

# NOVA INSTITUCIONALNA STRUKTURA AKTERA RESTRUKTURIRANOG ŽELEZNIČKOG SEKTORA

## NEW INSTITUTIONAL STRUCTURE OF THE ACTERS IN RESTRUCTURED RAILWAY SECTOR

Dr Dragomir Mandić, dipl.ing.  
Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu,  
Vojvode Stepe 305, 11000 Beograd  
e-mail: drama@sf.bg.ac.rs

Slobodan Rosić, dipl. ing.  
Direkcija za železnice Republike Srbije,  
Nemanjina 6, 11000 Beograd  
e-mail: slobodan.rosic@srbrail.gov.rs

**Abstrakt:** *Od vremena izgradnje prvih železničkih pruga, koje su bile lokalnog karaktera i najčešće u funkciji industrije koja se razvijala, preko njihovog povezivanja u ozbiljne mreže, došlo se do državnih nacionalizovanih železnica. Ovakve, državne, nacionalne železnice su se najduže zadržale, praktično do kraja dvadesetog veka. Neefikasnost i neefektivnost ovakvih nacionalnih železnica sa gomilanjem gubitaka iz godine u godinu, naterala je mnoge zemlje, uključujući EU, da izvrše restrukturiranje železničkog sektora. To restrukturiranje se prvenstveno odnosi na razbijanje monolitinih i monopolističkih nacionalnih železnica i otvaranje železničkog tržišta za druge operatere. U ovakvom restrukturiranom železničkom sektoru menjaju se odnosi između svih aktera. U ovom radu se vrši istraživanje novih institucionalnih struktura i novih odnosa među njima u budućnosti.*

**Ključne reči:** *Institucionalna struktura, Železnica, Restrukturiranje*

**Abstract:** *From the times of construction of the first railway lines, that had a local character with the purpose to support the developing industry, via their connecting into large networks, we have reached the nationalized state owned railway systems. Those systems were maintained for a long time, practically until the end of XX century. Inefficiency and ineffectiveness of such national railways with constantly increasing debts has made many countries, including the ones from EU to perform reforms of railway sector which were related to decomposing the monolithic and monopolistic national railways and opening of market for other operators. In this reformed railway sector relations between all actors have changed. In this paper we investigate the new institutional structures and the future relations between them.*

**Key words:** *Institutional structure, Railway, Reforms*

## 1. UVOD

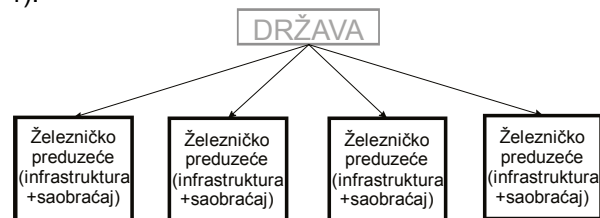
Proces restrukturiranja železničkog sektora je neminovan proces u svim državama koje imaju jedinstvene nacionalne železničke kompanije. Restrukturiranje dovodi do promena organizacionih struktura železničkih kompanija ali ne manje značajan je proces promene odnosa među akterima železničkog tržišta. Ove promene se ogledaju pojavom novih aktera na železničkom tržištu. Obično se pod ovim podrazumeva pojava novih železničkih kompanija na tržištu koje je do tada bilo monopolističko. Sa druge strane, što se često zaboravlja, je pojava novih institucija. Sve ovo ima za posledicu potpuno nove relacije i uzajamne veze između svih ovih aktera, koje u jednom potpuno novom okruženju treba razumeti i pripremiti se za njih u državama koje su na početku procesa restrukturiranja.

## 2. KRATAK ISTORISKI PREGLED ODNOSA MEĐU AKTERIMA NA ŽELEZNIČKOM TRŽIŠTU

Razvoj institucionalne strukture železničkog sektora počeo je veoma brzo nakon što je 27.09.1825. godine puštena u saobraćaj prva železnička pruga sa javnim prevozom putnika i robe između Stoktona i Darlingtona u Engleskoj. Železnica, koja je već više od deceniju pre toga postojala kao transportni sistem u rudarstvu i industriji, u fazi nastajanja kao javni saobraćajni sistem, praktično uopšte nije bila regulisana (sem opštih propisa koji su važili za poslovanje i za druge tehničke sisteme) pa su i uslovi za njeno korišćenje bili vrlo liberalni. Prvu javnu železnicu je na primer (i pored toga što je bila privatno vlasništvo) mogao da koristi svako ko je imao odgovarajuća vozila. Kao što je poznato ubrzo je došlo do naglog razvoja železnice ali su pruge građene kao pojedinačni projekti iz različitih interesa i od strane raznih investitora. Obično su vlasnici pruga bili i njihovi isključivi korisnici mada su u nekim slučajevima posebne kompanije (poput današnjih operatera) obavljale saobraćaj na prugama drugog vlasnika.

Drugim rečima, bio je manji ili veći broj (zavisno od veličine države i broja izgrađenih pruga) železničkih kompanija koje su uglavnom obavljale saobraćaj svojim voznim sredstvima na prugama u sopstvenom vlasništvu. U ovom, početnom periodu, železničke kompanije su bile često prostorno razdvojene, tako da među njima nije bilo neke konkurencije. U to vreme, pored samostalnih, privatnih kompanija (u koje ubrajamo i akcionarska društva i druge oblike vlasništva kapitala kompanija, ali bez državnog učešća) na železničkom tržištu se pojavljuje još i država. Prva oblast u sistemu železnice koju je država morala da reguliše je bila sigurnost železničkog sistema. Interesantno je da ovo pitanje nije pokrenula javnost ili državna uprava već konkurentske kompanije iz drugih vidova

saobraćaja u nadi da će tako usporiti razvoj novog saobraćajnog sistema. Najpoznatiji primer ovih prvih propisa iz istorije železnica je odredba britanskog parlamenta da ispred svakog voza mora ići čovek sa barjačicom koji će najavljivati dolazak voza (ovo je kasnije bilo preformulisano u konjanika, dok naravno, ova obaveza nije ukinuta kao potpuno nepotrebna). Ali ubrzo je i javnost počela da traži od države donošenje obaveznih tehničkih propisa koji regulišu bezbednost železničkog sistema. Železnica je tada bila najkompleksniji tehnički sistem i posledice udesa na njoj su bile ogromne za tadašnje društvo (na primer eksplozija kotla lokomotive je u to vreme bila mnogo razornija od upotrebe bilo kog postojećeg oružja). Dakle u ovoj, prvoj istorijskoj fazi, institucionalna struktura je bila u dva nivoa, (železničkih kompanija i države), sa tako reći ne postajanjem uzročno-posledičnih odnosa i veza među železničkim kompanijama i slabim relacijama između tih kompanija i države (šematski prikaz, slika 1).



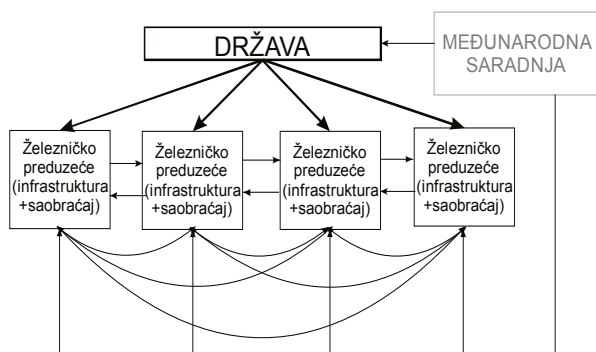
Slika 1. Šematski prikaz institucionalne strukture aktera železničkog saobraćaja u I istorijskoj fazi

Unutar samih železničkih kompanija formiraju se i funkcionišu sve službe neophodne za njihovo poslovanje. Između tih službi vladaju veoma čvrsti odnosi, sa osnovnim ciljem što uspešnijeg ekonomskog poslovanja. Država se bavi donošenjem uglavnom tehničkih propisa koji regulišu sigurnost sistema.

Druga istorijska faza počinje sagledavanjem značaja izgradnje železničkih pruga, koje postaju preduslov razvoja industrije ali i čitavog društva. Takođe u ovom razdoblju se sve više uočava strateški značaj železnice. Na nivou železničkih kompanija počinju da se javljaju prvi znaci konkurencije kako u tehničkoj tako i u komercijalnoj oblasti (izgradnja savremenijih voznih sredstava radi pružanja bolje usluge i nižih tarifa) gde postoji konkurencija. Unutar železničkih kompanija i dalje je osnovni cilj što uspešnije ekonomsko poslovanje. Pošto pojedinačni interesi kompanija nisu uvek u skladu sa interesima države u ovom periodu počinje jačanje državnih institucija koje treba da regulišu i nadziru razvoj železničkog saobraćaja. Uloga države se razvija u dva pravca. Prvi se odnosi na harmonizaciju razvoja i izgradnje železničke mreže. Odluka o tome koje će se pruge graditi se u većini država više ne prepušta privatnom interesu već se na nivou vlade ili parlamenata usvajaju planovi izgradnje jedinstvene nacionalne mreže pruga. Sama izgradnja i kasnija

eksploatacija ovih pruga se preko koncesija i dalje poverava privatnim kompanijama ali isključivo u okviru nacionalnog plana. Pored toga postalo je neophodno i normiranje tehničkih parametara a pre svega širine koloseka. Prva takva odluka je usledila 1845. kada je Kraljevska komisija za Ujedinjeno Kraljevstvo preporučila standardizaciju koloseka i to za Veliku Britaniju kolosek 1,435 m (takozvani Stivensonov kolosek) a za Irsku kolosek od 1,600 m. Sledeće godine je britanski parlament usvojio preporuku ove komisije i ozvaničio je u takozvanom Railway Gauge Act (zakonu o širini koloseka). U većini drugih zemalja ova standardizacija je sprovedena kasnije ali je nakon 1872. godine polemika oko toga uglavnom završena (tada je urednik časopisa „Railroad Gazette“, objavio stručni rad sa detaljnom analizom različitih širina koloseka i zaključio da bi možda najbolja širina koloseka bila 5 fita (feets), ali da je i 4 fita i 8 ½ inča (inches), tj 1435 mm, sasvim zadovoljavajuća).

Šematski prikaz institucionalne strukture aktera železničkog saobraćaja sredinom II istorijske faze prikazan je slikom 2a.



Slika 2a. Šematski prikaz institucionalne strukture aktera železničkog saobraćaja sredinom II istorijske faze

Drugi pravac razvoja državne regulative u ovom periodu se odnosi na regulisanje tržišta. Železnički transport je postao u mnogim oblastima gotovo monopolski tako da su kompanije mogle da se ponašaju veoma neodgovorno prema korisnicima. U tadašnjim društvenim okolnostima nije dolazilo u obzir direktno mešanje države u određivanje tarifa privatnim kompanijama ali je zato država regulisala brojna pitanja važna za putnike i komintente, kao što su obaveza javnog objavljivanja tarifa, nediskriminatorskih cena za sve, pitanja osigurnja i naknade štete itd.

Takođe počinje regulisanje i međusobnih odnosa privatnih kompanija kod prevoza koji se obavljaju na prugama različitih valsnika. U kasnijem periodu ove faze dolazi do još dve važne promene u oblasti železnice. Nakon Američkog građanskog rata (1862-1866) i Austro-Pruskog rata (1866) postaje jasna strategiska važnost železnice. Vođenje savremenog rata nije više bilo moguće bez železnice (Pruski načelnika generalštaba fon Moltke je tada dao

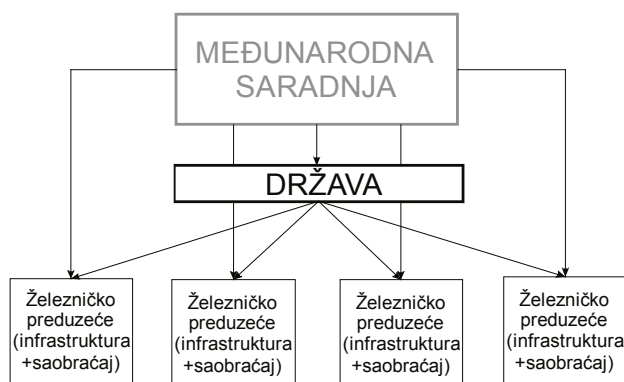
čuvenu izjavu „ne graditi više tvrđave, graditi železnice“). Zbog toga je država morala da pooštri kontrolu nad železnicama i to ne samo za vreme ratnog stanja. U nekim evropskim državama, čiji je strateški položaj bio osetljiv, železnice su ubrzo nacionalizovane (Nemačka, Rusija, Italija, delimično Austro-Ugarska) i tako su nastale prve velike državne železnice. Druga velika promena je nastanak međunarodnih železničkih institucija. Sa razvojem železnice i jačanjem međunarodne trgovine u drugoj plovini XIX veka znatno je porastao zanačaj međunarodnog saobraćaja i to je zahtevalo da se proces harmonizacije tehničkih propisa sa nacionalnog delimično proširi i na međunarodni nivo. Sve više sazreva saznanje da se moraju stvoriti neke međunarodne institucije koje će koordinirati, prvenstveno tehničke elemente međunarodnih pruga. Ova potreba je posebno postala očigledna kada su za Svetsku izložbu (1873. godine) u Beču prvi put bili izgrađeni visoki peroni a ta informacija nije bila prosleđena svim železnicama, pa je prilikom ulaska vozova u stanicu dolazilo do njihovog oštećenja.

Međutim do pojave međunarodnih institucija u oblasti železničkog saobraćaja nije došlo brzo. U početku su postojali samo bilateralni sporazumi između susednih država i železničkih uprava. A prvi međunarodni multilateralni sporazum, u oblasti železničkog saobraćaja, koji se odnosio na tehničko jedinstvo, istovetene propise i ujednačenost tarifa je potpisan na ovim prostorima. To je takozvana „četvorna konvencija“ (Convencion a quatre) potpisana 1883. godine između Austro-Ugarske, Srbije, Bugarske i Turske i koja je regulisala ova pitanja na mreži pruga između Beča, Budimpešte, Beograda, Sofije, Soluna i Istanbula. Za sprovođenje ove konvencije formirana je takozvana „komisija učtvoro“ (commision a quatre) koja je bila prvo multilateralno stalno radno telo u oblasti železničkom saobraćaju (Pod okriljem ove konvencije dolazilo je i do zajedničkih tendera za nabavku voznih sredstava, a to je praksa koja bi i u današnjoj Evropi bila avangardna). Ubrzo su usledili novi međunarodna sporazumi i organizacije u Evropi. Najvažniji je Sporazum o tehničkom jedinstvu iz 1887. godine koji je ustanovio jedinstveni slobodni i tovarni profil, širine koloseka i pravila tovarjenja u Evropi. Od 1891. godine počinje i održavanje redovnih međunarodnih konferencija za utvrđivanje redova vožnje.

Dakle ovu fazu karakteriše sve veće normativno-tehničko uplitanje države u izgradnju i funkcionisanje novih železničkih pruga kao i pritisak države (propisivanjem dobijanja raznih dozvola (danas bi smo rekli „poštovanjem urbanističko-planskih i tehničkih uslova“) za povezivanje pojedinih pruga u jedinstvene mreže.

I u oblasti funkcionisanja železničkog tržišta je pojačan uticaj države. Odnosi između železničkih kompanija i države se počinju formalizovati

donošenjem prvih ozbiljnijih propisa („zakonskih i podzakonskih akata“, kako bi smo danas rekli). U kasnijem periodu ove faze dolazi do pojave prvih velikih nacionalnih železnica u vlasništvu države. Povećana uloga države dovodi do razvoja državnih institucija za regulisanje i nadzor nad železničkim sistemom. Na početku ovog perioda železnički sistemi su uglavnom bili pod nadležnošću ministarstava finansija ili trgovine ali do kraja ove faze su u većini zemalja osnovana ministarstva saobraćaja a u Rusiji i Austriji čak i posebna ministarstva železnica. Pojava velikih državnih železnica uzrokuje potrebu za formiranjem nezavisnih tela za tarifna pitanja (kao što je Tarifni odbor osnovan 1889. u Srbiji) koja su u stvari preteče današnjih regulatornih tela Dolazi i do formalizovanja pravila za međunarodni železnički saobraćaj kroz brojne sporazume. Ipak s obzirom na tadašnji politički sistem nije došlo do stvaranja pravih međunarodnih institucija koje bi imale određene prenete nadležnosti sa nacionalnog nivoa (šematski prikaz, slika 2b)

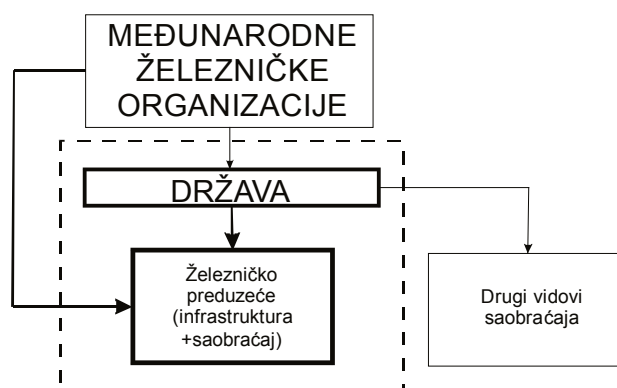


Slika 2b. Šematski prikaz institucionalne strukture aktera železničkog saobraćaja krajem II istorijske faze

Treća istorijska faza je period posle kraja I svetskog rata. Kao posledica rata dolazi do podržavljenja gotovo celokupne železničke mreže u Evropi. U zemljama sa ratom iscrpljenim privredom i osiromašenim stanovništvom železnice su vladama bile više potrebne kao socijalni instrument nego kao ekonomski uspešna preduzeća. To, zajedno sa velikim troškovima rehabilitacije, ratom izrabovane železničke mreže, dovodi do suprotstavljenih interesa privatnih vlasnika i država, što se rešava nacionalizacijom najvećeg broja železničkih kompanija (U Britaniji tek posle II svetskog rata). Ovu fazu karakteriše stvaranje novih velikih, nacionalnih železnica i jačanje postojećih. Pored države, kao jedinog aktera na nacionalnom tržištu, javljaju se međunarodne institucije sa prvenstvenim ciljem tehničkog usaglašavanja („harmonizacije“) infrastrukture i vozila. Međunarodna železnička unija (UIC) je formirana 20.10.1922. godine u Parizu. Slobodno se može tvrditi da u ovoj fazi, na nivou

pojedinih država, nestaje železničko tržište. Država je jedini akter.

Ovu fazu karakteriše visok nivo državne regulative. Sve se propisuje od strane države. Poznato je da su mnoge železnice u to vreme, pored ostalih službi imale i sopstvenu „železničku“ policiju, koja je, jasno bila pod upravom države. Kao državna institucija, železnica sve manje vodi računa o ekonomičnom poslovanju, ali zbog odsustva ozbiljnije konkurencije nacionalne železnice posluju uspešno. Poslednji period ove faze je da železnice postaju same sebi dovoljne. Tek počinje izgradnja savremenijih puteva. Vazdušni saobraćaj je u povelju. Postoje slučajevi da ne samo da su umesto Ministarstava železnice formiraju Ministarstva saobraćaja, nego su ta Ministarstva najčešće samo prolazni hodnik u direktnoj komunikaciji železnica sa vladom. Drugim rečima, državne železnice su brojčano i kadrovski mnogo kvalifikovaniji od Ministarstva saobraćaja, sa direktnim vezama sa međunarodnim organizacijama i institucijama, da su praktično „država u državi“. Praktično se gube i nezavisna tela za regulisanje tarifa već se one sve više određuju arbitrarnim odlukama države. Tarife više služe kao podsticajna mera za određene privredne subjekte ili kao protekcionistička mera što još više udaljava državne železnice od tržišnog poslovanja, (šematski prikaz, slika 3).

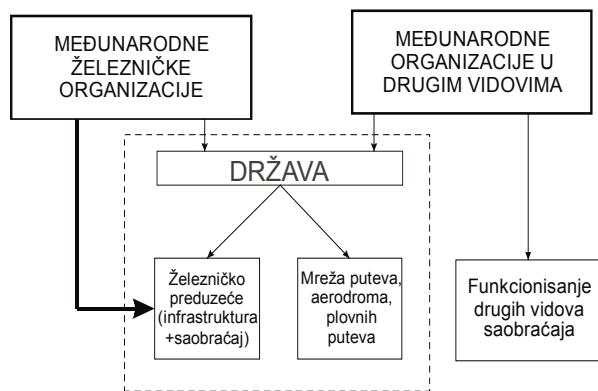


Slika 3. Šematski prikaz institucionalne strukture aktera železničkog saobraćaja u III istorijskoj fazi

Na kraju ove faze, u periodu nakon kraja II svetskog rata uticaj države se čak i pojačava. Država intenzivnije nego ranije koristi železnicu kao socijalni instrument. Da bi se olakšala posleratna obnova i razvoj, visina tarifa na železnici se drži tako nisko da to više ne obezbeđuje poslovanje bez gubitaka. S druge strane železnica se koristi, posebno u državama u kojima je uveden socijalistički društveni poredak, kao instrument masovnog zapošljavanja. Karakterističan primer su bivše JŽ. Pred II svetski rat, 1939. godine, one su imale 80806 zaposlenih te godine je obim prevoza bio 8 905 312 000 brtkm. Odmah posle rata, na kraju 1945. godine, broj zaposlenih je skočio na 111120 (37 %) mada je saobraćaj u odnosu na 1939. godinu bio za preko 50

% ( 3 537 092 000) manji. Iako su krajem ove faze železnice još uvek predstavljale moćan sistem, ovako organizovane, više kao neka državna ustanova a ne preduzeće sposobno za efikasan rad na tržištu, nisu bile spremne za promene koje su počele da se odvijaju sve brže i brže.

Četvrta istorijska faza je pojava ozbiljnije konkurencije, prvenstveno u drumskom saobraćaju. Ministarstva saobraćaja posvećuju sve više pažnje ostalim vidovima saobraćaja koji nezadrživo počinju da se uključuju u podelu rada na transportnom tržištu. Obim železničkog saobraćaja lagano raste ili stagnira i to zasenjuje železnicu, dok istovremeno njeno učešće na transportnom tržištu opada. Pošto su i dalje državne kompanije, ponašaju se kao do tada i kao da se ništa ne dešava u okruženju. Sve gubitke pokriva država (kroz kompenzacije, dotacije, otpis dugova, vraćanje kredita i drugih zaduženja umesto železnice...). Opada produktivnost, ekonomičnost i efektivnost železničkih kompanija. Iz godine u godinu gubici rastu. Umesto u reformi i promeni organizacije, rešenje se traži u sve sofisticiranijoj ali i daleko skupljoj tehnici i tehnologiji. Zbog nedostatka reforme te velike investicije ne daju odgovarajuće efekte i uglavnom samo još pogoršavaju bilans poslovanja. Pri kraju ove faze opada ne samo učešće na transportnom tržištu, nego i obim rada. Železnica gubi primat na transportnom tržištu i to postaje drumski saobraćaj. Akteri na transportnom tržištu su nacionalne železnice, ostali vidovi saobraćaja, Ministarstva i međunarodne organizacije (UIC i dr.), slika 4.



Slika 4. Šematski prikaz institucionalne strukture aktera železničkog saobraćaja u IV istorijskoj fazi

U ovom periodu buja broj međunarodnih železničkih institucija koje sa jedne strane obezbeđuju harmonizaciju i kompatibilnost, ne više samo tehničkih sistema, nego i funkcionisanja međunarodnog železničkog saobraćaja a sa druge strane, obezbeđuje na određen način „zaštitu železnica članica“ od prevelikog uplitanja pojedinih Ministarstava i vlada pojedinih država u funkcionisanje železničkog saobraćaja (najčešća opravdanja su bila da je to tako propisano UIC

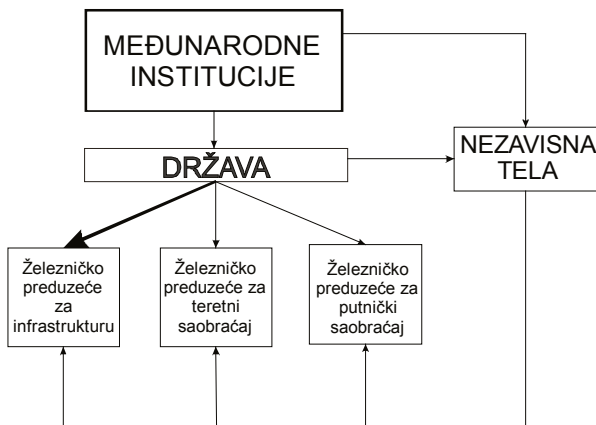
standardima, RIV-om, RIC-om, novijim OTIF-om i COTIF-om, itd.).

### 3. DANAŠNJI ODNOSI MEĐU AKTERIMA NA ŽELEZNIČKOM TRŽIŠTU

Današnje odnose među akterima na železničkom tržištu, ne samo na našim prostorima, karakteriše prekomponovanje, reforma, restrukturiranje, transformacija, tranzicija, zavisi kako ga ko zove. Suština je da je stanje, koje je bilo u četvrtoj istorijskoj fazi, postalo neodrživo. Kao i u svim istorijskim fazama, jednostavno su se stvorili uslovi da se nešto mora menjati. Jedno je bila činjenica dugogodišnjeg gomilanja dugova, koja je za budžete mnogih država bilo neizdrživo. Drugo je bio permanentan nekomercijalni odnos i nezainteresovanost železnica za osnovnu delatnost kojom bi trebalo da se bave, prevoz. Treći je bio nezainteresovanost železnica za tržišnu utakmicu sa konkurentskim vidovima saobraćaja. Četvrti je bio ekološki. itd, itd. To je bio razlog da je Evropska Komisija pre 20 godina, (29. jula 1991. godine) usvojila poznatu direktivu 91/440 kojom je zacrtan put promena u celom železničkom sektoru EU, ali isto tako i zemalja u okruženju, a posebno onih koje imaju nameru da se u bližoj ili daljoj perspektivi uključe u EU. Posle iskustava koja su evidentna u proteklih 20 godina, osnovnu ideju ovih promena prate i skoro sve železnice u svetu (u različitim oblicima, ali po sličnom modelu).

U institucionalnoj oblasti najznačajnija promena koja je proklamovana ovom direktivom i koja je sprovedena, je prvi put u istoriji postojanja železnice, razdajanje infrastrukture od prevoza. Ovim su postignuta tri krucijalna cilja. Jedno je da se železnica na transportnom tržištu dovodi u isti položaj sa svim drugim vidovima saobraćaja, kod kojih su jedno preduzeća za infrastrukturu (puteve, aerodrome, luke) a drugo prevoznici. Drugo je da se time na indirektn način ukida monopol u obavljanju saobraćaja na teritoriji jedne države. I treće je da se operateri oslobađaju državnih stega, odnosno da se moraju transformisati u tržišno orjentisana preduzeća bez pomoći države.

Sa druge strane, takođe u institucionalnoj oblasti, iako državama, preko formiranja nezavisnih organa (tela za izdavanje licenci i sertifikata, za bezbednost saobraćaja, vršenje isleđivanja vanrednih događaja, itd.) međunarodne organizacije i tela postaju dominantni u definisanju strategije i taktike promena a time i funkcionisanja železničkog sektora u zemljama članicama, slika 5.



Slika 5. Šematski prikaz osnovne institucionalne strukture aktera železničkog saobraćaja početkom procesa restrukturiranja

Kao rezultat svega toga, trenutna situacija na mnogim železnicama je haotična. I to ne samo u zemljama na prostoru jugoistočne Evrope, nego i u celoj Evropi. Različiti su modeli restrukturiranja kao i iskustva i nivo sprovedenih reformi. Međutim, uprkos svim ovim razlikama, može se definisati opšta šema institucionalnog okvira železničkog sektora na nivou država.

#### 4. BUDUĆI ODNOSI MEĐU AKTERIMA NA ŽELEZNIČKOM TRŽIŠU

Prema raspoloživim podacima i dokumentima a najznačajniji je strategije razvoja saobraćajnog sektora EU do 2050. godine, "White paper - 2011.", očekivati je dalje jačanje zajedničkog evropskog železničkog tržišta a slabljenje nacionalnih (državnih). Sam naslov ove strategije "Mapa puta ka jedinstvenom evropskom saobraćajnom području" nedvosmisleno pokazuje opredeljenost za ukidanje svih vrsta barijera na putu stvaranja jedinstvenog evropskog saobraćajnog tržišta u svim vidovima saobraćaja. Ovom strategijom se predviđa značajno povećanje učešća železnice na transportnom tržištu, ali reformisane i restrukturirane železnice okrenute tržištu i komitentima.

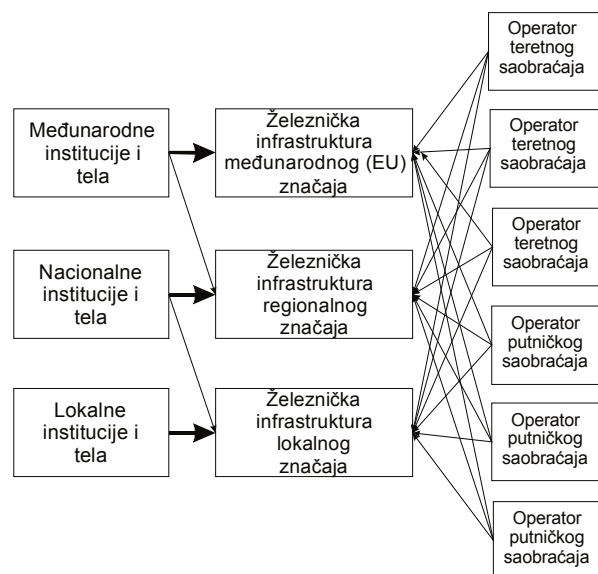
Na osnovu ovih strateških opredeljenja nije teško predvideti da će sledeći korak razvoja železničkog sektora Evrope biti segmentacija železničkog prostora. Naime, sa velikom sigurnošću se može predvideti da će biti definisana mreža koridora, osa, magistralnih pravaca ili već kako ih ko zove (početak toga već imamo kroz definisanje TEN-T mreže svih vidova saobraćaja i TEN-R mreže pruga velikih brzina) o čijem razvoju i modernizaciji će brigu voditi organi i tela EU. To znači da će na toj mreži pruga na ovaj ili onaj način, u odnosu na države kroz koje prolaze pravci te mreže, dominantna biti pravila EU.

Sledeći segment su pravci i pruge od interesa za nacionalne privrede. O toj mreži pruga će brigu voditi nacionalna (državna) tela i organi.

Poslednji segment će bit pravci, pruge ili njihove deonice lokalnog karaktera. Razumljivo je da je interes lokalnih zajednica da upravljaju ovim prugama.

Ovo je gruba, generalna segmentacija železničkog tržišta, (slika 6), ali je jasno da u njemu ima mesta i za slučajeve i primera mešavine nivoa. Takođe će sigurno biti i različitih modaliteta upravljanja mrežom pruga na pojedinim nivoima, od EU, preko država članica, lokalnih samouprava, privatnih kompanija koje mogu biti vlasnici pojedinih pruga i pravaca (pa čak i upravljača infrastrukturom u pojedinim državama) do raznih kombinacija PPP vlasništva.

U celoj ovoj strategiji je jedno sigurno, a to je da operateri (ili preduzeća za prevoz) u svakom od ovih segmenata imaju slobodan, nediskriminatorski pristup železničkoj infrastrukturi. Isto tako, sigurno je da će ta preduzeća morati voditi žestoku tržišnu bitku kako sa drugim vidovima saobraćaja tako i sa drugim operaterima.



Slika 6. Šematski prikaz osnovne institucionalne strukture aktera železničkog saobraćaja u perspektivi

#### 5. ZAKLJUČAK

Na osnovu svega iznetog se može zaključiti da se institucionalni okvir železničkog sektora u Evropi menjao kroz istoriju. Promene nisu bile jednosmerne, jer se od početka, i malog uplitanja država, preko totalno nacionalizovanih monopolističkih državnih železničkih kompanija, vraćamo na slobodno železničko transporto tržište, ali, u pojedinim segmentima, sa povećanim učešćem međunarodnih institucija, tela i organa. Slobodno železničko tržište će zahtevati strahovite promene u

organizacionoj strukturi, kako preduzeća za železničku infrastrukturu tako isto, čak i značajnije, u preduzećima koja će obavljati prevoz. Jasno da će se ove promene odraziti i na ostale segmente, čak i do promena tehnologije odvijanja železničkog saobraćaja. Sigurno, u budućnosti železnički sektor ni u jednoj državi Evrope neće moći više računati na državni "kišobran" od "nepogoda" na transportnom tržištu.

## **LITERATURA**

- [1] *G. Freeman Allen, Railwas - past, present and future, Wiliam Morrow and Company, Inc, New York, 1982.*
- [2] *Matrerijali Arhiva Srbije i Železničkog muzeja Srbije*
- [3] *Direktive, preporuke, i dr materijali EU i EC.*
- [4] *EC, White paprer, Roadmap to a Single Transport Area, Brussel, 2011.*