

EKONOMSKI ASPEKTI ANALIZE TRŽIŠTA PRIJEVOZA PUTNIKA U KANTONU SARAJEVO

Doc. dr Mujo Fišo, email: mujo.f.70@gmail.com

Internacionalni univerzitet Travnik

Sažetak: Savremeni ekonomski procesi razmjene i primarne raspodjele dešavaju se na tržištu kao sveukupnosti odnosa između ponude i potražnje posredstvom novca i pod djelovanjem tržišnih agregatnih snaga, tkz. ekonomskih zakona, zakonitosti, tržišnih mehanizama (konkurencije) i tržišnih kriterija (konkurentnosti). Evidentni su problemi na tržištu prevoza putnika, u konkretnom slučaju usluge prevoza putnika. Cilj je istražiti neusklađenosti mreže linija gradskog prevoza u Kantonu Sarajevo, što izaziva nezadovoljstvo korisnika usluga. Potrebno je izvršiti izmjenu zakonske regulative, jer trenutni zakonski propisi onemogućavaju ravnopravan tretman operatera gradskog prevoza putnika u Kantonu Sarajevo. Problematika prevoza putnika u gradu Sarajevu počinje od 2010. godina. U cilju rješavanja pomenute problematike pokrenute su aktivnosti izmjena i dopuna Zakona i podzakonski akata koji regulišu prevoz putnika u Kantonu Sarajevo. Krajnji efekat jeste stvaranje uslova za uvođenje više operatera koji mogu obavljati funkciju prevoza putnika u cilju zadovoljavanja potreba građana.

Ključne riječi: tržište, analiza, zakonske regulative, konkurencija, isplativost.

ECONOMIC ASPECTS OF ANALYSIS PASSENGER TRANSPORTATION MARKET IN SARAJEVO CANTON

Abstract: Modern economic processes of exchange and primary distribution take place on the market as the totality of the relationship between supply and demand through money and under the action of market aggregate forces, the so-called, economic laws, legality, market mechanisms (competition) and market criteria (competitiveness). There are obvious issues in the passenger transport market, in the specific case of passenger transport services. The aim is to investigate the inconsistencies in the network of public transport lines in the Sarajevo Canton, which causes dissatisfaction among service users. It is necessary to change the law regulations, because the current law regulations prevent equal treatment of public transport operators in the Sarajevo Canton. The problem of passenger transport in the city of Sarajevo has been starting since 2010. In order to solve the mentioned problem, activities of amendments to the Law and bylaws regulating the transport of passengers in the Sarajevo Canton have been initiated. The end effect is the creation of conditions for the introduction of more operators who can perform the function of passenger transport in order to meet the needs of citizens.

Keywords: market, analysis, law regulations, competition, cost – effectiveness.

1. UVOD

Imajući u vidu da je drumski saobraćaj jedna od važnih karika u povezivanju privrednih aktivnosti i razvoja privrede, ostaju otvorena mnoga pitanja koja ukazuju na probleme javnog gradskog prijevoza u Kantonu Sarajevo, te nezadovoljstvo korisnika usluga prijevoza. Korisnici usluga trebaju da koriste prednosti drumskog saobraćaja u odnosu na ostale saobraćajne grane u kopnenom prijevozu ogleđaju se u njegovoj prilagodljivosti saobraćajnoj potražnji, zatim prijevozu „od vrata do vrata“.

Svrha analize tržišta jeste da se uoče, identifikuju i ocijene osnovni faktori koji utiču na zbivanja na specifičnim ciljnim tržištima ili ciljnim tržišnim segmentima sa stanovišta atraktivnosti ponude u ovom slučaju „usluge“ za postojeće, prošle i potencijalne kupce-korisnike usluge. Kod potrošnih dobara naglasak je na analizi veličine i strukture stanovništva, njihovoj lokaciji i kupovnoj moći pojedinaca, porodica i domaćinstava, dok je kod proizvodnih dobara akcenat na broju i tipovima organizacija i institucija koje kupuju, lokaciji kupaca ili korisnika, te na potencijalu prodaje po tipovima kupaca i jedinicama kupovine. Dakle, na osnovu dobijenih rezultata analize i istraživanja tržišta (validnih tržišnih informacija) mogu se stvarati optimalne:

- Poslovne i razvojne politike (marketing) strategije;
- Poslovni ciljevi i planovi;
- Marketolozi tržište definišu kao institucionalno i tehnički oblikovan kontakt suverenih kupaca i suverenih prodavača, koji na posebno opremljenom prostoru, u određeno vrijeme, nude ili traže određenu vrstu robe od neodređenog partnera, u svrhu razmjene za novac po cijeni koja ima tendenciju da se izjednači. Prema tome, na osnovu prethodne dvije definicije tržišta, može se zaključiti da je tržište u funkciji razmjene, i to onda kada se razmjena vrši u tržišnoj ili robno-novčanoj privredi, na bazi čega se može zaključiti da dimenzije tržišta obuhvataju:
 - Ljude i organizacije kao kupce proizvoda ili korisnike usluga, stvari i ideja;
 - Kupovnu moć ljudi i organizacija, koji se na tržištu javljaju kao kupci proizvoda ili stvari, odnosno korisnici usluga ili ideja;
 - Spremnost ljudi i organizacija da kupuju proizvode ili koriste usluge;
 - Prodavače, pošto je za razmjenu neophodno da se sretne ponuda i tražnja;
 - Proizvode, usluge, stvari i ideje, koji su predmet razmjene na tržištu;
 - Prostor, na kome se razmjena obavlja;
 - Vrijeme u kome se razmjena na tržištu obavlja;
 - Cijena, koju su kupci voljni platiti i za koju su prodavači voljni prodati; i
 - Cilj da se obavi kupoprodajna transakcija.

Transport predstavlja organizovano kretanje transportnih jedinica na zajedničkoj mreži i ona je posljedica primijenjene tehnologije i potrebe za prijevozom (transportom). transport nije privredna djelatnost i ne donosi ekonomsku korist, već izaziva štetu kroz utrošak energije za kretanje i kroz druge negativne efekte (ugrožavanje okoline, transportne nezgode, transportna zagušenost itd.) Transport je jedan od važnih faktora privrede u zemljama Evropske unije, i prema svojoj funkciji i prema svom učešću u ključnim ekonomskim indikatorima. On kao djelatnost obuhvata približno 7% ukupne zaposlenosti i nacionalnog dohotka, apsorbira gotovo 40% javnih investicija, troši blizu 28% energije, izaziva niz negativnih ekoloških efekata, različitog intenziteta po pojedinim transportnim granama i vidovima. U transportnim nesrećama na cestama godišnje pogine gotovo 50.000 osoba, a 1,6 miliona ljudi bude povrijeđeno.

2. ANALIZA TRŽIŠTA

Transportna industrija je četvrta oblast materijalne proizvodnje koji predstavlja sastavni dio razvoja proizvodnih snaga i ima snažno povratno dejstvo u jedinstvenom procesu kružnog kretanja kapitala, jer „kružni tok kapitala izvršava se normalno samo dotle dok njegove različite faze prelaze jedna u drugu bez zastoja“. Uloga transporta u svakodnevnom životu pojedinca, grupe, privrednih subjekata, institucija i ostalih subjekata svake države i društva mnogostrana je i veoma značajna. Transport je djelatnost koja prožima sve ostale djelatnosti na čiji razvoj

znatno utječe. Kretanje i prijevoz ljudi i roba je u osnovi svake ljudske aktivnosti, i u znatnoj mjeri djeluje na efikasnost proizvodnje i društva u cjelini. Danas se život ne može zamisliti bez savremenih vidova transporta i veza. Savremeni uslovi života, intenzivan razvoj privrede i društva stvaraju potrebu za novom, savremenom transportnom teorijom i novim, savremenijim oblicima tehnologije i organizacije transportnog procesa. Na području Kantona Sarajevo locirana su sjedišta organa uprave i upravnih organizacija različitih nivoa vlasti i upravljanja, velikog broja međunarodnih organa i organizacija, inostranih privrednih i drugih predstavništava, prestižnih srednjoškolskih i visokoškolskih ustanova i slično. Osim toga, evidentna je značajna zastupljenost privrednih i drugih aktivnosti u odnosu na sveukupne privredne i druge aktivnosti koje se odvijaju na tlu Bosne i Hercegovine, počevši od privrednih, bankarskih, trgovačkih, zanatskih, naučnih i manjih i većih sportskih i kulturnih manifestacija. Bez obzira na posljedice dešavanja iz bliske prošlosti može se konstatovati da je područje Kantona Sarajevo, odnosno Grada Sarajeva, između ostalog, složen sistem funkcija koje treba kontinuirano usaglašavati, harmonizovati i unapređivati kako bi se dostigao osnovni cilj svih tih napora - prijatna sredina za čovjekovo svestrano življenje i efikasno obavljanje brojnih aktivnosti. Jedna od funkcija koja predstavlja komponentu njegovog razvoja i bitno utiče na efikasno obavljanje brojnih aktivnosti njegovih stanovnika je saobraćajni sistem javnog prijevoza putnika. Iz tih razloga javni gradski saobraćaj se tretira kao djelatnost od posebnog javnog interesa. U literaturi se navodi da su u transportu prisutne sljedeće osnovne ekonomsko-eksploatacijske karakteristike, a koje se ispoljavaju kao:

- transportna sposobnost, odnosno kapacitet prijevoza;
- brzina prijevoza;
- sigurnost prijevoza;
- urednost i tačnost u obavljanju prijevoza;
- mogućnost prilagođavanja potrebama prijevoza;
- ekonomičnost, odnosno cijena prijevozne usluge.

S obzirom da se radi o urbanoj cjelini, kao i regiji sa velikim brojem opština i naselja, u i van teritorije Kantona Sarajevo, koja gravitiraju centralnom gradskom području i imaju potrebu za međusobnim vezama, postoji stalna potreba stanovnika za kretanjem u svrhu obavljanja različitih poslova i aktivnosti. Te potrebe se ogledaju u: odlasku na posao i povratku sa posla kući, školovanju, kupovini, završavanju poslova kod organa vlasti, posjeti sportskim, kulturnim i drugim manifestacijama, posjeti objektima namijenjenih rekreaciji i zabavi i dr. Zbog toga planiranje razvoja saobraćaja u Kantonu Sarajevo treba posmatrati kao dio sveukupnog sistema života Kantona u kome efikasno treba da bude usaglašen složen sistem funkcija. Aktivnosti na povjeravanju funkcija u gradskom i prigradskom saobraćaju, između ostalih, za potrebe stanovnika Grada Sarajeva rezultirale su donošenjem odgovarajućih odluka od strane Skupštine Grada Sarajeva. Tako je još 1990. godine usvojena Odluka o povjeravanju komunalne djelatnosti - prijevoz putnika u prigradskom saobraćaju na području Grada Sarajeva ("Službene novine Grada Sarajeva", broj 21/90) koja je dopunjena 1991. godine usvajanjem Odluke o izmjenama i dopunama odluke o povjeravanju komunalne djelatnosti - prijevoz putnika u prigradskom saobraćaju na području Grada Sarajeva ("Službene novine Grada Sarajeva", broj 7/91). Izmjene su se odnosile na proširenje funkcije koja se povjerava, odnosno povjerena funkcija prigradskog prijevoza putnika proširena je na gradsko - prigradski prijevoz putnika. Paralelno sa tim aktivnostima (1989. - 1991. godine) vođene su i, u organizaciji i uz koordinirajuću ulogu nadležnog organa za saobraćaj Grada Sarajeva, intenzivne aktivnosti na uspostavljanju jedinstvenog saobraćajnog sistema vezano za uspostavljanje i obavljanje autobusnog linijskog prijevoza putnika za potrebe stanovnika Grada Sarajeva i regije. Shodno tome, vršeno je planiranje i usaglašavanje funkcija i obaveza za nosioce realizacije tog sistema, odnosno Kantonalnog Javnog komunalnog preduzeća "Gras" d.o.o Sarajevo (u daljem

tekstu „Gras“) i Centrotrans - Prijevoz putnika Sarajevo (u daljem tekstu: Centrotrans-Eurolines). Od tog perioda pa sve do 2013. godine gradske linije u Kantonu Sarajevo je obavljao operater „Gras“, kada je Vlada KS u 2013. godini dodijelila 12 linija na održavanje drugom operateru „Centrotrans-Eurolines-u“.

Također, u skladu sa Zakonskim propisima 13.11.2018. godine putem javnog poziva za izbor prijevoznika na 22 linije u javnom linijskom prijevozu putnika u Kantonu Sarajevo raspisanog od strane Ministarstva saobraćaja Kantona Sarajevo, prijevozniku „Centrotrans-Eurolines-u“ je poslije završenog Javnog poziva dodijeljeno na održavanje i registraciju 22-je minibusko-autobuske linije. Cijena koštanja prijevoza-karte u javnom gradskom prijevozu putnika Kantona Sarajevo, uključujući i subvencioniranje dijela cijene prijevoza za pojedine kategorije (učenici osnovnih i srednjih škola, studenti, penzioneri) je u nadležnosti Vlade Kantona Sarajevo. Međutim, cijena koštanje prijevoza je uveliko učestvovala u dijelu gubitka KJKP Gras d.o.o Sarajevo, kako i lošem kvalitetu pružanja usluge korisnicima. Imajući u vidu navedeno evidentna je potreba da se definiše i uredi jedinstveni saobraćajni sistem vezano za uspostavljanje i obavljanje javnog gradskog i prigradskog autobusnog kao i minibuskog linijskog prijevoza putnika na području užeg područja Grada Sarajeva, odnosno Kantona Sarajevo i šire, čime bi se, bez dileme, obezbjedili uslovi za uspješnije funkcionisanje javnog gradskog i prigradskog prijevoza putnika na dobrobit njegovih stanovnika i stanovnika opština i naselja su za rješavanje različitih potreba (radnih obaveza, kao i ostalih administrativnih potreba upućeni na glavni grad države BiH). Razni izvještaji i analize pokazuju da od ukupnog broja registrovanih linija i polazaka za gradsko-prigradski saobraćaj a koje održava KJKP "Gras" da se u velikom broju ne održavaju. KJKP "Gras" konstatntno iskazuje krajnju nezainteresovanost u rješavanju problema javnog autobusnog linijskog prijevoza putnika na području Kantona Sarajevo uključujući i prigradske linije za Općine: Hadžići, Vogošća, Ilijaš i Trnovo.

2.1. Tržište usluga javnog gradskog i prigradskog linijskog prijevoza putnika na užem području grada Sarajeva

Ekonomska teorija polazi od stanovišta da je transport jedna od osnovnih djelatnosti materijalne proizvodnje, jer „osim ekstraktivne, prerađivačke industrije i poljoprivrede postoji još i četvrta oblast materijalne industrije, koja također prolazi kroz različite stepene zanatskog, manufakturnog i mehaničkog rada, a to je transportna industrija (lokomotions industrie), bilo da transportuje ljude ili robu“. Samostalnost transporta kao privredne djelatnosti ogleda se, prije svega, u tome što se, za organizaciju i izvršenje procesa transportovanja, angažuju posebna sredstva za proizvodnju i radna snaga. Angažovanje posebnih sredstava za proizvodnju, koja prema svom tehničkom karakteru ne zaostaju za najsavršenijim oruđima za rad u industriji, pokazuje da je transportna djelatnost samostalna, tehnički i organizaciono. Pored toga, transport se u okviru društvene podjele rada može jasno razgraničiti s ostalim privrednim djelatnostima. Njegovo mjesto je jasno određeno u procesu društvene reprodukcije, te je moguće uvijek tačno utvrditi od kojeg trenutka nastaje proces transportovanja kao samostalna privredna djelatnost i gdje se ona završava. Uže područje Kantona Sarajevo fokusirano na prijevozne potrebe putnika obuhvata pet opština: Stari Grad, Centar, Novo Sarajevo, Novi Grad, te Ilidžu koja je se priključuje problematici prijevoza u užem gradskom području jer tramvajski saobraćaj ima polaske do Ilidže. Na generisanje prijevoznih potreba i na postavljanje i razvoj mreže linija javnog gradskog prijevoza putnika, uopšte pa i za Grad Sarajevo, utiču sljedeći parametri: sobračajna infrastruktura, stanovništvo, zaposlenost, mobilnost, nacionalni dohodak, stepen motorizacije grada i prostorna organizacija grada.

Stalne analize i istraživanja treba da su usmjerena u pravcu poboljšanja kvaliteta uspostavljene mreže gradskih autobuskih i minibuskkih linija, odnosno ukupne mreže linija, putem dogradnje njene strukture u dijelu gdje je evidentno nedostatna, a time i dizanja na viši nivo kvaliteta prijevozne usluge u cjelini. Imajući u obzir trenutnu situaciju prijevoza putnika u Kantonu Sarajevo opšta ocjena o stanju i nedovoljnom kvalitetu gradsko-prigradskog prijevoza putnika na području Kantona Sarajevo ukazuje da trenutni operater KJKP „Gras“ ne može pružiti adekvatan prijevoz građanima Kantona Sarajevo. Trenutno, KJKP „Gras“ treba da obavlja kompletan tramvajski i trolejbuski saobraćaj, uz veći dio autobusnog i minibuskog saobraćaja. Zbog linija i polazaka koje nisu redovno održavane od strane KJKP „Gras“, Ministarstvo Saobraćaja Kantona Sarajevo je na osnovu Inspeksijskih nalaza brisalo linije-polaske koje se nisu održavale, te su putem Javnog poziva dodijeljene prijevozniku „Centrotrans-Eurolines“ d.d. Sarajevo, a drugi dio neodržavanih linija-polazaka je dat ne privremeno održavanje istom operateru. Imajući u vidu nevedeno, evidentno je da postoji značajan prostor za komplementarnu ulogu drugih prijevoznika u odnosu na trenutnu funkciju KJKP "Gras". Nastup drugih prijevoznika na tržištu usluga javnog gradskog autobusnog saobraćaja na području Kantona Sarajevo prevashodno je u korist korisnika prijevoznih usluga, kao i ušteda ogromnih finansijskih sredstava koje se mječno uplaćuju na račun KJKP „Grasa“ kako bi uopšte mogli da funkcioniraju.

2.2. Analiza tržišta usluga užeg gradskog autobusnog i minibuskog linijskog prijevoza putnika sa akcentom na Zakonsku regulativu

Analizirajući poznate tipove - oblike gradova, Grad Sarajevo se može svrstati u kombinaciju dva tipa, odnosno izduženog (linijskog) i djelomično nepravilnog oblika grada. Uspostavljanje mreže autobuskih linija, kojih ima više vrsta (radijalne³⁰, dijametralne³¹, tangencijalne³², kružne³³, polukružne³⁴ i periferne³⁵), umnogome zavisi od oblika grada, konfiguracije terena i razmještaja i koncentracije aktivnosti. Uzimajući u obzir oblik Grada Sarajeva, odnosno centralnog područja Kantona (u koje možemo svrstati šest opština: Stari Grad, Centar, Novo Sarajevo, Novi Grad, Ilidža i Vogošća) KJKP "Gras" kao jedan od glavnih nosioca pružanja usluga javnog autobusnog i minibuskog linijskog prijevoza putnika formirao je i održava mrežu gradskih autobuskih i minibuskkih linija. U ukupnoj mreži linija najzastupljenije su linije radijalnog i perifernog, a izuzetno malo učešće imaju linije dijametralnog i tangencijalnog tipa, što predstavlja i osnovni nedostatak uspostavljene mreže autobuskih i minibuskkih linija. Navedena zastupljenost tipova linija u mreži gradskih autobuskih i minibuskkih linija na užem području Kantona Sarajevo, sa tramvajskim, trolejbuskim i minibuskim linijama (padinski dijelovi Grada Sarajeva) čine jednu dosta solidnu osnovu za dogradnju i dizanje na viši nivo kvaliteta ukupne mreže linija koja treba biti na usluzi stanovnicima i turistima koji dolaze u Grad Sarajevo. Takva konstatacija proizlazi iz utvrđenih nedostataka u strukturi uspostavljene ukupne mreže linija, posebno u autobuskom vidu prijevoza, odnosno u veoma malom učešću autobuskih linija dijametralnog, perifernog, pa i tangencijalnog tipa, koje po svojoj funkciji imaju značajan utjecaj na njen kvalitet.

Funkcija linija dijametralnog tipa je da svojom trasom presjedanje korisnika prijevoznih usluga svedu na minimum. Dodatna prednost linija ovog tipa je organizacione i ekonomske prirode,

³⁰ povezuju centar sa perifernim dijelovima grada

³¹ povezuju dva periferna dijela grada i prolaze kroz centar grada

³² povezuju dva periferna dijela grada, ali ne prolaze kroz centar grada već ga samo tangiraju

³³ linije čija trasa pravi zatvorenu kružnu liniju oko grada

³⁴ predstavljaju dio kružne linije i postavljene su da sijeku najveći broj radijalnih i tangencijalnih linija

³⁵ povezuju dvije tačke na periferiji dalje od centra grada

jer ne zahtijevaju uspostavljanje terminusa u centru grada, za koje je potreban uređen prostor i koji se u Gradu Sarajevu vrlo teško može obezbijediti.

Iz navedenih razloga, bez obzira na odnos KJKP "Gras" prema korisnicima usluga, vodeći računa o njegovim prednostima za korisnike prijevoznih usluga i uloži u organizovanju života i rada stanovnika užeg područja Kantona Sarajevo, odnosno područja Grada Sarajeva, ukazuje se opravdana potreba uspostavljanja autobuskih linija dijametralnog i u manjoj mjeri perifernog tipa, kao novog kvaliteta za postojeću mrežu gradskih autobuskih linija, odnosno ukupnu mrežu linija. Uspostavljanjem autobuskih linija navedenih tipova prvenstveno će se poboljšati kvalitet prijevozne usluge (poboljšati struktura mreže linija, smanjiti broj presjedanja i povećati komfor prijevoza) i smanjiti koncentracija većeg broja putnika na terminusima u centru grada - mjestima presjedanja, posebno u vršnim satima. Za sagledavanje kvaliteta mreže linija u gradskom prijevozu koristila se analitičko – komparativna metoda pri obradi rezultata snimanja, anketiranja korisnika u pravcu obrađivanja i ocjene strukture mreže linija, odnosno u postupku dokazivanja nepovoljnosti strukture ukupne mreže linija zbog izuzetno malog učešća, posebno kada se radi o autobuskom prijevozu, linija dijametralnog, tangencijalnog i perifernog tipa. Prema informacijama, odnosno saznanjima sa kojima se raspolagalo u toku pisanja rada, kao i po osnovu uvida ostvarenog u registar redova vožnje gradskih autobuskih redova vožnje može se konstatovati da se trasama tramvajskog, većim dijelom trolejbuskog i minibuskog prijevoza obavljaju gradski prijevozi - linije u užem području Grada Sarajeva. Fokus javnog gradskog prijevoza jeste na prijevozu putnika tramvajskim saobraćajem. Navedene linije su uglavnom radijalnog i perifernog tipa, dok se kod autobuskog prijevoza, osim linija radijalnog i perifernog tipa, pojavljuju u manjem broju linije tangencijalnog i zanemarljivi broj, ako se mogu svrstati u tu grupu, linija dijametralnog tipa. Za razliku od linija radijalnog i dijametralnog tipa koje treba da čine osnovu - kostur ukupne mreže linija, linije tangencijalnog tipa, koje sijeku veliki broj radijalnih i dijametralnih linija, imaju funkciju da rasterete centar grada od nepotrebnog presjedanja i da, na dobro postavljenoj trasi, ostvare veće brzine putovanja.

Iako je krajem 2021. godine Skupština Kantona Sarajevo usvojila Zakon o javnom prijevozu putnika u Kantonu Sarajevo, evidentni su problemi njegove pune primjene. Evidentne su manjivosti sljedećih članova Zakona:

Član 2: bb) "operater usluge javnog prijevoza putnika" (u daljem tekstu: operater) je svako pravno

lice upisano u sudski registar za vršenje djelatnosti gradskog i prigradskog prijevoza putnika (šifra djelatnosti 49.31). koje ispunjava uvjete propisane ovim zakonom, Zakonom o komunalnim djelatnostima Kantona Sarajeva ("Službene novine Kantona Sarajevo", br. 14/16, 43/16, 10/17 - Ispravka, 19/17, 20/18 i 22/19), Federalnim Zakonom, kao i propisima donesenim na osnovu Federalnog Zakona i kome je povjereno obavljanje javnog linijskog prijevoza putnika na području Kantona; (obrazloženje: u neravnopravan položaj je stavljen trenutni javni operater u odnosu na eventualne druge operatere koji ne funkcionišu po zakonu o komunalnim djeletnostima i nemaju potpisan kolektivni ugovor komunalne privrede).

Član 3: e) uvođenje novog sistema naplate sa svom potrebnom infrastrukturom za elektronsku

naplatu (uvođenje ovog sistema već traje od 2018 godine i nije završeno. Nemoguće je izvršiti raspodjelu sredstava između prijevoznika bez primjene 100% elektronske naplate karata, potrebna je hitna implementacija navedenog, a sve u cilju kvalitetne evidencije i raspodjele sredstava)

Član 31: Opći uslovi operatera;

b) da posjeduje licencu A; (obrazloženje – trenutni oprater nema licencu A, a niti je u ovoj situaciji u kojoj se nalazi može dobiti zbog velikih dugovanja, **po ovom članu Zakona ne bi smio da vrši prijevoz putnika, a to radi**).

c) da redovno izmiruje obaveze po osnovu javnih prihoda;

d) da redovno izmiruje obaveze prema uposlenim

Član 32: operater mora posjedovati: 1) trideset (30) autobusa sa licencom vozila "AB" na relacijama dužine do 60 km – za autobusku mrežu linija;

2) deset (10) minibusa sa licencom vozila "AB" na relacijama dužine do 60 km - za minibusku mrežu linija;

(obrazloženje: navedeno diskriminira prijevoznike sa manjim brojem vozila)

3. ZAKLJUČAK

Javni prijevoz putnika u linijskom saobraćaju predstavlja veoma važan segment urbanog života svakog grada. Trenutno stanje u javnom linijskom prijevozu putnika u Kantonu Sarajevo nije zadovoljavajuće, kako u pogledu finansijskog stanja, tako i u pogledu efikasnosti prijevoza i kvaliteta javne usluge. Stoga je neophodno postojeće stanje značajno i u što kraćem periodu unaprijediti, u različitim segmentima, a kako bi se kvalitet ove vrste javnog prijevoza u Kantonu Sarajevo približio stanju koje susrećemo u razvijenim državama. Osnovne karakteristike transportnog sistema ogledaju se u činjenici da se on sastoji od transportne infrastrukture, prijevoznih sredstava, kadrova i organizacije sistema. Moderni transportni sistemi predstavljaju visok stepen integracije cjelokupne djelatnosti i počivaju na sveobuhvatnim prethodnim istraživanjima, naučnim tehnološkim podrškama, kojima se definiše i zahtijeva skladno funkcionisanje svih podsistema do perfekcije, ekonomska održivost i tehnološka racionalnost. Većina teoretičara u visokorazvijenim zemljama smatra da se efikasnost jedne privrede može mjeriti razvijenošću i efikasnošću sistema transporta, odnosno transportnog sistema. Zapravo, u transportnoj teoriji formiraju se mišljenja da je savremena privreda sve više zavisna od savremene tehnologije Transporta, jer što je jedna privreda razvijenija, to je proizvodnja i potrošnja robe više zavisna od funkcionisanja transporta. Prema konstatacijama vezanim za kvalitet ukupne mreže linija, a posebno u dijelu koji se odnosi na autobuski vid prijevoza, naglašena je uloga KJKP "Gras"-a, kao jednog od nosioca gradskog prijevoza na užem području Kantona Sarajevo. Iz dostupnih podataka – neophodan je angažman i uvođenje novih operatera za obavljanje javnog gradsko-prigradskog prijevoza u Kantonu Sarajevo. Sve izneseno ukazuje na potrebi za aktivnosti na izradi tkz. jedinstvenog saobraćajnog sistema od strane nadležnih, konkretno Ministarstva saobraćaja Kantona Sarajevo. Osim detaljne analize koju treba uraditi neoviosna stručna Komisija za dogradnju mreže linija, odnosno poboljšanja njenog kvaliteta, postavlja se pitanje izrade i funkcionisanja jedinstvenog tarifnog sistema na užem i širem području Kantona Sarajevo, koji trenutno ima velike manjkavosti i negativno utiče na budžet Kantona Sarajevo, kao i operatere, a posebno KJKP „Gras“. Do danas je rađeno više Anketa koje su pokazale da postoji velika zainteresovanost ispitanika (potencijalnih korisnika) za korištenjem javnog gradskog prijevoza, ali uz 100% poštovanje svih registrovanih polazaka. Kvalitet prijevozne usluge je ključni element za uspješnost nastupa na tržištu usluga gradskog prijevoza putnika, obzirom da je to dimenzija kroz koju kupac percipira uspješnog ponuđača prijevozne usluge u odnosu na nivo usluge konkurentske i drugih firmi, te da se često kvalitet usluge vezuje za kvalitet firme koja nudi prijevoznu uslugu. Trenutno stanje u društvu što se tiče socijalne problematike nije zadovoljavajuće, odnosno moglo bi se reći vrlo teško, tako da visina cijena jako utiče na korištenje usluga. Stanje na tržištu usluga javnog gradskog prijevoza putnika na području Grada Sarajeva je tako da ne ide u prilog korisnicima prijevoznih usluga. Prosječna primanja stanovništva na ovom području nisu takva da su indiferentna na promjene cijena. Svako malo pomjeranje cijena na niže bi prouzrokovalo povećanje korištenja usluga. Takvom poslovnom politikom Društvo, osim ranije navedenih poslovnih aspekata, pozitivno reaguje na potrebe i želje korisnika prijevoza i inicira nadležni organ Kantona Sarajevo i jednog od nosioca

prijevoza na užem području Grada Sarajeva - KJKP "Gras" d.o.o. Sarajevo da nastave aktivnosti na racionalnom rješavanju izuzetno značajnih pitanja. Znači, uvođenje dijametralnih i perifernih linija nije samo ekonomski interes već nastojanje da se udovolji željama korisnika usluga prijevoza i inicijativa da se ponovo pokrenu aktivnosti na uspostavljanju tzv. jedinstvenog saobraćajnog sistema na užem i širem području Kantona Sarajevo u korist racionalnog funkcionisanja i na zadovoljstvo njegovih stanovnika, kao i veći broj operatera u cilju 100% odražavanja svih registrovanih polazaka. Značaj cijena kao elementa marketing mixa usluga izuzetno je veliki, jer zbog neopipljivosti usluga, cijena igra izuzetno značajnu ulogu u donošenju odluke o izboru konkretnog ponuđača usluga. U nedostatku drugih informacija kao što je prethodno iskustvo u konzumiranju usluga, i nepostojanja dimenzija povjerenja u kvalitet usluga, možemo očekivati visoku osjetljivost kupaca na promjenu cijena. Budući da je po pitanju određivanja cijena prijevoza nadležna Vlada Kantona Sarajevo, dajemo preporuku da se formira neovisna stručna Radna grupa koja će predložiti realni cjenovnik usluga prijevoza, da se uzmu u obzir svi ekonomski parametri sa uključenim svim troškovima prijevoza kako prijevoznici ne bi imali gubitke.

LITERATURA:

- [1] Jusufrić, I., *Osnove drumskog Transporta*, Travnik 2007. s
- [2] Međunarodni okrugli sto: *Platforma realizacije Koridora 5-C*. Sarajevo. 2007.
- [3] Marx, K. *Teorija o višku vrijednosti*. Knjiga I. Od: Božić, V. i Novaković, S. (1999) *Ekonomija Transporta s elementima logistike*. Beograd: Ekonomski fakultet u Beogradu.
- [4] Perišić, R. (1985) *Savremene tehnologije transporta – I*. Beograd