

MARINA ŠULEJIĆ*, NORBERT PAVLOVIĆ**

PREGLED POSTUPKA I AKTUELNOG STANJA PROCESA RESTRUKTURIRANJA ŽELEZNIČKOG SISTEMA SRBIJE OVERVIEW OF THE PROCEDURE AND CURRENT STATUS OF THE SERBIAN RAILWAY SYSTEM RESTRUCTURING PROCESS

UDK: 656.2

REZIME:

Potencijalni budući prevoznik, koji ima želju da se aktivira i da započne poslovanje na tržištu prevoza robe železnicom i pored kapitala koji mu je neophodan za nabavku odgovarajućih sredstava za rad, mora da poznaje proceduru za dobijanje odgovarajućih sertifikata i dozvola za obavljanje prevozne usluge na mreži pruga Upravljača infrastrukture. Procedura može biti komplikovana i teško razumljiva, što često dovodi do nepotrebnog produžavanja postupka dobijanja sertifikata, gubljenja vremena i odlaganja početka obavljanja prevozne usluge. Cilj ovog rada je da se bliže objasni postupak i procedura dobijanja ovakvog sertifikata, kao i da se da objašnjenje pojedinih koraka kroz analizu Zakona i podzakonskih akata kojima je ova oblast privrede pokrivena.

Ključne reči: restrukturiranje, železnički prevoznik, upravljač infrastrukture, prevozna usluga, pristup infrastrukturi

SUMMARY:

Potential future freight railway carrier who wants to activate and start business on the rail transport market, in addition to the capital necessary for the purchase of appropriate means of work, must know the procedure for obtaining appropriate certificates and licences for transport services on the railway network infrastructure. Often, the procedure can be complicated and difficult to understand, which often leads to an unnecessary prolongation of the certification process, a waste of time and a delay in starting the transport service. The aim of this paper is to explain in more detail the procedure for obtaining such a certificate, as well as to explain certain steps through the analysis of the Law and bylaws that cover this area of the economy.

Key words: restructuring, railway undertaking, infrastructure manager, transport service, access to infrastructure

* Marina Šulejić, Univerzitet u Beogradu - Saobraćajni fakultet, Beograd, Vojvode Stepe 305, marina93sulejic@gmail.com

** Prof. dr Norbert Pavlović, Univerzitet u Beogradu - Saobraćajni fakultet, Beograd, Vojvode Stepe 305, norbert@sf.bg.ac.rs

1. UVOD

Restrukturiranje „Železnice Srbije“ a.d, Beograd sprovedeno je u skladu sa Akcionim planom reformi, koje je pripremila Svetska banka sa Ministarstvom građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture. Do reforme železnice, odnosno „Železnice Srbije“ a.d, došlo je sa ciljem usklađivanja strategije pružanja podrške budućem „racionalnom“ poslovanju operativnih društava. Reforma je podrazumevala organizacionu strukturu izdvajanja tri različite tehničko-tehnološke poslovne celine, koje su održive na tržištu na duži rok, kao i četvrto društvo „Železnice Srbije“ a.d., koje je trebalo, prvenstveno, da rešava probleme viška zaposlenih, imovine i istorijskih dugova.

Razlozi za promene su bili nagomilani problemi:

1. Konkurentnost železničkog transporta je značajno opala u odnosu na ostale vidove saobraćaja, pre svega u odnosu na drumski i avio-transport. Opadanje konkurencije je posledica neadekvatne ponude usluge železnice na tržištu. Železnice se nisu prilagođavale promenama na tržištu (zahtevi korisnika su se promenili). To je jedan od osnovnih razloga zašto je njihova konkurencija opadala. A to je, dalje, prouzrokovalo manji obim prevoza, a time smanjenje prihoda, dok je sistem ostao isti.
2. Opadanje konkurencije i smanjenje obima prevoza i prihoda dovelo je do sve većeg tereta dugova koji su opterećivali poslovanje državne železničke kompanije, a time i državu.
3. Zastarevanje voznih sredstava i infrastrukture.
4. Nesrazmerno mala ulaganja države u održavanje voznih sredstava i infrastrukturu.

Železnički sistem je počeo da posluje po novom planu saglasno sprovedenoj statusnoj promeni, počev od 10.8.2015. godine na osnovu Plana statusne promene i Plana reforme Železnice u periodu 2016-2020. godine. O statusnoj promeni „Železnica Srbije“ a.d, Vlada Srbije je 2. jula 2015. donela odluku.

Agencija za privredne registre je 10. avgusta donela rešenje o upisu u registar, od kada su železnice nastavile da postoje kao četiri akcionarska društva:

1. Društvo „Železnice Srbije“ a.d;
2. Društvo za upravljanje železničkom infrastrukturom „Infrastruktura železnice Srbije“ ;
3. Društvo za železnički prevoz robe „Srbija Kargo“;
4. Društvo za železnički prevoz putnika „Srbija Voz“.

Nakon reforme železnice, pravo pristupa železničkoj infrastrukturi dobili su svi zainteresovani, koji žele da obavljaju usluge prevoza pod jednakim i

nediskriminatorskim uslovima, na način koji je propisan Zakonom o železnici.

Danas, na našoj mreži ima ukupno 14 prevoznika koji pružaju usluge prevoza. Počeli su da voze na mreži pruga infrastrukture Železnice Srbije počev od:

- „Srbija Voz“ a.d. - 2015. Godine;
- „Srbija Kargo“ a.d. - 2015. godine;
- Kombinovani prevoz d.o.o. Prokuplje - 2016. godine;
- Despotija d.o.o. - 2017. godine;
- Eurorail Logistics d.o.o. - 2018. godine;
- NCL Neo Cargo Logistic - 2018. godine;
- ZGOP a.d. Novi Sad - 2018. godine;
- Pannon Rail d.o.o. - 2019. godine;
- ATM BG d.o.o. - 2019. godine;
- Lokotrans d.o.o. Subotica - 2019. godine;
- JP EPS, Ogranak TENT - 2020. Godine;
- AB Prevoz d.o.o. - 2020. godine;
- Transagent Operator d.o.o. - 2020. godine;
- RTL Rail transport logistic d.o.o. Beograd – 2021. god.

Poslednjih desetak i petnaest godina veći broj autora kod nas bavio se problematikom restrukturiranja železničkog sektora u Republici Srbiji. Objavljen je niz radova na tu temu na naučno-stručnim skupovima, ali i u značajnijim međunarodnim i domaćim časopisima. Problematika restrukturiranja, tada, Železnica Srbije a.d. posmatrana je i analizirana sa više različitih aspekata. Tako na primer, Vesković S. i drugi u svom radu [1] razvijaju model za ocenu nivoa liberalizacije železničkog putničkog sektora na primeru Republike Srbije. Posebna pažnja je posvećena uticaju Zakona o železnici, ali i različitih podzakonskih akata. Stojić G. sa grupom autora [2] razvio je u svom radu model za evaluaciju nivoa reformi železničkog sektora primenom fazi logike. Model je obuhvatio sve države članice EU, kao i Srbiju i države u okruženju. Ista grupa autora u svom radu [3] prikazala je model organizacije upravljanja železničkom infrastrukturom na primerima Republike Srbije (celokupna mreža pruga) i AP Vojvodine (mreža regionalnih i lokalnih pruga). U radu [4] Vesković S, Stojić G. i drugi razvili su aplikaciju baziranu na AHP metodi za analizu realizovanog profita železničkih operatera u putničkom saobraćaju (regionalni, prigradski i gradski) u uslovima obaveze javnog prevoza (OJP) putnika (eng. PSO – Public Service Obligation). Popović M. i dr. [5] daju analizu potrebe uspostavljanja registra železničke infrastrukture u cilju ostvarivanja zahteva iz 4. paketa EU Direktiva i najavljenih izmena COTIF-a. Predlažu efikasan način za ostvarivanje zahteva iz Direktive o interoperabilnosti 2016/797 i nacrtu APTU i ATMF za proveru usklađenosti vozila sa nameranim područjem upotrebe i pravilne upotrebe vozila na kompatibilnim prugama. Rad objašnjava neophodnost uspostavljanja

registra infrastrukture i daje predlog mera u cilju ostvarivanja potrebnih zahteva. Prokić M. i Bugarinović M. u radu [6] predlažu jedinstvene pokazatelje učinka upravljača železničke infrastrukture, koji se razlikuju se od države do države i zavise od niza faktora, pa je Evropska komisija predložila donošenje platforme za praćenje rada i učinka železničke mreže i poslovanja upravljača infrastrukture: Evropski upravljači železničkom infrastrukturom - PRIME. U radu prikazani su koncept definisanja jedinstvenih pokazatelja i indikatora rada mreže i poslovanja UI, kao i struktura kataloga ključnih pokazatelja učinka na primeru UI iz Slovačke Republike, uz ocenu mogućeg praćenja i primene sličnih pokazatelja rada mreže i poslovanja upravljača infrastrukture u Republici Srbiji. U svom radu [7] Stojić G. sa grupom koautora razmatrao je mogućnosti i efekte decentralizacije upravljanja infrastrukturom, kao i mogućnosti organizacije saobraćaja u tim uslovima. Poseban osvrt je dat na regionalne i lokalne pruge, modele upravljanja i organizacije. Konkretno studije slučaja su urađene za pruge Zapadnobačkog i Južnobanatskog okruga. Kecman N. i Đorđević Ž. u svom radu [8] konstatuju da je proces restrukturiranja „Železnica Srbije“ a.d započet još 1991. godine ali da zbog različitih razloga nije realizovan sve do 2015. godine. Posle 25 godina „pripreme“ realizovan je na način koji će samo formalno zadovoljiti Vladu, Svetsku banku, MMF i EU, ali suštinski kompaniju je doveo u još veću neizvesnost i borbu za opstanak. U poslednjih četiri-pet godina vrše se značajnija ulaganja u železničku infrastrukturu, ali novonastale kompanije nisu pripremljene da se taj kapital oplemeni i valorizuje na transportnom tržištu.

U ovom radu proces restrukturiranja železničkog sektora u Republici Srbiji posmatran je sa aspekta bezbednosti železničkog saobraćaja. Cilj ovog rada je da se bliže objasne dužnosti upravljača železničke infrastrukture, sistem upravljanja bezbednošću u železničkom saobraćaju i procesi regulisanja i upravljanja železničkim saobraćajem.

2. JAVNA ŽELEZNIČKA INFRASTRUKTURA

2.1. Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom

„Infrastruktura železnice Srbije“ a.d. je akcionarsko društvo za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom čiji je osnivač Republika Srbija. Javna železnička infrastruktura je dobro u opštoj upotrebi u svojini Republike Srbije, koje mogu koristiti železnički prevoznici pod jednakim uslovima, u skladu sa Zakonom o železnici.

Na javnoj železničkoj infrastrukturi železnički saobraćaj odvija se pod uslovima utvrđenim propisima kojima

se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju. Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom je delatnost od opšteg interesa. Upravljač infrastrukture mora biti nezavisan u procesu odlučivanja od svih ostalih subjekata na tržištu železničkih usluga, uključujući i druga privredna društva, koja sa upravljačem infrastrukture čine povezana društva u smislu zakona kojim se uređuju privredna društva. [9]

Osnovne funkcije upravljača infrastrukture, koje su odlučujuće za ravnopravni i nediskriminatorski pristup infrastrukturi, jesu:

- 1) odlučivanje o dodeli trase voza, uključujući i procenu raspoloživosti kapaciteta infrastrukture i dodelu pojedinačnih trasa vozova;
- 2) utvrđivanje visina cena pristupa, uključujući i naplatu tih cena. [9]

Upravljanje javnom železničkom infrastrukturom obuhvata:

- 1) organizovanje, regulisanje i upravljanje železničkim saobraćajem;
- 2) obezbeđenje pristupa i korišćenja železničke infrastrukture;
- 3) održavanje železničke infrastrukture;
- 4) zaštita železničke infrastrukture;
- 5) vršenje investitorske funkcije na izgradnji i rekonstrukciji, odnosno modernizaciji, železničke infrastrukture;
- 6) druge aktivnosti kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i interoperabilnost železničkog sistema. [9]

2.2. Dužnosti upravljača infrastrukture

Upravljač infrastrukture je dužan da osigura bezbednu i nesmetanu organizaciju, regulisanje i upravljanje železničkim saobraćajem, nesmetan pristup i korišćenje javne železničke infrastrukture i pristup uslužnim objektima, koji su mu povereni na upravljanje i uslugama koje on pruža u tim objektima svim zainteresovanim podnosiocima zahteva za dodelu kapaciteta infrastrukture, pod ravnopravnim, nediskriminatorskim i transparentnim uslovima, kao i trajno, neprekidno i kvalitetno održavanje i zaštitu železničke infrastrukture.

Takođe, upravljač infrastrukture je, pri obavljanju delatnosti, dužan da se stara o zaštiti životne sredine i energetske efikasnosti u skladu sa zakonom i drugim propisima. On odgovara za štetu koja nastane korisnicima prevoza, železničkim prevoznicima, privrednim društvima, drugim pravnim licima ili preduzetnicima zbog neizvršavanja svojih obaveza. [9]

2.3. Uslovi za pristup i korišćenje železničke infrastrukture

Železnički prevoznik može da obavlja prevoz na železničkoj infrastrukturi (IŽS), ukoliko poseduje:

- 1) važeću licencu za prevoz na infrastrukturi, koju izdaje Direkcija za železnice¹;
- 2) važeći sertifikat o bezbednosti za prevoz u železničkom saobraćaju;
- 3) dodeljenu kapacitet-trasu i ugovor o korišćenju javne železničke infrastrukture, koji je zaključen sa upravljačem infrastrukture.

Direkcija za železnice izdaje licencu za prevoz robe i/ili putnika i za prevoz za sopstvene potrebe. Licenca se izdaje podnosiocu zahteva, privrednom društvu ili drugom pravnom licu čija je registrovana pretežna delatnost pružanje usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika, kao i privrednom društvu ili drugom pravnom licu koje obavlja ili će obavljati železnički prevoz za sopstvene potrebe, osnovanom u Republici Srbiji, koji pruži dokaze o ispunjavanju uslova koji se odnose na dobar ugled, finansijsku sposobnost, stručnost i pokriće za građansku odgovornost.

Licenca se izdaje u formi rešenja i na obrascu licence, a dužna je da je izda u roku od 30 dana od dana podnošenja prijave, ukoliko su svi uslovi ispunjeni. Izdaje se na neodređeno vreme, dok železnički prevoznik ispunjava uslove i neprenosiva je. [9]

Drugi uslov za dobijanje licence, odnosno za pristup železničkoj infrastrukturi, jeste da železnički prevoznik mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz. Sertifikat o bezbednosti za prevoz može da obuhvata celu mrežu ili njen određeni deo (npr. samo za određenu prugu). Sertifikat o bezbednosti za prevoz predstavlja dokaz da je železnički prevoznik uspostavio sistem za upravljanje bezbednošću i da ispunjava zahteve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima za bezbednost i drugim relevantnim propisima u cilju kontrole rizika i bezbednog odvijanja saobraćaja na mreži. Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od:

- 1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika;

- 2) dela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je železnički prevoznik usvojio kako bi zadovoljio specifične zahteve propisane za bezbedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži; u te zahteve mogu biti uključeni primena TSI, nacionalnih propisa za bezbednost železničkog saobraćaja i internih propisa železničkog prevoznika, prihvatanje sertifikata zaposlenih i dozvola za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj železnički prevoznik.

Direkcija izdaje sertifikat o bezbednosti za prevoz na propisanom obrascu i u formi rešenja, a izdaje se ako su ispunjeni sledeći uslovi:

- 1) da su železnička vozna sredstva tehnički ispravna u skladu sa propisima i standardima kojima se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja;
- 2) da je osoblje angažovano u upravljanju i korišćenju železničkih voznih sredstava stručno osposobljeno i zdravstveno sposobno u skladu sa propisima i standardima kojima se uređuje bezbednost železničkog saobraćaja;
- 3) da ima organizovanu službu za nadzor nad obavljanjem prevoza u železničkom saobraćaju.

Sertifikat o bezbednosti za prevoz Direkcija za železnice je dužna da izda, ako su ispunjeni uslovi, u roku od 4 meseca od dana podnošenja zahteva, a rok važenja sertifikata o bezbednosti za prevoz je pet godina i neprenosiv je. [10]

Po ispunjavanju uslova potpisuje se Ugovor o korišćenju javne železničke infrastrukture. Ovim ugovorom bliže se uređuju međusobna prava i obaveze između upravljača infrastrukture i železničkog prevoznika, a koja se posebno odnose na garantovanje tehničkih i drugih uslova za bezbedno odvijanje železničkog saobraćaja, primenu propisa koji uređuju transport opasne robe, kao i na plaćanje cena pristupa i cena usluga.

Ugovori o korišćenju javne železničke infrastrukture zaključuju se najkasnije dva meseca pre početka važenja novog reda vožnje, odnosno odmah po dodeli ad hoc trase.

Ako posle zaključivanja ugovora, a za vreme važenja tog ugovora, železnički prevoznik preko ovlašćenog lica

¹ Direkcija za železnice, kao posebna organizacija državne uprave Republike Srbije obavlja poslove u okviru železničkog sektora utvrđene Zakonom o železnici, Zakonom o bezbednosti u železničkom saobraćaju, Zakonom o interoperabilnosti železničkog sistema i dr. Osnovne aktivnosti Direkcije u vezi su sa regulisanjem tržišta železničkih usluga, regulisanjem bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja, pravima putnika i radom žičara i specifičnih vučnih instalacija. Pored toga, Direkcija donosi podzakonske akte na osnovu ovlašćenja iz navedenih zakona i ostvaruje međunarodnu saradnju u okviru svoje nadležnosti. U skladu sa propisima Evropske unije, Direkcija ima ulogu tela za regulisanje železničkog tržišta, tela nadležnog za izdavanje licenci u železničkom saobraćaju, nacionalnog tela za bezbednost železničkog saobraćaja i imenovanog tela za verifikaciju podsistema i ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema.

podnese na dokazani način ad hoc zahtev za dodelu trase, smatra se da je zaključen aneks tog ugovora momentom dodele tražene trase upravljača infrastrukture. [9]

2.4. Usluge koje se pružaju železničkim prevoznicima

Upravljač infrastrukture pruža železničkim prevoznicima, sa kojima je zaključio ugovor o korišćenju železničke infrastrukture, minimalni pristupni paket usluga, koji obuhvata:

- 1) postupanje sa zahtevima za kapacitetom železničke infrastrukture;
- 2) pravo da se koristi dodeljeni kapacitet;
- 3) korišćenje železničke infrastrukture, uključujući skretnice i račvanje;
- 4) upravljanje saobraćanjem vozova, uključujući signalizaciju, regulisanje, prijem i otpremu vozova, komunikaciju i pružanje informacija o kretanju vozova;
- 5) korišćenje opreme za napajanje električnom energijom za vuču, ako postoji;
- 6) sve ostale informacije neophodne za realizaciju ili izvršenje prevoza za koji je kapacitet dodeljen.

Železničkim prevoznicima, na njihov zahtev, mora biti omogućen pristup, uslužnim objektima, uključujući pristupne koloseke, kao i korišćenje osnovnih usluga koje se pružaju u ovim objektima, pod uslovima koji su nediskriminatorni i transparentni.

Železničkim prevoznicima se, pored minimalnog pristupnog paketa usluga i osnovnih usluga, mogu pružati i dodatne i prateće usluge.

Dodatne usluge mogu da obuhvataju: električnu energiju za vuču, predgrevanje putničkih vozova i prilagođene ugovore za kontrolu prevoza opasne robe i pomoć u saobraćanju specijalnih vozova.

Prateće usluge mogu da obuhvataju: pristup telekomunikacionim mrežama, pružanje dodatnih informacija, tehnički pregled voznih sredstava, usluge izdavanja karata u putničkim stanicama i usluge održavanja koje se pružaju u objektima za održavanje namenjenim vozovima za velike brzine ili drugim vrstama voznih sredstava, koja zahtevaju specifične objekte, u kojima se vrše radovi koji se ne izvode rutinski kao deo svakodnevnih aktivnosti i zahtevaju da se vozilo isključi iz saobraćaja. [9]

Sve potrebne informacije potencijalni železnički prevoznik može da pronade u dokumentu „Izjava o mreži“ koju Upravljač infrastrukture objavljuje javno i besplatno na svom sajtu. [11]

2.5. Upravljanje bezbednošću u železničkom saobraćaju

Pod bezbednošću železničkog saobraćaja podrazumeva se nesmetano odvijanje saobraćaja na čitavoj teritoriji Srbije, odnosno na svim prugama države. Podrazumeva se da se vozovi kreću po unapred određenom redu vožnje, da nema kašnjenja, da ne dolazi do iskliznuća i presečenja skretnica, sudara vozova, prevrtanja i drugih vanrednih događaja, kao i da odvijanje saobraćaja ne ugrožava okolinu, životnu sredinu, ljude, kao i ostale vidove saobraćaja.

Sa aspekta bezbednosti, kada je u pitanju transport robe, smatra se da se roba preveze sa jednog mesta na drugo mesto bez ikakvih oštećenja, kao i u onom roku koji je dogovoren.

Da bi se to postiglo neophodno je da svi elementi železničkog saobraćaja ispunjavaju zakonom propisane uslove za bezbedno odvijanje saobraćaja, u smislu: infrastrukture (šine, pragovi, pričvrtni pribor, signalizacija, putni prelazi, kontaktna mreža i sl. da su u ispravnom stanju), vozila (vučna i vučena vozila, vozila za izgradnju i održavanje pruge, kao i ostala pomoćna vozila da su tehnički ispravna) i ljudstva (mašinovođe, pregledači kola, vozovođe, manevristi, otpravnici vozova, dispečeri, kao i svi ljudi koji učestvuju u organizaciji i realizaciji železničkog saobraćaja da su stručno i zdravstveno osposobljeni za rad).

Da bi svi elementi ispunjavali tehničke i eksploatacione uslove, donet je Zakon o bezbednosti železničkog saobraćaja, a organ koji je nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju je Direkcija za železnice [10].

Sa druge strane, Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja, Direkcija za železnice, Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju, upravljač infrastrukture i železnički prevoznik, svako u skladu sa poslovima koje obavlja, obezbeđuju:

- 1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća;
- 2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorni;
- 3) da se ubrzava razvoj jedinstvenog železničkog sistema.

Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su za bezbednu eksploataciju železničkog sistema i kontrolu rizika povezanih sa njom, tako što sprovedu potrebne mere za kontrolu rizika, uz međusobnu saradnju,

primenjuju nacionalne propise i standarde za bezbednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbednošću. Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su korisnicima, komitentima, zaposlenima i trećim licima za svoj deo sistema i njegovo bezbedno funkcionisanje, uključujući u to snabdevanje materijalom i ugovaranje usluga. [10] Treba istaći da na upravljanje bezbednošću železničkog saobraćaja značajnu ulogu ima i dispečersko upravljanje saobraćajem vozova. Upravljač železničkom infrastrukturom u Srbiji, iz tog razloga, projektovao je i izradio novi dispečerski centar za upravljanje saobraćajem.

Zajednički pokazatelji bezbednosti (ZPB)

Zajednički pokazatelji bezbednosti su pokazatelji na osnovu kojih se vrši procena nivoa bezbednosti u železničkom saobraćaju. Radi procene ostvarenosti zajedničkih ciljeva bezbednosti i omogućavanja praćenja opšteg razvoja bezbednosti na železnici, Direkcija prikuplja informacije o ZPB putem godišnjih izveštaja o bezbednosti upravljača i železničkog prevoznika. Upravljač i železnički prevoznik dužni su da svake godine, najkasnije do 30. juna, dostave Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu.

Godišnji izveštaj o bezbednosti obuhvata:

- 1) informacije o ostvarivanju bezbednosnih ciljeva i o rezultatima bezbednosnih planova;
- 2) praćenje i analizu ZPB, u meri u kojoj je to relevantno za podnosioca izveštaja;
- 3) rezultate interne kontrole bezbednosti;
- 4) podatke o nedostacima i kvarovima u odvijanju železničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom. [10]

Zajedničke bezbednosne metode (ZBM)

Zajedničke bezbednosne metode propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, putem definisanja:

- 1) ZBM za procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika;
- 2) ZBM za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom nfrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz. [10]

Zajedničke bezbednosne mere za procenu i ocenu rizika

ZBM za procenu i ocenu rizika primenjuju se u slučaju bilo kakve značajne promene u železničkom sistemu, koja može imati uticaja na bezbednost železničkog

saobraćaja. Ove promene mogu biti tehničke, eksploatacione ili organizacione prirode. ZBM za procenu i ocenu rizika su sastavni deo sistema za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika.

Predlagač značajne promene može biti:

- 1) upravljač ili železnički prevoznik;
- 2) naručilac ili proizvođač, kada podnose zahtev za verifikaciju podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;
- 3) podnosilac zahteva za izdavanje dozvole za korišćenje vozila;
- 4) lice zaduženo za održavanje. [2]

Zajednički bezbednosni ciljevi (ZBC)

Zajedničke bezbednosne ciljeve utvrđuje Evropska komisija. ZBC utvrđuju najniži nivo bezbednosti koji moraju dostići različiti delovi železničkog sistema i železnički sistem u celini, a koji se iskazuje kroz kriterijum prihvatljivosti rizika za:

- 1) pojedinačne rizike u vezi sa putnicima, zaposlenima, osobljem izvođača radova, korisnicima putnih prelaza, kao i pojedinačne rizike u vezi sa prisustvom neovlašćenih lica na objektima infrastrukture;
- 2) rizike za društvo. [10]

Sistem za upravljanje bezbednošću

Upravljač i železnički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbednošću, koji ima za cilj da se bar dostignu ZBC za železnički sistem u celini. Sistem za upravljanje bezbednošću mora biti usklađen sa prijavljenim nacionalnim propisima za bezbednost i sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe ZBM. Sistem za upravljanje bezbednošću mora da ispuni zahteve i da sadrži elemente, propisane zakonom, koji su u skladu sa karakterom, obimom i vrstom delatnosti koje se obavljaju u železničkom saobraćaju.

Sistemom za upravljanje bezbednošću postiže se kontrola svih rizika povezanih sa delatnošću upravljača ili železničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizike koji se javljaju usled aktivnosti trećih lica. [10]

3. REGULISANJE I UPRAVLJANJE SAOBRAĆAJEM

Poslovni red stanice

Tehnička opremljenost službenog mesta, način vršenja službe železničkih radnika, obaveze upravljača i

železničkog prevoznika, njihova međusobna saradnja u obavljanju saobraćaja, kao i poslovi koji prethode formiranju voza, odnosno slede po rasformiranju voza i obavljanje drugih poslova u cilju očuvanja bezbednosti i redovnosti železničkog saobraćaja na području službenog mesta, utvrđuju se poslovnim redom stanice koji donosi upravljač. Železnički prevoznik dužan je da upravljaču dostavi podatke koji se odnose na zadatke železničkih radnika zaposlenih kod prevoznika, kao i na objekte, prostorije i prostore na staničnom području koje koriste u obavljanju svojih zadataka. Upravljač upoznaje železničke prevoznike sa poslovnim redom stanice. [10]

Sastav voza

Sastav voza i raspored vozila u vozu moraju osigurati bezbedno kretanje i efikasno kočenje voza. Železnički prevoznik je odgovoran za pravilan sastav voza i dužan je da proveri da li su vozila u sastavu voza tehnički ispravna. U voz se mogu uvrstiti samo vozila koja ispunjavaju uslove u pogledu bezbednosti, što se utvrđuje tehničko-kolskim pregledom. Prilikom sastavljanja voza i raspoređivanja vozila u vozu, železnički prevoznik primenjuje i propise o transportu opasnog tereta. Voz mora biti posednut tokom saobraćanja po pruži određenim brojem železničkih radnika, odgovarajućeg stručnog obrazovanja i stručne osposobljenosti, s obzirom na vrstu, dužinu voza, vrstu vučnog vozila i tehničku opremljenost železničke pruge i vučnog vozila. [10]

Brzina

Na železničkoj pruži voz može saobraćati brzinom koja odgovara tehničkim karakteristikama železničke pruge, postrojenja i uređaja, vozila uvršćenih u voz i kočnoj masi voza. Brzina voza mora se prilagoditi propisanim brzinama na određenoj železničkoj pruži ili na delu te pruge, a maksimalna brzina voza ne može se prekoračiti. [10]

Evidencije o vozovima

Železnički prevoznik za svaki voz vodi evidencije o voznom osoblju, sastavu, kočenju i kretanju voza, kao i o događajima koji utiču ili bi mogli uticati na red vožnje voza ili bezbednost železničkog saobraćaja. [10]

Naročite pošiljke

Prazna ili tovarna vozila moraju, u pogledu tovarnog profila, kodnih brojeva natovarenih intermodalnih transportnih jedinica, najveće dozvoljene mase po osovini, najveće dozvoljene mase po dužnom metru

i drugih parametara, ispunjavati uslove za pruge na kojima saobraćaju.

Naročite pošiljke mogu saobraćati na železničkim prugama pod posebnim uslovima koji omogućavaju bezbedan železnički saobraćaj i imaju odobrenje upravljača. Posebne uslove za saobraćaj naročitih pošiljaka, za svaki konkretan slučaj, upravljač utvrđuje i izdaje u roku od 15 dana od dana podnošenja zahteva. Direkcija propisuje naročite pošiljke, posebne uslove za prevoz naročitih pošiljaka i postupak odobravanja prevoza naročitih pošiljaka. [10]

Održavanje vozila - Lice zaduženo za održavanje

Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje. Lice zaduženo za održavanje može da bude i železnički prevoznik, upravljač ili imalac vozila. Vozilo se ne može koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje. Lice zaduženo za održavanje odgovorno je da se vozila, za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbedno kretanje. Lice zaduženo za održavanje vrši održavanje samo ili za vršenje održavanja zaključuje ugovore sa radionicama za održavanje. [10]

4. OBAVEZE UPRAVLJAČA I ŽELEZNIČKIH PREVOZNIKA PRI ISTRAZI NESREĆA I NEZGODA

Upravljač i železnički prevoznik moraju, nezavisno od Centra, da izvrše zadatke na istraživanju uzroka i posledica nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, kao i okolnosti u kojima su nastali. Upravljač i železnički prevoznik moraju voditi evidenciju o nesrećama i nezgodama u železničkom saobraćaju, kao i o drugim pojavama značajnim za bezbedan železnički saobraćaj. Upravljač i prevoznik zajedno obavljaju istragu, angažovanjem zajedničke stručne komisije.

Upravljač, železnički prevoznici i Direkcija, ako imaju saznanja, moraju bez odlaganja obavestiti Centar i republičkog inspektora za železnički saobraćaj o nesreći i nezgodi u železničkom saobraćaju. Centar mora biti u stanju da odgovori na te prijave i da obezbedi potrebna praktična rešenja kako bi počeo istragu, najkasnije u roku od nedelju dana od prijema obaveštenja o nesreći ili nezgodi. [10]

5. REALIZACIJA ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA U REALNIM USLOVIMA SA ASPEKTA PREVOZNIKA

Železnički saobraćaj je kompleksan vid saobraćaja i faktori koji utiču na njegovu nesmetanu realizaciju, sa aspekta prevoznika su:

1) Putni prelazi - uska grla na putu

Prelazi puta preko železničke pruge, odnosno mesta gde se ukrštaju železnički i drumski saobraćaj u nivou, predstavljaju uska grla sa stanovišta protoka vozila kao jednog od osnovnih parametara za opisivanje saobraćajnog toka na kojima je data prednost kretanju vozova. Za železnički saobraćaj to su oslabljena mesta u koloseku, zbog izloženosti šina dinamičkom uticaju drumskih vozila. Zapravo, na putnom prelazu dolazi do pojave povremeno prekinutih saobraćajnih tokova kod kojih pored njihove međusobne interakcije utiče i potreba da istu saobraćajnu površinu koriste motorna vozila i sredstva železničkog saobraćaja. Putni prelazi moraju biti na propisan način obezbeđeni radi očuvanja bezbednosti saobraćaja. Ukoliko ti propisi nisu ispoštovani, što je u praksi čest slučaj, putni prelazi ne predstavljaju samo uska grla, nego i jedno od najopasnijih mesta na putu, odnosno pruzi. Samim tim, nesreće i nezgode se najčešće javljaju na ovakvim delovima pruge. Učesnici u putnom saobraćaju su ugroženiji od učesnika u železničkom saobraćaju.

2) Zatvori pruga

Zatvori pruga koji se uvode telegramima su jedan od faktora koji utiču na realizaciju saobraćaja. Zatvori pruga se uvode usled radova na poboljšanju postojećeg stanja skretnica, mašinskog nivelisanja koloseka, seče rastinja i drveća pored pruge koji ugrožavaju bezbednost, podizanja i zatezanja kontaktne mreže, rekonstrukcija i izgradnje pruga, saniranja neophodnih posledica usled vanrednih događaja koji su učestali.

3) Lagane vožnje

Lagane vožnje su privremeno uvedena ograničenja u pogledu brzine vožnje vozova, a uvode se zbog prsnuća šina, loše geometrije koloseka, lošeg stanja gornjeg stroja, trulih pragova, zbog zone potrebne preglednosti na putnom prelazu itd. Moguće je da se uvedu na dnevnom nivou ukoliko uticaj imaju vremenske prilike.

4) Promena vuče u stanicama Pančevo Glavna, Ruma, Novi Sad ranžirna, Lapovo i Crveni Krst

U stanicama Pančevo Glavna, Ruma, Novi Sad ranžirna, Lapovo i stanici Crveni Krst neophodna je promena vuče. Pruge Pančevo Glavna-Novu Sad ranžirna, Pančevo Glavna-Vršac, Ruma-Zvornik Novi, Crveni Krst-Dimitrovgrad, Lapovo-Kraljevo nisu elektrificirane. Elektrovuču treba zameniti

dizel- vučom, kao i u stanici Novi Sad ranžirna gde je promena dizel- vuče sa elektrovučom ka stanici Subotica teretna. Operacije koje se odnose na promenu vuče utiču na dodatna zadržavanja vozova u stanicama i na potrebu za dodatnim manevrisanjem.

5) Mali kapaciteti stanica

U brojnim stanicama često dolazi do raspuštanja vozova. Poslovi oko raspuštanja vozova se javljaju kao posledica velikog obima posla prevoznika i hroničnim nedostatkom lokomotiva i drugih vučnih vozila. Iz tog razloga, javlja se veštački nedostatak koloseka, odnosno produženo i povećano zauzeće koloseka, što dovodi do nepotrebnog zagušenja stanica. Kao rezultat ovoga javlja se kašnjenje vozova, odnosno usled dispozicija i nemogućnosti otpreme javljaju se kašnjenja u prevozu robe.

6) Nepoštovanje ranga trasa

Postoji mogućnost da se u nekim situacijama favorizuju pojedini prevoznici, što dovodi do diskriminacije ostalih učesnika u saobraćaju u pogledu propuštanja vozova manjih rangova u odnosu na vozove većih rangova.

7) Prolazak voza sa RID materijom kroz tunel

Vozovi sa RID materijom imaju mogućnost prolaska kroz tunel (stanice Vukov Spomenik i Karađorđev park) u periodu od 22 do 5 časova i zato je realizacija saobraćaja ugrožena.

8) Dobijanje trasa na osnovu podnetih ad hoc zahteva

Na osnovu pravovremenih podnetih ad hoc zahteva za prevoz, prevoznik obavezno mora da čeka odbor, koji se održava u Direkciji za železnice i koji donosi odluku na zahtev, zatim kroz telegram daje odobrenje koje se ponekad razmatra i u roku od nekoliko dana što ima negativan uticaj na planiranje saobraćaja pevoznika.

9) Defekti lokomotiva

Na otvorenoj pruzi se ponekad dešavaju i defekti lokomotiva, pa samim tim dolazi do prekida saobraćaja. Infrastruktura železnice Srbije je obavezna da organizuje prevlačenje lokomotive (voza) do prve stanice kako bi došlo do ponovnog uspostavljanja saobraćaja. Prevoznici u mnogim slučajevima odbijaju zahteve da konkurentskoj firmi izađu u susret,

pa je dalja organizacija prepuštena prevozniku kome se defekt i zadesio.

6. ZAKLJUČAK

Železnica ukoliko želi da bude konkurentna, i da bi uopšte opstala na tržištu transportnih usluga, neophodno je da definiše i poboljša kvalitet usluga, kao i da stvori uslove za njihovu realizaciju.

Ulaganjem u infrastrukturu, boljom saradnjom i komunikacijom između prevoznika, kao i sa upravljačem infrastrukture, pojedini faktori lošeg uticaja na odvijanje železničkog saobraćaja i samu bezbednost u železničkom saobraćaju sveli bi se na minimum.

Na osnovu postojećeg zakonodavstva i propisane procedure, koja je utvrđena i definisana zakonima i podzakonskim aktima, potencijalni prevoznik mora posedovati potencijal i sposobnost da se bori i izbori na tržištu. To nije jednostavan zadatak, naročito za nove prevoznike koji tek počinju sa radom ili nameravaju da započnu svoj rad. Poseban problem predstavlja planiranje trasa za projektovani red vožnje. To je, obično, vrlo zahtevan i osetljiv posao jer treba proceniti budući obim rada i obezbediti adekvatan broj trasa. Naime, opasnost može doći u formi prevelikog broja trasa ako budući prevoznik, koji želi da započne poslovanje na tržištu prevoza robe, preceni svoje mogućnosti. Takođe, može da se dogodi da potceni svoje mogućnosti i obezbedi nedovoljan broj trasa, što će negativno uticati na njegovo poslovanje.

Uvek ima prostora za poboljšanje rada u pogledu redovnog praćenja situacije na tržištu zahteva za robnim prevozom i pravilnom procenom količine zahteva za ad hoc trasama. Takođe, ukoliko bi se ubrzala procedura odobrenja ad hoc trasa, što je moguće jer postoje primeri kod stranih operatera, izbeglo bi se nepotrebno ucrtavanje praznih trasa, kao i nemogućnost prijema vozova.

LITERATURA

- [1] Vesković S, Raičević V, Stojić G, Milinković S: A model to Estimate the Passenger Rail Liberalisation, The Case of Serbia, International Journal for Traffic and Transport Engineering, Vol. 2, No. 3, p. 202-220, ISSN 2217-544X (print); ISSN 2217-5652 (online), Beograd, 2012.
- [2] Stojić G, Tanackov I, Vesković S, Milinković S, Simić D: "Modelling Evaluation of Railway Reform Level Using Fuzzy Logic", In: Corchado, E. & Yin, H. (eds.) Intelligent Data Engineering and Automated Learning - IDEAL 2009. Springer Berlin / Heidelberg.
- [3] Stojić G, Vesković S, Tanackov I, Milinković S: Model for railway infrastructure management organization, Promet - Traffic & Transportation, Vol. 24, No. 2, pp. 99-107, ISSN 0353/5320, UDK 656, 2012.
- [4] Vesković S, Stojić G, Stević Ž, Vasiljević M, Rajilić S: Application Of Fuzzy AHP Method For Profit Analysis Of Railway Operators With PSO, p.p. 105 – 108, XVII Scientific-Expert Conference on Railways – RAILCON '16, ; Faculty of Mechanical Engineering Niš, Publisher Prof. Nenad T. Pavlović, Dean, Editors: Miloš Milošević, Dušan Stamenković, 2016, ISBN 978-86-6055-086-8, Niš, Serbia, 2016.
- [5] Popović M, Džudović M, Tošić: Registar železničke infrastrukture, Železnice, 2017(3), 144-150. preuzeto od <https://casopis-zeleznice.rs/index.php/zeleznice/article/view/31>, 2019.
- [6] Prokić M, Bugarinović M, Jedinštveni pokazatelji učinka upravljača infrastrukture. Železnice, 2017(3), 159-164. preuzeto od <https://casopis-zeleznice.rs/index.php/zeleznice/article/view/32>, 2019.
- [7] Stojić G, Vesković S, Marković M, Pavlović N: "Possibilities and effects of decentralized management of railway infrastructure and organization of transport", monography, Faculty of Transport and Traffic Engineering, University of Belgrade, 2014, pp. 83 – 100.
- [8] Kecman N, Đorđević Ž: Restrukturiranje železnica Srbije a.d, Železnice, 2017(1), 21-30. preuzeto od <https://casopis-zeleznice.rs/index.php/zeleznice/article/view/8>, 2019.
- [9] Direkcija za železnice, "Zakon o železnici", Beograd, 2018.
- [10] Direkcija za železnice, "Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju", Beograd, 2018.
- [11] Infrastruktura železnice Srbije, "Izjava o mreži", Beograd, 2019.