom gradskom prevozu putnika u planiranju je bitno smanjena u Britanije za oko 30 % (pre uvođenja ovog modela),
- (8) Povećan broj autobusa, uz smanjenje broja putnika rezultira u velikom padu iskorišćenja vozila.

Posmatrano sa pozicije integracije sistema, i opsluživanja maksimalnog broja putovanja, deregulacija javnog gradskog prevoza putnika u Velikoj Britaniji imala je katastrofalne rezultate.

## 2.2 Regionalni modeli organizovanja JGPP

Sadašnji model organizacije sistema javnog gradskog prevoza putnika u regionu zemalja tranzicije je različit.

Sarajevo ima elemente klasičnog modela koji teško egzistira zbog visokih i nepokrivenih troškova sistema javnog gradskog prevoza putnika. Elementi klasičnog modela ogledaju se u zaštiti tramvajske, trolejbuske i autobuske mreže linija.

Beograd ima elemente klasičnog modela kao i elemente Skandinavskog i Francuskog modela (modela sa ograničenom konkurencijom), ogledaju se u tenderima za uključivanje privatnih prevoznika na jednoj ili više linija. Grad Beograd je odgovoran za strateške odluke kao i veći deo taktičkih odluka (vođenje tarifne politike, područje opsluživanja, vreme trajanja transportne usluge, mrežu linija, frekvenciju vozila, infrastrukturu, nabavku rezervnih delova preko određenog iznosa, zarade radnika preduzeća, regulativu u pogledu kvaliteta i bezbednosti saobraćaja). Gradsko saobraćajno preduzeće je odgovorno za red vožnje, izradu rasporeda rada vozača i vozila, kadrovska pitanja, održavanje vozila i nabavku rezervnih delova do određenog iznosa. Ugovorni odnos između Grada i Gradskog saobraćajnog preduzeća "Beograda" (formalni ugovor) ne postoji ali se u okviru godišnjeg programa rada Gradskog saobraćajnog preduzeća regulišu odnosi po pitanju: kvantitativnih i finansijskih ciljeva, broj i iskorišćenje vozila, broj zaposlenih, prihod od prodaje karata i usluga trećim licima, troškovi tekućeg poslovanja preduzeća kao i investicije. Ne postoje stimulacije i sankcije odnosno penali za ostvarenje programa rada izuzev pojedinačnih više marketinških poteza direkcije za javni prevoz kao gradskog organa uprave. U toku 2003. raspisan je konkurs za uključivanje privatnih prevoznika-autbuska preduzeća, na poedinine linije. Na tramvajskim linijama je zabranjeno saobraćanje autobusima, što ranije nije bio slučaj.. Između Grada i Direkcije za javni prevoz sklapan je "Ugovor o povjeravanju djelatnosti javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika". Grad Beograd, prema aktuelnim ugovorima nema obavezu bilo kakvih subvencija i dotacija privatnim prevoznicima. Ugovorima su posebno definisne obaveze izvršenja planiranog reda vožnje kao i sankcije u slučaju neispunjenja istih, novčana kazna ili raskid ugovora, u zavisnosti od stepena odstupanja. Opisanim načinom uključivanja

privatnih prevoznika postignuta je potpuna fizička i logička integracija. Uvođenjem jedinstvenog integralnog tarifnog sistema na kompletnoj mreži gradskih i prigradskih linija postignuta je i tarifna integracija.

Pored Beograda u Srbiji su Kragujevac, Niš, Valjevo, Indija i neki drugi gradovi otpočeli reorganizaciju postojećeg klasičnog modela. Svi gradovi su uglavnom nailazili na slične probleme kao i grad Beograd. Već krajem devedesetih godina prošlog veka u Beogradu je započeta praksa odobravanja dotacija za pokriće djela operativnih troškova prevoznika (javna preduzeća, ili preduzeća kojima je povjerena funkcija javnog prevoza) kako bi se održala normalna funkcija javnog prevoza. Tu praksu preuzeli su i drugi gradovi sa organizovanim javnim prevozom, s tim što su sredstva opredeljavana za pokriće troškova prevoza pojedinih beneficiranih kategorija (daci osnovnih i srednjih škola, penzioneri, nezaposleni i kasnije izbeglice i raseljena lica) korisnika javnog prevoza. Ulaskom privatnih prevoznika u integrisani tarifni sistem u Beogradu, maja 2004. godine, uvedene su subvencije za pokriće operativnih troškova i za ovu kategoriju prevoznika. Ova sredstva su dopunjavala dnevnu cenu angažovanja vozila privatnih prevoznika. Do tada privatni prevoznici u Beogradu radili su na bazi prihoda koji su ostvarivali prodajom pojedinačnih karata u svojim vozilima. Novim tenderom za ustupanje prava prevoza u Beogradu definisana je za privatne prevoznike cijena po ostvarenom kilometru. Tako su počevši od januara 2006. godine privatni prevoznici dotacije dobijali kao dopunu do ugovorene cijene po pređenom kilometru. Istovremeno su i javna preduzeća, na gradskom i prigradskom području nastavila da dobijaju dotacije, ali su mehanizmi njihovog utvrđivanja ostali nepromenjeni.

Na primeru iskustva Beograda, gradovi Niš i Indija su u javni prevoz uključili privatne prevoznike. Njihovo uključivanje u javni prevoz izvršeno je na osnovu sprovedenog konkursa i ugovorene cijene po pređenom kilometru. Iz razloga prethodno navedenih, evidentno je da održivog razvoja gradova i sistema javnog gradskog prevoza nema ukoliko se sistem ne posmatra sa pozicije utvrđenog stepena ekonomičnosti sistema odnosno mreže linija ili svake linije pojedinačno.

## 2.3 Diskusija

Pozitivne strane Skandinavskog modela ogledaju se u značajnoj podršci proizvodnoj efikasnosti prevoznika i jednostavnoj integraciji

transportnih usluga (integralni tarifni sistem, cijena karata i sl.).

Negativne strane Skandinavskog modela ogledaju se u nedostatku systemske konkurencije na taktičkom nivou (izbor optimalne mreže linija, tarifnog sistema, sistema karata i izrada optimalnih redova vožnji), kao i to što regionalni organ uprave može preuzeti nadležnost upravljanja i regulisanja od regionalne transportne kompanije.

Pozitivna strana Francuskog modela ogleda se u tome da je laka integracija transportne usluge kao i jednostavan transfer objekata i opreme.

Negativna strana Francuskog modela, ogleda se u ograničenoj podršci i proizvodnoj efikasnosti, ne postoji mogućnost za jednovremenim praćenjem performansi podsistema, troškovi tendera za potencijalne ponuđače su ograničeni, postoji mogućnost zloupotrebe informacija za vreme tendera odnosno izbora prevoznika koji nisu ponudili najpovoljnije uslove.

Pozitivni strane Britanskog modela i izvršenih analiza ogledaju se u direktnoj odgovornosti za zahteve korisnika usluga, bez mešanja organa uprave. Funkcije organa uprave su razdvojene u dijelu upravljanja i vođenju socijalne politike u smislu subvencije povlašćenim kategorijama korisnika. Kod ovog modela moguće je djelovanje više organa lokalne uprave na transportnom tržištu.

Negativni efekti Britanskog modela ogledaju se u pojavi nelojalne konkurencije zbog činjenice da ne postoji potreba za adekvatnom regulativom u konkurentskoj praksi. Ne postoji mogućnost tarifne integracije na kompletnoj mreži linija svih podsistema odnosno ne postoje integrisani tarifni sistem, ista cena karata u integrisanom tarifnom sistemu, integracija mreže prodajnih objekata.

Navedeni modeli organizovanja javnog gradskog prevoza putnika su karakteristični načinu sticanja prava odnosno ugovora, po konkurenciji i podjeli rizika u izvršenju poslova prevoza.

U Tabeli 2.1. su prikazani modeli uprave u javnom gradskom prevozu putnika, sa pozicije ugovaranja i upravljanja u okviru postojećih modela.

Tabela 2.1 Modeli upravljanja u Sistemima JGPP

| Osobine               | Regulisani režimi (podugovori)   | Skandinavski Model         | Francuski model            | Deregulisani model                                                 |
|-----------------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Nivo tendera          | Kola-km                          | Linija (grupa)             | Mreža                      | Dodatne usluge                                                     |
| Projekat mreže linija | Javno preduzeće (gradska uprava) | Gradska uprava             | Organ uprave i prevoznik   | Prevoznik, Organ uprave i Tender.usluge                            |
| Konkurencija          | Podugovaranje                    | Koncesija                  | Koncesija                  | Rad na linijama                                                    |
| Rizici                | Javno preduzeće (organ uprave)   | Organ uprave ili prevoznik | Organ uprave ili prevoznik | Prevoznik, komercijalne usluge, ili Organ uprave, tenderske usluge |

Gladović P. (2010), "Model savremenog organizovanja sistema JMTP"

Iz dosadašnjeg istraživanja može se zaključiti, da se na strateškom nivou formulišu ciljevi i finansijska sredstva da se ti ciljevi dostignu, na taktičkom nivou. Kako definisani kvalitet usluge postići sa većom efikasnošću na nivou ukupnog sistema i konačno na operativnom nivou kako na efikasan način sprovesti zadatke dobijene sa viših nivoa upravljanja.

Na bazi proučavanja iskustava pojedinih gradova može se izvesti sledeći zaključak:

- Klasičan model više nije standard u razvijenim zemljama,
- Postoji potreba za novim modelima organizacije i upravljanja,

- Deregulisani model (Britanski model) je povoljniji sa finansijskog aspekta ali nije povoljan sa aspekta projektovanja mreže linija i delotvornosti u odnosu na putnike (ne postoji integracija tarifnog sistema, cijene karata, sistema karata i sistema naplate prevoza),

- Modeli sa ograničenom konkurencijom (Skandinavski i Francuski model) su povoljniji i sa finansijskog aspekta i sa aspekta projektovanja mreže linija i sa aspekta integracije tarifnog sistema, sistema karata i cijene karata. Model ograničene konkurencije je tržišno određen ugovorom/koncesijom.

U Tabeli 2.2 su prikazane prednosti i mane pojedinih modela upravljanja [1] na nivou razvijenih Evropskih gradova.

Tabela 2.2 Prednosti i mane pojedinih modela upravljanja sistema JGPP

| Prednosti i mane             | Regulisani režim (podugovaranje) | Skandinavski Model | Francuski Model | Deregulisani model |
|------------------------------|----------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|
| Efikasnost                   | +                                | +++                | ++              | +++                |
| Javni innteres               | +                                | +                  | +               | -                  |
| Projekat mreže linija        | 0                                | 0                  | +               | -                  |
| Fer konkurencija             | ++                               | +                  | -               | -                  |
| Stimulacija kvaliteta usluge | 0                                | 0                  | ++              | +                  |

Gladović P. (2010), "Model savremenog organizovanja sistema JMTP"

### 3. ZAKLJUČAK

Na osnovu komparativne analize svih prezentovanih modela organizovanja javnog gradskog prevoza putnika potrebno je definisati održiv model koji ima sljedeće karakteristike:

- Sigurnost putovanja
- Prihvatljivo vrijeme putovanja
- Pokrivenost mrežom linija teritorije grada
- Kvalitet transportnih sredstava
- Integrisani tarifni sistem
- Prihvatljivu cijenu usluge

Da bi model bio održiv u karakteristikama postavljenog kvaliteta, potrebno je obezbjediti pokrivenost troškova funkcionisanja sistema ostvarenim prihodima od prodaje usluge a dijelom i subvencijama i dotacijama od strane organa javne odnosno gradske uprave.

Evidentno je da Skandinavski i Francuski modeli imaju visok nivo efikasnosti, te se može primjeniti i na gradove zemalja u tranziciji.

Skandinavski model nije stimulisan kvalitetom usluge i projektom mreže linija, za razliku od

Francuskog modela koji je u tom dijelu u komparativnoj prednosti.

### LITERATURA

- [1] Gladović P. (2010, "Model savremenog organizovanja sistema JMTP"
- [2] Drašković D. (2011), "Izbor modela organizovanja JGPP u BiH"
- [3] Stefanović G. (2010), "PPP in public transport"
- [4] Jusufrić I. (2007), "Osnove drumskog saobraćaja"