

MILOŠ STANOJEVIĆ\*, BRANISLAV BOŠKOVIĆ\*\*

## ORGANIZACIJA PRODAJE MEĐUNARODNIH TRASA NA JEDNOM MESTU

### ORGANIZING THE SELL OF INTERNATIONAL TRAIN PATHS AT ONE STOP SHOP

Datum prijema rada: 18.11.2017.  
UDK: 656.1/.2(082)(0.034.4)

#### REZIME

---

Koncept prodaje na jednom mestu, poznat pod nazivom One Stop Shop, pojavio se u SAD početkom tridesetih godina dvadesetog veka, kada je upotrebljavan kao pojam za način poslovanja ili fizičko mesto pružanja više usluga na jednom mestu. Koncept One Stop Shop (OSS) na železnici počeo je da se upotrebljava u Evropi (Evropskoj uniji) otvaranjem tržišta železničkih usluga, s namerom da se na koridorima prodaja trasa izvrši na jednom mestu i tako unapredi dotadašnje dugotrajno i naporno pregovaranje i pojedinačno ugovaranje prevoza sa železničkim upravama i omogući konkurentnost železničkih koridora na transportnom tržištu. Evropska unija posebnu pažnju pridaje povećanju konkurentnosti železničkih koridora, te je objavila nekoliko direktiva koje se odnose samo na sistem upravljanja razvojem infrastrukture na koridorima, prodaju trasa na koridorima na jednom mestu i sl. U radu je objašnjen koncept prodaje trasa na jednom mestu prema relevantnim EU propisima i prezentirani dosadašnji dometi i iskustva u realizaciji ovog koncepta.

**Ključne reči:** prodaja trasa, koncept, koridor

---

#### SUMMARY

---

Concept of selling at one place known as one stop shop, originated from the beginning of 1930's in the USA where it was used as a business model or physical place of offering more services at one place. Concept One Stop Shop (OSS) has found its way to railways in Europe (European Union) together with the liberalization of railway market, with main purpose of train path sell on corridors being organized at one place which was progress compared to long-term and hard negotiations and individual contracting of single transportation with railway undertakings, all with the purpose of developing a corridor competence on the market. EU pays special attention to rail corridors competence, so it has declared several regulations concerning the system of management development of the corridor infrastructure, train path sell at one place etc. In this paper, concept of train path sell at one place was explained according to relevant EU regulation and also present realization and experience of this concept.

**Keywords:** train path sell, concept, corridor

---

\* Miloš Stanojević, dipl. inž. saob, miloss19g70@gmail.com

\*\* Prof. dr Branislav Bošković, dipl. inž. saob, Saobraćajni fakultet, Beograd, Vojvode Stepe 305, b.boskovic@sf.bg.ac.rs

## 1. UVOD

Železnica i liberalizacija tržišta. Šta je to što ova dva koncepta razdvaja, a šta je ono što ih stavlja u isti kontekst? Da li je konkurentnost železničkog sistema na tržištu transportnih usluga moguća i kako je ostvariti? Odgovore na ova pitanja daju inženjeri, ekonomisti i eksperti koji se bave železnicom već više od 30 godina. Osnovni problem sa kojim se železnica suočava jeste nezaustavljiv i konstantan pad obima prevezene robe železnicom, koji traje još od šezdesetih i sedamdesetih godina prošlog veka. Uzročnike ovog problema i njihove uzročno-posledične veze nije jednostavno objasniti. Možda i glavni uzročnik jeste proces globalizacije koji je postao značajniji od šezdesetih godina prošlog veka i nagle ekspanzije drumskog transporta koja ga je pratila. U zapadnoj Evropi u periodu od 1970. do 1996. godine došlo je do pada obima transportovane robe železnicom u odnosu na druge vidove transporta sa preko 30% na 13% (Bošković, 2016). Kao rešenje – Evropska unija je počev od devedesetih godina prošlog veka sprovela proces restrukturiranja železničkog sektora sa ciljem postizanja liberalizacije tržišta železničkih transportnih usluga. Dozvoljen je slobodan pristup infrastrukturi za sve zainteresovane prevoziocce i tako omogućeno je da, kroz razvoj konkurencije, dođe do stvaranja uslova za podizanje kvaliteta transportne usluge. Ceo proces postepeno počinje da daje rezultate u zemljama EU. Međutim, tržišni mehanizmi koji su uspostavljeni i dalje zahtevaju veoma dug vremenski period kako bi delovali, te je neophodan svojevrsni vid „intervencija” na tržištu i uspostavljanje dodatnih „alata” s ciljem postizanja potpune konkurentnosti. Ti alati koncepti su poput „Tehničkih specifikacija interoperabilnosti”, organizacije RNE, zatim „Evropski sistem za upravljanje železničkim saobraćajem”, višeslojni koncept „Pan-evropske mreže koridora” i koncept prodaje trasa na jednom mestu – „One Stop Shop” (OSS). Bez ovih intervencionističkih konceptata i alata nema ni ostvarenja potpune konkurentnosti na tržištu železničkih transportnih usluga. U ovom radu objašnjava se organizacija prodaje trasa na železničkim teretnim koridorima na jednom mestu (OSS).

## 2. KORIDORI I ONE STOP SHOP

Kao jedna od politika EU, Pan-evropske mreže (TEN), u sektorima transporta, energetike i

telekomunikacija, postoje još od 1993. godine. Zasnivaju se na poglavlju XVI (članovima 170, 171. i 172) Ugovora o funkcionisanju Evropske Unije. Pan-evropske mreže omogućavaju funkcionisanje unutrašnjeg tržišta, međusobno povezivanje regiona EU, kao i povezivanje Evrope sa drugim delovima sveta. U suštini, stvaranje i razvoj TEN koncepta ima za cilj da poveže nacionalne infrastrukturne mreže i osigura njihovu interoperabilnost (European Commission, 2017).

Glavni instrumenti za realizaciju TEN politika su (European Commission, 2017):

- Smernice Unije, koje se bave postavljanjem ciljeva, prioriteta i nacрта mera za uspostavljanje i razvijanje mreže;
- Evropski fond za infrastrukturu koji podržava projekte od zajedničkog interesa.

U sektoru transporta, prve smernice usvojene su od strane Evropskog parlamenta i Saveta 1996. godine, a prvi propis za dodelu sredstava EU usvojen je godinu ranije, 1995.god. TEN-T (TEN politika – u sektoru transporta) danas ima rastući značaj, zahvaljujući osnovi koju su pružila tri glavna proširenja EU i razvoju političke i ekonomske situacije tokom više od 20 godina njenog postojanja.

Ova politika ima za cilj da ukloni jaz između transportnih mreža država članica, zatim da ukloni „uska grla” koja još uvek ometaju normalno funkcionisanje tržišta i da se prevaziđu tehničke prepreke, kao što su nekompatibilni standardi za železnički saobraćaj.

Budžet od 24 milijarde evra do 2020. godine, u kombinaciji sa sredstvima iz drugih izvora finansiranja EU i Evropske investicione banke (EIB), treba da značajno stimuliše investiranje i obezbedi uspešnu primenu nove infrastrukturne politike (European Commission, 2017).

Razvoj Pan-evropske mreže saobraćajnica naročito je stimulisan primenom dvoslojne strukture, koja garantuje dosledan i transparentan metodološki pristup problemu. Prema Uredbi 1315/2013/EU ta dvoslojna struktura podrazumeva postojanje:

- sveobuhvatne mreže (eng. Comprehensive Network) – koju čini sva postojeća i planirana saobraćajna infrastruktura Pan-evropske mreže, ali i niz mera kojima se podstiče efikasna i društveno i ekološki održiva upotreba takve infrastrukture i:

- osnovne mreže (eng. Core Network) – koju čine oni delovi sveobuhvatne mreže koji su od strateške važnosti za postizanje ciljeva, koji su postavljeni za razvoj Pan-evropske mreže saobraćajnica.

Kao podelement osnovne mreže saobraćajnica, Uredbom 913/2010/EU o evropskoj mreži za konkurentni prevoz robe, uspostavljeni su međunarodni i tržišno orijentisani, tzv. železnički teretni koridori za konkurentni prevoz robe (eng. Rail Freight Corridors).

RailNetEurope, kao glavni cilj međunarodnih teretnih koridora za konkurentni prevoz robe postavlja rešavanje sledeća tri glavna izazova:

- jačanje saradnje između upravljača infrastrukture u suštinski važnim pitanjima, kao što su alokacija trasa, razvoj interoperabilnih sistema i razvoj infrastrukture;
- uspostavljanje ravnoteže između putničkog i teretnog saobraćaja na međunarodnim teretnim koridorima;
- promovisanje intermodalnosti između železnice i drugih vidova transporta kroz integraciju terminala u proces upravljanja koridorima.

Kako već pomenuti tržišni mehanizmi i dalje nisu na željenom nivou i još uvek ne garantuju efikasnu i harmonizovanu organizaciju transporta i regulisanje saobraćaja duž koridora, i kako bi bila rešena tri gore navedena izazova, uspostavljena je organizaciona struktura (uprava) za svaki od koridora. Tu organizacionu strukturu čine Upravni i Izvršni odbor (*Uredba 913/2010/EU, 2010*).

Upravni odbor čine predstavnici svih upravljača infrastrukture na koridoru i zadužen je za sprovođenje mera koje su mu Uredbom 913/2010/EU date u nadležnost. Izvršni odbor čine predstavnici državnih tela država članica, te donosi odluke u skladu sa njihovim pristankom. Odgovornosti Upravnog i Izvršnog odbora ne dovode u pitanje nezavisnost upravljača infrastrukture (*Uredba 913/2010/EU, 2010, član 8, stav 6*). Upravni odbor osniva savetodavnu grupu koju čine upravljači i vlasnici terminala, koji se nalaze na odnosnom teretnom koridoru, a koja ima pravo da daje mišljenja o bilo kom predlogu Upravnog odbora, koji ima direktne posledice na ulaganja ili upravljanje terminalom (*Uredba*

*913/2010/EU, 2010, član 8, stav 8*). Upravni odbor takođe osniva i savetodavnu grupu koju čine zainteresovani operateri. Upravni odbor dužan je da prilikom uspostavljanja teretnog koridora, sastavi plan implementacije, podstiče usklađenost redova vožnje na koridoru i nadzire efikasnost saobraćaja, ali i da uskladi korišćenje interoperabilnih informatičkih sistema ili alternativnih rešenja u vezi sa postupkom alokacije trasa za međunarodne teretne vozove.

Upravni odbor, takođe, određuje ili uspostavlja jedinstveno mesto (kancelariju) za podnošenje zahteva i dobijanje odgovora u okviru jedinstvenog postupka – One Stop Shop.

### 3. KONCEPT ONE STOP SHOP

„Sve na jednom mestu” ili opšte prihvaćeni termin „One Stop Shop” označava poslovni koncept kada preduzeće (ili njegova određena lokacija) pruža mnoštvo (u većini slučajeva to je zaokruženi spektar) usluga klijentu ili kupcu. Osnovna ideja je da se pruži pogodna i efikasna usluga i takođe stvori mogućnost da se klijentu ili kupcu proda više svojih proizvoda ili usluga.

Poreklo samog izraza nalazimo u kasnim dvadesetim i ranim tridesetim godinama prošlog veka na prostoru SAD. Jedan od prvih takvih primera reklama je za radionicu za popravku automobila „The Lincoln Star” iz grada Linkoln u saveznoj državi Nebraska, iz jula 1930. godine. Tom reklamom vlasnik radionice sumirao je sve ono što sam koncept predstavlja, a ona je glasila: „Završite sve na jednom mestu. Uštedite svoj novac. Uštedite svoje vreme.”

#### 3.1. Zašto One Stop Shop?

Na koridorima za konkurentni prevoz robe železnicom, koji sada kao jedan harmonizovan i neprekidan sistem izlaze na tržište transportnih usluga, od ključnog značaja postaje efikasno upravljanje alokacijom kapaciteta za međunarodne vozove, koju sprovode upravljači infrastrukture ili posebna alokaciona tela. Alokacija kapaciteta železničke infrastrukture predstavlja proces dodele trasa zainteresovanim prevoznicima tj. podnosiocima zahteva.

To je proces koji uključuje više činilaca (sve upravljače infrastrukture i sve operatere na

prevoznom putu) iz čega proističe mnoštvo barijera za efikasno sprovođenje ovog procesa u današnjim uslovima. Te barijere, pre svega jesu regulatorne i proceduralne prirode izazvane neusklađenošću propisa država. Ceo proces odvija se iz više vremenskih faza (strateški pregovori, savetovanja, izrada prednacrti i nacrti reda vožnje, koordinacija i dodela kapaciteta) što rezultuje dugim trajanjem celog procesa. Pored toga, tu su i problemi jezičke prirode, nemogućnost efikasnog rešavanja sporova i konfliktnih zahteva, teško usaglašavanje i sl. Problem je naročito izražen prilikom tzv. „kasnih zahteva” i „ad hoc” zahteva, koji se javljaju u periodu neposredno pre ili već pošto je red vožnje već stupio na snagu.

Radi prevazilaženja ovih problema i usaglašavanja svih prostornih i vremenskih ograničenja, 2004. godine krenulo se u uspostavljanje jedinstvenih kontaktnih mesta za prodaju trasa – One Stop Shop, a zatim 2013. godine i Corridor One Stop Shop (C-OSS).

### 3.2. Osnovni zadaci One Stop Shop

Prema članu 13 Uredbe 913/2010/EU, osnovni zadaci C-OSS su:

- pružanje informacija u vezi sa uslovima pristupa infrastrukturi;
- pružanje informacija u vezi sa uslovima i načinima korišćenja terminala, koji se nalaze na koridoru;
- pružanje informacija u vezi sa procedurama alokacije kapaciteta na koridoru;
- pružanje informacija u vezi sa troškovima, koji mogu nastati na pojedinim sekcijama koridora;
- pružanje svih relevantnih informacija u vezi sa koridorom, a koje se nalaze u nacionalnim izjavama o mreži;
- alokacija unapred dogovorenih trasa (eng. Pre-arranged Train Paths) i rezervisanog kapaciteta (eng. Reserve Capacity) na koridoru, u skladu sa članom 14, Uredbe 913/2010/EU i saradnja sa upravljačima infrastrukture u vezi sa alokacijom;
- vođenje registra koji sadrži datume svih zahteva, imena podnosilaca zahteva, detalje o podnetoj dokumentaciji i eventualne nepravilnosti;
- uspostavljanje mehanizama i održavanje

procesa komunikacije između C-OSS i upravljača infrastrukture, C-OSS i terminala, kao i između C-OSS međusobno i;

- Izveštavanje Upravnog odbora koridora o svim zahtevima za trase, alokaciji i korišćenju unapred dogovorenih trasa, što ujedno predstavlja i ulazne podatke za izveštaj koji sastavlja Upravni odbor koridora.

Pored navedenog, C-OSS dužan je i da prikaže raspoloživost infrastrukture u trenutku podnošenja zahteva, pruži informacije o načinu organizacije saobraćaja na koridoru i da obezbedi poštovanje principa nediskriminacije, ravnopravnosti i poverljivosti informacija svih podnosilaca zahteva.

Na osnovu iznetog, po mišljenju autora ovog rada, funkciju svakog OSS možemo podeliti u dve kategorije:

- zadaci u vezi sa pružanjem informacija i;
- zadaci u vezi sa alokacijom kapaciteta.

### 4. ALOKACIJA KAPACITETA NA KORIDORIMA

Uredba 913/2010/EU razlikuje dve vrste kapaciteta železničke infrastrukture:

- unapred dogovorene trase;
- rezervisani kapacitet.

Unapred dogovorene trase predstavljaju dugoročne i srednjoročne potrebe za kapacitetom, dok rezervisani kapacitet predstavlja tržišne potrebe na kratkom vremenskom planu, koje se teško mogu predvideti.

Da bi se na optimalan način izašlo u susret potrebama podnosilaca zahteva, potrebno je ceo proces odvojiti na tri faze (*DG MOVE, 2011*):

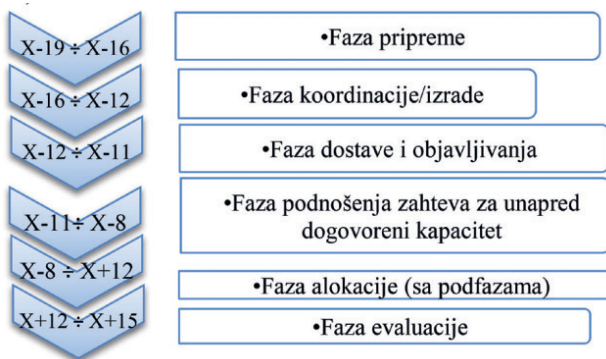
- zahtevi za naredni red vožnje (podnose se najkasnije osam meseci pre stupanja reda vožnje na snagu);
- kasni zahtevi (najranije osam, a najkasnije dva meseca pre stupanja reda vožnje na snagu);
- „ad hoc” zahtevi (podnose se najranije dva meseca pre stupanja reda vožnje na snagu i prihvataju se ceo period važenja reda vožnje).

Zahtevi za naredni red vožnje i kasni zahtevi „pomiruju” se iz unapred dogovorenih trasa, dok se „ad hoc” zahtevi podmiruju iz rezervisanog kapaciteta.

#### 4.1. Faze alokacije kapaciteta

Osnovne postavke u vezi sa alokacijom kapaciteta na koridorima mogu se pronaći u Uredbi 913/2010/EU i „Smernicama za unapred dogovorene trase”, koje je objavila RNE. Na tim osnovama, RNE objavila je i „Smernice za C-OSS” u kojima su definisani uslovi i načini podnošenja zahteva, kriterijumi koji se tom prilikom primenjuju, kao i dinamika alokacije kapaciteta na koridorima.

Prema tim smernicama, proces alokacije može da se podeli na sledećih šest faza (Kogler, 2015):



Slika 1. Faze alokacije kapaciteta na koridorima

Oznake X-19 ÷ X+15 označavaju vremenski period izražen u mesecima u odnosu na vreme stupanja reda vožnje na snagu. Primera radi, oznaka X-8 ÷ X+12 predstavlja interval između osmog meseca pre stupanja reda vožnje na snagu i dvanaestog meseca od trenutka stupanja reda vožnje na snagu.

##### 4.1.1. Faza pripreme X-19 ÷ X-16

U ovoj inicijalnoj fazi dolazi do kreiranja same ponude unapred dogovorenih trasa na svakom od koridora od strane Upravnog odbora. Ulazni podaci za ovu fazu, tj. kreiranje broja unapred dogovorenih trasa koje će činiti ponudu koridora, jesu, pre svih, rezultati studije transportnog tržišta i dostupni kapacitet (zbirno: ponuđeni kapacitet i kapacitet za potrebe upravljača infrastrukture). Pored toga, uzimaju se u obzir i okvirni sporazumi (koje su upravljači infrastrukture prethodno zaključili), zatim evaluacija pokazatelja prethodnog reda vožnje (u slučaju kada već nije obuhvaćeno studijom transportnog tržišta), preporuke C-OSS, ali i iskustva i očekivanja operatera i drugih klijenata.

##### 4.1.2. Faza izrade i koordinacije X-16 ÷ X-12

Ulazni podatak za ovu fazu jeste odluka Upravnog

odbora o broju unapred dogovorenih trasa koje će biti konstruisane. Nadležnost upravljača infrastrukture je da izrade trase, kao i da obezbede njihovu prekograničnu koordinaciju. Uloga C-OSS u ovoj fazi zavisi od odluke Upravnog odbora i uglavnom svodi se na pružanje podrške i nadzora nad procesom izrade, kao i izveštavanje Upravnog odbora o toku samog procesa.

##### 4.1.3. Faza dostave i objavljivanja X-12 ÷ X-11

U ovoj fazi upravljači infrastrukture dostavljaju izrađene unapred dogovorene trase Upravnom odboru, koji daje formalno odobrenje, kojim potvrđuje da su trase u skladu sa predloženim brojem i poslovnom politikom samog koridora. Tek nakon toga trase mogu da budu objavljene.

Ukoliko Upravni odbor ne utvrdi drugačije, C-OSS ima dužnost da sprovede objavu. Objava unapred dogovorenih trasa podrazumeva njihovu pripremu za unos u aplikaciju „Path Coordination System” (skraćeno „Pathfinder” ili „PCS”), sve dok potpuna ponuda ne bude urađena od strane ove aplikacije. Sistem za koordinaciju trasa (PCS) je internet aplikacija koji služi za optimizaciju i usklađivanje trasa za međunarodne vozove i koja praktično omogućuje usklađenost između zahteva za trasama i ponude od strane svih učesnika u procesu alokacije (RNE, 2017). Aplikacija funkcioniše kao posrednik i zajednički medij za koordinaciju svih operatera, upravljača infrastrukture (tela za alokaciju) i uprave samih koridora koji se nalaze na prevoznom putu. Ona ima jednostavan i besplatan online pristup za sve svoje klijente i obezbeđuje celokupnu ponudu trasa na jednom mestu. Pored toga, preko nje može da se zahteva trasa i obavi kupovina trase, ali i eventualno dobije predlog izmenjene unapred dogovorene trase.

##### 4.1.4. Faza podnošenja zahteva za unapred dogovoreni kapacitet X-11 ÷ X-8

Jedanaest meseci pre stupanja reda vožnje na snagu, unapred dogovorene trase treba da su objavljene i dostupne, tako da podnosioci zahteva mogu aplicirati. Za unapred dogovorene trase moguće je aplicirati jedino pomoću softvera PCS.

U ovoj fazi C-OSS ima obavezu da:

- vodi registar podnetih zahteva;
- prima i prikuplja zahteve;

- vodi računa o tome da podnosilac zahteva ima pravo na aplikaciju;
- proverava ispravnost samog sadržaja zahteva i obaveštava podnosioca u slučaju potrebe za dopunom ili izmenom;
- prosledi zahtev koji je upućen pogrešnom upravljaču infrastrukture;
- primi zahtev prosleđen od strane drugih.

Svi zadaci obavljaju se u okviru platforme PCS, a OSS je dužan da sve zahteve koji sadrže uključne/isključne sekcije (delove trase koja ne pripada koridoru ali je neophodna radi uključivanja/isključivanja), kao i modifikacije koje se ne mogu zadovoljiti iz unapred dogovorenih trasa, prosledi nadležnom upravljaču infrastrukture. Ono što je ključno, jeste da OSS ostaje jedini posrednik u komunikaciji i jedinstveno kontaktno mesto za klijenta tokom trajanja celog procesa.

#### 4.1.5. Faza alokacije X-8 ÷ X+12 (sa podfazama)

U prvoj podfazi (X-8 ÷ X-7.5), poznatoj i pod nazivom „faza predrezervisanja”, uloga C-OSS jeste kombinacija alokacije, posredovanja u komunikaciji i podsticanje saradnje između upravljača infrastrukture i podnosioca zahteva. O podnetim „predrezervacijama” odlučuje C-OSS i saopštava svoju odluku podnosiocu zahteva preko PCS.

U drugoj podfazi ((X-8)X-7.5 ÷ X-2), C-OSS treba da pripremi sve odgovore za (i od) upravljača infrastrukture, drugih OSS i podnosioca zahteva u vezi sa zahtevima podnetim na vreme (do X-8), uključujući i uključne/isključne sekcije. Drugim rečima, biće rešeni svi podneti zahtevi za unapred dogovorene trase. U ovoj podfazi vrši se alokacija rezervisanog kapaciteta, a OSS može (u zavisnosti od odluke Upravnog odbora) da prihvata ovakve zahteve, ako se oni odnose na kapacitet zadržan od strane C-OSS u X-7.5. Ovakvi zahtevi nazivaju se „kasni zahtevi” a njihova alokacija mora da bude u skladu sa postupkom alokacije kasnih zahteva, uz poštovanje principa „prvi došao-prvi uslužen”.

Treća podfaza (X-2 ÷ X+12) obuhvata period od dva meseca pre stupanja reda vožnje na snagu i ceo period važenja reda vožnje. U ovom periodu podmiruju se takozvani „ad hoc” zahtevi, a rezervisani kapacitet za njih obezbeđuje se iz preostalih (nezahtevanih) unapred dogovorenih trasa ili od preostalog kapaciteta posle izrade

nacrta reda vožnje. Oni zahtevi koji se odnose na rezervisani kapacitet, koji je proistekao iz preostalih unapred dogovorenih trasa, mogu da se podnesu C-OSS. C-OSS donosi odluku o eventualnom prihvatanju zahteva primenom pravila „prvi došao-prvi uslužen”.

Kada zahtev za trasom uključuje bilo kakvu modifikaciju ili izmenu (u smislu promene vremena, dodatnih zaustavljanja i sl), ili kada zahtevana trasa sadrži uključnu/isključnu sekciju, ili kada se zahtev javlja u neposrednom periodu pre stupanja reda vožnje na snagu (period koji propisuje Upravni odbor, a ne duže od 60 dana), C-OSS nije u mogućnosti da odgovori na takav zahtev. U tom slučaju, C-OSS prosleđuje zahtev u najkraćem roku nadležnim upravljačima infrastrukture. Nakon odluke upravljača, C-OSS samo prosleđuje odgovor podnosiocu zahteva (igrajući i dalje ulogu jedinstvenog lica).

#### 4.1.6. Podfaza evaluacije X+12 ÷ X+15

U skladu sa odlukom Upravnog odbora C-OSS može da obezbedi ulazne podatke za evaluaciju performansi koridora u vezi sa iskorišćenjem unapred dogovorenih trasa i njihovom alokacijom. Takva studija kasnije može biti korišćena za eventualnu reviziju ponude unapred dogovorenih trasa za naredni red vožnje.

## 4.2. Rešavanje konfliktnih zahteva za unapred dogovorenom trasom

Potreba za uspostavljanjem kriterijuma, koji bi se primenjivali u postupku alokacije, javila se iz činjenice da se često dešava da za istu trasu budu podneta dva i više zahteva. Zadatak OSS je da konfliktnu situaciju reši, i to tako što će jednom podnosiocu zahteva da dodeli traženu trasu, a drugom (ili ostalima) ponuditi alternativnu trasu. Alternativna trasa može biti neka druga (već postojeća) ili trasa skrojena „po meri”.

Konfliktni zahtev može da bude rešen pregovorima, samo u slučaju kada su ispunjena sledeća dva uslova (Kogler, 2015):

- konfliktni zahtev odnosi se na samo jedan koridor;
- postoje prikladne alternativne trase.

Ukoliko iz bilo kog razloga do sporazuma ne dođe, ili ako nisu ispunjena prethodna dva uslova,

primenjuju se kriterijumi, koji će biti objašnjeni u nastavku rada.

#### 4.2.1. Određivanje prioriteta pomoću dužine zahtevane trase i vremenskog perioda

Ovaj kriterijum služi za upoređivanje nekoliko zahteva za istom trasom i zasnovan je na ukupnoj dužini svih zahtevanih sekcija (na jednom ili više koridora) pomnoženoj zahtevanim brojem dana, odnosno brojem dana realizacije saobraćaja.

Jednačina koja se primenjuje ima sledeći oblik (Kogler, 2015):

$$K = L_{udt} \times T_d \quad (1)$$

$K$  – prioriteta vrednost;

$L_{udt}$  – ukupna dužina (u kilometrima) svih sekcija na svim koridorima, koje su deo pojedinačnog zahteva;

$T_d$  – ukupan broj dana kojima bi u periodu važenja reda vožnje zahtevana trasa bila realizovana.

U slučajevima kada ova jednačina daje istu vrednost za sve konfliktne strane, koristi se proširena jednačina (Kogler, 2015):

$$K = (L_{udt} + L_{u/i}) \times T_d \quad (2)$$

Član  $L_{u/i}$  koji proširuje prethodnu kriterijumsku jednačinu, predstavlja ukupnu dužinu zahtevanih uključnih/isključnih sekcija koje su sastavni deo zahtevane trase. Kada se ni pomoću ove jednačine ne može dobiti prioriteta vrednost, primenjuje se metoda slučajnog izbora, koja se definiše i objavljuje u tzv. Informativnom dokumentu koridora.

#### 4.2.2. Dodatni kriterijum – zahtev od značaja za mrežu

Na pojedinim sekcijama, na kojima postoji manjak kapaciteta, primena prethodno objašnjenog kriterijuma može da dovede do neiskorišćenja tih sekcija i samim tim do propadanja kapaciteta. U tim slučajevima, uprava koridora može određeni broj trasa da objavi kao „unapred dogovorene trase od posebnog značaja za mrežu”. Unapred dogovorene trase od posebnog značaja za mrežu zamišljene su i kreirane tako da podstiču optimalno iskorišćenje kapaciteta i na njih se primenjuju posebna pravila u pogledu alokacije. One nisu ništa drugo do nekoliko već postojećih unapred

dogovorenih trasa povezanih u jednu celinu. One imaju posebnu oznaku (marker ili ID) u katalogu unapred dogovorenih trasa i softverskim alatima.

Mogu da se nude na jednom koridoru ili na više njih.

Jednačina, koja se primenjuje u slučaju konflikta, ima sledeći oblik (Kogler, 2015):

$$K = (L_{tps} + L_{udt} + L_{u/i}) \times T_d \quad (3)$$

$L_{tps}$  – deo pojedinačne zahtevane trase koji čini deo unapred dogovorene trase od posebnog značaja za mrežu;

$L_{udt}$  – deo pojedinačne zahtevane trase, koji čini deo standardne unapred dogovorene trase;

$L_{u/i}$  – deo pojedinačne zahtevane trase, koji čini deo uključne/isključne sekcije;

$T_d$  – broj zahtevanih dana saobraćaja i;

$K$  – prioriteta vrednost.

Oba kriterijuma treba da se primenjuju na ravnopravan način, uz poštovanje principa nediskriminacije i principa transparentnosti.

Kada se konflikt javi na unapred dogovorenoj trasi od posebnog značaja za mrežu, prioritet se daje zahtevu koji ima veću vrednost parametra  $L_{tps}$ , odnosno ima najveću dužinu na trasi, koja je od posebnog značaja za mrežu, koja se množi brojem zahtevanih dana. Ako se dogodi da se i na ovaj način dobije identična vrednost, ukupna dužina unapred dogovorenih trasa na svim koridorima množi se brojem zahtevanih dana i tada se trasa dodeljuje podnosiocu zahteva sa većom prioriteta vrednošću izračunatom na ovaj način.

## 5. ZAKLJUČAK

Počev od 1991. godine i Direktive 91/440/EZ, EU ulaže veliki napor u liberalizaciju železničkog tržišta i postizanje konkurentnosti železničkog transportnog sistema u okviru jedinstvenog transportnog sistema Unije. Uvođenje upravljanja međunarodnim teretnim koridorima za konkurentni prevoz robe deo je procesa liberalizacije međunarodnog teretnog saobraćaja. Naime, i pored liberalizacije međunarodnog teretnog saobraćaja (2007. godine) uspostavljanje konkurencije na koridorima ide veoma sporo. Zbog toga preduzete su mere na ubrzavanju tog procesa, koje su dovele do objavljivanja Uredbe 913/2010/EU o evropskoj železničkoj mreži za konkurentni

prevoz robe. Osnovna ideja bila je podsticanje razvoja konkurentnosti železnica, tj. pokušaj da se (reformisane) železnice okrenu potrebama tržišta i podignu kvalitet usluge, kako bi se „izborile“ za svoj udeo robe na transportnom tržištu.

Da bi se omogućila efikasna organizacija i planiranje međunarodnog teretnog saobraćaja i železnica kao jedinstveni sistem izašla pred svoje korisnike prevoza sa jedinstvenom uslugom, podstaknuto je tzv. kancelarija One Stop Shop (OSS). OSS je jedinstveno kontaktno mesto gde mogu da se dobiju sve informacije u vezi sa pristupom infrastrukturi, uslovima i načinima korišćenja i gde se primenjuju jedinstveni propisi i procedure u vezi sa prodajom trasa za međunarodne teretne vozove. Ovo umnogome doprinosi podizanju kvaliteta železničke transportne usluge i to iz više razloga.

Prvo: formiranje same ponude unapred dogovorenih trasa sada je prilagođeno zahtevima krajnjih korisnika jer se posvećuje posebna pažnja prilikom njihove izrade (uzimaju se u obzir studija transportnog tržišta, dostupnost kapaciteta, okvirni sporazumi i prethodna iskustva). Drugo: korišćenje jedinstvenih propisa i procedura za podnošenje zahteva za trasu, rešavanje konfliktnih slučajeva i alokaciju kapaciteta prevazilazi konvencionalan pristup rešavanja ovih pitanja sa svim barijerama koje je on nosio (regulatorne, jezičke, vremenske i sl). I na kraju, OSS ima priliku da učini ponudu železnice potpuno zaokruženom tako što igra ulogu jedinstvenog lica sa kojim železnički sistem

izlazi pred svoje krajnje korisnike, što za jedan „robustan“ sistem kakav je železnica, u tržišnim uslovima ima ogroman značaj u pogledu postizanja konkurentnosti.

### LITERATURA

- [1] Bošković B. (2014), *Regulatorni sistem železničkog transporta*, Saobraćajni fakultet, Beograd
- [2] DG MOVE (2011), *EU handbook on regulation concerning a European rail network for competitive freight*, (2011), str. 45, Bussels
- [3] European Commission (2017), *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe*, Legal Basis, [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/legal-basis\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/legal-basis_en), (25.08.2017.)
- [4] European Commission (2017), *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe*, [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines_en), (25.08.2017)
- [5] Kogler M. (2015), *Guidelines for Corridor OSS V7*, RNE, Vienna
- [6] *Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight*, <http://eur-lex.europa.eu/OJ:L:2010>