

ANALIZA USKLAĐIVANJA KANTONALNIH LINIJA POLAZAKA/POVRATAKA NA PODRUČJU TUZLANSKOG KANTONA

Esad Mušanović
Ministarstvo trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona
Asib Alihodžić
Saobraćajni Fakultet Doboj
Boško Mišić
Saobraćajni Fakultet Doboj
Safer Mušanović
Rudnik mrkog uglja Banovići
Nenad Lukanović
Ministarstvo trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona

Sažetak

Cilj rada je da prikaže način usklađivanja kantonalnih redova vožnje, odnosno linija koje su registrovane na području Tuzlanskog kantona, te da prikaže najčešće razloge neuspješnog postupka registracije novih linija.

Ključne riječi—Analiza ,tržište, usklađivanje, Red vožnje, polazak, povratak, nova linija, stara linija, stara linija sa promjenom.

ANALYSIS HARMONIZATION OF THE CANTONAL LINES AT THE TUZLA CANTON

Abstract

The aim is to show the way to harmonize cantonal schedules or lines that are registered in the Tuzla Canton, and to show the most common reasons for failure of registering new line.

Key words – Analysis, market harmonization, timetable, departure, return, new line, the old line, the old line with the changing.

1.UVOD

Redom vožnje se propisuje režima rada autobusa na linijama u toku dana. Kako protok putnika izražava prijevozne potrebe linije u prostoru i vremenu u toku dana, red vožnje treba dati vremensku i prostornu sliku kretanja vozila na liniji, pri čemu je osnovni cilj da se redom vožnje zadovolje mjerodavni prijevozni zahtjevi putnika uz prihvatljivo vrijeme čekanja na stanicama i optimalni troškovi eksploatacije.

Redom vožnje se, usklađuju prijevozni kapaciteti sa prijevoznim zahtjevima putnika i preduzeća. Imajući u vidu da se mjerodavni prijevozni zahtjevi pojavljuju na određenim- najjače opterećenim

dionicama linije, to prilikom usklađivanja treba voditi računa da se polazak vozila sa stanica podesi tako, da se obezbijedi stizanje vozila na karakterističnu stanicu u tačno utvrđeno vrijeme. Ovo je po naučnoj definciji red vožnje.

Međutim, u praksi nije tako i to je ono što je opredijelio autore da napišu šta se dešava sa usklađivanjem redova vožnje, odnosno linija polazaka/povrataka u praksi, a kao primjer uzeto je posljednje kantonalno usklađivanje redova vožnje održano u period maj-septembar 2012. godine u Tuzlanskom kantonu. Na isti način se vrši usklađivanje redova vožnje i u cijeloj Federaciji Bosne i Hercegovine.

2. RADNJE PRIJE USKLADIVANJA REDOVA VOŽNJE

Praksa, nauka i saobraćajna struka su pokazali, da je za nastanak, razvoj i širenje bilo kojeg transportnog preduzeća koje se bavi prijevozom putnika na bilo kojem nivou u složenim uslovima poslovanja i velike konkurencije u prijevozu putnika, veoma važno i potrebno obaviti niz aktivnosti koje prethode samom usklađivanju redova vožnje kao završnom činu dobijanja linija polazaka/povrataka.

Naime, prijevoznici u praksi prvo nabave (kupe) autobuse, zatim obezbjeđuju odgovarajuće licence (dozvole) a da nisu uopšte ispitali tržište, te da li će ti autobusi imati posla, odnosno hoće li prijevoznik moći registrovati linije bilo kojeg ranga (međunarodne, međuentitetske, federalne, kantonalne i općinske linije).

Međutim, cijenimo da prijevoznici moraju uvažavati saobraćajnu struku i iskustva, te da za normalan nastanak, rad i razvoj bilo kojeg preuzeća za prijevoz putnika, moraju osnivači, odnosno vlasnici preduzeća preduzeti niz sljedećih radnji i aktivnosti i to:

A. Pripremiti ideje i planove za osnivanje preduzeća a koji obuhvataju prije svega sljedeće poslove:

- dogovor osnivača (jednog ili više) transportnog preduzeća oko osnivačkog udjela i načina rada preduzeća,
- proučavanje propisa koji se primjenjuju na transportnu djelatnost (prijevoz putnika),
- određivanje užih poslova kojima će se baviti preduzeće i sl.,

B. Izvršiti sve radnje za registraciju transportnog preduzeća i to:

- uraditi sve obavezne poslove zaregistracije preduzeća u nadležnom Sudu,
- ostvariti po potrebi kontakte sa nadležnim državnim organima, koji daju odobrenja za rad **transportnog preduzeća**,
- u saradnji sa stručnim osobama (pravne struke) pripremiti dokumente za registraciju preduzeća kod nadležnog Suda,
- poslove oko registracije preduzeća, poslove oko sjedišta preduzeća (uslove, opremu, uređaje, dokumentaciju, šta treba za izlazak nadležnih organa itd.,
- izvršiti pripreme za saobraćajnu službu, službu održavanja, za poslove uposlenih

radnika, za saobraćajnu operativu, pripremiti plan za nabavku voznog parka (autobusa i sl.) itd.

- izvršiti sve poslove oko ispunjavanja svih uslova iz Zakona o privrednim društvima, kao i Zakona o cestovnom prijevozu BiH i FBiH, Zakona o osnovama sigurnosti saobraćaja na putevima u BiH itd.

C. Pripreme za početak rada transportnog preduzeća a koji se odnose na sljedeće i to:

- razni poslovi za rad preduzeća kao što su administrativno-tehnički poslovi,
- istraživanje samog tržišta (SWOT analiza transportnog tržišta),
- ugovaranje poslova sa potencijalnim korisnicima transportnih usluga (Ugovoreni prijevoz đaka, radnika, studenata, ekskurzija i sl.),
- prije dobijanja redova vožnje (opštinskih, kantonalnih, federalnih, međuentitetskih i međunarodnih) početi sa Ugovorenim - vanlinijskim prijevozom putnika, kojim se otvara put na tržištu, odnosno osvaja prostor na ispitanoj tržištu a swot analiza treba da pokaže potencijalne niše za transportnim uslugama,
- vršiti kontinuirano sa obavljanjem ugovorenog prijevoza i sve administrativne, zakonske i organizacione pripreme za linijski prijevoz putnika kada se dobiju prvi redovi vožnje,
- vršiti detaljno istraživanje tržišta koje je eventualno ukazala analiza te početi sa usklađivanjem redova vožnje (prema rangu linije, gdje je zakazano javno usaglašavanje redova vožnje),
- praviti planove za vršenje linijskog i vanlinijskog prijevoza, rješavanje konkretnih tehničkih problema itd.

D. Organizacija prijevoznicke djelatnosti koja podrazumijeva sljedeće poslove i aktivnosti i to:

- analiza prijevoznih potreba na potencijalnom transportnom tržištu,
- analiza postojeće konkurencije na potencijalnom tržištu,
- utvrđivanje slabosti registrovanih redova vožnje i pripremanje novih redova vožnje na ukazanom tržištu,
- vršiti kontinuirano promjene i prilagođavanja u preduzeću a nakon ukazane potrebe i stanja na tržištu transportnih usluga,
- stalno praćenje propisa iz oblasti koji regulišu transportnu djelatnost
- ostvarivati kontinuirano kontakte sa nadležnim državnim organima, i

saobraćajnom inspekcijom radi otklanjanja uočenih grešaka koje bi mogle biti sankcionisane,

- raditi sve normalne (tekuće) administrativne poslove,
- vršiti kontinuiranu edukaciju svih uposlenih u preduzeću a posebno educirati vozno osoblje itd.

E. Strateški planovi (kratkoročni i dugoročni) za razvoj i proširenje djelatnosti preduzeća i to:

- planovi za povećanje obima prijevoza,
- planovi za povećanje prijevoznih kapaciteta (nabavka novih autobusa),
- planovi za razvoj saobraćajne i tehničke opreave (obezbijediti vlastito održavanja),
- planovi za ustrojavanje administrativnih poslova i usklađivanje sa procedurama (interni audit),
- planovi za proširenje djelatnosti preduzeća,
- planovi za rješavanje uočenih kao i novih organizacionih, tehničkih, tehnoloških i drugih problema transportnog preduzeća,
- planovi na mjesečnom i godišnjem nivou koji će pokazati u kom pravcu može ići razvoj i proširenje djelatnosti,
- planovi za predviđanje rizika u budućnosti (upravljanje rizikom i kriznim situacijama) i
- planovi za marketiško predstavljanje i promociju postojećih linija, kao i novih poslova preduzeća (kao što je vanlinijski prijevoz, odnosno turizam, ekskurzije, koncerti, hadž i sl.).

F. Posebni planovi koji se osnose na razvoj sljedećih dijelova preduzeća i to:

- razvoj linijskog prijevoza (općinske, kantonalne, federalne, međuentitetske i međunarodne linije),
- razvoj sektora za održavanje voznog parka, odnosno što više raditi poslova na vlastitom održavanju autobusa,
- planirati razvoj Ugovorenog-vanlinijskog prijevoza koji ima veliki tržišni potencijal, posebno kada je vozni park opremljen sa novim (konformnim i bezbjednim) autobusima za duže destinacije, odnosno razvoj turističkog sektora.

G. Posebni planovi koji se osnose na razvoj međunarodnog linijskog prijevoza i to:

- detaljna i stručna analiza prijevoznih potreba međunarodnog tržišta,
- analiza kapaciteta preduzeća za međunarodni saobraćaj,

- analiza važećih propisa u koji regulišu međunarodni saobraćaj,
- pripremanje i ispunjenje propisanih uslova iz Zakona o međunarodnom drumskom saobraćaju, Pravilnika o usklađivanju i registraciji međunarodnih linija i sl.,
- aktivnosti oko dobijanja potrebnih Dozvola i Licenci za međunarodni linijski prijevoz,
- izrada redova vožnje za međunarodne linije,
- pripreme za usklađivanje međunarodnih redova vožnje,
- učešće u javnom postupku usklađivanja redova vožnje,
- usklađivanje unutrašnje organizacije prijevoza sa usklađenim redovima vožnje,
- planovi za rješavanje svih drugih poslova u vezi međunarodnog transporta.

H. Planovi za posebno stručno i marketiško predstavljanje transportnog preduzeća

- planski ostvarivati kontakte i saradnju sa drugim prijevoznima i državnim institucijama,
- posjećivati stručne konferencije i skupove na kojima se predstavlja preduzeće,
- medijsko javno nastupanje i promovisanje usluga koje pruža preduzeće,
- izrada afiša, letaka sa nastankom, rastom i razvojem preduzeća,
- planiranje kontinuiranih promocija, marketinga svih uposlenika preduzeća, posebno u tom pravcu vršiti edukaciju voznog osoblja sa međunarodnim konvencijama (ATP sporazum, CMR, CEMT, TIR karnet i sl), jer vozači su ambasadori preduzeća i direktno predstavljaju preduzeće u stalnim kontaktima sa različitim korisnicima usluga preduzeća i institucijama.

Dakle, prije samog usklađivanja potrebno je sprovesti naprijed navedene okvirne radnje i aktivnosti, koje bi trebalo da uradi jedno preduzeće da bi se registrovalo, razvijalo i širilo uz osvajanje tržišta i dobijanja linija polazaka/povrataka. Također, moram da naglasim da treba mnogo više uložiti vremena, stručnog-saobraćajnog poznavanja navedenih prethodnih radnji i aktivnosti, odnosno treba uložiti mnogo truda da bi se postigli rezultati koji eventualno zadovoljavaju osnivača/e jednog transportnog preduzeća i dobijanja redova vožnje u propisanoj zakonskoj proceduri i tržišnoj utakmici. U narednom dijelu ovog rada, prikazan je jedan primjer usklađivanja redova vožnje koji su nastali nakon istraživanja slobodnih vremena, odnosno registrovanja starih polazaka i pokušaja uvođenja novih linija polazaka/povrataka, te koliko su stručno sami prijevoznici istražili tržište i u skladu

s tim predložili svoje linije za javno usklađivanje redova vožnje na području Tuzlanskog kantona.

2.1. Usklađivanje redova vožnje na području Tuzlanskog kantona

Na osnovu člana 24. Zakona o cestovnom prijevozu («Sl. novine FBiH», br. 28/06 i 2/10), člana 22. Zakona o cestovnom prijevozu na području Tuzlanskog kantona («Službene novine TK», broj: 15/11), i člana 4. Pravilnika o kriterijima, postupku i načinu usklađivanja, registracije i ovjere redova vožnje te sadržaju i načinu vođenja registra («Sl. novine FBiH», broj 79/06), Ministar trgovine, turizma i saobraćaja, donio je Odluku o pokretanju postupka usklađivanja kantonalnih redova vožnje, te imenovao Komisiju za provođenje postupka usklađivanja redova vožnje na kantonalnim linijama za 2012/2015. godinu.

U Odluci o pokretanju postupka usklađivanja kantonalnih redova vožnje i Obavijesti, prijevoznicima je dato upustvo, koju dokumentaciju trebaju dostaviti Komisiji za usklađivanje redova vožnje. Prijevoznicima je dat rok od 30 dana od dana objavljivanja obavještenja, da dostave prijedloge redova vožnje na kantonalnim linijama za 2012/2015. godinu, odnosno najkasnije do 30.05.2012. godine. (Ovo je uobičajena zakonska obaveza i praksa prije samog postupka usklađivanja)

Za usklađivanje redova vožnje 2012/2015. godina ukupno se prijavilo 22 prijevoznika sa područja Tuzlanskog kantona. Devetnaest prijevoznika je prijavilo stare redove vožnje, 9 prijevoznika stare redove vožnje sa promjenom i 10 prijevoznika je prijavilo nove redove vožnje. Ukupno je prijavljeno 8 kooperativnih linija-redova vožnje za kantonalno usklađivanje 2012/2015. godina, za koje su prijevoznici dostavili kooperativne ugovore.

Za usklađivanje je ukupno prijavljeno 117 linija sa 426 polazaka i 418 povrataka, od toga je 27 novih linija (NP) sa 45 polazaka i 46 povrataka. Prijevoznici su najavili i 21 liniju starih redova vožnje sa promjenama (SP) sa ukupno 101 polazak i 99 povrataka.¹¹

2.2. Registar redova vožnje

Nakon završenog postupka usklađivanja redova vožnje urađen je javni Registar redova vožnje, koji predstavlja spisak svih registrovanih redova vožnje u registracionom periodu i daje osnovne podatke o svim prijevoznicima koji obavljaju linijski prijevoz putnika sa nazivom linija, vremenima polazaka/povrataka kroz sve stanice/stajališta

¹¹ Podaci preuzeti iz službene evidencije Ministarstva trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona.

unutar registrovane linije po tačno određenom itinereru na području Tuzlanskog kantona.

Registar redova vožnje, takođe daje osnovne podatke o broju usklađenih i registrovanih linija i sadrži osnovne podatke o 22 prijevoznika koji će održavati 85 kantonalnih linija sa 397 polazak i 390 povrataka na području Tuzlanskog kantona.

Redovi vožnje razvrstavaju se u Registar po prijevoznicima, abecednim redom prema kojem su registrovani. Registar redova vožnje važi za period 01.10.2012. godine do 01.10.2015. godine.

U skladu sa Pravilnikom o kriterijima, postupku i načinu usklađivanja, registracije i ovjere redova vožnje te sadržaju i načinu vođenja registra, Knjiga registra redova vožnje se dostavlja prijevoznicima koji su učestvovali u postupku usklađivanja i čiji su redovi vožnje usklađeni.

Registar redova vožnje je također, dostupan inspeksijskim organima, autobuskim stanicama kao i svim građanima TK, jer se objavljuje i na službenim web stranicama nadležnih Ministarstava.

3. ANALIZA USKLAĐENIH LINIJA POLAZAKA/POVRATAKA NA PODRUČJU TUZLANSKOG KANTONA

U toku usklađivanja na prvom čitanju Knjige prijedloga redova vožnje, podnesno je ukupno 97 prigovora od strane učesnika javnog postupka usklađivanja. Nakon završenog drugog čitanja Knjige prijedloga redova vožnje, odnosno na kraju postupka usklađivanja, usklađeno je ukupno 406 polazaka i 390 povrataka a od toga je SP (stari sa primjenom) 81 polazak i 73 povratka. Dakle, nisu uklađene sve linije najavljene kao stare sa promjenom (SP), odnosno nije usklađeno 20 polazaka i 26 povrataka SP¹².

Nakon završenog postupka usklađivanja linija na području Tuzlanskog kantona u 2012. godini, može se izvući nekoliko vrlo važnih stručnih mišljenja a koja su značajna prijevoznicima koji učestvuju u postupcima usklađivanja linija.

U narednoj tabeli 1. su prikazani usklađeni polasci/povratci na održanom usklađivanju redova vožnje na području Tuzlanskog kantona, koji pokazuju vrlo interesantne podatke za stručnu analizu.

Posebno je interesantna analiza novih linija polazaka/povrataka koje nisu uklađene i razloga zašto nisu usklađene iako su prijevoznici ispoštovali svu propisanu procedure prijavljivanja novih polazaka.

¹² Podaci preuzeti iz službene evidencije Ministarstva trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona.

Naime, prijevoznici su krenuli u postupak prijavljivanja novih linija a da nisu izvršili stručnu i potpunu analizu tržišta, što se vidi iz broja prijavljenih i usklađenih novih linija polazaka/povrataka.

U tabeli 1. su prikazani konačni rezultati javnog usklađivanja redova vožnje i koliko je usklađeno pojedinih linija (**US, USP, UIP i UP**)¹³.

Prijevoznici su također, najavili 21 liniju starih redova vožnje sa promjenama sa ukupno 101 polaskom i 99 povratka a od toga su uskladili 81 polazak i 73 povratka.

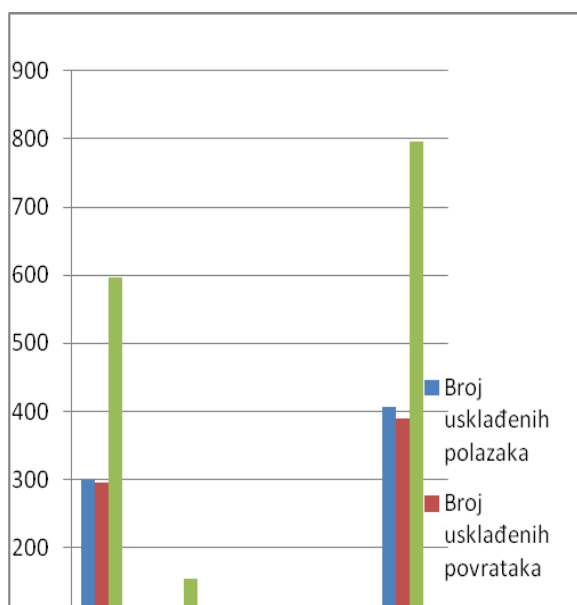
Prijevoznici su najavili u postupku usklađivanja 27 novih linija sa 45 polazaka i 46 povrataka, za šta su uplatili 45.500,00 KM. Nije usklađeno 25 polazaka i 26 povrataka na novim linijama, što znači da su prijevoznici nepotrebno izgubili 20.000,00 KM u vrijeme recesije, kada se ne može dozvoliti luksuz gubljenja finansijskih sredstava.

Osnovi razlog je u tome, što prije početka postupka usklađivanja redova vožnje, prijevoznici nisu sproveli stručne aktivnosti, te istražili tržište kao što je navedeno u uvodnom dijelu ovog rada.

Slika 1. Histogram sa usklađenim linijama na području tk za 2012/2015. Godinu

Tabela. 1. Pregled usklađenih linija polazaka/povrataka 2012/2015.godina¹⁴

R.b.	Deklar. uskla. pol./pov.	Broj usklađ. polaz.	Broj usklađ. povr.	UKUP	Broj usklađ. linija
1	US	300	296	596	68
2	USP	81	73	154	23
3	UIP	5	5	10	3
4	UP	20	16	36	12
UKUP.		406	390	796	106



Kao što je naprijed navedeno, važno je i potrebno prije samog završnog čina usklađivanja redova vožnje, izvršiti detaljnu analizu tržišta na kojem se želi registrovati određena linija polazak/povratak. Mora se snimiti vremensko-prostorno zauzeće termina na koji se želi uskladiti linija polazak/povratak. Treba uraditi analizu registrovanih redova vožnje polazaka/povrataka na konkretnim trasama, te uraditi raster-mrežu po svim vremenima polazaka/povrataka konkurencije na pojedinim linijama radi ubacivanja polazaka na slobodna vremena na koje konkurencija neće moći ulagati osnovane prigovore. Treba istražiti slobodna vremena za ubacivanje polazaka/povrataka i polaske, kao i polaske (njihov prostor) koje je nadležni organa obrisao zbog neurednog održavanja, te vidjeti da li su ta vremena pogodna sa ekonomskog aspekta za prijevoznika. Treba izvršiti obavezno snimanje i brojanje putnika na pojedinoj trasi po svim autobuskim stajalištima i nakon toga predložiti određena vremena koja bi bila pogodna za usklađivanje i registrovanje na koje konkurencija ne može ulagati osnovane prigovore na javnom usaglašavanju (prvom čitanju redova vožnje) linija određenog ranga. Nakon svih ovih analiza tržišta, analize redova vožnje konkurencije, pregovora sa konkurencijom, kao i potencijalnim kooperantima, pravi se prijedlog reda vožnje, odnosno linije koja odgovara prijevozniku u skladu sa obrascima propisanih pravilnikom o usklađivanju i registraciji redova vožnje.

Ukoliko je prijedlog reda vožnje, dobro urađen uz poštivanje zaštitnih vremena u odnosu na registrovane polaske konkurencije, dobro

analizirani redovi vožnje konkurencije i eventualno postignuti dobri pregovori sa konkurencijom da se ne osporavaju polasci/povratci, onda postoji mogućnost da na usklađivanju redova vožnje, uz daljnja poštivanja pravila i procedura, te prigovaranje drugima da ne ugroze predložene polaske, može se doći do usklađenog reda vožnje polazaka/povrataka.

Usklađeni redovi vožnje se poslije rješavanja prigovora nakon drugog čitanja knjige redova vožnje zvanično ovjere i registruju od strane nadležnih organa federacije bosne i hercegovine.

4. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Iz naprijed navedene kratke analize usklađivanja redova vožnje kantonalnih linija na području tuzlanskog kantona, mogu se izvesti sljedeći zaključci:

- Da prijevoznici nisu primijenili naprijed navedenu tehnologiju izrade redova vožnje;
- Da nisu primijenili praksu i iskustva u postupku pripreme redova vožnje, analizi tržišta i konkurencije;
- Da neki prijevoznici nisu pristupili pravljenju praktičnih stručnih pomagala-alata (rastera mreže linija) prije usklađivanja za određivanje tačnih vremena polazaka/povrataka na pojedinim putnim pravcima, što bi im omogućilo da bolje analiziraju tržište;
- Nisu izvršili stručnu analizu redova vožnje konkurencije ni u knjizi redova vožnje, a koja je dostavljena prijevoznicima 30 dana prije javnog usklađivanja itd.

Dakle, za pripremu bilo kojeg nivoa usklađivanja, prije samog čina objavljenog usklađivanja potrebno je izvršiti stručnu analizu redova vožnje konkurencije na trasi na kojoj se želi registrovati linija.

Isto tako potrebno je knjigu redova vožnje veoma stručno analizirati, a to je složen stručno tehnološki posao za koji treba imati veliko stručno znanje i iskustvo iz oblasti poznavanja redova vožnje, jer se ne smije dozvoliti da na osnovu loše analize knjige redova vožnje i pogrešnih postupaka na samom postupku javnog usklađivanja redova vožnje, dovede u pitanje predloženi red vožnje. Također, vrlo je lako onom ko poznaje ovu problematiku, da iskoristi neznanje i propuste konkurencije a da sve bude po pravilniku o usklađivanju redova

vožnje npr. Koji trenutno važi u fbih za općinske, kantonalne i federalne redove vožnje.

Posebno je interesantan član pravilnika o usklađivanju redova vožnje za one koji ga poznaju, koji 24 h prije početka usklađivanja redova vožnje dozvoljava pomjeranje vremena polazaka za $\pm 10\%$ sa starih na stare sa promjenom uz dokaz o uplaćenju administrativnoj taksi ili brisanje 2 stanice - stajališta i sl., čime se remete novi polasci konkurencije na istoj zajedničkoj trasi i sl.

Nestručna analiza tržišta i slobodnih vremena polazaka/povrataka prije usklađivanja od strane pojedinih prijevoznika, dovela je do toga da nisu mogli uskladiti nove polaske i pomjeriti stare polaske na stare polaske sa promjenom, a za to su platili po 500 km za nove polaske i povratke i 150 km za stare polaske sa promjenom.

Posljedica svega naprijed navedenog i činjenice da prijevoznici nisu ispitali tržište na opisani stručni način, dovela je do podataka da su prijevoznici uskladili samo 12 novih linija sa 25 polazaka i 26 povrataka. Na ovaj način su prijevoznici potrošili značajnu količinu novca jer za prijavljivanje novih linija, plaća se po zakonu o kantonalnim administrativnim taksama tk 500 km po svakom polasku i 500 km po povratku. Prijevoznici su na usklađivanju redova vožnje nepotrebno izgubili 20.000 km.

Na isti način su prijevoznici izgubili i na starim polascima sa promjenom, jer su najavili 21 liniju starih redova vožnje sa promjenama sa ukupno 101 polazak i 99 povratka, a na kraju su uskladili 81 polazak i 73 povratka. Obzirom, da za svaki sp polazak i povratak, prijevoznici plaćaju po 150,00 km, znači da su nepotrebno izgubili 6.000,00 km.

Iz svega proizilazi, da su prijevoznici na završenom kantonalnom usklađivanju redova vožnje u tuzlanskom kantonu, zbog odsustva struke, nauke i vještine, te loših analiza tržišta i knjige prijedloga redova vožnje, nepotrebno izgubili 26.000,00 km.

Međutim, ovo je samo direkatan gubitak, dok je indirektni gubitak znatno veći, jer određeni broj kapaciteta (autobusa) i vozača prijevoznici neće moći angažovati do narednog javnog postupka usklađivanja redova vožnje koji se prema važećim propisima u federaciji bosne i hercegovine održava svake treće godine.

LITERATURA

- [1] Radovan B., Javni gradski putnički prijevoz, Naučna knjiga Beograd, 1987. str. 94.
- [2] Ljubomor T., Organizacija i tehnologija drumskog transporta, RO Građevinska knjiga, Beograd, 1987, str. 365-387.

- [3] Perišić A. Risto, Racionalizacija transporta, Beograd, 1971.
- [4] Perišić A. Risto, Savremene tehnologije transporta–I, Beograd, 1985.
- [5] Kantonalno usklađivanje redova vožnje TK za 2012/2015. godinu, Ministarstvo trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona, 2012.
- [6] Registar redova vožnje TK za 2012/2015.godinu, Ministarstvo trgovine, turizma i saobraćaja Tuzlanskog kantona, 2012. godina.
- [7] Alihodžić A., Mišić B., Metodologija reinženjeringa preduzeća, Naučna knjiga, Tehnički fakultet, Doboj, 2007.
- [8] Alihodžić A., Alihodžić Almir, i Perica Gojković., Metodologija naučno istraživačkog rada, Internacionalni Univerzitet u Travniku, 2007.