

OCENA MODELA LIBERALIZACIJE TRŽIŠTA U DALJINSKOM ŽELEZNIČKOM PUTNIČKOM SAOBRAĆAJU PRIMENOM SWOT ANALIZE

Jasmina STANIŠIĆ¹
Mirjana BUGARINOVIĆ²

Rezime – Kao jedna od posledica liberalizacije tržišta železničkih usluga u putničkom saobraćaju, razvila su se tri modela pristupa tržištu u daljinskom putničkom saobraćaju. Za zemlje koje se tek nalaze pred ovim procesom postavlja se pitanje koji od modela je najadekvatniji za primenu, imajući u vidu njihove karakteristike, kao i trenutno stanje železničkog putničkog tržišta. U pokušaju da se da odgovor na to pitanje, potrebno je na osnovu zajedničkih karakteristika uočiti jasnu razliku između modela, a potom primenom SWOT analize oceniti mogućnost primene sva tri modela sa stanovišta države i upravljača infrastrukture.

Ključne reči – daljinski putnički saobraćaj, modeli pristupa tržištu, SWOT analiza, koncesija

1. UVOD

Trećim železničkim paketom je od 1.1.2010. godine predviđena liberalizacija tržišta usluga u međunarodnom putničkom saobraćaju kao značajan korak u zajedničkoj saobraćajnoj politici Evropske Zajednice. U skladu sa tim države članice bi trebalo da otvore svoja tržišta za operatore u međunarodnom putničkom saobraćaju, ali sa određenim merama zaštite za usluge pod obavezom javnog prevoza.

Ukoliko se u praksi otvaranje međunarodnog putničkog saobraćaja adekvatno sprovode, to će predstavljati snažan argument da se liberalizacija proširi i na nacionalni putnički saobraćaj.

Iako do 2010. godine nije doneta bilo kakva formalna obaveza na nivou EU o otvaranju tržišta u putničkom saobraćaju, trebalo bi napomenuti da je određeni broj zemalja, među kojima su Velika Britanija, Nemačka, Italija, Švedska i Austrija već preduzele korake u pravcu otvaranja tržišta. Pomenute zemlje su nacionalnim zakonodavstvima podstakle otvaranje svojih tržišta, prvenstveno u daljinskom putničkom saobraćaju, pa su tako izdvojila tri različita modela pristupa tržištu u daljinskom putničkom saobraćaju [2].

2. KRATAK PREGLED TRŽIŠTA U DALJINSKOM PUTNIČKOM SAOBRAĆAJU

Danas je u većini zemalja na tržištu daljinskog putničkog saobraćaja dominantan nacionalni operator koji je zapravo bio, a u mnogim zemljama je i dalje, jedini operator.

Zapaženi izuzetak je Velika Britanija, koja više nema vodećeg nacionalnog operatora, pa je na tržištu daljinskog putničkog saobraćaja prisutno nekoliko operatora, od kojih su neki u delimičnom vlasništvu stranih preduzeća.

Švedska, Nemačka i Holandija imaju više od jednog operatora u daljinskom putničkom saobraćaju. Iako je u Nemačkoj svim operatorima omogućen pristup mreži, nacionalni operator učestvuje sa 99% u daljinskom saobraćaju. U Holandiji daljinski putnički saobraćaj realizuju dva koncesionara - nacionalni monopolistički operator *Nederlandse Spoorwegen* (NS) i *NS Hispeed*, koji je u zajedničkom vlasništvu NS (90%) i KLM³ (10%).

Italija i Austrija odobravaju pristup svim operatorima. Do sada nije uočen nijedan značajniji ulazak na tržište, ali se najavljuje dolazak privatnih operatora na oba tržišta.

U drugim evropskim zemljama usluge daljinskog saobraćaja pruža isključivo državni operator, dok se u nekim zemljama, kao npr. u Francuskoj, zabrana

¹ Jasmina Stanišić, ing., Saobraćajni fakultet, Vojvode Stepe 305, Beograd, jasminastanisc@gmail.com.

² mr Mirjana Bugarinović, dipl. ing., Saobraćajni fakultet, Vojvode Stepe 305, Beograd, mirab@sf.bg.ac.rs.

³ *Holandska nacionalna aviokompanija koja je deo francuskog Air France - KLM*

pristupa tržištu uređuje kroz zakone ili tržišne instrumente, kao što je obavezna rezervacija trasa, kojima se praktično onemogućava ostalim operatorima ulazak na tržište [7].

3. MODELI LIBERALIZACIJE TRŽIŠTA U DALJINSKOM PUTNIČKOM SAOBRAĆAJU

Za zemlje koje su pred procesom liberalizacije postavlja se i pitanje koji od postojećih modela otvaranja tržišta u daljinskom putničkom saobraćaju je najpogodniji za primenu.

3.1. Modeli liberalizacije tržišta

U praksi su se razvila tri modela otvaranja tržišta u daljinskom putničkom saobraćaju:

- 1) Koncesija putem tendera,
- 2) Koncesija za monopolističkog operatora i
- 3) Otvoreni pristup tržištu.

Kod prva dva modela daljinski putnički saobraćaj se daje na koncesiju, ali je razlika u tome što kod prvog modela koncesiji prethodi raspisivanje javnog tendera (pobednik na tenderu dobija koncesiju), a kod drugog modela koncesija monopolističkom nacionalnom operatoru za glavnu mrežu se zaključuje u direktnim pregovorima. Treći model je potpuno radikalniji u odnosu na prethodna dva, a zasniva se na ideji da je svim operatorima omogućen slobodan pristup tržištu, te se u okviru ovog modela, za razliku od prethodna dva, konkurencija odvija na tržištu.

Tipičan predstavnik prvog modela je Velika Britanija, drugog Holandija, dok je treći model najviše razvijen u Nemačkoj.

3.2. Karakteristike modela liberalizacije tržišta

Uočeno je šest zajedničkih karakteristika navedenih modela, koje će ujedno poslužiti i za praćenje razlika među njima.

Prva karakteristika se odnosi na konkurenciju i pristup mreži, a prema njoj prva dva modela zapravo predstavljaju konkurenciju za tržište, dok je kod trećeg modela reč o konkurenciji na tržištu. U prvom modelu se mreža deli prema tokovima putnika, vrstama linija ili regionima na razuman broj pod-mreža. Konkurencija postoji za svaku definisanu pod-mrežu, a koncesija⁴ dodeljuje operatoru koji pobedi na tenderu [3]. U okviru drugog modela nacionalnom operatoru se dodeljuje koncesija za glavnu mrežu, pa je konkurencija praktično svedena na borbu za linije u međunarodnom daljinskom saobraćaju. Tako npr. u Holandiji u daljinskom saobraćaju postoje dva koncesionara, od kojih nacionalni operator, NS, realizuje sve usluge u daljinskom nacionalnom saobraćaju, dok je koncesija za linije za vozove

velikih brzina *HSL - Zuld* između Holandije i Belgije, putem tendera dodeljena *NS Hispeed-u*. Za razliku od prva dva modela, osnovna postavka trećeg modela je da je svim operatorima odobren pristup mreži, te se stoga konkurencija razvija na celom tržištu.

Druga karakteristika je sloboda operatora u definisanju uslova vezanih za usluge, koja se vezuje i za pitanje ko propisuje uslove vezane za usluge (frekvencije, kapacitete, vreme usluge i minimalne zahteve u pogledu kvaliteta usluge). U prvom modelu većinu uslova vezanih za usluge definiše država u tenderskom ugovoru, pa je stoga sloboda operatora u definisanju usluga generalno slabo razvijena. Model monopolističkog operatora se zasniva na ugovoru, kojim država obavezuje monopolističkog operatora da ispuni ugovorom definisani nivo performansi, koje se najčešće odnose na tačnost, određeni nivo kvaliteta usluga i adekvatnu frekventnost u vršnim periodima. Model otvorenog pristupa tržištu podrazumeva da operatori individualno definišu usluge, a da država nadgleda realizaciju propisanog minimuma osnovnih zahteva.

Treća karakteristika za poređenje modela je način finansiranja usluga. U okviru koncesije putem tendera moguće je subvencionisanje neprofitabilnih usluga, kao i plaćanje naknada za koncesiju za profitabilne usluge od strane operatora, na svim pod-mrežama. U drugom modelu su moguće subvencije za sve vrste usluga, a njihova visina se utvrđuje prilikom sklapanja ugovora. U trećem modelu ne postoji mogućnost subvencionisanja neprofitabilnih linija, tj. svaka linija, odnosno usluga u daljinskom saobraćaju mora biti isplativa kako bi se održala.

Četvrta karakteristika se odnosi na diferenciranje usluga u daljinskom i regionalnom putničkom saobraćaju. Tako, prvi model ne zaheva precizno razlikovanje ovih usluga, dok drugi model ne zahteva samo ako se nacionalnom operatoru na koncesiju daje cela mreža, odnosno i daljinske i regionalne usluge. U trećem modelu je neophodno napraviti jasnu razliku između daljinskih i regionalnih usluga, jer nije moguće njihovo objedinjavanje iz razloga što se usluge u daljinskom saobraćaju ne subvencionišu.

Peta karakteristika se odnosi na karakteristike mreže, pa prema njemu zemlje u kojima se primenjuje prvi model bi trebalo da imaju mrežu radijalnog oblika, koja je pogodna za podelu na pod-mreže koje se daju na koncesiju, kao što je slučaj u Velikoj Britaniji. Nasuprot tome, za drugi model su karakteristične zemlje sa malim, gustim mrežama i izrazito usklađenim redovima vožnje, koje su upravo zbog toga i nepogodne za podelu mreže na više koncesionara. Za zemlje koje primene treći model bitno je da mreža bude razgranata i dobro povezana, a

⁴ *Koncesija (lat. Concessio) dozvola za obavljanje neke delatnosti, ugovor kojim država daje u eksploataciju svoje zemljište ili preduzeće.*

osim toga bitno je da je dobro povezana i sa međunarodnim linijama.

Šesta karakteristika, koja je ujedno i poslednja, je mogućnost nadgradnje modela. U tom smislu, prvi model moguće je „proširiti” uvođenjem većeg broja linija sa slobodnim pristupom za operatore koji su spremni da realizuju usluge na njima bez primanja subvencija. U drugom modelu nije moguće uvođenje linija sa slobodnim pristupom, iako Direktiva 2007/58/EZ to nalaže za međunarodne linije, tako da je njegoa nadgradnja moguća jedino u smislu davanja većeg broja koncesija za specifične linije i vrste usluga koje zahtevaju viši kvalitet. Model otvorenog tržišta je najfleksibilniji model u smislu prilagodjavanja potrebama operatora i korisnika usluge.

4. SWOT ANALIZA

SWOT analiza je jedna od glavnih analitičkih alatki koja se koristi u strateškom menadžmentu i restrukturiranju organizacija [5]. Zasniva se na analizi unutrašnjih prednosti (strengths) i slabosti (weaknesses) i spoljašnjih prilika (opportunities) i opasnosti (threats), a služi da se bolje razume mogući uticaj okruženja na buduće poslovanje, te može biti korisna prilikom donošenja okvira i mogućih pravaca prilikom strateškog planiranja budućih akcija.

Swot analiza je u oblasti transporta našla primenu u donošenju strateških odluka u planiranju javnog gradskog transporta [6], povezivanju transportnih mreža [1], daljem razvoju intercity saobraćaja [4], itd.

4.1. SWOT analiza modela liberalizacije tržišta u daljinskom putničkom saobraćaju

Iako se navedeni modeli međusobno razlikuju, sva tri imaju za krajnji cilj uvođenje konkurencije. Izbor modela zavisi od uslova u kojima se model primenjuje (stanje tržišta i konkurencije) i definisanih ciljeva razvoja daljinskog saobraćaja, odnosno od željene brzine i načina otvaranja tržišta i uvođenja konkurencije.

Imajući to u vidu, tabelom 1 je data objedinjena matrica SWOT analize za sva tri modela.

5. ZAKLJUČAK

Kao što se može uočiti, u procesu liberalizacije daljinskog putničkog saobraćaja članice EU ne polaze sa istog nivoa razvijenosti tržišta, pristupa i broja operatora, kao ni podrške od strane države. Takođe, definicije i broj različitih usluga na tržištu su drugačije što dovodi do pojave različitog kvaliteta usluga, što dodatno otežava formiranje jedinstvenog modela otvaranja tržišta.

Da bi se opredelili za primenu nekog od modela, najpre je potrebno odgovoriti na pitanje koji je primarni cilj uvođenja modela. U slučaju da je cilj

postepeno uvođenje konkurencije u okviru železničkog tržišta, izbor se svodi na jedan od prva dva modela, odnosno na drugi model ako želimo da favorizujemo nacionalnog monopolističkog operatora, tj. na prvi model, ako želimo da razvijamo fer konkurenciju unutar železničkog tržišta. Međutim, ako se kao cilj postavlja povećanje učešća železnice na daljinskom putničkom transportnom tržištu, onda je za primenu adekvatan treći model.

Trenutno stanje u daljinskom putničkom saobraćaju u Srbiji (zatvoreno tržište, odsustvo konkurencije, veoma loše stanje nacionalnog operatora), kao i činjenica da se proces restrukturiranja sprovodi polako i otežano ne dozvoljava da se u bliskoj budućnosti primeni treći model. U slučaju primene drugog modela jako je bitno da se prethodno nacionalni operator postavi na zdrave noge i da zaista bude sposoban da realizuje sve ugovorene usluge (što sad nije slučaj), jer bi u protivnom situacija bila slična sadašnjoj. Za uspešnu implementaciju prvog modela važno je da se nacionalni operator prilagodi novom načinu poslovanja i da bude konkurentno sposoban da bi opstao u borbi za delove mreže sa drugim operatorima.

LITERATURA

- [1] Adamantiadis M., SWOT Analysis for EATL Inland Transport Connections, 2nd Expert Group Meeting on Developing Euro-Asian Transport Links, Geneva, September 2009.
- [2] Beckers, T., Von Hirschhausen, C., Haunerland, F., Walter M., Long-Distance Passenger Rail Services in Europe: Market Access Models and Implications for Germany, Joint transport research centre, Discussion Paper No. 2009-22, Berlin and Dresden, October 2009.
- [3] Gunnar Alexandersson, Staffan Hultén, Competitive tenders in passenger railway services: Looking into the theory and practice of different approaches in Europe, European Transport, International Journal of Transport Economics, Engineering and Law, ISSN 1825-3997, YEAR XI, NUMBER 33, August 2006, str.6-28.
- [4] Huang F., Tao J., Zhou Y., Application of quantified swot analysis on mass transit operation of intercity train, International Conference on Transportation Engineering, 2009.
- [5] Karppi I., Kokkonen M., Lähteenmäki-Smith K., SWOT-analysis as a basis for regional strategies, Nordregio Working Paper 2001:4, ISSN 1403-251.
- [6] SPUTNIC (Strategies for Public Transport in Cities), project funded by the European Commission under the 6th Framework Programme.
- [7] Szekely B., Progress of Liberalisation Process of the railways in the Germany and France, Lappeenranta University of Technology, research report 208, ISSN 1459-3173, ISBN 978-952-214-712-7.

Tabela 1. SWOT analize sva tri modela u uslovima postepenog otvaranja tržišta, uvođenja konkurencije i favorizovanja razvoja daljinskog putničkog saobraćaja

S	W
<p>I model</p> <ul style="list-style-type: none"> • konkurencija za svaku definisanu pod-mrežu • većinu uslova vezanih za usluge definiše država u tenderskom ugovoru, čime se garantuje minimalan kvalitet usluga • za neprofitabilne linije država daje minimalne subvencije, a za profitabilne dobija maksimalnu naknadu za koncesiju • država može da kompenzuje subvencije kroz naknade za koncesiju • nije neophodna precizna diferencijacija usluga u daljinskom i regionalnom saobraćaju <p>II model</p> <ul style="list-style-type: none"> • konkurencija za neke delove mreže • monopolistički operator mora da zadovolji uslove koji su dogovoreni između njega i države ugovorom • daju se na koncesiju neke specifične linije, npr. u međunarodnom saobraćaju • nije neophodna precizna diferencijacija usluga u daljinskom i regionalnom saobraćaju ukoliko se daje koncesija za celu mrežu monopolističkom operatoru <p>III model</p> <ul style="list-style-type: none"> • konkurencija na tržištu ili bar pretnja od konkurencije rezultuje kreativnijom ponudom usluga, tehnološkim inovacijama i smanjenim pritiskom na troškove i cene usluga • država putem visine naknada reguliše različito korišćenje linija ili delova mreže 	<p>I model</p> <ul style="list-style-type: none"> • prilikom dodeljivanja usluga na tenderu cena je osnovni kriterijum, zapostavlja se kvalitet usluge <p>II model</p> <ul style="list-style-type: none"> • koncesija se daje za celu glavnu mrežu monopolističkom operatoru, pa intramodalna konkurencija praktično ne postoji • sloboda operatora u definisanju usluga nije ograničena, ali zbog nedostatka konkurencije uglavnom operatori ne pokazuju dovoljnu inicijativu za uvođenje inovacija • neophodna precizna diferencijacija usluga u daljinskom i regionalnom saobraćaju <p>III model</p> <ul style="list-style-type: none"> • konkurencija na celoj mreži • neophodna precizna diferencijacija usluga u daljinskom i regionalnom saobraćaju
O	T
<p>I model</p> <ul style="list-style-type: none"> • uvođenje linija sa otvorenim pristupom, bez subvencionisanja • moguće je mrežu definisati prema zahtevima tržišta <p>II model</p> <ul style="list-style-type: none"> • veći broj koncesija za specifične linije <p>III model</p> <p>smanjenje ponude usluga u ruralnim predelima otvara mogućnost za ulazak novih operatora sa ograničenim finansijskim resursima</p>	<p>I model</p> <ul style="list-style-type: none"> • neophodan dovoljan broj učesnika na tenderu • mala sloboda operatora u definisanju usluga, pa razvoj tržišta može biti ograničen • s obzirom da država definiše uslove vezane za usluge ostavlja se mesta za političke uticaje <p>II model</p> <ul style="list-style-type: none"> • dolazak novih operatora bi mogao da dovede do poremećaja u redu vožnje • neophodno poređenje performansi na međunarodnom nivou • neusaglašenost nacionalnog zakonodavstva sa Direktivom 2007/58/EZ <p>III model</p> <ul style="list-style-type: none"> • operatori individualno definišu usluge • strateško ponašanje operatora • povećanje cena u slučaju kada privatni operator ima tržišnu moć • politički uticaj u državnim kompanijama zbog potpune slobode operatora u definisanju uslova vezanih za usluge • potpuna ekonomska orijentisanost operatora može dovesti do ukidanja neprofitabilnih linija • intermodalna konkurencija

EVALUATION OF MARKET ACCESS MODELS FOR LONG - DISTANCE PASSENGER SERVICE USING SWOT ANALYSIS

Jasmina STANIŠIĆ
Mirjana BUGARINOVIĆ

Abstract – As one of the consequences of liberalization of the rail passenger transport market, three market access models for long-distance passenger service have been developed. For countries that are still facing with this

process raises the question which one of these models is most appropriate for the application, considering the characteristics of models and the current state of the railway passenger market. In an attempt to answer that question, it is necessary to make a clear distinction between those models, based on common characteristics and then by applying the SWOT analysis to evaluate the applicability of all three models from the standpoint of state and infrastructure manager.

Key words - Long-Distance Passenger Rail Service, Market Access Models, Swot Analysis, Concession