

TRAJKO PANEV, dipl. inž.
Zajednica JŽ,
Beograd

Tehnologija i organizacija prometa
Stručni rad
UDK: 625 (497.1): EZ
Primljeno: 26.01.1989.
Prihvaćeno: 04.10.1989.

PRILAGOĐAVANJE JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA ZAHTEVIMA EZ

SAŽETAK

Autor najprije daje pregled obima prevoza u cestovnom, željezničkom i riječnom prometu između zemalja EZ i trećih zemalja, da bi zatim obrazložio potrebu prilagođavanja JŽ novonastaloj situaciji u EZ. Ističe potrebu prestrukturiranja JŽ kako bi one bile što atraktivnije u prekograničnom prometu i tako parirale cestovnom prometu koji će uslijed deregulacije dobiti mogućnost još snažnije ekspanzije.

1. UVOD

Jugoslovenske železnice, zbog povoljnog geografskog položaja, imaju značajnu ulogu u evropskom željezničkom i saobraćajnom sistemu. Od ukupno 40 000 km pruga koji je UIC definisala kao magistralne, oko 4 000 km nalazi se na teritoriji SFRJ. Svi magistralni pravci JŽ su sastavni deo evropske magistralne mreže (E-mreža) pruga.

2. OBIM PREVOZA NA JŽ

Obim prevoza na prugama JŽ za potrebe EZ iznosi od 7 do 8 mln t godišnje, a potiče iz:

- robne razmene između zemalja članica EZ i SFRJ (bilateralni prevozi - uvoz i izvoz) i

- međusobne robne razmene zemalja članica EZ i između ovih zemalja i zemalja nečlanica Zajednice - "treće zemlje" (tranzit kroz SFRJ). Struktura prevoza u poslednje tri godine prema statističkim podacima ZJŽ, u mln t, je sledeća: (Tabela 1.)

Najveći deo obima prevoza železnicom se obavlja na magistralnim prugama Sežana/Jesenice/Maribor/Subotica-Beograd-Niš-Dimitrovgrad/Gevgelija, koje se uključene u E-mrežu pruga. Ukupna dužina ovih pruga iznosi 1 743 km, čije tehničko stanje i pored neospornog značaja, nije zadovoljavajuće a posebno u pogledu brzina.

3. OBIM PREVOZA DRUMSKIM TRANSPORTOM

Na tržištu transportnih usluga veoma je izražena konkurencija. Ekspanzija drumskog saobraćaja je apsolutna, dok je železnica već odavno izgubila svaki monopol.

Prema podacima Saveznog zavoda za statistiku, u 1986.g. je po granama saobraćaja

Tabela 1.

	Godina			Indeks 88/87.
	1986.	1987.	1988.	
1	2	3	4	5
I. BILATERALNI SAOBRAĆAJ				
1. Izvoz iz SFRJ	2.268	2.777	3.004	108
2. Uvoz u SFRJ	2.990	2.749	2.858	104
3. Ukupno	5.258	5.526	5.862	106
% učešća	72,5	74,4	73,0	-
II. TRANZIT				
1. Suvozemni tranzit				
a) između zemalja članica EZ	297	270	259	96
% učešća	4,1	3,6	3,2	-
b) između zemalja članica EZ i trećih zemalja	1.532	1.603	1.896	115
% učešća	21,1	21,6	23,6	-
Ukupno suvozemni tranzit - mln t				
	1.829	1.873	2.156	115
% učešća	25,2	25,2	26,8	-
2. Tranzit preko luka				
SFRJ	167	28	19	66
% učešća	2,3	0,4	0,2	-
3. Ukupno tranzit				
	1.992	1.901	2.173	114
% učešća	27,5	25,6	27,0	-
III. SVE UKUPNO (I+II)				
	7.254	7.427	8.035	108
% učešća	100	100	100	-

ostvaren sledeći obim prevoza roba u tranzitu za potrebe zemalja EZ (u mln t): (Tabela 2.)

Iz navedenih podataka se jasno vidi dominantni položaj drumskog saobraćaja. Pri tome od posebnog značaja za sagledavanje tranzitne uloge pojedinih naših grana saobraćaja i zemlje u celini jeste činjenica da se prevoz robe u tranzitu u drumskom saobraćaju obavlja sa preko 90% vozila registrovanih u zemljama Zajednice (u 1986.g. 76 900 vozila ili 90,4%). Vozilima jugoslovenskih prevoznika ne vrši se prevoz za potrebe Zajednice.

4. NEDOVOLJNA INFRASTRUKTURA

Tranzit roba EZ kroz SFRJ odvija se u uslovima zaostale odnosno neizgrađene saobra-

Tabela 2.

	Mln t	Učešće
1	2	3
1. Drumski saobraćaj		
a) između članica EZ	1.131	21,9
b) između zemalja EZ i trećih zemalja	1.787	34,5
UKUPNI DRUMSKI SAOBRAĆAJ	2.918	56,4
2. Železnički saobraćaj		
a) između zemalja EZ	297	5,7
b) između zemalja EZ i trećih zemalja	1.532	29,6
UKUPNO ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ	1.829	35,3
3. Rečni saobraćaj		
a) između zemalja EZ	-	-
b) između zemalja EZ i trećih zemalja	431	8,3
UKUPNO REČNI SAOBRAĆAJ	431	8,3
4. UKUPNO TRANZIT	5.178	100,0

ćajne infrastrukture, posebno u železničkom saobraćaju i pravne regulative drumskog i rečnog saobraćaja drukčije od one u Zajednici, ali i pod dejstvom određenih mera saobraćajne politike. Sve to otežava odvijanje saobraćaja, posebno sa stanovišta brzine i kvaliteta prevoza, a u drumskom saobraćaju postoje i određena kvantitativna i administrativna ograničenja (kontingenti, dozvole, takse i putarine, težina i dimenzije vozila i sl.).

Ocenjuje se da će se prevoz za potrebe zemalja EZ do 2 000 g. u tranzitu kroz našu zemlju najmanje udvostručiti i da će od sadašnjih 5 mln dostići obim od oko 10 mln t. Otuda potiče i razlog da Zajednica želi što pre da postigne sporazum sa Jugoslavijom radi olakšanja i daljeg razvoja tranzita.

To je ujedno i za nas izazov i šansa za valorizovanje tranzitne uloge koju svim granama saobraćaja daje povoljan geografski položaj naše zemlje.

5. POTREBA PRILAGOĐAVANJA

U okviru EZ proklamovan je princip (i politika) slobodne konkurencije na tržištu transportnih usluga. U pregovorima radi regulisanja saobraćaja, EZ nastoji obezbediti da se, uz određene uslove, primene principi slobodne konkurencije i na tranzitni saobraćaj kroz našu zemlju.

Međutim, zbog dugogodišnjeg zaostajanja u razvoju i modernizaciji i nejednakih ekonomskih mogućnosti između železničkog i drumskog

saobraćaja i opšteg stanja, JŽ na sadašnjem stepenu razvoja nisu u stanju da ni u ovom momentu niti posle 1992.g. ravnopravno prihvate konkurentsku utakmicu na tržištu koju nameće liberalizacija tržišta i zahtevi EZ za rešavanje problema tranzita kroz Jugoslaviju, a to ne bi bio ni interes naše zemlje. Jedino se može govoriti o postupnoj liberalizaciji u skladu sa stvaranjem uslova čemu treba materijalnom podrškom da doprinese i EZ, jer se radi o pitanjima od zajedničkog interesa.

Istovremeno u toku trajanja prelaznog perioda kod nas se moraju preduzeti sasvim konkretne mere i pripreme za potpuno prihvatanje zahteva privređivanja pod dejstvom ekonomskih zakonitosti u tržišnom konceptu privrede. Naime, potrebno je da se železnica osposobi da bude efikasna, poslovno orijentisana, tržišna i po meri savremene privrede i društva, te koja će biti ravnopravan deo evropskog železničkog sistema.

To nisu samo zahtevi EZ. To su i zahtevi privredne reforme za racionalizaciju transportnih troškova i štednju energije, ali i neposredni interesi železnice za obezbeđenje svog položaja na transportnom tržištu. Zatim, treba posebno istaći značaj očuvanja čovekove okoline, bezbednosti saobraćaja, potrebe razvoja turizma i sl.

Sagledavajući svoj položaj i perspektivu železnica se pre ovoga, polazeći od savremenih kretanja u Evropi, opredelila za koncept privredno poslovnog usmerenja kao osnove za vlastita prestrukturiranja u skladu sa ovim zahtevima.

Ovo prestrukturiranje zasnovano je na redu vožnje kao proizvodnom planu, koji na jednoj strani treba da bude realna ponuda železničkih kapaciteta, a na drugoj da bude osnova za organizaciju rada i ponašanje učesnika u jedinstvenom tehnološkom procesu. Pri tome svako odstupanje neophodno je da se sankcioniše drastičnim ekonomskim instrumentima.

Pozitivni rezultati uvođenja ovakvih ekonomskih mera su očigledni. Tako se npr. uvođenjem oštih sankcija na račun zakašnjenja vozova najvišeg ranga uspešno smanjiti zakašnjenje vozova za oko 30%, što ohrabruje i ukazuje na pravi put izlaska iz postojećeg stanja.

6. PRESTRUKTURIRANJE JŽ

Na osnovama prethodnih saznanja i iskustava kao i savremenih kretanja na evropskim železnicama, u privredi zemlje i na tržištu transportnih usluga na nivou Zajednice JŽ usvojene su Teze o prestrukturiranju železnice u skladu sa tržišnim uslovima privređivanja kao dokument koji opredeljuje novu poslovnu i razvojnu strategiju železnice, čijom će se realizacijom stvoriti svi bitni preduslovi za prihvatanje ekonomskih zakonitosti i tržišnog koncepta privrede, a time i zahtevi EZ.

Centralno mesto u ovom dokumentu zauzimaju sledeća pitanja:

- 1) Prilagođavanje ponude železničkih usluga uslovima tržišne konkurencije i to kako za pojedinačne usluge tako i za usluge u celini,

a posebno u pogledu kvaliteta usluga sa svim njegovim elementima - brzina prevoza, integralnost prevoza od vrata do vrata, garancija dogovorenog roka isporuke, odgovarajući kapaciteti i dr. Prilagođavanjem usluga zahtevima tržišta vršice se postupno prema prioritetima koji daju najveće efekte, gde tranzit i međunarodni saobraćaj u celini imaju poseban tretman.

- 2) Uvođenje novih raznovrsnih usluga i višeg kvaliteta, kao što su:
 - uvođenje vozova većih brzina i visokog komfora u putničkom saobraćaju,
 - uvođenje vozova većih brzina, mašrutizacije i direktnih vozova u teretnom saobraćaju,
 - uvođenje novih transportnih tehnologija u robnom saobraćaju (kargo-prevozi, Huckepack, kontejnerski vozovi i dr.),
 - dalji razvoj prevoza "od vrata do vrata" putem industrijskih koloseka odnosno u kooperaciji sa drumskim saobraćajem - vlastitim (ŽAS) i javnim drumskim saobraćajem i dr.
- 3) Radikalna zaokret u putničkom saobraćaju, usmjeravanjem razvoja na specijalizaciju kapaciteta i veću i raznovrsniju ponudu.
- 4) Uspostavljanje trajnih poslovnih odnosa sa korisnicima prevoza, drugim granama saobraćaja, lukama i špedicijama (domaćim i inostranim).
- 5) Informatičko upravljanje procesima i uspostavljanje logističkog sistema za šta su već stvorene osnove za razvoj sopstvenog ISUS-a u teretnom saobraćaju i vezivanje za međunarodnu komunikacionu mrežu "Hermes".
- 6) Optimalizacija razvoja, koji mora da se u celini zasniva na zahtevima tržišta, koji se mora ostvarivati po prioritetima a na bazi koncepta intenzivnog razvoja.
- 7) Dinamičko uključivanje JŽ u "Evropu posle 1992. godine", što se prvenstveno odnosi na:
 - osposobljavanje magistralne železničke infrastrukture otklanjanjem uskih grla u prvoj fazi, a zatim osposobljavanje za veće osovinske pritiske i veće brzine,
 - razvoj kombinovanog transporta uvođenjem najpogodnijih i najracionalnijih tehnika i tehnologija (Huckepack C-tehnika, kontejnerski transport, pa i poluprikolice) korišćenjem sopstvenih iskustava i postojećih i izgradnjom novih kapaciteta uz mogućnost produženja Huckepack - saobraćaja iz Austrije,
 - uvođenje što većeg broja direktnih vozova za prevoz putnika i robe u cilju boljeg povezivanja u međunarodnom saobraćaju,
 - ubrzanje obavljanja graničnih formalnosti i skraćivanje bavljenja vozova na graničnim stanicama, za šta treba izgraditi i dodatne kapacitete,
 - smanjenje usputnih zadržavanja vozova i to kako po broju tako i vremenu zadržavanja,
 - uključivanje u evropski informacioni sistem upravljanja saobraćajem i prodaje usluga,
 - veći stepen saradnje sa inostranim železnicama u svim oblastima na bilateralnoj i multilateralnoj osnovi.

7. ZAKLJUČAK

Ostvarivanje ove nove poslovne i razvojne strategije je proces koji zahteva duboke promene na svim nivoima organizovanosti na JŽ i duži vremenski period. Taj proces je u toku, a ostvaruje se u obliku posebnih projekata i već dade određene rezultate na pojedinim područjima.

Za njegovu doslednu realizaciju, međutim, pored jedinstvenog opredeljenja i akcija svih ŽTO-a i svih struktura sistema JŽ, potrebna je društvena institucionalizacija tržišnog koncepta privređivanja.

Bitni uslovi za uspešno prestrukturiranje železnice jesu realne mogućnosti konkurencije a one danas u našim uslovima ne postoje. Tu je uloga društva nezamenjiva, a postoje i jasna politička opredeljenja koja su sadržana u nizu društvenih dokumenata, sa čijom realizacijom konačno treba otpočeti, koristeći pri tome iskustva razvijenijih zemalja, kao i stavove UIC-a sadržane u "Memorandumu železnice za saopštenje CEMT-a".

SUMMARY

THE ADAPTATION OF THE YUGOSLAV RAILWAYS ACCORDING TO THE DEMANDS OF THE EC

First of all the author presents a survey of the extensive transport of the roads, railways and inland water traffic between the EC and the third-party countries and then he goes on to explain the needs to the adapt the Yugoslav Railways, arising from the situation in the EC. He emphasises the need to restructure the Yugoslav Railways in order to make it more attractive for frontier crossing traffic and at the same time to balance it with the road traffic which due to the deregulations will have an even greater possibility for expansion.