



Broj: 02-05-29733-7.1/11  
Sarajevo, 22.11.2011. godine

Na osnovu čl. 22. i 24. stav 4. Zakona o Vladi Kantona Sarajevo ("Službene novine Kantona Sarajevo", broj: 24/03 - Prečišćeni tekst), Vlada Kantona Sarajevo, na **42.** sjednici održanoj **22.11.2011.** godine, donijela je sljedeći

## ZAKLJUČAK

1. Prihvata se Pregled aktuelne situacije u KJKP "GRAS" d.o.o. Sarajevo sa informacijom stanja poslovanja u periodu 2000. - 2010. godina po pitanju održavanja tematske sjednice Skupštine Kantona Sarajevo.
2. Predlaže se Vladi Kantona Sarajevo da Pregled aktuelne situacije u KJKP "GRAS" d.o.o. Sarajevo sa informacijom stanja poslovanja u periodu 2000. - 2010. godina dostavi Skupštini na razmatranje i usvajanje.

**P R E M I J E R**

**Fikret Musić**

Dostaviti:

1. Predsjedavajuća Skupštine Kantona Sarajevo
2. Skupština Kantona Sarajevo
3. Premijer Kantona Sarajevo
4. Ministarstvo saobraćaja
5. KJKP "GRAS" d.o.o. Sarajevo (putem Ministarstva saobraćaja)
6. Evidencija
7. A r h i v a



web: <http://vlada.ks.gov.ba>  
e-mail: [premijer@ks.gov.ba](mailto:premijer@ks.gov.ba)  
Tel: + 387 (0) 33 562-068, 562-070  
Fax: + 387 (0) 33 562-211  
Sarajevo, Reisa Džemaludina Čauševića 1



Pregled aktuelne situacije u KJKP „GRAS“ d.o.o. sa  
informacijom stanja poslovanja u periodu 2000.-2010.  
godine

*Sarajevo, decembar 2011.*

## SADRŽAJ

	Str.
UVOD.....	2.
1. PRIHOD .....	4.
1.1. Fizički obim – broj prodatih karata .....	5.
.....	
1.2. Subvencije .....	8.
1.3. Cijene karata - osnovne cijene .....	8.
karte.....	
1.4. Odnos subvencioniranih cijena i osnovne cijene karata .....	9.
.....	
2. RASHODI .....	11.
2.1. Troškovi rezervnih dijelova, materijala, .....	11.
sitn.inv.....	
2.2. Troškovi enegrenata (porast cijena) .....	12.
.....	
2.3. Plate i ostali troškovi .....	12.
zaposlenih.....	
2.4. Kamate.....	13.
2.5. Amortizacija .....	13.
.....	
2.6. Ostali troškovi .....	13.
.....	
3. AKUMULACIJA GUBITAKA .....	14.
.....	
3.1. Uzroci gubitaka i načini .....	15.
rješavanja.....	
3.1.1. Uzroci gubitaka - .....	15.
prihodi.....	
3.1.2. Uzroci gubitaka - .....	16.
rashodi.....	
4. OBAVEZE –DUGOROČNE I .....	18.
KRATKOROČNE.....	
4.1. Nabavke stalnih .....	19.
sredstava.....	
4.2. Kreditna zaduženja / period 2000.- .....	20.
2010.....	
4.3. Primljena sredstva od Kantona /kapitalni .....	21.
grant.....	
4.4. Odnos učešća u izmirenju obaveza po investicionim .....	22.
projektima.....	
4.5. Projekcija obaveza do 2016. / Pregled obaveza prema finans. .....	23.
institucijama.	
4.6. Značajne pozicije kratkoročnih .....	24.
obaveza.....	
5. NELIKVIDNOST.....	24.
..	

5.1. Obaveze po osnovu direktnih poreza.....	24.
5.2. Tužbe radnika.....	25.
6. VOZNI PARK.....	26.
6.1. Starosna struktura.....	26.
6.2. Broj vozila po godinama.....	26.
6.3. Eksploatacioni pokazatelji.....	27.
6.4. Održavanje vozila.....	28.
7. LJUDSKI RESURSI.....	28.
7.1. Broj zaposlenih.....	28.
7.2. Kvalifikaciona struktura.....	29.
7.3. Fluktuacija radne snage.....	30.
8. PROJEKTI JAČANJA SAOBRAČAJNE INFRASTRUKTURE.....	30.
8.1. Kratak pregled postojećeg stanja .....	31.
8.2. Lokacija.....	31.
8.3. Obim projekta.....	32.
8.4. Ekonomska i finansijska procjena.....	33.
8.5. Izvor kreditiranja.....	34.
8.6. Termin plan.....	34.
9. REZIME.....	34.

## Uvod

Ministarstvo saobraćaja Kantona Sarajevo i KJKP GRAS doo Sarajevo saglasno zaključku Vlade Kantona Sarajevo pripremili su materijal za tematsku sjednicu Skupštine Kantona Sarajevo u obimu potrebnom za potpuno sagledavanja stanja u ovom komunalnom preduzeću u periodu 2000.-2011. godina sa prijedlogom mjera za prevazilaženje postojećeg stanja.

Ministar saobraćaja Kantona Sarajevo i Generalni direktor KJKP GRAS doo Sarajevo saglasni su da predloženi materijal oslikava aktuelno stanje u kojem se ovo komunalno preduzeće nalazi sa detaljnom analizom uzroka koji su doveli do ovakve situacije i

predlaže Skupštini Kantona Sarajevo da na tematskoj sjednici razmatra pripremljeni materijal s ciljem donošenja odluka i zaključaka koji će pomoći da se otklone problemi u ostvarivanju komunalne funkcije javnog prevoza na dobrobit svih građana Kantona Sarajevo.

Tematska sjednica, u raspravi koja će uslijediti na osnovu predočenog pisanog materijala i uvodnog izlaganja Ministra Saobraćaja Kantona Sarajevo, treba da ponudi odgovore na sljedeća pitanja koje se nameću kao posljedica aktualnog stanja:

- da li se aktualna zakonodavna i izvršna vlast Kantona Sarajevo spremna javno odreći komunalnih usluga ovoj preduzeća;
- kome odgovara ovakvo stanje u ovom komunalnom preduzeću;
  - o radnicima – sigurno NE obzirom da svaki mjesec s nestrpljenjem iščekuju zarađenu platu i topli obrok;
  - o građanima Kantona Sarajevo – sigurno NE obzirom da s nestrpljenjem očekuju dolazak prevoznog sredstva na stajalište prema redu vožnje, a koje se ne ostvaruje zbog nedostatka prevoznih sredstava i politike održavanja istih koja se godinama provodila u ovom preduzeću;
  - o Vladi Kantona Sarajevo – sigurno NE obzirom da je izložena svakodnevnom pritisku od strane nezadovoljnih građana Kantona Sarajevo i radnika KJKP GRAS doo Sarajevo i koja zbog opšte ekonomske situacije u Kantonu Sarajevo ne može odgovoriti finansijskim izazovima koji su uzrokovani nedomaćinskim poslovanjem zadnjih desetak i više godina
  - o Grupi pojedinaca – sigurno DA, koja od poslovanja ovog komunalnog preduzeća ostvaruje siguran i nelegalan profit i kojoj odgovara da ovo preduzeće i dalje posluje na način na koji je i do sada poslovalo ostvarujući višemilionski gubitak.

U predočenom pisanom materijalu mogu se naći ocjene poslovanja u periodu od 2000. godine do danas. Priložene tabele pokazuju troškove investicionih ulaganja za rezervne dijelove po godinama, a prema postojećim voznim jedinicama, gdje se može uočiti totalna disproporcija između vrijednosti ulaganja u godinama kada su vozne jedinice bile mlađe i onih godina kada je za očekivati da zbog starosti voznog parka troškovi održavanja budu veći. Istovremeno se mogu uočiti značajne razlike u broju i strukturi zaposlenih po godinama, gdje se tačno vidi da stručna sprema i kvalifikacije uposlenika ne prate potrebe ovog komunalnog preduzeća.

U informaciji su dati i podaci o prodaji voznih karata gdje postoji opravdana sumnja se da zbog „primitivnog“ načina plasmana i distribucije voznih karata ostvaruju značajni gubitci. Takođe je predočena informacija o cijeni voznih karata i subvenciji koja je data pojedinim grupama korisnika, kao i obimu naknade koju Vlada Kantona Sarajevo plaća KJKP GRAS doo Sarajevo.

Prilog ovog dokumenta čine i ukupna dugovanja po pitanju javnih prihoda, kao i tužbe radnika po osnovu nepoštivanja odredbi kolektivnog ugovora. Posebnu cjelinu čini stanje voznog parka i samoodrživost koja je dovedena u pitanje dugogodišnjim svjesnim urušavanjem i nekontrolisanom i kriminalnom nabavkom rezervnih dijelova i pogonskog goriva. Posljedice ovakvog poslovanja i gomilanja dugovanja danas se javljaju u vidu blokade bankovnih računa koji onemogućavaju redovno poslovanje ovog

preduzeća. Za neke od dobavljača postoje i pisani i usmeni dokazi da nikad nisu isporučili traženu robu ili su isporučili istu robu po nekoliko puta.

Teška ekonomsko-finansijska situacija u ovom preduzeću iskazana je sistematskom analizom brojnih faktora koji su usloveli složenu poslovnu situaciju u preduzeću KJKP GRAS, od 2000 godine do danas. Prije svega to se odnosi na :

- 1) Rast troškova poslovanja od 2000.godine, a da taj rast nisu pratili prihodi kako po osnovu cijena prevoznih karata tako i po osnovu obima prodaje,
- 2) Troškovi kamata, usljed kontinuiranog pogoršanja finansijske solventnosti preduzeća,
- 3) Nizak nivo naplate obzirom da zaštita sistema naplate nije insitucionalno uređena, pri čemu se preko 20% korisnika vozi bez vozne karte,
- 4) Gubici u poslovanju od 2000. do 2010.godine, su se različito kretali sa tendencijom rasta posebno od 2007.godine, uglavnom ispoljenim efektima povećanja troškova radne snage,
- 5) Gubici u poslovanju su se manifestovali u visini neizvršenih obaveza kako dugoročnih (po kreditima za investicione projekte i dr), tako i kratkoročnih (po osnovu tekućeg poslovanja).

U uvodnom izlaganju biće predočeni i prijedlozi kojima se načinjeni propusti u poslovanju mogu prevazići u narednih nekoliko godina. Prije svega to se odnosi na potpuno restruktuiranje preduzeća u smislu obavljanja samo osnovne djelatnosti.

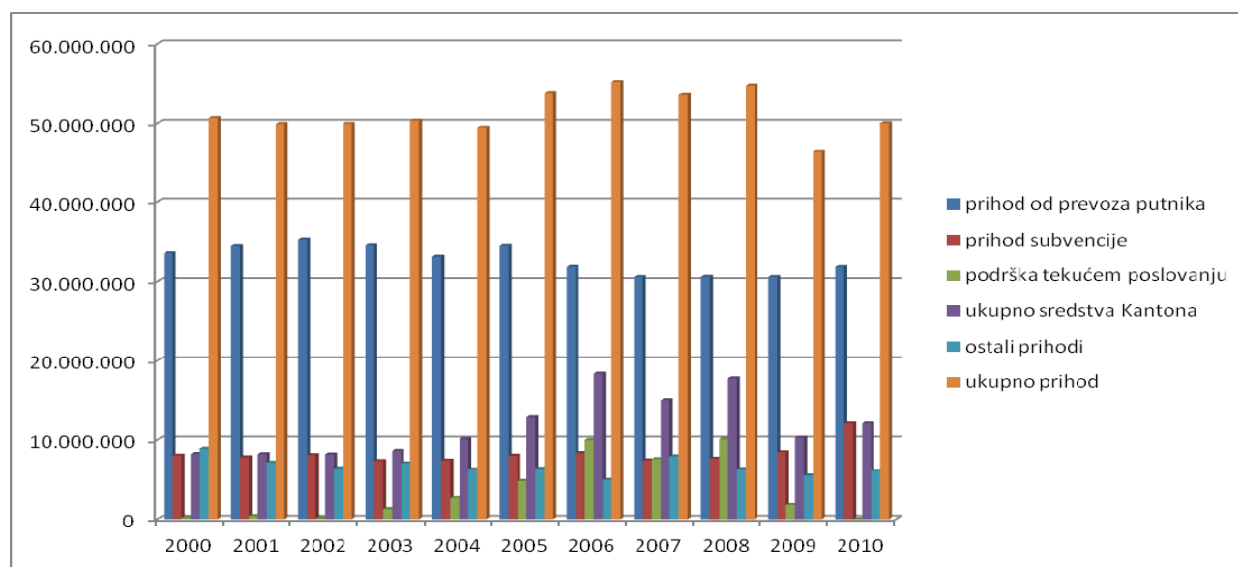
Sastavni dio ove informacije je i prijedlog značajnih projekata koje je potrebno realizovati s ciljem efikasnijeg i sigurnijeg funkcionisanja javnog gradskog prevoza. Projekti ove vrste su aplikativni za dugoročno kreditiranje kod međunarodnih institucija (EIB, EBRD) koje imaju najpovoljnije uslove kreditiranja. Ovakvim pristupom izbjegli bi se kreditni plasmani malih iznosa koji se svake godine kroz budžet plasiraju i koji imaju znatno nepovoljnije uslove otplate kredita.

Ministar saobraćaja će na osnovu rasprave na tematskoj sjednici, predloženog materijala i usmenog izlaganja ponuditi Skupštini Kantona Sarajevo zaključke na usvajanje.

## 1. Ukupni prihodi

Tabela 1. Struktura prihoda / period 2000. – 2010.

Godine	Od prevoza putnika	Od subvencija	Podrška tekućem poslovanju	Ukupno sredstva Kantona (3+4)	Ostali prihodi	Ukupno prihodi (2+ 5+6)
1	2	3	4	5	6	7
2000	33.539.000	8.039.000	200.000	8.239.000	8.898.000	50.676.000
2001	34.548.000	7.822.000	400.000	8.222.000	7.154.000	49.924.000
2002	35.351.000	8.083.000	100.000	8.183.000	6.414.000	49.948.000
2003	34.641.000	7.359.000	1.280.000	8.639.000	7.064.000	50.344.000
2004	33.104.000	7.416.000	2.670.000	10.086.000	6.277.000	49.467.000
2005	34.579.000	8.025.000	4.800.000	12.825.000	6.366.000	53.770.000
2006	31.850.000	8.350.000	10.000.000	18.350.000	4.943.000	55.143.000
2007	30.592.000	7.436.000	7.600.000	15.036.000	7.931.000	53.559.000
2008	30.609.000	7.646.000	10.100.000	17.746.000	6.345.000	54.700.000
2009	30.590.000	8.463.000	1.812.000	10.275.000	5.494.000	46.359.000
2010	31.845.000	12.068.000	0	12.068.000	6.105.000	50.018.000
2011 procj.	29.431.000	10.598.000	1.007.000	11.605.000	5.628.000	46.664.000



graf 1. Struktura ukupnog prihoda ostvarenog u periodu 2000.-2010.

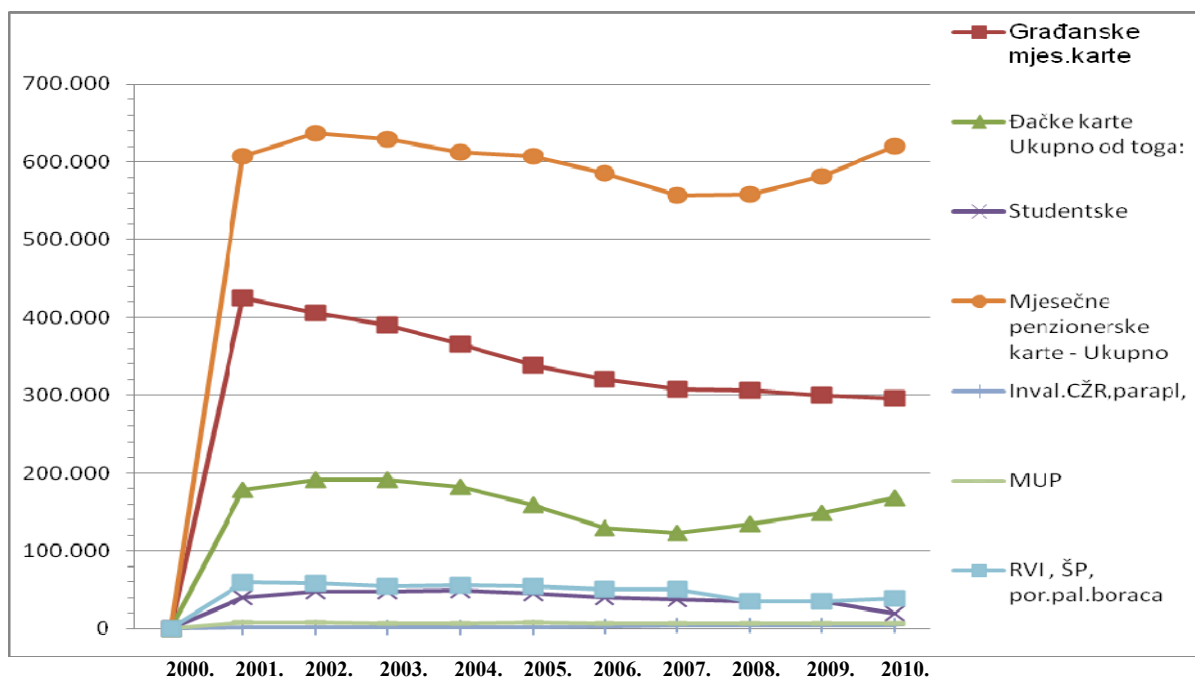
Tabela 2. Fizički obim – broj prodatih mjesečnih karata ( A ) i pojedinačnih prevoznih karata ( C ) sa pokazateljima povećanja odnosno smanjenja i lančanim indeksima ( B )

R/b	Pozicija	G O D I N E											br. karata (± 2010 /2000)
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
1.	Gradanske mjes.karte	469.509	425.750	405.857	390.829	366.062	339.217	319.986	307.827	305.980	299.380	295.544	-173.965
2.	Đačke karte Ukupno od toga:	176.493	179.027	191.719	191.293	182.483	159.433	128.926	122.568	135.023	149.339	168.751	-7.742
-	Đačke – srednja škola	171.328	161.073	170.243	170.472	165.072	146.339	120.137	98.146	81.393	83.562	100.987	-60.086
3.	Studentske	32.573	40.444	48.202	48.187	48.962	45.182	40.291	37.645	34.647	34.868	19.430	-13.143
4.	Mjesečne penzionerske karte – Ukupno	597.407	607.372	636.424	628.676	612.323	607.246	584.572	557.362	558.239	580.908	620.542	+23.135
5.	Invalidi	1.011	1.213	1.551	1.672	1.781	1.820	3.515	3.818	4.292	4.170	4.357	+3.346
6.	Karte za pripadnike MUP	17.617	7.646	7.484	7.217	7.282	7.508	6.669	7.313	7.301	7.251	7.295	-10.322
7.	Karte za RV I šeh.porodice i porodice	64.112	59.832	58.173	54.559	55.465	55.149	50.931	50.570	35.874	34.778	38.901	-25.211
8.	Vojska F BiH	57.684	54.610	47.466	38.617	26.800	20.401	21.663	-	-	-	3.424	-54.620
A)	SVEUKUPNO PRETPLATNE (1 do 8)	1.416.406	1.375.894	1.396.876	1.361.050	1.301.158	1.235.956	1.156.553	1.087.103	1.081.356	1.110.694	1.158.244	-258.162
1.	Gradanske mjesečne karte	-	-9,3%	-4,7%	-3,7%	-6,3%	-7,4%	-5,7%	-3,8%	-0,6%	-2,2%	-1,3%	-37,1%
2.	Đačke karte Ukupno – od toga;	-	+1,4%	+7%	-0,2%	-4,6%	-12,7%	-19,9%	-4,9%	+10,1	+10,6 %	+12,9%	-4,4%
-	Đačke srednja škola	-	-6,0%	+5,7%	+0,1%	-3,2%	-11,3%	-17,9%	-18,3%	-17,1%	+2,7 %	+20,9%	-41,1%
3.	Studentske karte	-	+24,1%	+19,2%	-0,1%	+1,6%	-7,8%	-10,9%	-6,6%	-8,0%	+0,6 %	-44,3%	-40,4%
4.	Penzionerske karte -	-	+1,7%	+4,7%	-1,2%	-2,7%	-0,8%	-3,7%	-4,7%	+1,6%	+4,1 %	+6,8%	+3,9%
5.	Invalidi	-	+19,9%	+27,8%	+7,8%	+6,5%	+2,3%	+93,1%	+8,6%	+12,4%	-2,9 %	+4,5%	+330,9%
6.	Karte za pripadnike	-	-56,6%	-2,1%	-3,6%	+0,9%	+3,1%	-11,2%	+9,6%	-0,2%	-0,7 %	+0,6%	-58,6%
7.	Karte za RV I, šeh.porodice i porodice	-	-6,7%	-2,8%	-6,3%	+1,7%	-0,6%	-7,7%	-0,7%	-23,8%	-3,1 %	+11,9%	-39,3%
8.	Vojska F BiH	-	-5,4%	-13,1%	-18,7%	-30,6%	-23,9%	+6,2%	-	-	-	-	-94,1%
B)	UKUPNO (1 do 8)	-	-2,9%	+1,5%	-2,6%	-4,4%	-5,0%	-6,4%	-4,2%	-1,0%	+2,7%	+4,3%	-18,2%
C)	POJEDINAČNE KARTE	9.554.633	9.433.172	9.819.521	9.555.377	8.882.584	7.337.436	6.027.266	5.993.659	6.652.729	6.598.024	7.524.453	-2.030.180
		-	-1,3%	+4,1%	-2,7%	-7,1%	-17,4%	-17,9%	-0,6%	+11,0%	-0,8%	+14,0%	

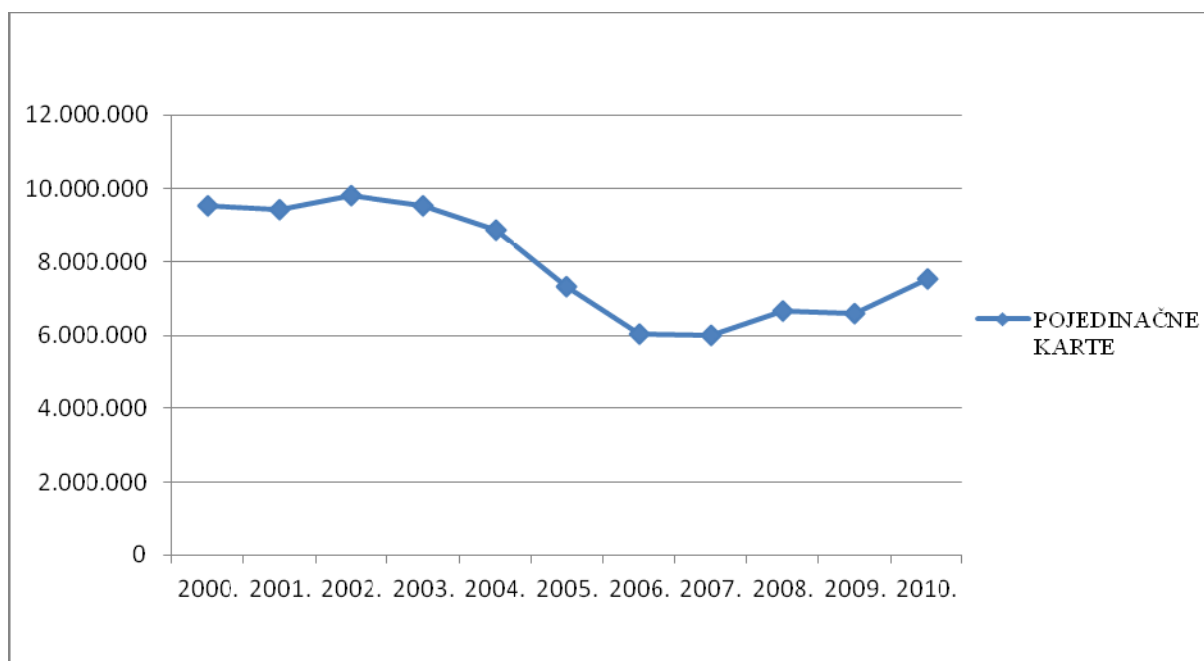
Pregled aktuelne situacije u KJKP „GRAS“ d.o.o. sa informacijom stanja poslovanja u periodu 2000.-2010.



### 1.1. Fizički obim – broj prodatih karata



Graf. 2. Broj prodatih pretplatnih karata



Graf. 3. Broj prodatih pojedinačnih karata

**Pokazatelji fizičkog obima prodaje karata u posmatranom periodu, dati u tabeli 2., pokazuju trend smanjenja:**

- **prodatih mjesečnih karata (kupona) u 2010. u odnosu na 2000.g. za 258.162 komada što, uz prosječnu cijenu mjesečne karte od 30,00 KM, za samo jednu godinu odnosno 2010. godinu predstavlja izgubljen prihod u iznosu od 7.744.860 KM.**
- **prodatih pojedinačnih karata u 2010. u odnosu na 2000.g. za 2.030.180 komada što u 2010., uz prosječnu cijenu pojedinačne karte od 1,60 KM , predstavlja izgubljen prihod od 3.248.288 KM, odnosno ukupno 10.993.148 KM za sve karte.**

**Posebno je izražen pad prodaje građanskih kupona, koji u 2010. u odnosu na 2000.godinu iznosi 37,1 % ( ili manje za 173.965 karata).**

**Značajnu posljedicu na ukupan prihod GRAS-a imala je promjena Uredbe Vlade FBiH, početkom 2000. godine kada je omogućeno da se naknada za prevoz isplaćuje u gotovini. Tokom narednih godina kontinuirano se smanjuje broj prodatih kupona pravnim licima, među kojima je znatan broj budžetskih korisnika.**

**Za direktne budžetske korisnike Kantona Sarajevo za prevoz uposlenih se u budžetu godišnje izdvaja cca 5,5 mil. KM. Prema evidenciji GRAS-a od ove grupe korisnika ostvari se prihod od cca 4,0 mil. KM. Neki od korisnika, imaju takođe povlašten položaj pri kupovini karata kao npr. MUP Kantona, obzirom da se za administraciju kupuju karte, a prevoz za službena lica (uniformisana lica i policiju u civilu) usluga prevoza plaća u paušalnom iznosu.**

**Ostali budžetski korisnici: javna preduzeća, ustanove, opštine dijelom kupuju karte za uposlene, te GRAS po ovom osnovu ostvari cca 3,7 mil. KM godišnje.**

**Prema podacima kojima raspolaže GRAS, budžetski korisnici imaju oko 20.000 uposlenih, te se može zaključiti da oko 50 % uposlenika Kantona kupuje karte.**

**Pod pretpostavkom da 10 % uposlenika ne ostvaruje pravo na naknadu za prevoz, iznos od cca 6,0 mil. KM godišnje se kroz isplate u novcu prelje u finansiranje automobilskog prevoza. Naime, isplatom naknade za prevoz u novcu, nije povećana prodaja pojedinačnih karata. Kao alternativni prevoz se koristi taxi prevozi desetine hiljada putničkih vozila sa samo jednim putnikom. Na ovaj način povećava se broj učesnika u prometu, usporava javni saobraćaj i nastaje opšte zagušenje saobraćaja, te se povećava se broj udesa i zagađuje okoliš. U naprednijim zemljama sami građani prioritet daju gradskom prevozu.**

**Pitanje je koliko su kratkotrajni lični interesi uposlenika postavljeni iznad opšteg interesa dugoročnijeg stvaranja uslova za kvalitetan i redovan prevoz, udobnim i čistim vozilima javnog prevoza za sve putnike, bezbjedno kretanje pješaka i zdraviju životnu sredinu.**

**Gradski prevoz se znatno može osnažiti namjenskim trošenjem sredstava koje Kanton izdvaja za prevoz radnika, posebno ako se očekuje da se javni prevoz odvija na neprofitabilnim linijama u cilju zadovoljavanja opšteg interesa / npr. na liniji Bašćaršija – Međunarodni aerodrom Sarajevo, dnevno se preveze do 3 putnika, a obavi se 17 vožnji /.**

**U 2010. godini u odnosu na 2000.-tu godinu, ostvareno je 5% manje vožnji i pređeno je 1% manje kilometara. Gužve u vozilima su uobičajene. Preko 25% korisnika javnog gradskog prevoza se vozi bez vozne karte. Tome direktno doprinosi i zakonom nezaštićen sistem naplate te neregulisan status kontrolora u kojem isti nisu ovlašteni legitimisati putnike bez vozne kartu, niti napraviti prijavu.**

Samo po osnovu evidentiranih, a nerealizovanih prijava u periodu 2007.-2011.godina (35.905 oduzetih neispravnih karata - falsifikovani kuponi, iskaznice bez kupona i dr.), izgubljen je prihod od 955.073 KM za navedeni period odnosno 191.014 KM prosječno godišnje.

Podatak da GRAS 20% svog prihoda stiće od gotovinske prodaje pojedinačnih karata, svega 5% od prodaje građanskih kupona, a preko 58% od prodaje subvencioniranih karata govori o jednoj fatalnoj disproporciji. Naime, u zemljama koje imaju razvijen gradski prevoz sve preko 4% gotovinskog prometa smatra se preskupim, neekonomičnim i ostavlja mogućnost razne vrste manipulacija, dok se postotak iznad 30% subvencioniranog prevoza smatra čistim gubitkom ukoliko nije pokriveno sa 65% pretplatničkih karata.

## 1.2. Subvencije

Subvencijama je obuhvaćen veliki broj korisnika usluga prevoza: penzioneri, đaci, studenti, RVI, šehidske porodice i porodice palih boraca koji kao povlašteni korisnici, koji čine 65% ukupno prevezenih putnika .

Ukupni prihod od prodaje pretplatnih karata subvencioniranih korisnike i ukupni iznosi subvencija za ove kategorije korisnika usluga javnog prevoza utvrđeni od strane Vlade Kantona, u 2010.godini su znatno niži od cijene osnovne mjesečne karte te je zajedničko učešće u ukupno ostvarenom prihodu od svega 31,6%. Ovakvo godišnje učešće, uglavnom se odnosi na ukupan period, počev od 2000.godine.

## 1.3. Cijene karata

U tabeli 3. dat je prikaz cijena pojedinačne karte za prevoz u sredstvima javnog gradskog prevoza u peridu 2000. godina do danas.

Posljednje povećanje cijena voznih karata izvršeno je u februaru 2005.godine (prosječno za 15,0%), uz napomenu da je u januaru 2006. godine izvršena korekcija cijena \* radi primjene PDV-a.

Tabela 3. Cijena - osnovne karte

Datum promjene	Osnovna pojedinačna karta (sa PPU odnosno PDV) KM	Osnovna mjesečna građanska karta - I zona (sa PPU odnosno PDV) KM
01.08.2000.	1,20	44,00
01.02.2005.	1,50	50,00
01.01.2006. *	1,60	53,00

Tabela 4. Cijene osnovne mjesečne karte i cijene mjesečnih karata za povlaštene korisnike sa subvencijom (sa PPU odnosno PDV) – uporedni prikaz

Datum promjene	Osnovna mjesečna građanska karta ( I zona) KM	Mjesečna đaćka (srednja škola I zona) KM	Mjesečna studentska (I zona) KM	Mjesečna penzionerska (sve zone) KM	RVI, ŠP, i por.palih boraca (sve zone) KM

01.08.2000.	44,00	26,20	26,00	9,26	27,00
01.02.2005.	50,00	30,00	31,00	11,00	30,00
01.01.2006. *	53,00	31,90	33,00	11,70	31,90
01.07.2008.	-	-	-	14,00	-
01.04.2010.			4,25		

Odlukom Vlade Kantona Sarajevo o subvencioniranju i participaciji u troškovima prijevoza redovnih studenata br. 02-05-7100-12/10 od aprila 2010. godine, definisan je novi način subvencioniranja i cijena studentske godišnje karte (učesće korisnika) u iznosu od 50,00 KM u 2010.godini. Potrebno je naglasiti da je ovom odlukom znatno umanjen prihod GRAS-a po ovom osnovu obzirom da su predviđena sredstva za pokrivanje subvencije u iznosu 3.000.000 KM bila nedovoljna za pokriće izdatih studentskih kupona.

Potrebno je istaći da preuzete obaveze po pitanju subvencija Vlada KS samo djelomično ispunjava prema GRAS-u obzirom da vrši doplatu preuzetih obaveza samo do cijene mjesečnih karata za povlaštene korisnike sa subvencijom. Drugim riječima, subvencioniranje penzionera vri se samo do 14 KM mjesečno, dok ostatak od 39 KM do utvrđene mjesečne cijene građanske karte od 53 KM ide direktno na trošak GRAS-a. Isti slučaj, ali još nepovoljniji desio se u 2010. godini sa studentskom kartom koja se subvencionira do iznosa od 33 KM, što mjesečno po studentu iznosi 28,5 KM. Odlukom Vlade Kantona Sarajevo iz juna mjeseca ove godine smanjena je subvencija ovoj kategoriji korisnika usluge prevoza i ona je pravično izjednačena sa đačkom kartom što na mjesečnom nivou iznosi 16 KM.

Tabela 5. Cijene mjesečnih karata za povlaštene korisnike sa subvencijom (PDV) – odnos uplate korisnika i sredstava iz Budžeta Kantona Sarajevo

Vrsta korisnika	Valuta	Plaća korisnik		Budžetska sredstva	
		2010.	2011.	2010.	2011.
Mjesečna đačka (srednja škola I)	KM	16,00	16,00	15,90	15,90
Mjesečna studentska (I zona)	KM	4,25	4,25/16,00	28,75	28,75/17,00
Mjesečna penzionerska (sve zone)	KM	0-14,00	0-14,00	14,00-0,00	14,00-0,00

#### 1.4. Odnos subvencioniranih cijena i osnovne cijene karte – efekat umanjenja prihoda

Tabela 6. A - Prihod od subvencioniranih korisnika /na bazi cijene osnovne mjesečne karte/ bez PDV

Godine	Mjesečne penzionerske karte	Mjesečne đačke karte	Mjesečne studentske karte	Karte za RVI, šeh.por.i por. palih boraca	Ukupno (2 do 5)
1	2	3	4	5	6
2000.	26.983.000	7.123.000	1.427.000	2.904.000	38.437.000
2001.	27.407.000	6.651.000	1.760.000	2.710.000	38.528.000
2002.	28.675.000	7.712.000	2.183.000	2.635.000	41.205.000
2003.	28.354.000	7.722.000	2.182.000	2.471.000	40.729.000
2004.	27.633.000	7.478.000	2.218.000	2.512.000	39.841.000
2005.	27.434.000	6.629.000	2.046.000	2.498.000	38.607.000
2006.	26.412.000	5.442.000	1.825.000	2.307.000	35.986.000
2007.	25.217.000	4.446.000	1.705.000	2.290.000	33.658.000
2008.	25.258.000	3.687.000	1.570.000	1.625.000	32.140.000

<b>2009.</b>	<b>26.207.000</b>	<b>3.785.000</b>	<b>1.579.000</b>	<b>1.575.000</b>	<b>33.146.000</b>
<b>2010.</b>	<b>27.993.000</b>	<b>4.575.000</b>	<b>4.409.000</b>	<b>1.762.000</b>	<b>38.739.000</b>
UKUPNO A	297.573.000	65.250.000	22.904.000	25.289.000	411.016.000

Tabela 7. B - Ostvareni prihod (subvencionirani korisnici) po godinama bez PDV, prema utvrđenim cijenama Vlade Kantona

Godine	Ostvareni prihod od karata koje plaćaju putnici					Ostv.prihod od subvenc. i sredstava za podršku tekućem posl.	Ukupno ostvarena sredstva sa subvencijama (6+7)	Razlika prihoda (A-B) kolona A6-B8
	Penzioneri	Đaci	Studenti	RVI, ŠP i por.pal.bor.	Ukupno (2 do 5)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>2000.</b>	<b>233.000</b>	<b>1.861.000</b>	<b>699.000</b>	<b>107.000</b>	<b>2.905.000</b>	<b>8.239.000</b>	<b>11.144.000</b>	<b>-27.293.000</b>
<b>2001.</b>	<b>454.000</b>	<b>2.226.000</b>	<b>967.000</b>	<b>108.000</b>	<b>3.755.000</b>	<b>8.223.000</b>	<b>11.978.000</b>	<b>-26.550.000</b>
<b>2002.</b>	<b>574.000</b>	<b>2.408.000</b>	<b>1.156.000</b>	<b>106.000</b>	<b>4.244.000</b>	<b>8.183.000</b>	<b>12.427.000</b>	<b>-28.778.000</b>
<b>2003.</b>	<b>917.000</b>	<b>2.412.000</b>	<b>1.164.000</b>	<b>99.000</b>	<b>4.592.000</b>	<b>8.639.000</b>	<b>13.231.000</b>	<b>-27.498.000</b>
<b>2004.</b>	<b>1.104.000</b>	<b>2.301.000</b>	<b>1.186.000</b>	<b>110.000</b>	<b>4.701.000</b>	<b>10.086.000</b>	<b>14.787.000</b>	<b>-25.054.000</b>
<b>2005.</b>	<b>1.324.000</b>	<b>2.305.000</b>	<b>1.289.000</b>	<b>151.000</b>	<b>5.069.000</b>	<b>12.825.000</b>	<b>17.894.000</b>	<b>-20.713.000</b>
<b>2006.</b>	<b>1.386.000</b>	<b>1.891.000</b>	<b>1.182.000</b>	<b>147.000</b>	<b>4.606.000</b>	<b>18.350.000</b>	<b>22.956.000</b>	<b>-13.030.000</b>
<b>2007.</b>	<b>1.721.000</b>	<b>1.522.000</b>	<b>1.119.000</b>	<b>143.000</b>	<b>4.505.000</b>	<b>15.036.000</b>	<b>19.541.000</b>	<b>-14.117.000</b>
<b>2008.</b>	<b>1.684.000</b>	<b>1.241.000</b>	<b>1.045.000</b>	<b>76.000</b>	<b>4.046.000</b>	<b>17.746.000</b>	<b>21.792.000</b>	<b>-10.348.000</b>
<b>2009.</b>	<b>1.501.000</b>	<b>1.236.000</b>	<b>1.050.000</b>	<b>-</b>	<b>3.787.000</b>	<b>9.341.000</b>	<b>13.128.000</b>	<b>-20.018.000</b>
<b>2010.</b>	<b>1.494.000</b>	<b>1.243.000</b>	<b>1.028.000</b>	<b>-</b>	<b>3.765.000</b>	<b>11.133.000</b>	<b>14.898.000</b>	<b>-23.841.000</b>
UKUPNO (A)	12.392.000	20.646.000	11.885.000	1.047.000	45.975.000	127.801.000	173.776.000	-237.240.000

**Na bazi broja prodatih karata i cijena karata (odnos subvencije prema cijeni građanske mjesečne karte), utvrđen je manje ostvaren prihod od povlaštenih korisnika u iznosu od 237.240.000 KM u periodu od 2000. do 2010.godine, što je prikazano u tabeli br. 7. kolona 9.**

**Prosječna cijena mjesečne karte povlaštenih korisnika sa subvencijama (penzioneri, đaci srednjih škola, studenti, RVI, ŠP i porodice palih boraca ukupno - višemjesečne i godišnje svedene na mjesečne), iznosi u 2010.godini 15,50 KM, u 2011.godini 16,70 KM što je svega 34,2% cijene osnovne mjesečne karte (građanske karte).**

**Penzionerske karte važe neograničeno u svim zonama, a zadnja promjena penzionerskih iskaznica bila je 2008. godine. Neophodno je uvesti novi elektronski sistem naplate karata koji će omogućiti kontrolu prevoza subvencioniranih kategorija, smanjiti gužve u vozilima, omogućiti komfor nesubvencioniranim putnicima i ukinuti sivu emisiju voznih karata.**

## 2. Ukupni rashodi

Tabela 8. Struktura rashoda u periodu 2000.-2010.godina

Godine	Materijal, rezervni dijelovi, sitan inventar	Energenti	Bruto plate	Ostali troškovi zaposlenika (topli obrok i dr)	Amortizacija	Kamate	Svi ostali troškovi	Ukupno (2 do 8)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2000	10.861.000	8.257.000	19.102.000	2.931.000	7.666.000	12.000	4.733.000	53.562.000
2001	9.309.000	7.823.000	20.253.000	2.813.000	7.749.000	113.000	4.454.000	52.514.000
2002	10.013.000	7.440.000	21.234.000	2.908.000	7.634.000	172.000	4.539.000	53.940.000
2003	11.324.000	8.185.000	21.662.000	3.229.000	7.721.000	185.000	4.408.000	56.714.000
2004	10.568.000	9.000.000	21.964.000	3.227.000	7.612.000	195.000	4.647.000	57.213.000
2005	10.697.000	10.622.000	21.781.000	4.199.000	7.615.000	510.000	5.509.000	60.933.000
2006	6.105.000	9.973.000	23.697.000	6.959.000	8.242.000	1.030.000	3.981.000	59.987.000
2007	5.153.000	8.973.000	27.636.000	7.359.000	5.883.000	1.052.000	4.476.015	60.530.600
2008	4.945.000	10.727.000	34.095.000	9.170.000	6.084.000	1.847.000	4.698.000	71.566.000
2009	4.022.000	8.735.000	37.552.000	7.086.000	5.865.000	1.319.000	3.881.000	68.460.000
2010	3.301.000	9.664.000	37.556.000	6.618.000	6.484.000	3.617.000	4.516.000	71.756.000
2011.procj	2.458.100	9.527.000	37.206.200	6.551.300	6.352.900	2.117.800	3.004.700	67.218.000

**2.1. Troškovi materijala, rezervnih dijelova i sitnog inventara do 2006.godine imaju znatno učešće u strukturi troškova, a od 2006. godine pokazuju izražen trend pada. Obzirom na finansijske probleme, komplikovane procedure nabavki u skladu sa ZJN, smanjen je obim nabavki te se održavanje vozila u posljednjim godinama, praktično svelo na hitne servise i otklanjanje kvarova na vozilima. Takođe je potrebno naglasiti da je u periodu do 2006. godine potrošeno znatno više sredstava za održavanje voznog parka iako je broj vozila koja se održavaju približno isti. U prilog opravdanim sumnjama, da je u ovom segmentu upravljanja preduzećem došlo do određenih malverzacija, stoji i činjenica da su u prvoj polovini posmatranog perioda vozila bila novija, a samim tim i troškovi održavanja niži. Istovremeno su uočene značajne zalihe starih neupotrebljivih rezervnih dijelova za vozila koja nisu u funkciji. Posebno treba istaći raznolikost voznog parka kao jedan od problema pri održavanju. Pitanje okvirnih sporazuma i tenderskih ponuđenih cijena za grupu artikala koje ne odgovaraju stvarnim cijenama na tržištu ili nudenih**

artikala koji nisu u asortimanu isporučioaca je još uvijek otvoreno i nova uprava GRAS-a ima velikih problema u njegovom rješavanju. Uhodani lanci dostave rezervnih dijelova, koji često ne odgovaraju namjeni ili nisu zadovoljavajućeg kvaliteta, insajderi unutar GRAS-a, razni lobby-ji doprinijeli su značajno akumuliranju ukupnog gubitka preduzeća. Javna je tajna da su se dijelovi iznosili iz kruga preduzeća i u privatnim garažama servisirali autobusi i kamioni drugih prevoznika.

2.2. Troškovi energenata : U odnosu na 2000. godinu cijene goriva su porasle za 65,8 % a cijene električne energije su porasle za 39,7% (VT) odnosno 41,5 % ( MT). Navedena povećanja cijena energenata i energije, i njihov uticaj na iskazane troškove, potrebno je posmatrati u kontekstu postignutih ušteda te povremenog smanjivanja fizičkog obima prevoza zbog povećanog broja neispravnih vozila. Kada se posmatra ovaj segment i analizira stanje mora se istaći da je još uvijek prisutan „primitivan“ način otuđenja goriva iz vozila i to na dogovorenim lokacijama van kruga preduzeća. Prema novim saznanjima vodi se interna istraga protiv jednog lica koje je uhvaćeno na djelu krađe goriva i očekuju se sankcije saglasno važećem pravilniku preduzeća. Posebnu težinu ovom činu predstavlja činjenica da su određeni rukovodioci pokušali prikriti cijeli slučaj. Pitanje potraživanja za isporučeno gorivo i njihove naplate jedan je od težih problema sa kojim se GRAS susreće obzirom na ovisnost o ovom energentu. Dolaskom nove uprave obaveze prema dobavljaču goriva koji je odabran po javnom pozivu se redovno izmiruju, a nagomilani dug u prethodnom periodu je za dva mjeseca smanjen za 300.000 KM. Međutim, i pored te činjenice u fazi pripreme materijala za ovu sjednicu računi GRAS-a su blokirani od strane drugog dobavljača (HIFA Group) koji je gorivo isporučivao prije 6-7 godina i koji je pravomoćnom sudskom presudom ostvario potraživanja u iznosu od cca 800.000 KM (dug + kamata u omjeru cca 50:50). Prema saznanjima kojima do sada raspolaže nova uprava preduzeća čitav proces isporuke se odigrao pod sumnjivim okolnostima obzirom da su prema datumima prijema robe sva skladišna mjesta bila popunjena i gorivo se nije moglo isporučiti. Određenu sumnju predstavlja činjenica da je potpis na zaprimljenu robu stavio uposlenik koji je bio teško bolestan (kasnije umro).

2.3. Plate i ostali troškovi uposlenih : U odnosu na 2005.godinu, bruto plate su povećane za 73%. Povećanje plaća je dodatno pogoršalo finansijski rezultat poslovanja preduzeća u ovom periodu. Veoma niske plaće uposlenika GRAS-a u odnosu na plaće uposlenih u ostalim komunalnim preduzećima, dovele su do nezadovoljstva uposlenika koje je eskaliralo štrajkom te su uz saglasnost Sindikata, uprave GRAS-a i Vlade Kantona, od 2006.godine izvršene korekcije plaća saglasno Kolektivnom ugovoru radnika u komunalnoj privredi. Vlada Kantona je za ovu namjenu obezbjedila određenu finansijsku podršku u 2006, 2007. i 2008.godini, a u 2009.godini ova podrška je znatno smanjenja da bi od 2010.godine potpuno izostala. Zadnje povećanje plaće je izvršeno u martu mjesecu 2009.godine. Prosječna neto plata po radniku iznosila je u 2000. godini 468,00 KM, u 2005. godini iznosila 552,00 KM, a u 2010.godini 957,00 KM. Međutim, plaće zaposlenika GRAS-a treba posmatrati u kontekstu nepovoljne starosne strukture zaposlenih sa učešćem naknade za minuli rad u neto plaći i do 12%, te potreba odvijanja javnog prevoza u dnevnom trajanju od 20 časova što zahtjeva plaćanje za rad u dane vikenda i praznika i dodatnih poslova npr. prodaja karata od strane vozača (sa ukupnim učešćem i do 12%), kao i noćnog rada (učešće 2%). Dodatak do primjene Kolektivnog ugovora se isplaćuje linearno u apsolutnom iznosu, i učestvuje u neto plaći sa 11%. Ostali troškovi zaposlenih od 2006.godine poprimaju rastući trend prevashodno zbog usklađivanja sa isplatom naknade za topli obrok u ostalim komunalnim preduzećima.

Ostali troškovi zaposlenih obuhvataju se i dalje isplaćuju u znatno manjim iznosima od neoporezivih (otpremnine prilikom odlaska u penziju, jubilarne nagrade i naknade za smrtni slučaj) ili se uopšte ne isplaćuju kao što je slučaj sa jednokratnim pomoćima i regresom. Posljednja isplata regresa je izvršena u 2008.godini.

Neophodno je izvršiti usklađivanje primanja na nivou cjelokupne komunalne privrede, kako po pitanju koeficijenta prema stručnoj spremi, tako i po pitanju toplog obroka, regresa i dr. Neprihvatljivo je da se u nekim komunalnim preduzećima isplaćuje regres i pored činjenice da posluju s gubitkom, a da to nije slučaj u GRAS-u.

- 2.4. Troškovi kamata u posmatranom periodu, prate povećanje nivoa kreditne zaduženosti preduzeća koja prati finansiranje realizacije investicionih projekata. Za sva zaduženja preduzeće je dobilo saglasnost vlasnika uz obećanje da će otplata biti finansijski podržana sredstvima Budžeta. Međutim, izdvajanja iz Budžeta za ove namjene su tokom cijelog perioda bila nedovoljna, te imala stalnu tendenciju pada, a u 2011.godini iznose 29 % iznosa godišnjih anuiteta. Preduzeće je prinuđeno sva raspoloživa sredstva usmjeriti na izmirenje kreditnih obaveza u cilju spriječavanja blokada od strane finansijskih institucija. Isto uzrokuje kašnjenje i poremećaje u izmirenju svih ostalih obaveza što dodatno opterećuje troškove zateznim kamatama i troškovima prinudne naplate.
- Pitanje kreditnih zaduženja i njihove opravdanosti je jedno od vodećih problema koje opterećava novu upravu i Vladu Kantona Sarajevo. Treba istaći da je sva imovina GRAS-a pod hipotekom i nije moguće više zaduživanje preduzeća, osim zaduživanja Kantona Sarajevo. Kreditnim sredstvima obnovljen je dio pruge 2005. godine, počeo proces modernizacije sarajevskih tramvaja – SATRA koji je prema okvirnom sporazumu predvidio „sklapanje“ 37 vozničkih jedinica. Do sada je urađeno 14, a biće kompletirano još 6. Za preostalih 17 vozničkih jedinica bilo je potrebno ući u novi kreditni aranžman što u ovom momentu obzirom na finansijsku situaciju Kantona Sarajevo nije bilo izvodljivo, a nije bilo ni potrebe iz razloga dovoljnog broja osposobljenih (završenih) tramvaja. Pri tome je potrebno naglasiti da ja na stara podvozja i šasiju stavljana najmodernija Siemensova oprema. Što se tiče ugovora koji je potpisan sa dobavljačima - „SIEMENS“ u slučaju prekida saradnje moraju se platiti inženjerski troškovi u reciprocitetu neisporučene opreme. Po toj osnovi raskid ovog ugovora košta Kanton Sarajevo 825.000 EUR. Posebno treba istaći da nijedno kreditno zaduženje nije bilo usmjereno na nabavku minibusa koji danas predstavljaju glavni problem lošijeg gradskog prevoza (zadnji put minibusi nabavljeni 2006. godine)
- 2.5. Amortizacija u ukupnom iznosu, uprkos nabavkama stalnih sredstava, smanjuje se od 2007.godine što ukazuje da su sredstva duži period u upotrebi te se povećava broj sredstava koja su u potpunosti amortizovana.
- 2.6. Ostali troškovi obuhvataju komunalne usluge, PTT usluge, usluge osiguranja stalnih sredstava i putnika, troškove nabavke robe, usluge trećih lica, zakupnine prostora i zemljišta, usluge platnog prometa, naknada štete, oglašavanje u SI-listu, takse na istaknutu firmu i licence za linije, naknadno utvrđeni rashodi iz prethodnih godina itd. U posmatranom periodu, ostali troškovi imaju uglavnom ujednačenu dinamiku te nemaju značajno učešće u strukturi ukupnih rashoda.

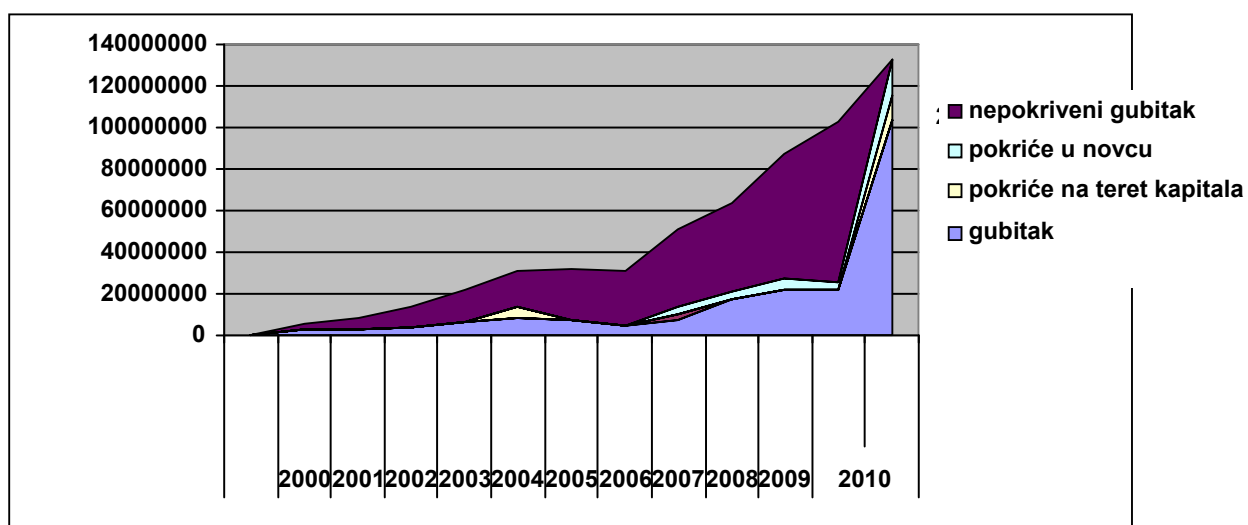


### 3. Gubitak - akumuliranje

Tabela 9. Gubitak u periodu 2000.-2010.

Godina	Dobit	Gubitak	MRS 8 *	Pokriće na teret kapitala	Pokriće u novcu	Nepokriveni gubitak
1999.	217.537					
2000.		2.885.792				2.668.255
2001.		2.590.749				5.259.004
2002.		3.992.480				9.251.484
2003.		6.369.787				15.621.271
2004.		7.746.595		5.476.541		17.891.325
2005.		7.163.057				25.054.382
2006.		4.844.137				26.498.519
2007.		6.972.018	3.402.985		3.400.000	36.873.522
2008.		16.865.534		6.972.018	4.000.000	42.767.038
2009.		22.101.318			5.600.000	59.268.356
2010.		21.737.806			4.030.000	76.976.162
	217.537	103.269.273		12.448.559	17.030.000	

\*Gubitak uvećan za otpis potraživanja kupaca i otpis materijala i rezervnih dijelova koji se duži niz godina ne koriste



Graf. 4. Gubitak 2001. -2010.

Mada je Zakonom o računovodstvu do 2004.godine, bila utvrđena obaveza da se donese Odluka o načinu pokrića gubitka najkasnije u roku od jedne godine po usvajanju završnog računa, nadležni organi Kantona nisu donijeli takvu odluku. Gubitak nastaje u svakoj godini i akumulira se tokom perioda. Od 2007.godine, Kanton je počeo namjenski doznačavati dio sredstava za pokriće gubitka, te je sa 2010.godinom akumulirani gubitak dijelom pokriven u novcu u ukupnom iznosu od 17.030.000,00 KM. Nepokriveni gubitak se nastavio akumulirati, a do kraja 2010.godine je dostigao iznos od 76.976.162 KM te premašio vrijednost kapitala za 12.441.877 KM. Nepokrivanje gubitaka doprinjelo je opštoj nelikvidnosti preduzeća .

### 3.1 Uzroci gubitaka i načini rješavanja

Zaključno sa 31.12.2011. godine GRAS će akumulirati ukupan gubitak u iznosu od cca 125 miliona KM, odnosno gubitak iznad visine kapitala će biti cca. 31 miliona KM.

U zadnje četiri godine ostvareni gubitak je 80 miliona KM i ima trend multipliciranja. Svaki mjesec se pravi gubitak od cca. 1,5 milion KM usljed nedovoljne visine prihoda, nepovoljnih subvencija, te neodržive visine troškova radnika. Kolektivnim ugovorom Vlada Kantona je odobrila povećanje koje se bez njene podrške ne može podmiriti iz redovnog poslovanja. GRAS je svakodnevno suočen sa tužbama dobavljača, blokadama banaka, te povremeno sa sindikalnim buntovima. Prisutan je i problem ovjeravanja zdravstvenih knjižica, a kao rezultat višemilionskih dugova GRAS-a po osnovu poreza i doprinosa na plate i iz plata.

Gubici nastali u posmatranom periodu su uzrokovani :

- nedomaćinskim poslovanjem uprave preduzeća u posmatranom periodu, a vezano za „nekontrolisanu“ nabavku rezervnih dijelova i goriva, osnivanje sekundarnih djelatnosti, nesistematsko zapošljavanje, neobnavljanje osnovnih sredstava,
- niskim cijenama karata povlaštenih korisnika koje su neadekvatnim i nedovoljnim subvencijama umanjile prihod za cca 237 mil uz kupovinu socijalnog mira,
- isplatama naknade za prevoz u novcu, što je uzrokovalo smanjenje broja prodatih mjesečnih karata i direktno ugrozilo prihode preduzeća,
- zakonom neriješenim statusom kontrolora i nezaštićenim sistemom naplate odnosno nedostatkom instrumenata naplate, čime je onemogućena efektivna naplata izvršenih usluga i povećan broj putnika bez karte,
- ograničenošću tržišta rezervnih dijelova i materijala, posebno za tramvajska i trolejbuska vozila, što se reflektovalo kroz visoke nabavne cijene,
- ugroženom likvidnošću koja multiplicira troškove finansiranja, uzrokuje plaćanje troškova prinude, zateznih kamata, ograničava ponudu i mogućnost nabavke po realnim cijenama i nepovoljno se odražava na ukupne rashode poslovanja.

#### 3.1.1 Uzroci gubitaka - prihodi

Prihodi Grasa su vezani za 4 kategorije:

1. Broj prodatih pretplatnih karata i pojedinačnih karata,
2. Cijene pretplatnih karata i pojedinačnih karata,
3. Osnovnu cijenu karte Grasa (tkz. prihvatljiva ekonomska cijena),
4. Subvencija koje diktira Vlada Kantona Sarajevo.

**Kao bazna godina uzeta je 2000. godina kada su napravljeni prvi gubici. Osnovna karakteristika prihoda je da su oni u periodu od 2000. do 2010. godine istog reda veličine uz mala odstupanja.**

**Broj prodatih pretplatnih karata je u odnosu na 2000. godinu manji za 37,1%, a broj prodatih pojedinačnih karata je manji za 21,24%.**

**Broj vozila je isti, kilometraža i broj obavljenih linija identičan, a vozila su puna. U ovih 10 godina povećan je broj zaposlenih, kreditna ekspanzija je dovela do povećanja broja putničkih vozila.**

Uprava Grasa će sprovesti istragu po pitanju rada štamparije GRAS-a, dobavljača, kodiranja karata, te asortimanske izrade karata o čemu ne postoje vjerodostojne evidencije. GRAS štampa 67 vrsta karata sa velikim rasponom vrijednosti istih. Uz adekvatne mjere ostvariće se svaki mjesec značajno povećanje prihoda po osnovu ukidanja falsifikovanih karata. U periodu 2007.-2011. godine bilo je 35.905 oduzetih neispravnih karata - falsifikovani kuponi, Vlada Kantona treba da uputi zahtjev prema višim nivoima vlasti (Federacija BiH) da se prilikom izmjene Zakona o porezu na dohodak kupovina pretplatne karte za gradski prevoz tretira kao trošak poslovanja, a da se davanje novca u svrhu isplate troškova prevoza tretira kao plata i da se na dati iznos plate svi doprinosi i porezi kao na platu radnika. Ukoliko bi se ukinulo davanje gotovine radnicima po pitanju prevoza prihod GRAS-a bi bio povećan svaki mjesec za cca 1,2 miliona KM.

**Cijene karata su zadnji put povećane 31.12.2005. kada je urađena kozmetička korekcija pred uvođenje PDV-a. U odnosu na 2000. godinu cijene goriva su porasle za 65,8%, a cijene električne energije su porasle za 39,7% (VT) odnosno 41,5 % ( MT). Potrebno je posebno istaći da nije cilj povećavanje cijena voznih karata, jer se problem može riješiti povećanom prodajom kupona i smanjenjem nivoa subvencija.**

**Koliki je problem subvencija najbolje se vidi iz sljedećeg primjera. Pretpostavka je da je svaki putnik u Grasovom vozilu putnik, zvao se radnik, penzioner, učenik...U 2010. godini 65% putnika je subvencionirano, a oni zbog nepovoljne subvencije u ukupnom prihodu učestvuju sa svega 28%. Da su svi subvencionirani putnici platili punu kartu prihod bi bio 38.739.000 KM. Pošto nije tako putnici su platili 3.765.000 KM, a Kanton subvencionirao svega 11.133.000 KM. Vidljiv je gubitak od 23.841.000 KM. Ukupan gubitak Grasa je te godine bio 21 milion KM što znači da je te godine bilo moguće ostvariti dobit od cca. 3 miliona KM. Postoje zapisi da su te subvencije određivane uoči izbora i da su ih direktori Grasa „dobrovoljno“ potpisivali.**

**Trenutno subvencioniranje karata povlaštenih putnika je ekonomski opravdano pri prodaji 520.000 radničkih kupona. Do kraja 2011. godine će biti prodano blizu 250.000 kupona. Na bazi broja prodatih kupona povlaštenim korisnicima u periodu od 2000. -2010. godina i prihoda koji je ostvaren ličnim učešćem korisnika uvećanim za iznose uplaćene subvencijama, ostvaren je gubitak od povlaštenih korisnika prosječno 21.571.274. KM godišnje.**

**Vlada Kantona, Budžetom za 2012. godinu treba planirati sredstva za pokriće gubitaka, kako bi GRAS izmirio dio obaveza prema državi, te izbjegao visoke kamate Kantonalne Poreske uprave od 14,4% godišnje.**

**Takođe je potrebno dogovoriti redovno ovjeravanje zdravstvenih knjižica, kako se uposlenici GRAS-a ne bi osjećali kao građani drugog reda. Obzirom da je Zavod zdravstvenog osiguranja Kantona Sarajevo institucija Kantona, bilo bi za očekivati da Vlada naloži ZZO obavezu kupovine karata za prevoz uposlenika, čime bi i izmirenje obaveza prema Zavodu bilo znatno olakšano. Pokušaji GRAS-a da se uspostavi saradnja su potpuno ignorisani, čak se i zahtjevi za zakonom obaveznu refundaciju bolovanja (isplaćenog u iznosu od cca 730.000**

**KM) ne žele zaprimiti pozivajući se na prava i obaveze regulisane internim aktom. Kad bi GRAS bio u poziciji da svojim internim aktom reguliše svoja prava i obaveze sigurno ne bi bio „rupa bez dna“ niti bi se nalazio na dnu na kojem se sada nalazi.**

### 3.1.2 Uzroci gubitaka - rashodi

**Troškovi koje treba posmatrati kao generatore gubitaka su:**

- 1. Troškovi nabavke rezervnih dijelova u periodu 2000.-2005.godina**
- 2. Troškovi radnika po kolektivnom ugovoru 2006.-2011.godina**
- 3. Troškovi kamata 2006.-2011.godina**

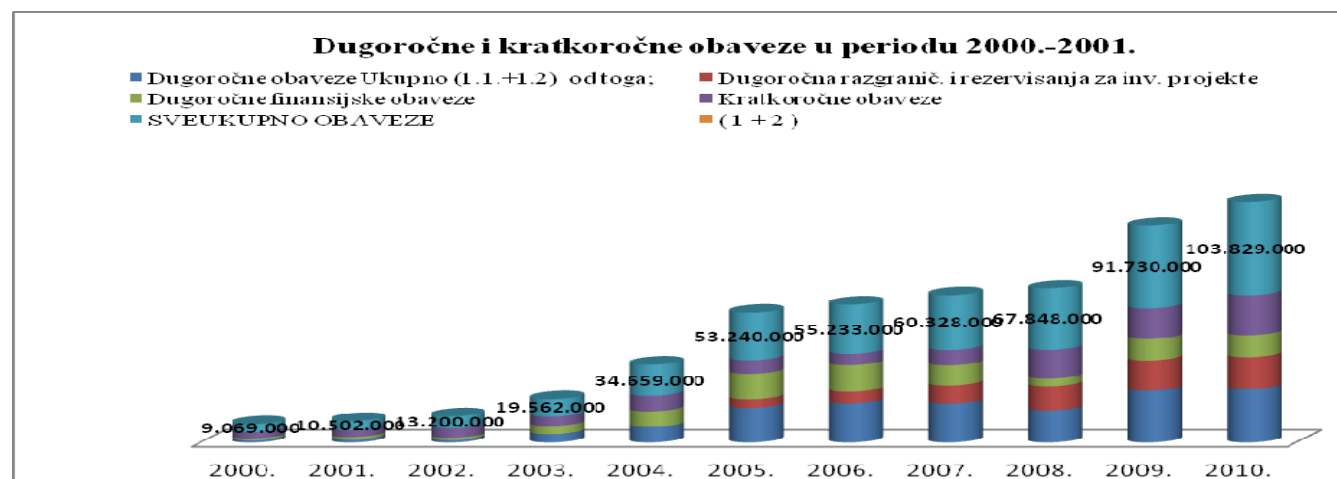
**Prvi gubitak u poslovanju Grasa nastao je 2000. godine u iznosu od 2,87 miliona KM i tokom narednih 11 godina rastao i dostigao iznos od 125 miliona KM.** U periodu 2000.-2005. godine za rezervne dijelove utrošeno je 62.772.000 KM, a što je dovoljno za nabavku 320 autobusa. Dakle ništa nije trebalo popravljati već samo kupovati i servisirati. Treba sagledati i koliko je to rezervnih dijelova i koliko radnika treba da se to ugradi, za koje vrijeme i na koja vozila ili jednostavnije pogledati po kojim cijenama je vršena nabavka u tom periodu. Prosječan postotak ispravnih tramvaja je tih godina bio 88%, trolejbusa 72%, autobusa 68% i minibusa 84%. Treba istaći i da se isti broj vozila 2009. godine održavao sa utroškom materijala u iznosu od 4.022.000 KM. Postotak ispravnih tramvaja 2009. godine je bio 88%, trolejbusa 72%, autobusa 82% i minibusa 72%. Kako su se vozila održavala vidljivo je iz godišnjih pregleda rashoda istih. Takođe treba sagledati i iznose troškova energenata koji su u 2009. u odnosu na 2000. godinu veći za svega 6%, a troškovi energenata su porasli u prosjeku za 50%.

**Svi troškovi su bili uvećani u periodu do 2006. kada je potpisan Kolektivni ugovor tako da su troškovi uposlenika preuzeli ulogu generatora gubitaka. Prihod u 2011. godini je istovjetan prihodu u 2000. godini i kao takav nedovoljan za podmirenje ovih troškova. Za plate i topli obrok radnika Grasa je potrebno godišnje izdvojiti 43.757.500 KM.**

#### 4. Dugoročne i kratkoročne obaveze preduzeća u period 2000. – 2010. godina

Tabela 10.

Pozicija	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Dugoročne obaveze (1) Ukupno (1.1.+1.2) od toga;	2.219.000	2.944.000	2.576.000	9.105.000	17.209.000	38.152.000	42.924.000	42.829.000	35.447.000	57.549.000	59.603.000
<b>Dugoročna razgranič. i rezervisanja za inv. projekte (1.1)</b>	<b>58.000</b>	<b>35.000</b>	<b>27.000</b>	<b>27.000</b>	<b>14.000</b>	<b>10.002.000</b>	<b>13.468.000</b>	<b>20.619.000</b>	<b>27.167.000</b>	<b>33.541.000</b>	<b>35.021.000</b>
<b>Dugoročne finansijske obaveze (1.2)</b>	<b>2.161.000</b>	<b>2.909.000</b>	<b>2.549.000</b>	<b>9.078.000</b>	<b>17.195.000</b>	<b>28.150.000</b>	<b>29.456.000</b>	<b>22.210.000</b>	<b>8.280.000</b>	<b>24.008.000</b>	<b>24.582.000</b>
Kratkoročne obaveze (2)	6.850.000	7.558.000	10.624.000	10.457.000	17.450.000	15.088.000	12.309.000	17.499.000	32.401.000	34.181.000	44.226.000
<b>SVEUKUPNO OBAVEZE (1 + 2)</b>	<b>9.069.000</b>	<b>10.502.000</b>	<b>13.200.000</b>	<b>19.562.000</b>	<b>34.659.000</b>	<b>53.240.000</b>	<b>55.233.000</b>	<b>60.328.000</b>	<b>67.848.000</b>	<b>91.730.000</b>	<b>103.829.000</b>



Graf. 5.

4.1. Nabavke stalnih sredstava u periodu 2000-2010 godina

Tabela 11.

Naziv :	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Ukupno
<b>TEH. DOKUMENTACIJA</b>	<b>132.760</b>	<b>134.434</b>	<b>46.829</b>									<b>314.023</b>
<b>KONT.MREZA</b>	<b>923.427</b>			<b>574.377</b>	<b>39.813</b>						<b>168.662</b>	<b>1.706.279</b>
<b>TRAM.PRUGA</b>	<b>112.222</b>					<b>9.330.291</b>	<b>91.977</b>		<b>86.520</b>	<b>249.275</b>		<b>9.870.285</b>
<b>ADAP.UPRAVNE ZGRADE</b>	<b>141.998</b>		<b>95.178</b>									<b>237.176</b>
<b>KIOSCI, OBJEKTI MONTAŽNI</b>	<b>123.783</b>	<b>434.557</b>	<b>142.141</b>		<b>135.318</b>	<b>111.072</b>		<b>22.979</b>	<b>16.223</b>		<b>266.508</b>	<b>1.252.581</b>
<b>HALA TRAMVAJA</b>								<b>623.291</b>				<b>623.291</b>
<b>LAKIRNICA</b>					<b>972.429</b>							<b>972.429</b>
<b>PODSTANICA -GRAD.</b>		<b>1.265.008</b>			<b>120.124</b>		<b>7.770</b>					<b>1.392.902</b>
<b>RAČ.OPREMA-PROD</b>	<b>503.675</b>			<b>244.864</b>	<b>66.879</b>	<b>82.858</b>	<b>72.479</b>	<b>54.639</b>	<b>150.690</b>	<b>16.465</b>	<b>26.542</b>	<b>1.219.091</b>
<b>KRUPNI ALAT</b>	<b>22.451</b>			<b>91.355</b>		<b>38.487</b>	<b>2.534</b>	<b>21.234</b>	<b>23.068</b>			<b>199.129</b>
<b>OPREMA PODSTANICA</b>	<b>132.595</b>	<b>1.857.949</b>			<b>3.544.880</b>							<b>5.535.424</b>
<b>MAŠINE</b>	<b>291.744</b>	<b>252.858</b>	<b>87.501</b>	<b>116.126</b>	<b>941.547</b>	<b>18.631</b>	<b>112.695</b>	<b>26.477</b>	<b>120.728</b>		<b>1.131.232</b>	<b>3.099.539</b>
<b>TELEFON- RADIO STAN</b>	<b>6.209</b>	<b>9.924</b>	<b>30.296</b>	<b>6.073</b>	<b>4.565</b>	<b>399</b>	<b>1.858</b>	<b>9.492</b>	<b>15.226</b>	<b>11.838</b>		<b>95.880</b>
<b>NAMJEŠTAJ</b>	<b>205.946</b>	<b>95.346</b>	<b>86.670</b>	<b>23.638</b>	<b>27.639</b>	<b>16.187</b>		<b>11.088</b>	<b>11.545</b>		<b>5.618</b>	<b>483.677</b>
<b>OSTALO</b>	<b>36.520</b>	<b>59.670</b>	<b>144.367</b>		<b>44.525</b>		<b>11.926</b>		<b>61.442</b>		<b>28.383</b>	<b>386.833</b>
<b>TERETNA VOZILA</b>	<b>537.247</b>	<b>537.247</b>	<b>45.313</b>		<b>27.000</b>							<b>1.146.807</b>
<b>AUTOMOBILI</b>	<b>45.359</b>		<b>19.993</b>									<b>65.352</b>
<b>AUTOBUSI</b>	<b>208.355</b>		<b>749.814</b>		<b>965.398</b>	<b>3.330.853</b>		<b>2.628.156</b>	<b>1.089.616</b>	<b>5.192.677</b>		<b>14.164.869</b>
<b>MINIBUSI</b>	<b>19.355</b>		<b>357.529</b>	<b>353.688</b>		<b>1.015.215</b>	<b>9.658</b>					<b>1.755.445</b>
<b>TROLEJBUSI</b>	<b>236.998</b>	<b>46.249</b>	<b>716.711</b>	<b>580.640</b>	<b>1.414.490</b>	<b>262.749</b>					<b>1.540.796</b>	<b>4.798.633</b>
<b>TRAMVAJ</b>	<b>127.309</b>	<b>3.185.649</b>	<b>97.639</b>		<b>1.328.382</b>	<b>5.422.074</b>		<b>11.240.997</b>	<b>1.963.934</b>	<b>7.822.410</b>		<b>31.188.394</b>
<b>UKUPNO</b>	<b>3.807.953</b>	<b>7.878.891</b>	<b>2.619.981</b>	<b>1.990.761</b>	<b>9.632.989</b>	<b>19.628.816</b>	<b>310.897</b>	<b>14.638.353</b>	<b>3.538.992</b>	<b>13.292.665</b>	<b>3.167.741</b>	<b>80.508.039</b>

4.2. Kreditna zaduženja 2000.-2010. god

Tabela 12.

R.br.	Kreditor	Svrha	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Ukupno
1.	ERSTE BANKA	pod. Jezero	1.713.067											1.713.067
2.	UNION BANKA		350.000											350.000
3.	OSIG. KUĆE		254.761											254.761
4.	ERSTE BANKA			559.169										559.169
5.	RENO	tr.mreža		439.995										439.995
6.	ERSTE BANKA	podsanica dobrinja		1.187.810										1.187.810
7.	TRIGLAV OSIGURANJE			650.000										650.000
8.	UNION BANKA	Pruga		700.000										700.000
9.	ČEŠKA SPORITELNA	Tramvaji			1.837.710									1.837.710
10.	NAKROTEHNA	Vozila			399.494									399.494
11.	ZAVOD ZA ZAPOŠLJ.				500.000									500.000
12.	ČIPIĆ GMBH	Vozila			359.028									359.028
13.	RFB	Lakirnica			739.216									739.216
14.	ERSTE BANKA	podstanica a vrazova				2.574.042								2.574.042
15.	RFB SATRA	SATRA				5.236.269	4.886.169	5.218.358	5.831.939	880.070				22.052.805
16.	UNIVERZAL BANKA	Trolejbusi					500.000							500.000
17.	RFB PRUGA	Pruga					3.142.040							3.142.040
18.	UPI BANKA	Minibusi					954.474							954.474
19.	ČIPIĆ	Trolejbusi					1.012.141	426.486						1.438.627
20.	VAK.BANKA	Vozila					449.840	674.653						1.124.493

Tabela 12. - nastavak

R.br.	Kreditor	Svrha	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Ukupno
21.	FAP AUTOBUSI	Autobusi					195.727	390.552						586.279
22.	IKARUS	Autobusi						1.463.704						1.463.704
23.	RFB	pruga II						3.473.471						3.473.471
24.	HYPO LEASING	Praonice						1.716.448						1.716.448
25.	HYPO LEASING	Autobusi						1.050.280						1.050.280
26.	HVB LEASING	Vozila								1.647.196				1.647.196
27.	ANEX 14	Satra								9.102.002				9.102.002
28.	RFB 5800-5803	Autobusi									1.087.440			1.087.440
29.	INTESA KR KR	Tekuća likvidnost									1.000.000			1.000.000
30.	INTESA KR KR	Trolejbusi											1.450.000	1.450.000
31.	S LEASING	Autobusi										5.190.840		5.190.840
UKUPNO			2.317.828	3.536.974	3.835.448	7.810.311	11.140.391	14.413.952	5.831.939	11.629.268	2.087.440	5.190.840	1.450.000	69.244.391

## 4.3. Primljena sredstva od kantona / kapitalni grant

**Za sva kreditna zaduženja preduzeće je dobilo saglasnost nadležnih struktura Kantona. Neusklađenost izdvajanja iz Budžeta za ove namjene u odnosu na projekcije dospjeća obaveza po investicionim projektima ugrožavala je likvidnost preduzeća, posebno u posljednje dvije godine. Poremećaj dinamike u doznačavanju namjenskih sredstava, prouzročivao je dodatni udar na nelikvidnost.**



Tabela 13.

KAPITALNI GRANT	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	UKUPNO
<b>SATRA</b>	<b>950.000</b>		<b>1.400.000</b>	<b>900.000</b>	<b>1.800.000</b>	<b>3.500.000</b>	<b>3.500.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>1.300.000</b>	15.350.000
<b>Autobusi</b>				<b>400.000</b>	<b>1.300.000</b>	<b>2.300.000</b>	<b>2.300.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>1.300.000</b>	9.600.000
<b>Minibusi</b>				<b>200.000</b>						200.000
<b>Trolejbusi</b>			<b>350.000</b>							350.000
<b>Pruga</b>	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>	<b>1.280.000</b>	<b>2.650.000</b>		<b>1.900.000</b>	<b>1.900.000</b>	<b>396.349</b>	<b>425.146</b>	9.151.495
<b>Podstanice</b>				<b>550.000</b>	<b>900.000</b>					1.450.000
<b>Vozila</b>		<b>220.000</b>	<b>400.000</b>							620.000
<b>Video nadzor</b>									<b>62.500</b>	62.500
<b>Transport tramvaja</b>								<b>697.840</b>		697.840
Kapitalni grant	1.250.000	520.000	3.430.000	4.700.000	4.000.000	7.700.000	7.700.000	5.094.189	3.087.646	37.481.835

## 4.4. Odnos učešća u izmirenju obaveza po investicionim projektima

Tabela 14.

Naziv :	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009	2010.	UKUPNO
OBAVEZE PO KREDITIMA	3.405.783	3.989.070	2.068.495	3.471.974	5.753.478	7.320.705	7.754.981	7.180.942	7.750.065	48.695.493
KAPIT. GRANT UKUPNO UPLAĆ.	1.250.000	520.000	3.430.000	4.700.000	4.000.000	7.700.000	7.700.000	5.094.189	3.087.646	37.481.835
% učešće	36,70%	13,04%	165,82%	135,37%	69,52%	105,18%	99,29%	70,94%	39,84%	76,97%
UČEŠĆE GRAS	2.155.783	3.469.070	-1.361.505	-	1.753.478	-379.295	54.981	2.086.753	4.662.419	11.213.658
% učešće	63,30%	86,96%	-65,82%	-35,37%	30,48%	-5,18%	0,71%	29,06%	60,16%	23,03%

4.5. Pregled kratkoročnih i dugoroč. obaveza prema finansijskim institucijama / dospijeće 31.12.2011. /

Tabela 15.

R.br.	Finansijska institucija	namjena zaduženja	ugov.br.	zaključen u god.	otplata do	dio glavnice za 2011	kamata za 2011.	Anuiteti u 2011. god.iznos	mjesečni anuitet	kratkor. Obaveze	dugor. obav. 2012.-2016.
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12.
1	Raiffeisen banka	pruga I faza	1708/6	2004.	2009./2013.	345.624	66.228	411.852	34.321	102.963	921.666
2	Raiffeisen banka	pruga II faza	2001/5	2005.	2010./2015.	356.254	80.660	436.914	36.410	109.229	1.305.490
3	Raiffeisen banka	SATRA II	1725/0	2004.	2009./2014.	2.253.423	444.039	2.697.462	224.789	899.154	6.009.130
4	Raiffeisen Leas.	SATRA III/Anex 14	1919	2007.	2013./2016.	189.059	80.747	269.806	22.484	67.452	1.145.857
5	Raiffeisen Leas.	SATRA III/Anex 14	1920	2007.	2013./2016.	189.059	80.747	269.806	22.484	67.452	1.133.145
6	Raiffeisen Leas.	SATRA III/Anex 14	1921	2007.	2013./2016.	252.240	107.733	359.973	29.998	89.993	1.507.985
7	Raiffeisen Leas.	SATRA III/Anex 14	1922	2007.	2013./2016.	252.240	107.733	359.973	29.998	89.993	1.513.970
8	Raiffeisen Leas.	SATRA III/Anex 14	1923	2007.	2013./2016.	216.311	92.387	308.698	25.725	77.175	1.311.458
9	Raiffeisen Leas.	autobus Sejari	5800/08	2008.	2013.	57.604	4.935	62.539	5.212	15.635	75.863
10	Raiffeisen Leas.	autobus Sejari	5801/08	2008.	2013.	57.604	4.935	62.539	5.212	15.635	75.827
11	Raiffeisen Leas.	autobus Sejari	5802/08	2008.	2013.	57.604	4.935	62.539	5.212	15.635	75.828
12	Raiffeisen Leas.	autobus Sejari	5803/08	2008.	2013.	57.604	4.935	62.539	5.212	15.635	75.828
13	HVB L /Unicredit L	autobusi	769/07	2007.	2014.	41.305	5.216	46.521	3.877	11.630	109.601
14	HVB L /Unicredit L	autobusi	862/07	2007.	2014.	51.415	6.789	58.204	4.850	14.551	150.370
15	HVB L /Unicredit L	autobusi	863/07	2007.	2014.	51.415	6.789	58.204	4.850	14.551	150.370
16	HVB L /Unicredit L	autobusi	867/07	2007.	2014.	51.415	6.789	58.204	4.850	14.551	150.370
17	HVB L /Unicredit L	autobusi	868/07	2007.	2014.	51.415	6.789	58.204	4.850	14.551	150.370
18	S leasing	autob.Ikarbus-15kom	514 do 528	2008.	2013.	1.131.288	169.380	1.300.668	108.389	325.167	2.127.356
19	Intesa SanPao.banka	trolejbusi / 17 kom	203264	2009.	2014.	322.212	77.000	399.212	33.268	66.535	966.682
		obaveze za invest. proj.				5.985.091	1.358.766	7.343.857	611.988	2.027.485	18.957.166
21	Intesa SanPao.banka	Revolving		2008./2010	2012	380.000	47.440	427.440	35.620	380.000	
22	Intesa SanPao.banka	Revolving		2008./2010	2012	220.000	15.455	235.455	19.621	39.243	
A	ukupno obaveze po kreditu, leasingu					6.585.091	1.421.661	8.006.752	667.229	2.446.728	
B	PU Sporazum					5.463.426			455.286	6.728.167	7.167.377

	Sveukupno ( A+ B )			12.048.517	1.421.661	8.006.752	1.122.515	9.174.895	26.124.543
--	--------------------	--	--	------------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------

Tabela 16 . Značajne pozicije kratkoročnih obaveza sa 31.12. u periodu 2000.-2010.

	Obaveze po kreditima	Dobavljači	Obaveze za plate	Doprinosi i porezi	Obaveze Sporazum PU	ukupno
<b>2000.</b>	<b>2.160.712</b>	<b>2.055.004</b>	<b>1.411.382</b>	<b>1.143.003</b>	<b>0</b>	6.770.101
<b>2001.</b>	<b>3.804.171</b>	<b>1.973.328</b>	<b>1.089.534</b>	<b>905.064</b>	<b>0</b>	7.772.097
<b>2002.</b>	<b>4.165.910</b>	<b>2.802.533</b>	<b>1.211.228</b>	<b>1.036.556</b>	<b>0</b>	9.216.227
<b>2003.</b>	<b>9.527.387</b>	<b>3.729.340</b>	<b>1.422.331</b>	<b>1.016.921</b>	<b>0</b>	15.695.979
<b>2004.</b>	<b>17.864.797</b>	<b>7.278.568</b>	<b>1.273.728</b>	<b>1.170.234</b>	<b>0</b>	27.587.327
<b>2005.</b>	<b>28.150.314</b>	<b>8.885.058</b>	<b>1.615.455</b>	<b>1.226.605</b>	<b>0</b>	39.877.432
<b>2006.</b>	<b>29.456.389</b>	<b>6.879.252</b>	<b>1.713.806</b>	<b>1.315.163</b>	<b>0</b>	39.364.610
<b>2007.</b>	<b>28.358.918</b>	<b>5.869.181</b>	<b>2.047.689</b>	<b>1.429.138</b>	<b>0</b>	37.704.926
<b>2008.</b>	<b>27.499.590</b>	<b>6.894.286</b>	<b>1.144.878</b>	<b>4.004.626</b>	<b>0</b>	39.543.380
<b>2009.</b>	<b>31.705.271</b>	<b>6.836.917</b>	<b>2.818.480</b>	<b>14.488.377</b>	<b>0</b>	55.849.045
<b>2010.</b>	<b>26.893.929</b>	<b>6.875.933</b>	<b>3.205.052</b>	<b>23.289.799</b>	<b>5.642.342</b>	65.907.055

## 5. Nelikvidnost

Obaveze po osnovu dugoročnih kredita kod banaka, a za koje je GRAS čitavu svoju imovinu stavio pod hipoteku do kraja 2016. godine iznose cca 26 miliona KM. Poslovna politika banaka insistira na urednosti plaćanja obaveza, uz određene tolerancije probijanja rokova izmirenja koje preduzeće koštaju dodatnih troškova zatezних kamata. Zbog prekoračenja pragova tolerancije, prisutne su blokade računa preduzeća podnošenjem mjenica na naplatu, protestom garancija, izvršenjem sudskih naloga pri čemu banke ostvaruju znatne provizije, a preduzeće dodatne troškove. Isto dovodi do nemogućnosti izmirenja svih ostalih obaveza odnosno potpune nelikvidnosti. GRAS je tokom prethodne tri godine imao moratorij plaćanja obaveza po kreditima i bez pomoći Vlade Kantona je uplatio cca. 22 miliona KM, pribjegavajući neplaćanju poreza i doprinosa iz / na plate, dospjelih u iznosu od 37,8 miliona KM, a što je krivično djelo na koje je preduzeće primorano.

Obaveze prema dobavljačima u 2011. su oko 7 miliona KM. Zbog nedostatka sredstava GRAS veliki dio ovih obaveza ne izmiruje u dugom periodu. Za dio obaveza veliki broj dobavljača, pokrenuo je sudske postupke u cilju naplate te se čeka sudski epilog uz velike iznose kamata i sudskih troškova. Zbog ove situacije GRAS nije u mogućnosti plaćati račune dobavljačima te je „sretan ako neko pristane da mu bude dobavljač“. Posljedica navedenog je nemogućnost obavljanja investicionog i tekućeg održavanja voznog parka te smanjenje broja vozila u prometu.

U budžetu za 2012. godinu planirati najmanje 4 miliona KM za ranije preuzete obaveze po pitanju kredita za GRAS kako bi se moglo nesmetano servisirati dio dospjelih obaveza po kreditima.

### 5.1. Obaveze po osnovu direktnih poreza

Preduzeće je u dužem periodu prinuđeno vršiti isplate plaća bez uplata poreza i doprinosa. Zbog navedenog ne samo da su ugrožena prava radnika nego nastaju i problemi zbog nemogućnosti dobijanja potrebnog uvjerenja po osnovu izmirenih direktnih poreza te se GRAS ne može prijaviti za učešće na tendere i javne pozive, što se negativno odražava na prihod.

Za dužne porezne obaveze, nastale do 30.10.2009.godine, preduzeće je sa Federalnim ministarstvom finansija – Poreska uprava (FMF – PU) zaključilo Sporazum o plaćanju na rate dužnih poreznih obaveza u iznosu od 15.659.156,04 KM (sa uračunatim troškovima postupka prinudne naplate, zateznim kamatama i kamatama za produženi period plaćanja u iznosu od 4.688.153). Zbog nedostatka sredstava, Preduzeće ne samo da kasni u izmirivanju rata Sporazuma, nego ne plaća ni tekuće obaveze po osnovu poreza i doprinosa na plaće o čemu je nadležno Ministarstvo informisano. Preduzeće je sukcesivno izmirivalo obaveze za PIO/MIO uposlenicima prilikom odlaska iz preduzeća.

Tabela 17.

Obaveze za poreze i doprinose	Ukupno obaveze po Sporazumu sa FMF PU	Otplata u 2012. i 2013.	Dospjele obaveze Sporazum sa 31.12.2011	Obaveze izvan sporazuma procjena za 31.12.2011.	UKUPNO Obaveza sa 31.12.2011	UKUPNA OBAVEZA
1	2	3	4	5	6=4+5	7=2+5
<b>PIO/MIO</b>	<b>5.921.573</b>	<b>3.317.686</b>	<b>2.603.887</b>	<b>15.924.236</b>	<b>18.528.123</b>	<b>21.845.809</b>
Dop.za uveć.staž				488.789	488.789	488.789
Doprinos ZZO	3.081.138	1.680.622	1.400.516	10.534.397	11.934.913	13.615.535
Dop. za nezaposl.	499.108	272.242	226.866	1.325.935	1.552.801	1.825.043
Porez na plać./doh.	664.920	371.684	293.236	1.733.323	2.026.559	2.398.243
Ost. dopr. na plaće	0	0		651.361	651.361	651.361
Ostali doprinosi	0	0		426.408	426.408	426.408
kamate	3.723.779	1.525.147	2.198.632	0	2.198.632	3.723.779
<b>Ukupno :</b>	<b>13.890.518</b>	<b>7.167.382</b>	<b>6.723.137</b>	<b>31.084.449</b>	<b>37.807.586</b>	<b>44.974.967</b>

Neizmirene dospjele obaveze za poreze i doprinose po plaćama isplaćenim za period od XI 2009. zaključno sa obračunatom plaćom za oktobar 2011. iznose cca 31.084.449 KM. Obaveze po Sporazumu izmirene su ukupnom iznosu od 1.763.612,50 KM, a do kraja 2011.godine dospijevaju obaveze u iznosu 6.723.137 KM. Obezbjeđenje izmirenja obaveza po Sporazumu, uz saglasnost Skupštine preduzeća, izvršeno je upisom hipoteke na dio imovine preduzeća u korist FMF PU.

## 5.2. Tužbe radnika

Prema sudskim evidencijama preko 1000 radnika je pokrenulo tužbe protiv GRAS-a zbog neizvršenja odredbi Kolektivnog ugovora, a prosta računica govori da se radi o iznosu od cca. 3 miliona KM. Broj tužbi se svakodnevno povećava. Realno je očekivati da će veliki broj tužbi biti povučen ukoliko se napravi sanacioni program (zajedno Upava i Ministarstvo) i nizom konkretnih akcija doprinese ozdravljenju ekonomskog položaja GRAS-a.

## 6. Vozni park

### 6.1. Starosna struktura voznog parka 2000. / 2010.

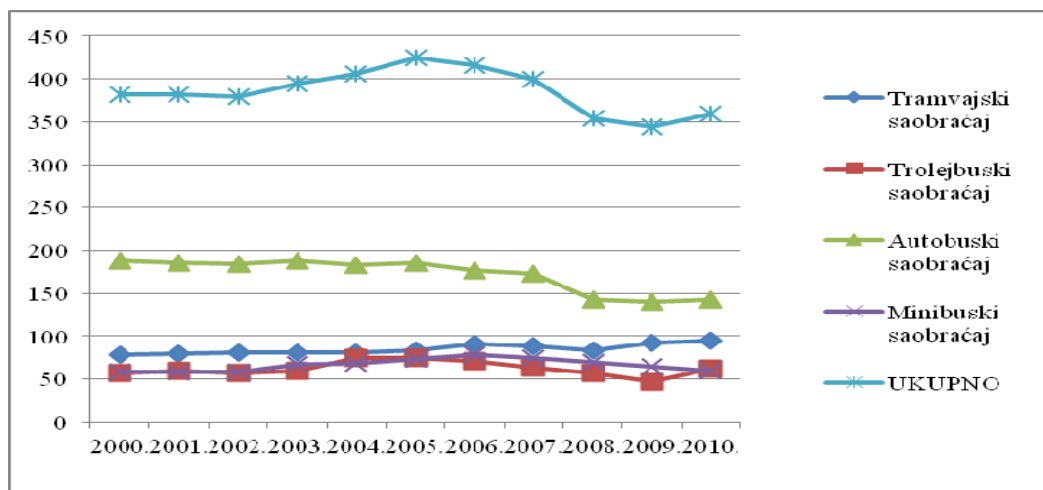
Tabela 18.

SEKTORI	2000.GODINA	2010.GODINA	RAZLIKA 2010 (+-) 2000.GOD.
1	2	3	4
<b>Tramvajski saobraćaj</b>	<b>24,9 god.</b>	<b>29 god.</b>	<b>+4,3 god.</b>
<b>Trolejbuski saobraćaj</b>	<b>11,9 god.</b>	<b>22,4 god.</b>	<b>+10,7 god.</b>
<b>Autobuski saobraćaj</b>	<b>10,2 god.</b>	<b>11,4 god.</b>	<b>+1,2 god.</b>
<b>Minibuski saobraćaj</b>	<b>3,3 god.</b>	<b>10,8 god.</b>	<b>+7,5 god.</b>
UKUPNO	12,3 god.	18,2 god.	+5,11 god.

### 6.2. Prosječan inventarski broj vozila u periodu 2000. - 2010.godine

Tabela 19.

SEKTORI	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
<b>Tramvajski saobraćaj</b>	<b>79</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>83</b>	<b>91</b>	<b>89</b>	<b>84</b>	<b>92</b>	<b>95</b>
<b>Trolejbuski saobraćaj</b>	<b>57</b>	<b>59</b>	<b>57</b>	<b>59</b>	<b>74</b>	<b>74</b>	<b>71</b>	<b>63</b>	<b>57</b>	<b>47</b>	<b>62</b>
<b>Autobuski saobraćaj</b>	<b>188</b>	<b>185</b>	<b>184</b>	<b>188</b>	<b>183</b>	<b>185</b>	<b>176</b>	<b>173</b>	<b>143</b>	<b>140</b>	<b>142</b>
<b>Minibuski saobraćaj</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>67</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>78</b>	<b>74</b>	<b>70</b>	<b>65</b>	<b>60</b>
UKUPNO	382	382	380	395	406	425	416	399	354	344	359



Graf. -6. Prosječan inventurni broj vozila u periodu

### 6.3. Eksploatacioni pokazatelji

Tabela 20.

GODINE	TRAMVAJSKI SAOBRAĆAJ					TROLEJBUSKI SAOBRAĆAJ				
	Pr.inv.br. vozila	Pr.ispr.br. vozila	Pr.ispr. kola u radu	K.T.I.	K.I.I.	Pr.inv.br. vozila.	Pr.ispr.br. vozila.	Pr.ispr. kola u radu	K.T.I.	K.I.I.
2000.	79	69	44	0,87	0,64	57	42	31	0,74	0,74
2001.	80	70	46	0,87	0,66	59	46	32	0,78	0,70
2002.	81	72	47	0,89	0,65	57	41	32	0,72	0,78
2003.	81	72	47	0,89	0,65	59	38	32	0,64	0,84
2004.	81	72	47	0,89	0,65	74	47	34	0,64	0,72
2005.	83	75	44	0,90	0,59	74	47	34	0,64	0,72
2006.	91	80	46	0,88	0,57	64	40	34	0,62	0,85
2007.	89	78	45	0,88	0,58	63	38	31	0,60	0,82
2008.	84	74	45	0,88	0,61	57	38	32	0,67	0,84
2009.	92	81	43	0,88	0,53	47	34	30	0,72	0,88
2010.	95	79	44	0,83	0,56	62	40	33	0,64	0,82
2011.	95	78	44	0,82	0,56	64	34	30	0,53	0,97

Tabela 21.

GODINE	AUTOBUSKI SAOBRAĆAJ					MINIBUSKI SAOBRAĆAJ				
	Pr.inv.br. vozila	Pr.ispr.br. r.voz.	Pr.ispr. kola u radu	K.T.I.	K.I.I.	Pr.inv.br. r.voz.	Pr.ispr.br. voz.	Pr.ispr. kola u radu	K.T.I.	K.I.I.
2000.	188	137	102	0,73	0,74	58	52	36	0,90	0,69
2001.	185	138	107	0,74	0,77	58	48	38	0,83	0,79
2002.	184	125	102	0,68	0,82	58	49	38	0,84	0,78
2003.	188	117	100	0,62	0,85	67	55	41	0,82	0,75
2004.	183	118	102	0,64	0,86	68	55	43	0,81	0,78

2005.	185	115	100	0,62	0,87	73	54	44	0,74	0,81
2006.	183	102	88	0,56	0,86	78	56	45	0,72	0,80
2007.	173	97	83	0,56	0,86	74	57	47	0,77	0,82
2008.	143	100	86	0,70	0,86	70	54	46	0,77	0,85
2009.	140	96	82	0,69	0,85	65	47	42	0,72	0,89
2010.	142	95	83	0,67	0,87	60	39	38	0,65	0,97
2011.	132	79	70	0,60	0,89	55	31	30	0,56	0,97

Posljednje znavljanje voznog parka je izvršeno u januaru 2010. godine, kupovinom 17 rabljenih trolejbusa .

Prosječna starost tramvaja u 2011.godini je 30 godina, trolejbusa 23 godine, autobusa 13 godina i minibusa 12 godina.

#### 6.4. Održavanje vozila

Veliki dio vozila je van upotrebe zbog dotrajalosti, a jedan dio je nažalost, zbog pogrešne politike, u uslovima nerealizovanih tenderskih procedura i nabavki, uništen neplanskim skidanjem dijelova i montažom na druga vozila, a sve u cilju trenutnog obezbjeđenja većeg broja vozila u saobraćaju.

Stanje voznog parka potrebno je sagledati sa aspekta :

- eksploatacije vozila gradskog prevoza u saobraćaju, sa učestalim zagušenjima i saobraćajnim nezgodama, sa prekobrojnim opterećenjem putnicima, posebno kada je riječ o minibusima koji saobraćaju u brdskom području grada,
- komplikovanog održavanja obzirom na veliki broj različitih tipova vozila,
- otežanih nabavki rezervnih dijelova i materijala zbog nesolventnosti preduzeća i specifičnosti rezervnih dijelova za koje postoji ograničeno tržište obzirom na tipove vozila, ili čak nema ponude (stari tipovi vozila, trolejbusi ),
- nepovoljne starosne struktura zaposlenih na održavanju, veliki broj invalida rada i veliki procenat bolovanja.

Zbog svega navedenog održavanje se, u posljednjim godinama, praktično svelo na hitne servise i otklanjanje kvarova na vozilima.

## 7. Ljudski resursi

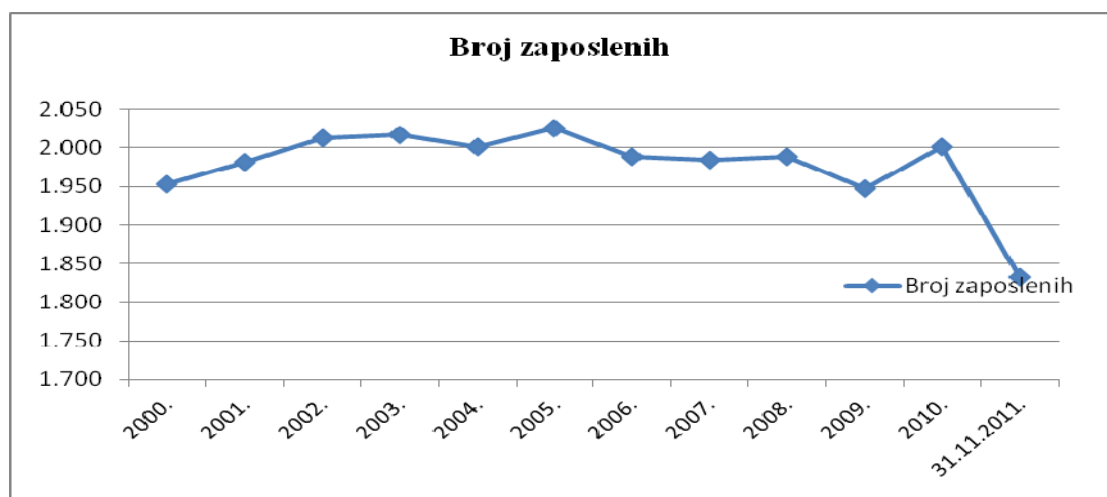
7.1. Broj zaposlenih preduzeća „GRAS“ na dan 31.11.2011.

Tabela 22.

GODINE	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	31.11.2011.
Br. zaposl.	1.953	1.981	2.013	2.017	2.001	2.025	1.989	1.984	1.989	1.947	2.001	1.833

Napomena: U 2000 i 2001.godini u ukupnom broju radnika uključeni su radnici koji su bili angažovani preko servisa.



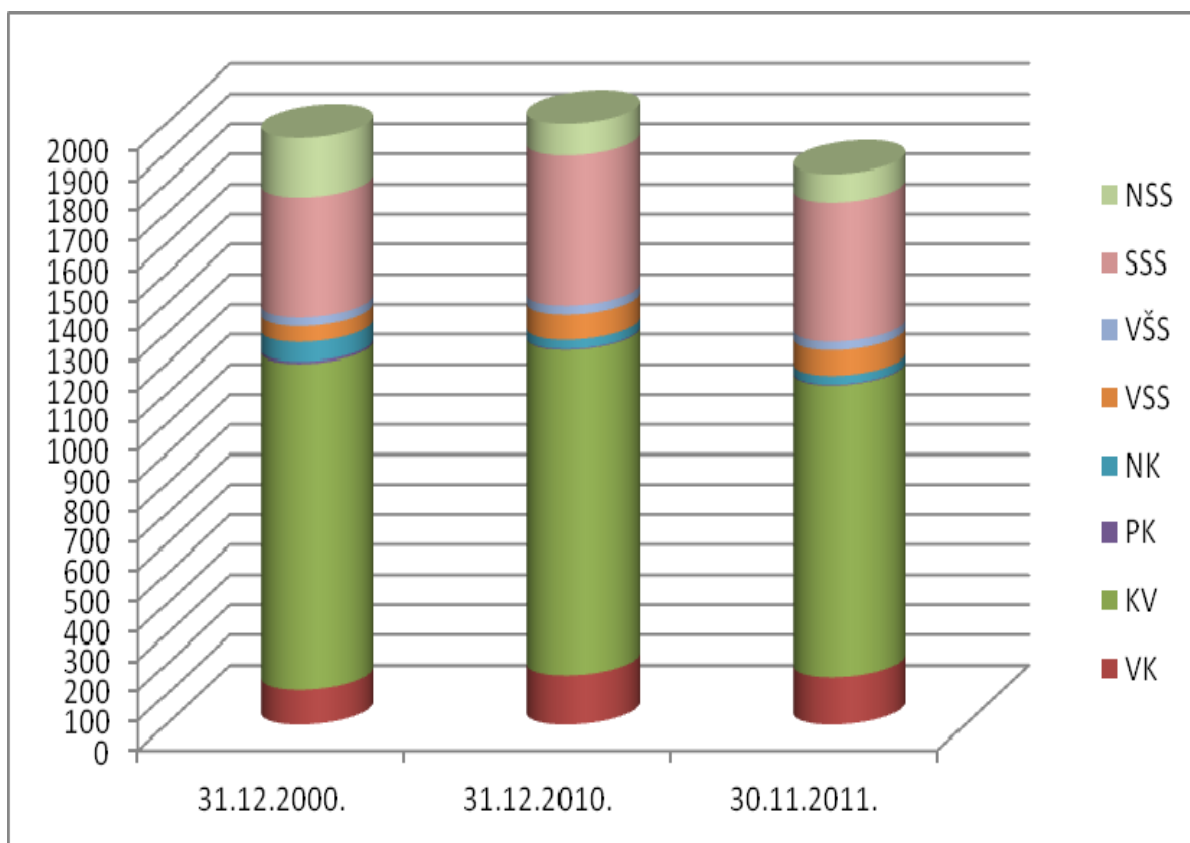


Graf. 7.

## 7.2. Kvalifikaciona struktura

Tabela 23.

KVALIFIKACIJA	31.12.2000.	31.12.2010.	30.11.2011.
1	2	3	4
<b>1. VK</b>	<b>117</b>	<b>165</b>	<b>159</b>
<b>2. KV</b>	<b>1084</b>	<b>1082</b>	<b>971</b>
<b>3. PK</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>4. NK</b>	<b>65</b>	<b>31</b>	<b>29</b>
<i>UKUPNO (1 do 4)</i>	<i>1274</i>	<i>1281</i>	<i>1162</i>
<b>5. VSS</b>	<b>53</b>	<b>84</b>	<b>84</b>
<b>6. VŠS</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>29</b>
<b>7. SSS</b>	<b>399</b>	<b>499</b>	<b>463</b>
<b>8. NSS</b>	<b>198</b>	<b>107</b>	<b>95</b>
<i>UKUPNO (5.do 8.)</i>	<i>679</i>	<i>720</i>	<i>671</i>
SVEGA	1953	2001	1833



Graf. 8. Kvalifikaciona struktura uposlenika

### 7.3. Kretanje radne snage

**Broj zaposlenih po kvalifikacionoj strukturi koji su primljeni u radni odnos (određeno i neodređeno radno vrijeme) u KJKP GRAS za period 01.01.2001.–30.11.2011.**

Tabela 24.

	VK	KV	PK	NK	VSS	VŠS	SSS	NSS	ukupno
<b>2001</b>	<b>18</b>	<b>148</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>206</b>
<b>2002</b>	<b>11</b>	<b>81</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>126</b>
<b>2003</b>	<b>2</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>61</b>
<b>2004</b>	<b>3</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>45</b>
<b>2005</b>	<b>1</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>69</b>
<b>2006</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>12</b>
<b>2007</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>41</b>
<b>2008</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>51</b>
<b>2009</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>36</b>
<b>2010</b>	<b>0</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>129</b>
<b>2011</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>17</b>
<b>Svega :</b>	<b>38</b>	<b>534</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>53</b>	<b>6</b>	<b>136</b>	<b>21</b>	<b>793</b>

**Broj zaposlenih KJKP GRAS po kvalifikacionoj strukturi kojima je prestao ugovor o radu po svim osnovima u periodu 01.01.2001. – 30.11**

Tabela 25.

	V K	KV	PK	N K	VSS	VŠS	SSS	NSS	ukupno
2001	3	56	0	10	2	3	11	6	91
2002	1	23	0	4	6	0	7	8	49
2003	0	25	0	5	3	0	8	7	48
2004	0	21	0	4	0	2	10	8	45
2005	0	22	1	3	1	4	8	8	47
2006	1	22	0	3	5	3	3	6	43
2007	1	25	0	0	5	1	4	7	43
2008	0	17	0	4	2	1	8	7	39
2009	0	31	1	3	2	1	9	11	58
2010	0	38	1	1	4	2	9	11	66
2011	2	115	0	1	7	0	43	7	175
Svega:	8	395	3	38	37	17	120	86	704

## 8. Projekti jačanja saobraćajne infrastrukture

### 8.1. Kratak pregled postojećeg stanja

Sarajevski javni prevoz je započeo s djelovanjem 1884. godine s postavljanjem prve tramvajske linije. Mreža je rasla s gradom i osiguravala efikasan i troškovno prihvatljiv prevoz sve do ranih 90-tih godina. Nakon agresije na Bosnu i Hercegovinu izvedene su samo nužne popravke, a vozni park je djelomično ponovno obnovljen donacijama partnerskih gradova. Stoga javni prevoz ima veliku potrebu za rekonstrukcijom, nadogradnjom i proširenjem.

Za razliku od mnogih drugih gradova iste veličine u Europi, Sarajevo još uvijek ima relativno visok udio korištenja javnog prevoza (40% putovanja u gradu su s nekom vrstom javnog prevoza). Ali zabrinjavajući elementi su sporo, ali konstantno opadanje korištenja usluga javnog prevoza čime se povećavaju prometne gužve i stvaraju zastoji na cestama zbog povećanog korištenja automobila za prevoz unutar grada.

2005. godine urađena je prometna Studija Kantona Sarajevo od strane Fakulteta zasaobraćaj i komunikacije u Sarajevu. Rezultat jasno pokazuje da se Sarajevo kreće ka potpunom zastoju u vrijeme najveće prometne gužve, ako se ne poduzmu neke mjere.

Najvažnije mjere su :

- Obnova i dogradnja tramvajske pruge kako bi se postigla veća sigurnost u saobraćaju i povezali ostali dijelovi Kantona žičanim prevozom,
- Povećanje kapaciteta vozila,
- Zamjena starih trolejbusa i povećanje njihovog broja (domaća proizvodnja),
- Veći standard putovanja za putnike ( klima, niskopodna vozila, itd.),
- Uvođenje integriranog elektronskog sistema naplate voznih karata,
- Harmonizacija tramvajskog, trolejbuskog i autobusnog sistema u jedan interoperabilni sustav.

Studija također ističe potrebu za proširenjem tramvajskih šina prema Hrasnici, te proširenje trolejbuske linije prema Vogošći. Kao dio integralnog prometnog sustava Park & Ride garaže predložene su na ulazu u grad koje će biti smještene u neposrednoj blizini tramvajskog sistema.

**Nakon usvajanja prometne Studije Kantona Sarajevo pokretuta je provedbena studija za javni prevoz. Analiza ove vrste prevoza našla se u središtu ispitivanja i istraživanja francuske konsultantske firme SYSTRA i realizovana je pod nazivom “Optimizacija mreže javnog prevoza i dugoročni plan javnog prevoza u Kantonu Sarajevo”. U ovoj studiji koja je dovršena 2009.godine date su detaljne mjere koje treba učiniti za razvoj javnog prevoza u Sarajevu. Većina njih su obuhvaćene u ovom inicijalnom dokumentu.**

## 8.2. Lokacija

**Projekat se odnosi na centralnu oblast Kantona Sarajevo.**

**Obnova i dogradnja planira se na postojećim tramvajskim i trolejbuskim linijama u Sarajevu: tramvajska pruga na liniji Baščaršija – Ilidža s vezom na željezničku stanicu i trolejbuska linija Dobrinja – Mojnilo – Skenderija – Austrijski trg i Skenderija – Jezero.**

**Proširenje tramvajske pruge će se realizovati na liniji od Ilidže.**

**Trolejbuska linija bit će proširena od Koševa (veza sa linijom Skenderija – Jezero) do Vogošće.**

**Upravljanje voznim parkom i elektronskim sistemom naplate voznih karata obuhvaćene su sve vrste javnog prevoza: tramvaji, trolejbusi, autobusi, minibusi i kosi lift. Zato ovaj dio projekta obuhvata sve dijelove grada, kao i one koji nemaju tramvajske i trolejbuske linije.**

## 8.3. Obim projekta

**U sklopu projekta obuhvaćena su različita područja prometnog sistema u Sarajevu. Projekat će biti realizovan u fazama.**

### **Faza 1 (2012-2013):**

- **Elektronski sistem naplate voznih karata za kompletan sistem javnog prevoza (tramvaji, trolejbusi, autobusi, minibusi, kosi lift)**
- **Upravljanje voznim parkom sa sistemom upravljanja “između – vremena” – prioritet vozilima javnog prevoza,**

- **Sistem najave dolaska vozila na stanice i sistem informiranja u vozilu (za hendikepirane osobe),**
- **Sistem "pametnih" raskrznica sa pravilom desne strane za javni prevoz.**

#### **Faza 2 (2012-2015):**

- **Zamjena i nadogradnja dvokolosječne tramvajske pruge za postizanje veće brzine i sigurnosti prevoza (cca 18 km), kao i mogućnost korištenja novih šinskih vozila,**
- **Proizvodnja i kompletiranje trolejbusa (domaći proizvod) sa poznatim dobavljačima (cca 40 vozni jedinica za vlastite potrebe,**
- **Uvođenje novih niskopodnih tramvaja većeg kapaciteta i manje potrošnje električne energije.**

#### **Faza 3 (2014-2020):**

- **Proširenje tramvajske pruge od Ilidže do Hrasnice (6.3 km).**
- **Proširenje trolejbuske linije od Koševa do Vogošće (5.9 km).**

Uz provedbu gore navedenih koraka sistem javnog prevoza će poboljšati svoje karakteristike, tako da će se prosječna brzina tramvaja povećati za 35% od 17 km/ do 23 km/h što će smanjiti minimalni broj vozila tramvaja na liniji Baščaršija – Ilidža sa 15 na 11. Uvođenje novih, modernih I funkcionalnih vozni jedinica će također smanjiti potrošnju energije za 35%.

Implementacija novih trolejbusa na liniji Koševo – Vogošća smanjit će se potrošnja dizela na godišnjoj osnovi oko 60.000 litara.

Elektronski sistem naplate karata biće realizovan pomoću beskontaktno plastične smart kartice i beskontaktno papirne smart karte. Beskontaktno smart karte imaju ugrađen mikroprocesor, memoriju i antenu pomoću koje komuniciraju sa uređajima na rastojanju do deset centimetara. Karte će se validirati prilikom ulaska u vozilo i to prinošenjem uređaju koji će biti postavljen pored svih vrata u vozilu.

Prednost novih karata je u tome što će putnici moći da ih dopunjavaju po potrebi, kao što to sada čine sa ultra karticama za mobilni telefon. Beskontaktno personalizovane plastične smart karte su zapravo kao sada povlastice (mjesečne karte). U ovim kartama će se nalaziti podaci o vlasniku sa fotografijom i o vrsti pretplate, da li je za osnovce, studente, zaposlene... Dopunjavaće se jednom mesečno. Beskontaktno nepersonalizovane plastične smart karte - takozvani "elektronski novčanik", ne glase na ime, već poput ultra kartica služe za određeni broj vožnji za određeni novčani iznos. Pošto se potroši, iznos se ponovo dopunjava. Beskontaktno papirne smart karte - namjenjene su korisnicima i turistima za određeni vremenski period, recimo dnevnu vožnju.

**Cilj projekta je poboljšanje javnog prevoza - planiranje rada linija i utvrđivanje optimalnog broja vozila. Takođe, očekuje se i smanjenje troškova, a samim tim i subvencija koje se izdvajaju za gradski prevoz. Osim poboljšanja naplate u gradskom prevozu, očekuje se da će nova tehnologija povećati i bezbjednost, kako putnika, tako i vozača, kao i smanjiti crno tržište vozni karata.**

#### 8.4. Ekonomska i finansijska procjena

Troškovi se procjenjuju na oko 170 miliona KM. Detalji procjene troškova predstavljeni su u Tabeli 1

Tabela 26: Procjena troškova

Aktivnost	Cijena (KM)
<b>Faza 1</b>	<b>20.000.000</b>
<i>Elektronički sistem karata</i>	<i>6.000.000</i>
<i>Upravljanje voznim parkom</i>	<i>6.000.000</i>
<i>Sustav najave na stanicama</i>	<i>2.000.000</i>
<i>Upravljanje semaforima sa pravilom desne strane</i>	<i>6.000.000</i>
<b>Faza 2</b>	<b>110.000.000</b>
<i>Obnova i nadogradnja tramvajske pruge</i>	<i>40.000.000</i>
<i>Tramvajska vozila (10)</i>	<i>50.000.000</i>
<i>Trolejbuska vozila (40)</i>	<i>20.000.000</i>
<b>Faza 3</b>	<b>36.000.000</b>
<i>Linija Ilidža – Hrasnica (tramvaj)</i>	<i>21.000.000</i>
<i>Linija Koševo – Vogošća (trolejbus)</i>	<i>15.000.000</i>
Faza 1 + Faza 2 + Faza 3	166.000.000

Tabela 27: Investicijski troškovi po godinama u 000 KM.

Godina	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Faza 1</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Faza 2</b>	<b>10.000</b>	<b>50.000</b>	<b>25.000</b>	<b>25.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Faza 3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.000</b>	<b>6.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>3.000</b>	<b>2.000</b>
Zbir	20.000	60.000	35.000	31.000	5.000	5.000	5.000	3.000	2.000

#### 8.5. Izvor kreditiranja

Mogućnost kreditiranja ove vrste projekata nalazi se u ustanovama kao što su EIB, EBRD I slične europske institucije koji podržavaju ovu vrstu projekata i daju jako povoljne uslove. Preliminarni razgovori sa zvaničnim predstavnicima ovih institucija su već obavljani i dobiveno je “zeleno” svjetlo po pitanju vrste projekata i iznosa sredstava.

I jedna i druga banka vrše kreditiranje do 50% iznosa investicije uz obavezu korisnika sredstava da iz drugih izvora finansiranja obezbijedi ostatak sredstava. Uslovi kreditiranja su sa grejs periodom od 5-7 godina sa mogućnošću otplate do 30 godina. Pogodnost u ovome leži u činjenici da je za projekte ove vrste moguće relativno “lako” obezbijediti povoljna sredstva na jednom mjestu u ukupnom iznosu čime bi se izbjegla

**pojedinačna zaduženja na manje iznose svake godine i sa sigurno nepovoljnijim uslovima.**

## **8.6. Termin plan**

**Faza 1 će biti realizovana u dvije godina od 2012. godine do 2013. godine.**

**Faza 2 je složenija zbog nabave i građevinskih radova koji moraju biti realizovani na postojećim linijama. Stoga je realna procjena izvedbe za naredne četiri godine od 2012. godine do 2015.godine.**

**Faza 3 sastoji se od projektovanja, obezbjeđenja trase, nabave i izvršenja, stoga se očekuje da će trajati sedam godina od 2014. godine do 2020.godine.**

**Procjena početnih ulaganja za rekonstrukciju, nadogradnju i proširenje javnog prevoza u Kantonu Sarajevo postavljena je na 166 miliona KM. Investicija će biti podijeljena u tri faze i trajat će devet godina od 2012.godine do 2020.godine.**

**Uz investiciju ove vrste može se s pravom vjerovati da će se negativni trend javnog prevoza pretvoriti u pozitivni, jer će grad biti u mogućnosti ponuditi svojim građanima brz, pouzdan i siguran javni prevoz. Investicijski će se satojati od rekonstrukcije šina, nadogradnje i proširenja postojećih žičanih linija, zamjene tramvajskih i trolejbuskih vozila i izvedbe sistema upravljanja prometom, kao i elektronskog sistema naplate voznih karata.**

## **9. Rezime**

**Analizirajući ovaj materijal i ulazeći u problematiku aktuelnog stanja u firmi KJKP GRAS može se konstatovati da je situacija zaista teška, ali nije bezizlazna. Uprava se može u petogodišnjem periodu izboriti s istim, ali samo u saradnji i uz punu podršku Vlade Kantona Sarajevo. S tim u vezi može se napraviti kratak rezime nastalih problema sa obavezama svih učesnika u kreiranju javnog prevoza putnika u Kantonu Sarajevo, dijeleći ih na tri značajna perioda razvoja ove firme u novoj bosanskohercegovačkoj istoriji:**

- Period poslije agresije kojeg karakterišu brza i uspješna obnova zahvaljujući prvenstveno donacijama. U tom period je prevoz praktično bio “besplatan”, do 2000. godine,**
- Period 2000.-2006. godine, kada je firma poslovala sa relativno malim gubitkom, a koji karakterišu niske, loši odnosi u firmi, intenzivno zapošljavanje, zaduživanje, veoma mala ulaganja u obnovu, "trosenje donacija", trošenje sredstava za amortizaciju u pokrivanje gubitka, loša naplata i nedovoljan prihod, loše vođenje firme, ali i krajnje nezainteresovan odnos Vlada za stvarni problem,**
- Period od 2006 god. do danas, sa više pokušaja konsolidacije firme, ali bezuspješnih, sa**

nerealiziranim, a usvojenim Programom stabilizacije, sa značajnom podrškom Kantona do 2009. godine, međutim u firmi nema snaga za prevazilaženje teskoca. Porast plata prouzrokuje još veće gubitke, nema značajnije obnove voznog parka i infrastrukture, opada kvalitet prevoza i povjerenje građana, prihodi krajnje nedovoljni, gubici enormno rastu, stanje u firmi se pogoršava, a Kanton interveniše kad mora, po principu - "gašenja požara".

Vodeći problemi koji su generatori sadašnjeg stanja su:

- nepostojanje Odluke o javnom prevozu putnika, nezaštićen sistem naplate, kontrolori nemoćni, naplata veoma loša, prihodi nedovoljni,
- promijenjena struktura putnika, mali broj pretplatnika pune cijene koštanja (radnički kuponi) što je glavni prihod svih gradskih prevoznika,
- subvencionirani korisnici (penzioneri, studenti, đaci i dr.) sa niskim subvencijama uz velike popuste, učestvuju u prevozu sa preko 65%, a u prihodima 28%,
- loše vođenje i veoma loše stanje u firmi, rad i red su na najnižem nivou, dugo je firma radila kao "društvo jednog lica";
- primjena Kolektivnog ugovora, bez ekonomske cijene prevoza, podigla je plate iza 2006. godine i postala najveći uzrok gubitaka posljednjih godina, posebno ako se ima u vidu neracionalno i nesistematično zapošljavanje;
- amortizacija se ne koristi za investiciono održavanje i obnovu već za pokrivanje gubitaka. Po tom osnovu nije uloženo u obnovu iza 2000. godine preko 60 miliona KM,
- loša politika nabavke, zapostavljena tehnička funkcija, posebno investiciono održavanje, velike zalihe nekurentne robe, razvijanje sporednih djelatnosti bez ekonomskog pokrića,
- izostala je obnova voznog parka i infrastrukture, sve se svelo na "trošenje" poratnih donacija, GRAS se samoinicijativno, nešto uz saglasnost Vlade, a nešto i bez, zadužuje za obnovu i razvoj, ali krajnje nedovoljno. Slaba je podrška vraćanju kredita.

Dijagnosticirani problemi i razlozi njihova nastanka traže sistemski pristup i postepeno rješavanje. Prvo i osnovno, za sve dalje korake, je opredjeljenje Vlade i onda Skupštine Kantona Sarajevo u kojem pravcu dalje da se djeluje i kakva je sudbina KJKP GRAS.

Dva su moguća scenarija:

- tražiti rješenje u okvirima dosadašnjih odnosa Vlade i Skupštine prema KJKP GRAS, puno toga pričati na tematskoj sjednici, pa i nešto obećati, a stvarno nastaviti problem "gurati pod tepih",
- ili
- konačno se uhvatiti posla i sa aktuelnom problematikom KJKP GRAS s ciljem pronalaženja rješenja za izlazak iz veoma teške situacije i krize za šta će trebati novac, vrijeme i svježi (novi) i sposobni kadrovi.