

IVAN KOVAČ, dipl. oec.
Transportkomerc
Zagreb

Tehnologija i organizacija prometa
Stručni rad

UDK: 656. 132 (497.1)"1992"

Primljeno: 25.01.1989.

Prihvaćeno: 04.10.1989.

SLOBODNE VOŽNJE U MEĐUNARODNOM AUTOBUSNOM PROMETU IZMEĐU SFRJ I EZ

SAŽETAK

Autor analizira dosadašnja iskustva naših autoprevoznika u suradnji s Deutsche Touringom u prevozima naših građana zaposlenih u SR Njemačkoj. U vezi s tim razmatra situaciju u slobodnim prevozima između SFRJ i EZ, sistem dozvola i kontingenata, te šta naše autoprevoznike čeka nakon 1992.g.

1. UVOD

Industrijski progres zemalja EZ uvjetovao je proces migracija, pa nezaposlena ili slabo plaćena radna snaga iz zemalja pretežno van te ekonomske zajednice svoj prosperitet vidi na tako velikom tržištu radne snage. U prošlosti, pa i sada, radna snaga siromašnijeg dijela evropskog kontinenta tražila je i nalazila posao u visoko razvijenim i ekonomsko stabilnim zemljama EZ. Starije generacije otvarale su put i mladim koje su porastom svog standarda i uz veliku dozu nostalgije htjeli ostvariti "nemogućće". Raditi u zemljama EZ, a preko tjednih odmora, vjerskih i drugih praznika, kao i za vrijeme godišnjih odmora, biti u zemlji iz koje vuku svoje korjene (južni dio Italije, Španjolska, Portugal, Turska, Grčka i SFRJ).

S druge strane rasla je potreba stanovništva zemalja EZ da često, a naročito za vrijeme zime i ljeta, svoj odmor provode u nezaagađenoj prirodi, zimskim i ljetnim centrima, te u razgledavanju kulturnih i drugih znamenitosti zemalja iz kojih oni ne potiču. Naravno i porast broja vitalnih i mobilnih umirovljenika iz zemalja EZ, uvjetovao je povećani broj korisnika hotelskih i drugih zemalja receptivnog turizma. Ekonomski potencijal ove starosne skupine omogućuje provođenje odmora i van sezone, obzirom na cijene usluga i proizvoda koje su znatno niže nego u njihovim domicilnim zemljama.

Ovakva globalna kretanja ljudi između EZ i drugih zemalja morao je pratiti i sustav prometa. Ovaj prometni sustav zahtijeva razvijenu infrastrukturu cestovnog, željezničkog i zračnog prometa, te brza, udobna i kvalitetna prijevozna sredstva. Iako većina ovih putnika koriste osobna vozila, željeznički, zračni i cestovni promet autobusima u prijevozu tih putnika nalazi svoje mjesto.

2. LINIJSKI PRIJEVOZ PUTNIKA IZMEĐU EZ I SFRJ

Međunarodni autobusni linijski prijevoz putnika iz SFRJ održava se prema Italiji, SR Njemačkoj, Francuskoj, Belgiji, Nizozemskoj i Grčkoj. Sa stanovišta naših prijevoznika linijski prijevoz prema SR Njemačkoj je najznačajniji i ekonomski najopravdaniji. Veliki broj linija iz SR BiH, SRH i drugih dijelova SFRJ po različitim režimima (svakodnevno, nekoliko puta tjedno, na početku i na kraju praznika) održava se sa SR Njemačkom. Svi značajniji privredni centri iz SRH (Zagreb, Osijek, Varaždin, Split, Rijeka, Virovitica, Slavonski Brod i dr.) povezani su s destinacijama u SR Njemačkoj (München, Stuttgart, Frankfurt i dr.) Sve ove linije uspostavljene su na osnovu kooperacije s Deutsche Touringom, prijevoznikom iz SR Njemačke, koji ima ekskluzivno pravo prodaje karata na teritoriju SR Njemačke. Ta firma pokušava zadržati svoj monopolistički položaj, te onemogućiti kooperaciju s bilo kojim drugim prijevoznikom iz ove zemlje. Dosadašnji uvjeti kooperacije s DT bili su izrazito nepovoljni za naše prijevoznike, tim više što su oni nastupali nejedinstveno i bili su prisiljeni prihvatiti praktički sve uvjete koje je postavljao DT (previsoka provizija na prodate karte u SR Njemačkoj, trošak poreza u SR Njemačkoj, prevladavanje ostvarenih troškova u Austriji i drugo).

Jedinstvenijim nastupom naših prijevoznika postignut je dogovor s Deutsche Touringom, da najkasnije do 1.4.1989.g. treba zaključiti ugovore između partnera iz ove dvije zemlje na osnovu kojih bi se obezbijedilo izdavanje dozvola za obavljanje linijskog prijevoza na postojećim i novopredloženim linijama, uz važnost dozvola i reda vožnje do 5 godina.

Ugovori bi se trebali bazirati na slijedećim elementima:

- prijevoz se obavlja i obračunava uvijek u jednakim dijelovima na bazi prijedanih kilometara i ostvarenih prihoda (paritet 50 : 50%).

- U obračun se uključuju svi puni prijevozi kao i neizbježne "prazne vožnje" ukoliko se to potvrđuje odgovarajućom dokumentacijom,

- ugovorne stranke planiraju svoje godišnje prometne učinke da bi zajamčili prioritet. Ukoliko se ne postigne mjesečni prioritet, mora se u narednim mjesecima povećanjem ili smanjenjem učinka jednog

partnera uspostaviti paritet, po mogućnosti do kraja godišnjeg obračunskog perioda,

- takse i cestarine u tranzitu preko Austrije prijevoznici samostalno plaćaju, iz svog dijela zajedničkog neto prihoda,
- partneri međusobno razmjenjuju dokaze o plaćanju koje su izvršili za račun partnera (porez, rezervni dijelovi, opravke i sl.),

- sve ostale troškove (reklama, tiskanje vozničkih karata i formulara, kontrola, rizik agencije, nabavka dokumenata, taksa za autobusne stanice i dr.) partneri jednom godišnje dogovore, odobre i isplate na osnovu ispostavljenog računa,
- provizija za uslugu prodaje vozničkih karata obračunava se u iznosu 14% od cijene vozne karte. Visinu ove provizije treba najkasnije u roku od 3 godine preispitati na bazi ostvarenih rezultata rada i po potrebi izvršiti korekciju.

Radne organizacije koje za sada nisu registrirane za obavljanje međunarodnog prijevoza putnika održavaju linije posredstvom PZ "Intertransport", čije su članice.

Ocijenjuje se, da su po intenzitetu i prostorno linije za SR Njemačku postavljene tako, da u potpunosti zadovoljavaju prijevozne potrebe za područje Slavonije, sjevero-zapadne Hrvatske, Zagreba, goransko-primorske regije i Dalmacije.

3. SLOBODNI PRIJEVOZ PUTNIKA IZMEĐU EZ I SFRJ

Za razliku od linijskog prijevoza putnika, koji ima točno određenu cijenu usluge, obavezu održavanja voznog reda bez obzira na broj putnika i popunjenost kapaciteta, što predstavlja rizik za prijevoznika koji održava takve linije, slobodni prijevoz omogućava određene prednosti kako za putnika tako i za pružaoca usluge.

Tri su osnovne kategorije slobodnog prijevoza:

- kružni prijevoz zatvorenih vrata,
- prijevozi koji se sastoje iz putovanja vozila s putnicima u odlasku i putovanja praznih vozila u povratku,
- ulazak praznih vozila.

Kružni prijevoz zatvorenih vrata koristi se kod prijevoza naših radnika privremeno zaposlenih u zemljama EZ te turista.

Ova kategorija slobodnih vožnji omogućuje pružaocu usluga, da obzirom na izražene potrebe prijevoza radnika postavi odgovarajuće kapacitete, te u slučaju da ne postoji ekonomsko opravdanje za obavljanje ovog prijevoza isto otkáže. Na taj način može izbjeći svaki ekonomski rizik, što kod linijskog prijevoza nije slučaj. Kod prijevoza turista rizik praktički ne postoji, jer je prijevoz unaprijed ukalkuliran i uključen u cijenu aranžmana.

U otežanim zimskim uvjetima je intenzitet prijevoza radnika vanlinijskim prijevozom znatno manji, jer ni tada pružalac usluga nema obveze redovitosti i stalnosti koje ima prijevoznik koji održava linijski prijevoz.

Sa stanovišta korisnika, ovaj vid prijevoza ima određene kooperativne prednosti u odnosu na redovne željezničke, avionske i autobusne linije. Te prednosti su slijedeće:

1. Slobodni prijevoznici su praktički ostvareni "od vrata do vrata". Naši radnici i članovi njihovih porodica su u pravilu koncentrirani u pojedinim mjestima i često rade u većem broju u istim firmama u SR Njemačkoj. Istovremeno, oni često potiču iz istih mjesta u SFRJ pa je i iz tih razloga lakše organizirati prijevoz. Na taj način putnik (radnik ili turista) izbjegava višekratne izmjene prijevoznog sredstva, koje neminovno prate povećani troškovi i gubitak vremena, neizvjesnost u pogledu obezbjeđenja mjesta za nastavak putovanja, fizički naponi oko prijenosa prtljage iz jednog prijevoznog sredstva u drugo itd.
2. Vanlinijski prijevoznici mogu grupama putnika ponuditi vrijeme polaska i povratka onako kako to putnicima najviše odgovara s obzirom na vrijeme završetka rada u firmama u kojima su zaposleni, odnosno s obzirom na vrijeme kada ponovno treba da budu na svojim radnim mjestima. Time putnik dobija mogućnost da raspoloživo vrijeme maksimalno koristi za boravak kod svoje kuće u Jugoslaviji (radnik) odnosno za druge aktivnosti na odmoru (turist). Za naše radnike ovo je izuzetno značajno, naročito za vikend posjete.
3. Potencijalni korisnici ovog vida prijevoza se i zbog cijene prijevoza opredjeljuju za njega. Cijene prijevoza nisu uvijek iste, pa čak i za iste relacije variraju od prijevoznika do prijevoznika i u zavisnosti su od mnogih elemenata (ukupan broj putnika u vozilu, period godine u kojem se vrši prijevoz, dužina zadržavanja vozila na putu itd.). Uspoređivanjem cijena koje prijevoznici primjenjuju u vanlinijskom u odnosu na linijski autobusni i željeznički prijevoz dolazimo do podataka da su njihove cijene do 25% niže od cijena u autobusnom linijskom i do 50% niže od cijena u željezničkom prijevozu, što zavisi od relacije prijevoza i racionalnosti prijevoznika.

Niže cijene prijevoza nude se iz slijedećih razloga:

a) inozemni prijevoznici često kao vozače autobusa angažiraju Jugoslavena, čime im omogućuju dolazak kući. S druge strane, za vožnju vozila ne plaćaju im ništa ili veoma malo. Istovremeno, ne poštuju se odredbe Evropskog sporazuma o radu posada vozila u međunarodnom cestovnom prijevozu i za cijelu relaciju se, u pravilu, angažira samo jedan vozač. Na ovakav način se na minimum smanjuju troškovi vezani za rad osoblja,

b) vanlinijski prijevoznici u svojoj djelatnosti nemaju mnoge troškove koje imaju prijevoznici koji održavaju autobusne linije. Vanlinijski prijevozi se organiziraju prema potrebi, sa unaprijed poznatim putnicima i bez obveze da se prijevoz održava redovito, već se on održava samo onda kada se prijevozniku to isplati.

Nesumnjivo je, da mnogim nelojalnim postupcima vanlinijski prijevoznici uspijevaju da

snize svoje troškove i na taj način se postave u daleko povoljniji položaj u odnosu na linijske autobusne prijevoznike.

4. Stjecanjem okolnosti, u autobusima kojima se obavlja vanlinijski prijevoz, putnik (radnik ili turist) se osjeća sigurnijim i zaštićenijim nego u vozilima linijskog autobusnog prijevoznika, a naročito željeznice (uznemiravanje putnika, krađe novca i prtljage i dr.). Ovo i iz razloga da su mu praktički svi putnici u vozilu, a i vozač, poznati ili su to putovanja organizirana od strane poznate agencije.

4. KOMPARACIJA - LINIJSKI I SLOBODNI PRIJEVOZ

No bez obzira na sve komparativne prednosti smatramo da i linijski prijevoz putnika ima svoje prednosti i pogodnosti kako za putnike (radnike) tako i za društvo u cjelini. Naime, kod linijskog prijevoza putnika su osigurani unaprijed utvrđenim uvjetima prijevoza i to:

- redovitost polaska,
- redovitost održavanja linije,
- mogućnost organizacije nastavka putovanja do svake destinacije u zemlji vlastitim linijama prijevoznika koji održava međunarodnu liniju ili sredstvima drugih prijevoznika,
- točno utvrđene cijene
- kvalitetnija i udobnija prijevozna sredstva
- sigurniji prijevoz s gledišta sigurnosti prometa (tehnički ispravna vozila, odgovarajuća posada i drugo).

Dok se u linijskom prijevozu paritet učešća naših i stranih prijevoznika održava na podnošljivoj razini, u vanlinijskom prijevozu učešće inozemnih prijevoznika je znatno veće. Oni su u stanju ponuditi znatno nižu cijenu prijevoza već iz razloga što naš prijevoznik mora obaviti dvostruko veći prijevozni put.

Naš prijevoznik mora poslati prazno vozilo radi preuzimanja u SR Njemačkoj i to na tržište koje u pravilu ne poznaje, te vratiti također prazno vozilo nakon iskrcavanja putnika u SR Njemačkoj.

Osim obavljanja dvostruko dužeg puta i postojeći Sporazum o cestovnom prijevozu između SFRJ i SR Njemačke, u priličnoj mjeri, ovaj vid prijevoza onemogućuju.

Naime, prema sporazumu koji je utanačen sa SR Njemačkom, predviđene su dozvole za sve vrste slobodnog prijevoza putnika. S ostalim zemljama, kružna vožnja i prijevoz putnika u odlasku i praznim vozilima u povratku obavljaju se bez dozvole (Italija, Grčka, Austrija, Rumunjska, Bugarska i dr.).

U sporazumu sa SR Njemačkom je predviđeno:

1. Prijevoznici obje strane ugovornice mogu obavljati povremeni prijevoz motornim vozilom ili autobusima u ili preko teritorije druge strane ugovornice, samo na osnovu dozvole izdate po nacionalnom pravu druge strane.
2. Putovanja na odmor su putovanja u odmarališta,

koja prijevoznik planira i sprovede uz fiksnu cijenu za prijevoz i smještaj sa ili bez hrane. Nije dopušteno ukrcavanje i iskrcavanje putnika na putu. Putnike treba dovesti na određeno mjesto koje mora biti zajedničko za sve putnike i vratiti na polaznu tačku. Na povratku se mogu prevoziti samo putnici koje je prijevoznik doveo na određeno mjesto.

3. Dozvole predviđene ovim Sporazumom moraju se nositi u vozilu kod svih vožnji i pokazati na traženje nadležnih kontrolnih organa država.

4. Prijevoznik je obavezan da se pridržava odredbi prometnog prava koje važe u državama ugovornicama. On se mora pridržavati i međunarodnih prometnih propisa.

Kod obavljanja slobodnog prijevoza javljaju se negativne popratne pojave naročito kod stranih prijevoznika:

a) u relativno velikom broju slučajeva inozemni prijevoznici obavljaju kabotažu na relacijama unutar teritorije SFRJ,

b) ukrcavanje i iskrcavanje putnika u SFRJ se vrši na više mjesta i vrši se djelomična pa i potpuna izmjena sastava grupa putnika u povratku u odnosu na dolazak. Na ovaj način se izigrava karakter slobodnog prijevoza i isti se obavlja kao linijski prijevoz,

c) prijevoz se često vrši u suprotnosti s odredbama Evropskog sporazuma o radu posade cestovnih motornih vozila (AETR) čime se prije svega ugrožava sigurnost prometa,

d) prijevoz se obavlja često do strateški značajnih mjesta i lokacija s vozačima - inozemnim državljanima - koji po nekoliko dana borave u tim mjestima neprijavljeni,

e) nakon administrativnih ograničenja obima slobodnog (vanlinijskog) prijevoza s naše strane i uvođenja veće kontrole od strane inspekcijских i carinskih organa, inozemni prijevoznici često koriste neispravne dokumente, a nerijetko i falsifikate.

Osim problema vezanih za inozemne prijevoznike, uočava se u međunarodnom prijevozu sve veće angažiranje kapaciteta naše interprodukcije i privatnika. Oni se u ovaj vid prijevoza uključuju preko turističkih organizacija i drugih imaoaca dozvola za međunarodno poslovanje, a na osnovu kooperantskih ugovora.

Poseban problem je dvojnost izdavanja dozvola za obavljanje slobodnih prijevoza. Tako određeni broj dozvola za turističke vožnje izdaje Udruženje saobraćaja PKJ, a dozvole za vanlinijski prijevoz radnika izdaje Savezni komitet za saobraćaj i veze. Izdavanje ovih dozvola je nesinhronizirano, tako da zapravo i nema uvida koliko se ukupno i za koje namjere izdaje dozvola za obavljanje slobodnog prijevoza u međunarodnom prometu

5. ZAKLJUČAK

Slobodni prijevoz sa stanovišta korisnika usluga prijevoza ima neke komparativne pre-

dnosti. Osim toga, on je po svom obimu i ekonomskim efektima koji se njime ostvaruju, značajan i svojim daljnjim tendencijama porasta ugrožava održavanje linijskog prijevoza.

Pri tome, velike ekonomske koristi ostvaruju strani prijevoznici jer je uključivanje naših prijevoznika u ovaj vid prijevoza za sada praktički zanemarivo. To je obzirom na ekonomsko stanje, reproduktivnu sposobnost, nejedinstveni nastup i nepoznavanje tržišta i drugo, sa strane naših prijevoznika i razumljivo. Iz tih razloga, uz pojačanu kontrolu carinskih i inspekcijских službi, te svrsishodnije uvađanje linijskog prijevoza, treba područje djelovanja slobodnog, a naročito vanlinijskog prijevoza radnika u znatnoj mjeri suziti. Time bi se u ovoj oblasti uveć red, izbjegle nedopustive popratne pojave, ostvarile znatne ekonomske koristi za naše prijevoznike kao i za društvo u cjelini.

Prvo osnovno ograničenje je neizdavanje dozvola za obavljanje slobodnog prijevoza, tamo gdje postoji linijski prijevoz. Nadalje, potrebno je provjeriti način i postupak, te dvojnost izdavanja dozvola za slobodni prijevoz od strane Saveznog komiteta za saobraćaj i veze i Privredne komore Jugoslavije. Izdavanje ovih dozvola, po određenom kontingentu, poželjno je povjeriti republičkim organima uprave nadležnim za poslove prometa.

Iluzija je očekivati da će se slobodni prijevozi svesti na mjeu koja bi u potpunosti bila zanemariva. Ovo tim više što je sve veći broj slobodnih prijevoza, koje organiziraju naši radnici za svoje sunarodnjake u SR Njemačkoj, te prijevoz obavljaju minibusima. Osim toga, realna je potreba i održavanje slobodnih vožnji u turističke i slične svrhe.

Međutim, potrebno je suziti kontingent dozvola za vanlinijski prijevoz naših građana za njemačke prijevoznike. Ulaz praznih autobusa jugoslavenskih prijevoznika u SR Njemačku radi preuzimanja jugoslavenskih građana i njihovog prijevoza u Jugoslaviju i nazad, ne bi trebao da podliježe odobravanju za svaki prijevoz posebno, već u tu svrhu treba formirati kontingent bianko-dozvola koji bi se utvrđivao unaprijed.

Potrebno je pojačati kontrolu (inspekcij-sku i carinsku) i na sve načine spriječiti kabo-tažu koja se sada odvija u slobodnom prijevozu.

O jedinstvenom nastupu naših prijevoznika kod obavljanja kako linijskog tako i vanlinijskog prijevoza potrebno je utanačiti sporazum koji bi morao biti obvezatan za sve naše prijevoznike. Na ovom sporazumu se u Udruženju saobraćaja PKJ intenzivno radi i uskoro se očekuje njegovo prihvatanje.

Kod razmatranja ove problematike ne treba ispustiti iz vida ni budućnost koja je uskoro pred nama. Očekuje se posvemašnja deregulacija u Evropi 1992.g., a koja će otvoriti široke mogućnosti za sposobne i kvalitetne prijevoznike. U tom svjetlu treba raditi kvalitetne pomake kako u linijskom tako i u vanlinijskom prijevozu putnika, a posebnu pažnju i razmatranje zaslužuje Sporazum o povremenom međunarodnom prijevozu putnika autobusima (ASOR) koje su 1982.g. potpisale EZ i zemlje

članice CEMT-a koje nisu članice EZ. Njegov osnovni cilj je liberalizacija međunarodnog vanlinijskog autobusnog prijevoza radi olakšanja kretanja putnika u Zapadnoj Evropi.

SUMMARY

BUS CHARTERS IN INTERNATIONAL COACH TRANSPORT BETWEEN YUGOSLAVIA AND THE EC

The author analyses today's experiences of Yugoslav road hauliers about co-operating with the Deutsche Touring company transporting Yugoslav citizens working in West Germany. In connection with this the author considers the situation of coach charters between Yugoslavia and the EC, the system of permits and contingents and what the Yugoslav road-hauliers can expect after 1992.