Dr. ŠEFKIJA ČEKIĆ
Saobraćajni fakultet
Sarajevo - Vogošća, Igmanskog marša 21

Prometna politika
Pregled
UDK:65.1(497.15):339.92:061.1EEZ
Primljeno 30.02.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

PRESTRUKTURIRANJE DRUMSKOG TRANSPORTA BiH USLOVIMA EVROPSKOG SAOBRAĆAJA NAKON 1992. GODINE

SAŽETAK

U radu se najprije daje opći osvrt na značaj prestrukturiranja, da bi se zatim uporedila suština kriterija EZ i karakteristike drumskog transporta BiH. U tabelama se daje struktura putničkog i teretnog voznog parka po namjeni i godini starosti, te po markama vozila. Na kraju se predlaže niz mjera za poboljšanje situacije (mogućnost formiranja mješovitih poduzeća sa onima iz EZ, korištenje leasinga, na vrijeme osigurati dovoljan broj dozvola itd.).

1. OPŠTI OSVRT NA ZNAČAJ PRESTRUKTURIRANJA

Osnovno obilježje sadašnje etape razvoja Jugoslavije je bitka za ostvarivanje društvene i privredne reforme. U tom smislu su kreativno mobilisane progresivne snage našeg društva u daljem razvoju funkcionisanja društvenog i privrednog života zemlje. Sa stanovišta privredne reforme funkcionisanje saobraćajnog sistema posebno je značajno, jer je on fundamentalna spona u zatvaranju lanca reprodukcije za sve proizvode ljudskog rada čije se mjesto potrošnje ne poklapa sa mjestom proizvodnje. Cilj društvene i privredne reforme kada je u pitanju djelatnost saobraćaja jeste, da naš saobraćaj odgovara savremenim potrebama društva i privrede, posebno u pogledu njegove strukture i kvaliteta usluga koje pruža.

Evropska zajednica je najveći privredni partner Jugoslavije. Učešće robne razmjene naše zemlje sa članicama EZ je veoma veliko. Naime, oko 35% jugoslovenskog izvoza i oko 40% uvoza otpada na zemlje EZ.

Strateški poduhvat prestrukturiranja saobraćaja - koji u ovoj robnoj razmjeni predstavlja prostornu komponentu povezivanja našeg i evropskog tržišta - jeste, od opšteg društvenog interesa. Sa stanovišta strategije privredne politike, ovaj poduhvat treba da doprinese jačanju konkurentske sposobnosti naše privrede i njenom intenzivnijem uključivanju u međunarodnu podjelu rada, poboljšanju kvaliteta usluga i smanjenju saobraćajnih troškova. Egzistiranje saobraćaja na takvom nivou pretpostavlja uvođenje savremene tehnike, tehnologije i organizacije rada, kao preduslova poboljšanja racionalnosti i efikasnosti ukupnog privređivanja i njegovog uspješnog povezivanja sa evropskim saobraćajnim sistemom.

U sklopu opšteg jugoslovenskog saobraćajnog sistema nalazi se i javni drumski transport BiH, koji, obavljajući svoje funkcije prevoza lica i stvari drumskim prevoznim sredstvima, učestvuje u realizaciji opštih ciljeva i zadataka saobraćajne politike zemlje.

Bosanskohercegovački drumski tranport se danas nalazi na izuzetno značajnom razdoblju svojeg razvitka, na jednoj od prelomnih tačaka u određivanju svoje sposobnosti i prisustva na međunarodnom transportnom tržištu. Cjelovito posmatrano, to prisustvo zavisi od njegove sposobnosti da valorizuje kriterijume evropskog saobraćaja nakon 1992. godine.

Kompleks strukturnih kriterijuma ima za cilj da eliminira različite standarde u automobilskoj industriji, da ih kvalitativno podigne na viši nivo i da obezbijedi jedinstvene standarde voznih jedinica svih učesnika na saobraćajnom tržištu EZ.

2. SUŠTINA KRITERIJA EZ I KARAKTERISTIKE DRUMSKOG TRANSPORTA BiH

Inovacijom tehničkih karakteristika voznih jedinica koje će se kretati unutar EZ želi se postići veći stepen bezbjednosti saobraćaja, zatim čuvanje okoline i zdravlja građana Evrope. Iz ovih razloga, smatramo korisnim da navedemo komponente koje su ugrađene u dokumentima tehničke standardizacije voznih jedinica drumskog transporta. One su u dokumentima EZ konkretizovane i odnose se na: stepen buke, kočione uređaje, izduvne uređaje, sigurnosna stakla, pokazivače smjera, rezervoare za gorivo, slušne upozoravajuće uređaje, svjetlosne uređaje, vrata, brisače stakla, vidno polje vozača, mjerač brzine kretanja, maksimalno dozvoljenu težinu vozila, osovinska opterećenja, sigurnosne pojaseve i dr. Traži se, da sve vozne jedinice drumskog transporta koje će saobraćati na teritoriji EZ nakon 1992. u potpunosti ispunjavaju usvojene standarde koji su regulisani u tehničkom zakonodavstvu EZ. Naš saobraćaj nema drugog izbora nego da se prilagodi okruženju i blagovremeno uklopi u standarde sastava mobilnih transportnih kapaciteta ujedinjene Evrope nakon 1992. godine. Ovo utoliko prije, jer se Jugoslavija kreće prema integraciji u evropsku privredu, sa konačnim ciljem da postane puno-

pravan član EZ. Situacija u našoj zemlji na ovom planu pruža dosta razloga za optimizam, a i od strane EZ data je podrška reformama i procesima u Jugosalviji.

Globalno posmatrajući, opšta je ocjena da postojeća struktura javnog drumskog transporta zadovoljava opšte i posebne potrebe pojedinih kategorija korisnika prevoza, što je i razumljivo kada se ima uvidu da korisnici, u svakom momentu, mogu da, prema sopstvenim željama i potrebama, koriste usluge javnog drumskog transporta.

U pogledu usklađenosti strukture bosanskohercegovačkog javnog drumskog teretnog transporta sa aspekta prilagođenosti sredstava voznog parka potrebama korisnika prevoza može se konstatovati da ona ni u kom pogledu ne udovoljava zahtjevima savremenog obavljanja transporta većine vrsta proizvoda.

Jedan od najvažnijih uslova stepena prilagođenosti transportnih kapaciteta potrebama i zahtjevima korisnika prevoznih usluga predstavlja tehničko stanje voznog parka, koje je u najvećem stepenu uslovljeno njegovom starosnom strukturom. U tom smislu, može se, bez rezerve, zaključiti da je ona, globalno gledajući, izrazito loša. Velika tehnička zastarjelost i istrošenost voznih jedinica uslovila je spor proces reprodukcije, dovela do produžavanja reproduktivnog ciklusa zamjene, radi čega su vozne jedinice i pored njihove tehničke istrošenosti i zastarjelosti i dalje zadržavane u eksploataciji.

Sve izloženo upućuje na potrebu nužnosti obnavljanja i strukturalnog usklađivanja teretnog voznog parka sa uslovima evropskog saobraćaja nakon 1992.god. Ukoliko se ovaj proces blagovremeno obavi javni drumski transport BiH biće u prednosti u odnosu na ostale i obratno. U tom pravcu dalju strukturu treba izgrađivati na najnovijim tehničkim rješenjima koje egzistiraju u saobraćajno razvijenim evropskim zemljama.

U javnom drumskom transportu BiH postoji velika detipizacija voznih jedinica, čime se proces prestrukturiranja još više aktuelizira. U narednom pregledu prezentirana je struktura voznih jedinica po markama proizvođača i prema njihovom procentualnom učešću u ukupnom broju voznih jedinica.

Struktura teretnog voznog parka – po namjeni i godini starosti, javnog drumskog transporta BiH
Stanje sa 31.12.1988.

Vrsta vozila	Starosni interval - Broj voznih jedinica				
	Do 3 godine	Od 3-5 godina	Od 5-7 godina	Preko 7 godina	Ukupno
1. KAMIONI:					
A-sandučari	319	214	231	1 144	1 908
B-kiperi	184	87	70	359	700
C-cisterne	7	10	18	138	213
					2 895
2. TEGLJAČI					
A-sandučari	440	404	146	576	1 566
B-kiperi	53	4	4	35	96
C-cisterne	148	90	25	361	624
D-ostalo	2	0	1	2	5
					2 291
UKUPAN BROJ VOZNIH JEDINICA (1+2)					5 186

Teretna vozila:
Kamioni 2 895 (58,8%
Tegljači 2 291 (49,2%)

Struktura putničkog voznog parka – po namjeni i godini starosti javnog drumskog transporta BiH

Izvedba autobusa	Starosni interval u godinama				
	Do 3 godine	3-5 godina	5-7 godina	Preko 7 godina	Ukupno
A. Gradsko-prigradska					
- broj autobusa	661	487	512	822	2482
- (%)učešća	26,63	19,62	20,63	33,12	100,00
B. Međugradska turistička					
- broj autobusa	279	207	201	361	1048
- (%) učešća	26,62	19,75	19,18	34,45	100,00
C. Ukupno (A+B)					
- broj autobusa	940	694	713	1183	3530
- (%) učešća	26,63	19,66	20,20	33,51	100,00

Autobusi:
Gradsko-prigradski 2 482 (70,3%)
Međugradski 1 048 (29,7%)

Pregled strukture teretnih voznih jedinica po markama proizvođača
Stanje sa 31.12.1988.

Marka vozila	Učešće u % u strukturi voznog parka
1. FAP	35,59
2. TAM	20,84
3. Mercedes	13,12
4. RABA	12,19
5. MAN	4,93
6. Jelcz	3,24
7. Fiat-Iveco	2,80
8. Crvena zastava	2,74
9. MAK	1,09
10. Deutz-Magirus	0,84
11. Kamar	0,74
12. Škoda-La i D	0,60
13. Csepel	0,32
14. Kraz	0,30
15. Skania-Volvo	0,30
16. Tatra	0,10

Iz prikazanog pregleda strukture teretnih voznih jedinica značajno je učešće domaćih

proizvođača (59,17%). Radi se o tri domaća proizvođača. Ostalih četrnaest inostranih proizvođača učestvuju sa 41,83% u ukupnoj strukturi voznog parka.

Pregled strukture autobusa po markama proizvodnje

Stanje 31.12.1988.

Proizvođač autobusa	Autobusi grad. prigrad.izvedbe		Autobusi međugr. turist.izvedbe		Ukupno	
	Broj	%	Broj	%	Broj	%
1. FFB-Beograd	923	37,19	458	43,70	1381	39,12
2. TAM-Maribor	725	29,21	549	52,38	1274	36,09
3. IKARUS-Zemun	713	28,73			713	20,20
4. FFB-Mercedes	16	0,64	27	2,58	43	1,22
5. ZCZ-Kragujevac	95	3,83	12	1,15	107	3,03
6. MAN-Automontaža	10	0,40	2	0,19	12	0,34
Ukupno:	2 482	100,00	1048	100,00	3 530	100,00

Pregled strukture autobusa upućuje na konstataciju da je dominantno učešće domaćih proizvođača u ukupnoj strukturi. U prethodno datim tabelama smatramo da smo prezentirali optimalan broj pokazatelja koji bi služili svrsi kojoj su namijenjeni. Iz tog razloga nećemo se upuštati u njihovo šire elaboriranje.

Razvoj i primjena savremenih tehnologija u oblasti drumskog transporta zahtijevaju visok stepen tipizacije i standardizacije voznih jedinica te je pri planiranju novih nabavki potrebno postupno ići na eliminisanje raznovrsnih tipova voznih jedinica. To je bitan preduslov za smanjenje troškova održavanja i povećanje efikasnosti javnog drumskog transporta.

3. OSNOVNI PRAVCI BUDUĆE STRUKTURNE ORIJENTACIJE

U pogledu usklađenosti drumskog teretnog transporta sa aspekta prilagođenosti strukture voznog parka potrebama korisnika prevoza, može se konstatovati da on još uvijek ne udovoljava zahtjevima savremenog obavljanja većine vrsta prevoza. Struktura i tehničke karakteristike voznog parka javnog drumskog transporta BiH treba da budu što usklađeniji sa strukturom i vrstom roba koje se prevoze. Ovo utoliko prije što je on kao privredna grana izrazito međunarodnog karaktera, redovno je uključen u međunarodnu podjelu rada na način da obavlja prevoz za račun drugih zemalja, što je posebno značajno sa aspekta njegovog osposobljavanja za prisustvo na evropskom transportnom tržištu. U kontekstu takvog prilaza, od ukupnog broja teretniha utomobila koji se sada nalaze u sastavu bosanskohercegovačkog voznog parka samo oko 10% predstavljaju vozila prilagođena prevozu pojedinih vrsta tereta koja prema iniciranim zahtjevima EZ bi mogla da se uključe u proces obavljanja tranportnih usluga na teritoriji ove Zajednice. Na ovom planu, mnogo povoljniju poziciju imaju vozne jedinice (autobusi) putničkog saobraćaja.

Dosadašnji razvoj javnog drumskog transporta BiH bio je ekstenzivan i nedovoljno koordiniran u uključivanju na međunarodnom tržištu saobraćajnih usluga. I pored toga on je u međunarodnom prevozu robe realizovao u 1988.g. 4,3% od ukupnog transportnog rada. Na nivou zemlje to učešće iznosi 3,1%. Znači, učešće javnog drumskog transporta BiH u odnosu na Jugoslaviju je veće za 1,2 poena. Ipak ovo stanje ne možemo prihvatiti kao zadovoljavajuće, jer su mogućnosti veće.

Za ovakvo stanje u BiH ima više faktora od kojih ističemo: nedovoljna kadrovska osposobljenost preduzeća, nejedinstven nastup preduzeća na međunarodnom transportnom tržištu, nedostatak kvalitetnih drumskih transportnih kapaciteta, nedovoljna obrada međunarodnog transportnog tržišta i sl. I pored takvog stanja, posljednjih godina bosanskohercegovački drumski transport uključen je i uspješno funkcionira u robnim strujanjima između zemalja EZ i Jugoslavije. On je danas zastupljen u prevozu roba (proizvoda teške hemije, zeolita, natron-papirske konfekcije, keramike, mediapana i dr.) najviše na teritoriji Italije i SRNj, no i kod ostalih zemalja, te je motiviran za trajno prisustvo na jedinstvenom tržištu zemalja EZ. U ovom pravcu ukupan proces prestrukturiranja treba da se prihvati kao zahtjev za maksimalno osposobljavanje svakog konkretnog preduzeća u cilju da se uključi i održi na transportnom tržištu.

Da bi se eliminirale negativne posljedice koje rezultiraju kao uzrok neadekvatne strukture voznog parka teretnih voznih jedinica, neophodno je ubrzati sve aktivnosti vezane za prilagođavanje strukture bosanskohercegovačkog drumskog teretnog transporta zahtjevima EZ poslije 1992..g.

U tom smislu potrebno je:

- pronaći mogućnosti formiranja mješovitih preduzeća sa članicama zemalja EZ i na toj osnovi uz povećan kvalitet saobraćajnih usluga legalizovati pravo učešća u prevozu robe na teritoriji EZ;
- u nedostatku finansijskih sredstava i nemogućnosti kupovine novih voznih jedinica vlastitim sredstvima, putem sistema "leasinga", ubrzati proces prestrukturiranja bosanskohercegovačkog drumskog teretnog voznog parka;
- povećati stepen zadovoljavanja dozvolama za učestvovanje u međunarodnom prevozu drumskog teretnog saobraćaja. U tom pravcu nužno je što realnije izvršiti prognozu za perspektivno razdoblje i na temelju toga obezbijediti adekvatan broj dozvola i osigurati udio u međunarodnom prevozu roba;

- kontinuirano istraživati međunarodno tržište transportnih usluga kroz postojeću mrežu naših predstavništava u zemljama EZ uz preduzimanje zahvata širenja te mreže.

SUMMARY

RESTRUCTURING OF ROAD TRANSPORT OF BOSNIA AND HERZEGOVINA TO MEET THE CONDITIONS OF THE EUROPEAN TRAFFIC AFTER THE YEAR 1992

This paper deals with a general review of the restructuring impact to serve the author to draw comparison on the essence of the criteria and standards and characteristics of road transport in Bosnia and Herzegovina. The tables furnish the information on the structure of passenger and freight motor pool (fleet of vehicles) by purpose, years of operation, and models/manufacturer. The author gives recommendations for a series of measures for the improvement of the situation (possibility of institution of joint enterprises with partners from the EC, leasing, timely securing of an adequate number of permits, etc.).

LITERATURA

[1] F. AZABAGIĆ, Š. ČEKIĆ: Mjesto i uloga drumskog transporta u saobraćajnom sistemu Bosne i Hercegovine", Sarajevo, 1985.

[2] Š. ČEKIĆ, S. VOJVODIĆ: "Ekonomika organizacija udruženog rada u saobraćaju, Sarajevo, 1985.

[3] Š. ČEKIĆ: "Izvoz saobraćajnih usluga i njihov značaj na razvoj spoljnotrgovinske razmjene Jugoslavije" VII simpozijum kvalitativnih faktora predviđanja, Struga,1987.

[4] Analiza ostvarenih rezultata poslovanja OUR-a udruženih u Poslovnu zajednicu javnog drumskog saobraćaja, za 1988. i 1989.g. "Bosnatransport", Sarajevo.

[5] Evropa 92' "Privredni vjesnik", Zagreb, 1989.g.