

MJERE I PRIJEDLOZI ODRŽIVOG GRADSKOG SAOBRAĆAJA ZA PREVOZ PUTNIKA U KANTONU SARAJEVO/ MEASURES AND PROPOSALS OF SUSTAINABLE CITY TRANSPORT FOR THE TRANSPORTATION OF PASSENGERS IN THE CANTON OF SARAJEVO

Pregledni članak

Mujo Fišo¹,

¹Internacionalni Univerzitet Travnik u Travniku, Aleja Konzula - Meljanac bb, Travnik, BiH,
e-mail: mujo.fiso@iu-travnik.com

Sažetak

Prevoz putnika u gradskom saobraćaju Kantona Sarajevo jedan od pokretača procesa razvoja privrede, a samim tim i saobraćajne grane. Budući da su u posljednjih 15-tak godine problemi dostigli kritičnu tačku, neophodno je pristupiti rješavanju istih kako bi građani Kantona Sarajevo imali prevoz koji zaslužuju, kao što je prevoz putnika u regionu i Evropskim gradovima. Problemi sa kojima se susreću saobraćajne kompanije koje vrše prevoz putnika u gradskom saobraćaju jeste neekonomski cijena prevoza, nedostatak ispravnih voznih jedinica kako bi u realnom vremenu imali maksimalno iskorištenje istih. Predmet istraživanja jeste prezentovanje i shvatanje pojma i važnosti gradskog prevoza u Kantonu Sarajevo, eksploataciono tehničkih pokazatelja voznog parka sa aspekta održavanja vozila drumskog Transporta, te novi način organizovanja gradskog prevoza u Kantonu Sarajevo. Rad predstavlja konkretan doprinos nauci u istraživanju oblasti drumskog transporta, sa fokusom na rješavanju problema u gradskom saobraćaju Kantona Sarajevo. Ciljevi: u skladu s rezultatima analize, definisati pozitivne efekte koji će nastati boljom organizacijom gradskog prevoza u Kantonu Sarajevo, te korištenje naprednih tehnologija u održavanju voznog parka. Zaključak: Definisanje benefita novom organizacijom gradskog prevoza u Kantonu Sarajevo, uz bolju organizaciju održavanja voznog parka.

Ključne riječi: saobraćaj, vozni park, prevoz putnika, nova organizacija.

Abstract

The transportation of passengers in the city traffic of the Canton of Sarajevo is one of the drivers of the economic development process, and therefore of the traffic branch. Since the problems have reached a critical point in the last 15 years or so, it is necessary to proceed with solving them so that the citizens of Sarajevo Canton have transportation that they deserve, similar to passenger transportation in the region and European cities. The problems encountered by transport companies that transport passengers in city traffic are the uneconomic price of transport, the lack of correct transportation vehicles in order to have the maximum use of them in real time. The subject of the research is the presentation and understanding of the concept and importance of urban transport in the Canton of Sarajevo, exploitation of technical indicators of the fleet from the aspect of road transport vehicle maintenance, and a new way of organizing urban transport in the Canton of Sarajevo. The work represents a concrete contribution to science in the field of road transport research, with a focus on solving problems in urban traffic in Sarajevo Canton. Objectives: in accordance with the results of the analysis, define the positive effects that will arise from better organization of urban transport in Sarajevo Canton, and the use of advanced technologies in the maintenance of the vehicle fleet. Conclusion: Defining the benefits with the new organization of urban transport in Sarajevo Canton, with a better organization of vehicle fleet maintenance.

Keywords: traffic, vehicle fleet, passenger transport, new organization.

UVOD

Kanton Sarajevo zbog svih dešavanja u posljednjih 28 (dvadeset osam godina) se nalazi u velikim problemima razvoja privrede. Prevoz putnika u gradskom saobraćaju uglavnom obavlja Preduzeće KJKP Gras d.o.o Sarajevo. Veliki broj uposlenika u Javnom Sektoru, ogroman broj administrativnog osoblja, te Zakonske regulative u velikoj mjeri su smetnja za adekvatan prevoz putnika.

Sarajevo – glavni Grad Bosne i Hercegovine (cca 420.000 stanovnika), gdje su smještene skoro sve Državne institucije, te velike javne i privatne kompanije itd., ima velike probleme sa pružanjem usluga Javnog prevoza putnika. Naime, trenutno Kantonalno Javno Komunalno Preduzeće „GRAS“ d.o.o Sarajevo u najvećem obimu pruža usluge prevoza putnika. Dio registrovanih autobuskih i minibuskih linija održava privatno preduzeće Centrotrans-Eurolines d.o.o Sarajevo. Osnivač preduzeća GRAS-a je Skupština Kantona Sarajevo u 100% procentu. Naglašavam, da zbog dugogodišnjih nagomilanih problema, loših kadrovskih rješenja koji su svih ovih godina upravljali GRAS-om, te raznih loših politika, KJKP GRAS“ d.o.o Sarajevo ima akumulirani gubitak cca 300.000.000,00 konvertibilnih maraka.

Zbog nedostatka potrebnog broja vozila (tramvaja, trolejbusa, autobusa i minibusa), registrovani redovi vožnje ne održavaju se u potpunosti, te su građani prinuđeni koristiti putničke automobile, što uzrokuje pad kvaliteta usluge (kašnjenje na posao, fakultet, školu).

Intenzivna korištenja automobila stvaraju ogromne gužve u saobraćaju, saobraćajnih zagušenja, što dodatno utiče i na kvalitet života, usljed velike koncentracije izduvnih gasova.

Problem prostornog definisanja javnog gradskog saobraćaja se pojavio u proteklih 20 godina ovog vijeka. Kako se pojam grada mijenjao tako se i pojam javnog gradskog saobraćaja proširuje i obuhvata i prevoz putnika prigradskog saobraćaja. Stoga gravitaciono područje javnog gradskog prevoza obuhvata i ona naselja čiji putnici se orijentišu prema užem gradskom području. Tako se javni gradski prevoz može definisati kao prevoz putnika na užoj (kontinuirano izgrađenoj) teritoriji gradske aglomeracije, kao prevoz između uže teritorije i prigradskih naselja na onim dionicama ili linijama koje većinu putnika predstavljaju dnevni putnici. Zbog svoje funkcije i značaja javni gradski putnički saobraćaj u zemljama Evropske ekonomske unije ima karakter javne službe, što je doprinijelo i njenom definisanju u zakonima i odlukama pojedinih gradova.²²

1. ANALIZA SISTEMA JAVNOG PREVOZA PUTNIKA U KANTONU SARAJEVO

Prevoz putnika u gradskom saobraćaju u Kantonu Sarajevo obavljaju dva operatera: KJKP Gras d.o.o Sarajevo i Centrotrans – Eurolines d.o.o Sarajevo. Do 2013. godine 100% prevoza u Kantonu Sarajevo je obavljalo Javno Preduzeće : KJKP Gras d.o.o Sarajevo, od kada počinju problemi sa neodržavanjem registrovanih redova vožnje, te štrajka u 2013. godini, a koji je bio okidač da se dio linija povjeri na održavanje privatnom Preduzeću Centrotrans – Eurolines d.o.o Sarajevo. U kontekstu navedenog, izvršena je analiza stanja gradskog prevoza putnika u Kantonu

²² Prof.dr Ibrahim Jusufrić, Sarajevo 1998

Sarajevo, sa fokusom na operatera KJKP Gras d.o.o Sarajevo prema dostupnim podacima sa stranice Skupštine Kantona Sarajevo.

Na osnovu definisanih odnosa u svim gradovima su donesene odluke da se javni gradski saobraćaj tretira kao djelatnost od posebnog društvenog interesa. Po stavu koji ima znatan broj pristalica, javni gradski saobraćaj predstavlja djelatnost od posebnog društvenog interesa unutar koje je nužno i ekonomski opravdano primjenjivati poseban režim upravljanja, s tim da se ova oblast uključi i tretira kao oblast društvenih službi. Na ulazeći detaljnije u sve značajne opće i posebne koristi javnog gradskog saobraćaja, nužno je itaknuti danas nepodijeljena mišljenja, da se razvoj ovog vida saobraćaja mora smatrati u sklopu opće politike društvenog i ekonomskog razvoja grada.²³

1.1. Analiza poslovanja KJKP „GRAS“ d.o.o Sarajevo

Podaci na osnovu kojih je izvršena analiza polovanja KJKP „GRAS“ d.o.o. Sarajevo su materijali koji su bili dostupni, a kao referentni materijali smatrani su „Izveštaji o poslovanju KJKP „GRAS“ d.o.o. Sarajevo za posmatrani period.

Registrovanim redovima vožnje iz 2012. godine utvrđen je broj kilometara koje je potrebno realizovati po vidovima saobraćaja prikazano u tabeli 1.

Tabela 1. Registrovana kilometraža mreže linija KJKP "GRAS" na godišnjem nivou

Vrsta prevoza	UKUPNO GODIŠNJE u km
TRAMVAJSKI SAOBRAĆAJ	3.167.064,5
TROLEJBUSKI SAOBRAĆAJ	2.628.545,8
AUTOBUSKI SAOBRAĆAJ	6.967.741,95
MINIBUSKI SAOBRAĆAJ	2.493.873,09
Ukupno	15.257.225,34

IZVOR: Registar „Redova vožnje“ – Ministarstvo saobraćaja

Zbog neodržavanja registrovanih redova vožnje, Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo, je na osnovu zahtjeva Uprave za inspeksijske poslove brisalo registrovane redove vožnje za linije:

- Drvenija – Donji Velešići,
- Park – Šip Bušća,
- Otoka – Turkušići i
- Drvenija – Gornji Velešići (Hum).

U toku svih analiziranih godina, Uprava za inspeksijske poslove dostavila je veći broj zapisnika sa zahtjevom za brisanje linija jer se iste ne održavaju u skladu sa registrovanim redom vožnje ili se ne održavaju uopšte.

Planirani i pređeni kilometri po redovima vožnje (15.257.225,34 km) nisu ostvareni tokom posmatranog perioda. Ukupno pređeni put, kao i ukupan broj vožnji su trendu opadanja u posmatranom periodu, najviše usljed problema sa stanjem vozniha kapaciteta.

²³ Prof.dr Ibrahim Jusufrić, Sarajevo 1998

1.1.1. Analiza stanja prevoznih kapaciteta

Detaljna analiza stanja prevoznih kapaciteta KJKP „GRAS“ d.o.o Sarajevo, predstavljena je tabelarno. Prosječan broj vozila u radu, po vidovima prevoza predstavljen je u tabeli 2.

Tabela 2., Prosječan broj vozila u radu po vidovima prevoza u kalendaru 2012-2015:

Vrsta vozila	Prosječan broj vozila u radu za 2012. godinu	Prosječan broj vozila u radu za 2013. godinu	Prosječan broj vozila u radu za 2014. godinu	Prosječan broj vozila u radu za 2015. godinu
Tramvaji	69	58	37	35
Trolejbusi	28	25	19	20
Autobusi	62	51	40	51
Minibusi	26	26	24	21
UKUPNO	185	160	120	127

IZVOR: Izvještaj KJKP „GRAS“-a za 2015. godinu

Evidentna je velika razlika u broju inventarskih vozila i vozila u radu, shodno stanju tehničke ispravnosti i pouzdanosti. Broj potrebnih vozila za izvršenje registrovanih redova vožnje, na godišnjem nivou, predstavljen je u tabeli 3.

Tabela 3. Broj potrebnih vozila po registrovanom redu vožnje

Vrsta vozila	Po redovima vožnje
Tramvaji	42
Trolejbusi	33
Autobusi	96
Minibusi	54
UKUPNO	225

IZVOR: Registar redova vožnje (Ministarstvo saobraćaja kantona)

Prosječna starost voznog parka je oko 23 godine (2016. godina) što je pretnja daljnjem poslovanju kompanije i padu kvaliteta usluge javnog gradskog prevoza putnika. Broj vozila na radu je od 2012.godine imao zabrinjavajući pad. Prosječan broj inventarskih vozila i vozila sposobnih za rad je također bio u opadanju, ali sa manjim indeksom promjene. Vozni park Tramvajskog saobraćaja sa 31.12.2020.g odine, u odnosu na isti dan 2019.godine manji je za 8 vozničkih jedinica u odnosu na isti dan prethodne godine. Vozni park Minibuskog saobraćaja sa 31.12.2020.godine, u odnosu na isti dan prethodne godine, veći je za 8 (osam) vozničkih jedinica.

Pregled uporednog stanja voznog parka po vidovima prevoza dat je u tabeli 4.

Tabela 4. Prosječan broj ispravnih vozila po vidovima prevoza u periodu 2020-2021

R.b.	Naziv	Prosječan broj ispravnih vozila		Povećanje/ Smanjenje	Index 2021./2020.
		2021.g.	2020.g.		
1.	Tramvajski saobraćaj	25	37	-12	67,6
2.	Trolejbuski saobraćaj	22	25	-3	88,0
3.	Autobuski saobraćaj	46	62	-16	74,1
4.	Minibuskog saobraćaj	12	8	4	150,0
	UKUPNO	105	132	-27	79,5

KJKP "GRAS" je u 2021 godini raspolagao je **sa** prosječno 105 ispravnih vozila, što je za 27 vozila manje u odnosu na prethodnu godinu. **Prosječan broj ispravnih vozila u periodu 2020-2021 godina dat je u tabeli 5.**

Tabela 5. Uporedna analiza tehničke ispravnosti voznog parka u periodu 2020-2021

r/b	Naziv	Prosječan broj ispravnih vozila		Povećanje/ smanjenje	Index 2020./2019.
		2020. g.	2019. g.		
1.	Tramvajski saobraćaj	37	41	-4	90,2
2.	Trolejbuski saobraćaj	25	21	4	119,0
3.	Autobuski saobraćaj	62	73	-11	84,9
4.	Minibuski saobraćaj	8	7	1	114,3
	UKUPNO	132	142	-10	93,0

Povećanje prosječnog broja ispravnih vozila u 2020. godini, u odnosu na 2019. godinu, bilježe trolejbuski saobraćaj za prosječno 4 vozila (efekat nabavke vozila koja su u saobraćaju od juna odnosno decembra 2019.g.) i minibusk saobraćaj za prosječno 1 vozilo (efekat nabavke novih minibus koji su u saobraćaju od septembra 2020.g.). Ostali vidovi prijevoza bilježe smanjenje prosječnog broja ispravnih vozila i to tramvajski za 4 vozila, a autobuski saobraćaj za 11 vozila, što je prikazano u tabeli 6.

Tabela 6., Prosječan broj vozila u radu po vidovima prevoza u periodu 2019-2020

Vidovi prevoza	Prosječan broj vozila u radu		Razlike 2020. - 2019.	Index 2020/2019
	2020. g.	2019. g.		
Tramvajski saobraćaj	29	37	-8	78,4
Trolejbuski saobraćaj	20	19	1	105,3
Autobuski saobraćaj	42	60	18	70,0
Minibuski saobraćaj	8	7	1	114,3
UKUPNO	99	123	-24	80,5

U posmatranom periodu usložnjava se problematika nabavki energenata, posebno za vozila sa pogonom na LPG, kao i problem registracije vozila što dodatno utiče na smanjenje broja vozila u radu jer tehnički ispravna vozila nisu mogla biti u saobraćaju. U 2021. godini, u saobraćaju je bilo prosječno dnevno 88 vozila u radu što je za prosječno 11 vozila manje nego u prethodnoj godini.

Tramvajski prevoz je do 26.08.2022.godine tramvajski saobraćaj je funkcionisao u smanjenom kapacitetu (24-26 tramvaja u vršnom satu) zbog nedostatka dovoljnog broja ispravnih tramvaja.

Trolejbuski prevoz se odvijao sa 16-21 vozila u vršnom satu zbog nedovoljnog broja tehnički ispravnih vozila te povremeno zbog nedovoljnog broja vozača.

Autobuski prevoz se tokom 2021.godine odvijao sa 27 do 53 autobusa u vršnom satu. Sektor autobusnog saobraćaja se susretao sa nizom problema a osnovni je nedostatak tehnički ispravnih vozila. Raspoloživi voznog park je veoma star, prosječna starost vozila je preko 18 godina. Unazad 4 godine nabavljeno je 10 rabljenih autobusa starosti iznad 10 godina. S obzirom na potrebe saobraćaja, tehnički ispravna vozila provodila su na liniji 18-20 časova što je uz nedovoljno održavanje uzrokovalo česte kvarove.

Minibuski prevoz se, zbog nedovoljnog broja vozila odvijao sa 10 do 15 minibusu , a u cilju bolje redovnosti na minibuskim linijama je angažovano 1-3 autobusa. Obzirom da na minibusima na svakoj liniji radi samo jedno vozilo, svako ispadanje vozila uzrokuje da linija ostaje bez saobraćaja. Nedostatak „tehnički ispravnih“ vozila, te povremeno nedovoljan broj vozača (prekidi u obnavljanju ugovora na određeno vrijeme, bolest i dr.), što je prisutno na svim vidovima saobraćaja, rezultirali su smanjenim prevoznim učinkom iskazanim u broju pređenih km i broju ostvarenih vožnji. Pored navedenog, Autobuski saobraćaj je od kraja augusta mjeseca smanjio broj tehnički ispravnih vozila (problem registracije vozila zbog blokade računa) i vozila u radu zbog problema u snabdjevanju sa plinom LPG. Minibuski saobraćaj je zbog nedovoljnog broja vozila na linijama uključivao i vozila autobusnog saobraćaja, na 21-oj minibus liniji.

Prosječna starost voznog parka po vrstama prevoza sa 31.12.2020. godine, dat je u tabeli 7.

Tabela 7., Prosječna starost voznog parka za 2020.g.

Vozila	Prosječna starost na dan 31.12.2020. godine
Tramvaji	37 godina i 7 mjeseci
Trolejbusi	28 godina i 9 mjeseci
Autobusi	17 godina i 6 mjeseci
Minibusi	10 godina i 3 mjeseca
UKUPNO	23 godine i 6 mjeseci

Odnos broja zaposlenih i ostvarenog obima prevoza, u poređenju sa kompanijama iz regiona, dat je u tabeli 8.

Tabela 8. Uporedni pokazatelji broja zaposlenih i pređenih kilometara u odnosu na okruženje

Broj zaposleni na milion kilometara				
	GRAS Sarajevo	GSP Beograd	GSP N. Sad	JSP Skopje
Broj radnika	1.547	5.544	1.276	1.331
na milion km	161	76	82	72

Kada se analizira broj pređenih kilometara po vozilu vidljivo je da KJKP „GRAS“ d.o.o. Sarajevo ima znatno manji broj pređenih kilometara po vozilu u odnosu na preduzeća iz okruženja. KJKP „GRAS“ d.o.o. Sarajevo ima 34.900 km po vozilu godišnje. Veliki broj faktora utiče na kvalitetno rješavanje problematike javnog prevoza putnika. Ulazni parametri koji su nam potrebni jeste broj registrovanih linija u posmatranom predmetnom primjeru, kao i potreban broj vozila za vid saobraćaja koji se analizira. a u ovom slučaju Kantonu Sarajevo. Broj vozila uveliko zavisi od broja stanovnika, kao i platežne moći. U tabeli 9. prikazan je broj stanovnika u Kantonu Sarajevo, sa zadnjeg popisa iz 2013. godine, i uporedba sa brojem automobila, a u tabeli 10 u poređenju sa brojem autobusa.

Tabela 9. Usporedba stanovnika u Kantonu Sarajevo i automobilu u periodu 2019-2021

Pokazatelji stanja	2019	2020	2021
Stanovnika	420.496	421.172	419.762
Automobila	140.679	139.169	142.663
Stanovnika po automobilu	2,98	3,02	2,94

Izvor: Obrada autora

Broj vozila uveliko zavisi od broja stanovnika, kao i platežne moći. U sljedećoj Tabeli smo izvršili prikaz broja stanovnika u Kantonu Sarajevo, sa zadnjeg popisa iz 2013. godine, a sve u cilju uporedbe sa brojem vozila.

Tabela 10. Usporedba stanovnika u Kantonu Sarajevo i autobusu u periodu 2019-2021

	2019	2020	2021
Stanovnika	420.496	421.172	419.762
Autobusa	522	501	443
Stanovnika po autobusu	805,55	840,66	947,54

Izvor: Obrada autora

1.1.2. Analiza stanja finansijskih rezultata

Rezultati poslovanja GRAS-a su negativni već duži niz godina iz mnogobrojnih razloga (kako internih tako i eksternih). U narednim tabelama dat je prikaz finansijskog poslovanja za period 2015-2020. Uzmemo li finansijsko poslovanje za 2015. i 2020. godinu možemo ući u strukturu prihoda i rashoda za posmatrani period, što je prikazano u tabeli 9.

Tabela 9. Finansijsko poslovanje 2015. i 2020. godina

Prihodi i rashodi	2020. god	2015. god
1. Ukupni prohodi	29.454.877	37.340.768,00 KM
2. Ukupni rashodi	52.136.634	70.863.943,00 KM
Neto gubitak perioda	22.681.757	33.523.175,00 KM
Neto ostali sveobuhvatni gubitak		-

Ukupno / neto sveobuhvatni gubitak	22.681.757	33.523.175,00 KM
------------------------------------	------------	------------------

IZVOR: Izvještaj o poslovanju KJKP „GRAS“-a za 2015. godinu

U 2015. godini ostvaren je gubitak u iznosu od 33.523.175,00 KM (prosječni mjesečni gubitak 2.793.598,00 KM). U 2020. godini ostvaren je gubitak u iznosu od 22.681.757,00 KM (prosječni mjesečni gubitak 1.890.146,00 KM).

2. PRIJEDLOG MJERA ZA UNAPRJEĐENJE KVALITETA PREVOZA PUTNIKA U KANTONU SARAJEVO

U cilju zadovoljenja potreba korisnika prevoza i kvaliteta usluge prevoza, neophodno je:

- Polaske koje se ne održavaju dodjeliti drugim zainteresovanim prevoznicima.
- Izvršiti reorganizaciju KJKP Gras d.o.o Sarajevo²⁴ kako bi se formirale zdrave rganizacione jedinice koje mogu da posluje bez gubitaka i to:
 - o Prevoz putnika tramvajskim i trolejbuskim vozilima (novo preduzeće), novog pravnog lice u 100% vlasništvu Kantona Sarajevo²⁵, s osnovnom djelatnošću prevoza putnika tramvajskim i trolejbuskim vozilima.
 - o Pokrenuti postupak restrukturiranja.
 - o Sačiniti elaborat organizacionih i kadrovskih promjena u periodu tranzicije kompanije.
- Modernizovati sistem naplate kod koga će se cijene usluga za sve pojedinačne prevoze bazirati na stvarno ostvarenom transportnom radu za pojedinačnog korisnika.

Postoji potreba za redefinisanjem određenih nadležnosti i procedura u pogledu:

- Utvrđivanje tarife na osnovu odnosa između KJKP GRAS-a i Vlade Kantona Sarajevo.
- Redefinisati sadašnji zonski tarifni sistem shodno širenju grada, u kojem centralnu zonu obuhvata veliku većinu ponude, što predstavlja oko 95% prometa.
- Neke socijalne kategorije uživaju veoma visoke stope popusta (više od 70%) u odnosu na utvrđenu građansku pretplatnu kartu: penzioneri, ratni vojni invalidi i članovi porodica palih boraca, učenici. Ova mjera je političke i socijalne prirode pa prema tome, nju treba da snose državni organi.
- Ustanovljeni procenat korištenja javnog prevoza bez vozne karte je visok, naročito u tramvajima i trolejbusima.

Utvrđivanje nominalne cijene pretplate definisati na principima:

- Pokrivanja troškova poslovanja uzimajući u obzir i ostale prihode (prihode od pojedinačnih karata, od reklama, razne druge prihode).
- Formiranja cijene u zavisnosti od prosječnog broja vožnji koja ostvare korisnici na mjesečnom nivou.

Utvrđivanje komercijalne tarifne ljestvice za pretplatne karte, na osnovu nominalne cijene, koja je atraktivna različitim kategorijama korisnika (zaposleni, studenti, itd.), na sljedeći način:

²⁴ Drašković, D. (2021), "Izbor modela organizovanja JGPP", IUT B. Travnik

²⁵ Drašković, D. (2021), "Savremeni modeli organizovanja JGPP", Apeiron B. Luka

- Tarife zavise od broja vožnji koje ostvari svaka od kategorija korisnika, tako da.
- Prosječna cijena karte ponderisana s brojem vožnji, mora biti jednaka nominalnoj cijeni.

Utvrđivanje socijalne tarifne ljestvice i subvencija odgovara posebnim tarifama za određene kategorije korisnika. Za te korisnike, vlasti kompenzuju odobreni socijalni popust. U slučaju Sarajeva, radi se o penzionerima, učenicima i ratnim vojnim invalidima, kao i članovima porodica palih boraca. Organi vlasti su ti koji utvrđuju procenat popusta koji se odobrava navedenim kategorijama. U zavisnosti od broja ostvarenih vožnji, popust u odnosu na nominalnu cijenu mora biti kompenzovan prevozniku u vidu subvencija.

Ove različite akcije nalažu sljedeće:

- Da GRAS uspostavi sistem koji će omogućiti pouzdanu procjenu broja vožnji koje ostvari svaka od kategorija korisnika. Ova mjera iziskuje određene izmjene u sistemu voznih karata koje su obrađene u odgovarajućem dijelu teksta;
- Da između Kantona Sarajevo i GRAS-a mora se uspostaviti jedan podzakonski okvir kako bi se definisale procedure obračuna i dodjeljivanja subvencija na ime kompenzacije posebnih tarifa.

3. ZAKLJUČAK

Teško je zamisliti snažan ekonomski razvoj bez efikasnog transportnog sistema koji u punoj mjeri iskorištava prednosti unutrašnjeg tržišta.²⁶ Prevoz putnika gradskog saobraćaja u Kantonu Sarajevo karakteriše veliki broj ispuštenih polazaka a koji je u stalnom porastu. Pojedine linije se uopšte ne održavaju, a što je uzrokovano smanjenjem broja vozila na radu. Stoga se može konstatovati da je trenutni nivo kvaliteta usluge u Kantonu Sarajevo nezadovoljavajući.

U cilju rješavanja problema javnog gradskog prevoza predloženo je osnivanje novog preduzeća, a između ostalog zbog postojanje obaveza iz prethodnog perioda koji opterećuju poslovanje postojećeg preduzeće KJKP GRAS d.o.o. Sarajevo i koje nije moguće riješiti u postojećem zakonskom okviru, kao i gubitci na godišnjem nivou koji dostižu čak i do 35.000.000,00 KM. Novo/a pravno/a lice/a bi bilo osnovano kao komunalno preduzeće samo za navedene i/ili usko povezane djelatnosti javnog prevoza putnika. Nova preduzeća bi bila organizovana u potpunosti u skladu sa tržišnim principima ekonomske i finansijske samoodrživosti. Broj uposlenih bi bio prilagođen stvarnim potrebama i ekonomskim mogućnostima preduzeća.

Osnovano pravno lice/a bi koristilo imovinu koja je javno dobro u općoj upotrebi (tramvajska pruga, oprema tramvajske mreže, trolejbuska mreža i oprema) i na pravno lice bi se prenio dio imovine postojećeg pravnog lica KJKP GRAS d.o.o. Sarajevo. Potrebno je sačiniti detaljan plan/ove poslovanja novog preduzeća kojim bi bilo precizirana organizacija poslovanja, finansijski pokazatelji održivosti, koja se imovina prenosi na novo preduzeće i prednosti i mane osnivanja novog pravnog lica. Uslov za uspješnu primjenu ovoga scenarija je rješavanje problema uvođenjem novog tarifnog sistema i elektronskog sistema naplate karata koji bi omogućavao raspoređivanje prikupljenih prihoda između više prevoznika u javnom prevozu putnika. Prednosti osnivanja novog preduzeća (prije svega preduzeća “Tramvaj i trolejbus”) bi

²⁶ Jusufrić, I. (2007)., *Osnove drumskog Transporta*, Travnik

bila mogućnost finansiranja investicionog ulaganja u infrastrukturu i sredstva preduzeće što bi omogućilo poboljšanje kvalitete usluge javnog prevoza i povećanju broja (zadovoljnih) korisnika javnog prevoza što bi predstavljalo osnovu za samoodrživo poslovanje novo osnovanog preduzeća.

LITERATURA:

1. Drašković, D. (2021), "Savremeni modeli organizovanja JGPP", Apeiron B. Luka
2. Drašković, D. (2021), "Izbor modela organizovanja JGPP", IUT B. Travnik
3. Jusufrić, I. (1998)., *Prevoz putnika u gradovima*, Sarajevo
4. Jusufrić, I. (2007)., *Osnove drumskog Transporta*, Travnik

Internet izvori:

<https://www.skupstina.ks.gov.ba>

