

Sve manje ispravnih autobusa u GSP-u i sve češći kvarovi rezultat sistemskog zanemarivanja bezbednosti, pokazuje istraživanje Danasa

Ko u GSP-u prečesto prijavljuje kvarove, bude kažnjen

Od prepolovljenog autobusa u centru Beograda do zapaljenog vozila na Brankovom mostu, nesreće i incidenti u kojima učestvuju vozila GSP-a sve su češći. Iako preduzeće dobija visoke subvencije, finansijski izveštaji i izjave sadašnjih i bivših vozača, sindikalaca i stručnjaka, prikazuju sliku firme s nonšalantnim pristupom bezbednosti, u kojoj se zaposleni sankcionišu ako često isključuju neispravna vozila iz saobraćaja, šefovi nagrađuju kad ne potroše novac predviđen za popravke, a vozači teraju na rad šest dana u nedelji, zbog čega ubrzano odlaze iz preduzeća

Prosečan broj ispravnih vozila je sve manji, ali GSP uprkos svemu tome beleži gubitke
GSP nije odgovorio na pitanja Danasa u vezi ispravnosti voznog parka

Zglobni autobus Gradskog saobraćajnog preduzeća u Beogradu koji saobraća na liniji 65 prepolovio se ispred Mašinskog fakulteta pre dva dana, a samo nekoliko nedelja ranijena Brankovom mostu se zapalio autobus koji saobraća na liniji 704. Uprkos ulaganjima i subvencijama koje ovo preduzeće dobija, čini se da se stanje prevoza i voznog parka iz godine u godinu samo pogoršava. Uz to, sve je veće nezadovoljstvo vozača i mehaničara položajem u preduzeću, što dovodi do manjka radnika i ostavlja prevozna sredstva u lošem tehničkom stanju.

Koren problema poslovanja GSP potiče od nedovoljnog broja vozača, mehaničara i otpremnika, a koji su nosioci poslovanja preduzeća. Kako za Danas objašnjavaju zaposleni u GSP-u i sindikalni predstavnici, ljudi odlaze jer pre svega nisu zadovoljni zaradom, koja u proseku iznosi 85.784 dinara u neto iznosu, kako pokazuje finansijski izveštaj GSP za period od januara do novembra 2023. godine. Ali, kako kaže Zoran Stefanović, vozač i predsednik sindikata Pravda u GSP-u, zarada nije jedini problem.

Stefanović navodi da je biti vozač u GSP-u postalo previše zamorno, jer njihovi radni sati prelaze odredbe kolektivnog ugovora.

„U kolektivnom ugovoru stoji četrdesetočasovna radna nedelja, koja se sastoji od pet radnih dana sa osmočasovnim radnim vremenom. Moj start je 40 hiljada dinara, što je nešto više od minimalca. Na to se dodaju minuli rad i stimulacije, ali to su sve dodaci. Dodaci zavise od više radnih sati i dana. Od nas se traži da radimo šest dana umesto pet, a to nije zakonito“, objašnjava naš sagovornik.

Marko Marinković je jedan od mnogih koji je zbog nezadovoljstva poslovanjem preduzeća dao otkaz pre dve godine u GSP-u, gde je radio u novobeogradskom pogonu.

„Rad od šest dana nedeljno nam iscrpi svu energiju, što posebno nije dobro iz bezbednosnih razloga, jer na taj način ugrožavamo svoj život, ali i život putnika. Mnogi od nas su odlazili u inostranstvo, na primer u Nemačku, da bi radili taj posao za mnogo veću platu”, kaže Marinković.

Nezadovoljstvo zaradom iz godine u godinu proizvodi odliv kadrova iz ovog preduzeća. Finansijski izveštaj za 2022. godinu pokazuje da je na kraju godine u GSP-u bilo 5.803 zaposlenih (na određeno i neodređeno vreme), dok je taj broj u novembru 2023. godine iznosio 5.658 radnika. Ovo znači da je za manje od godinu dana preduzeće ostalo bez 145 radnika.

Nedovoljan broj zaposlenih odražava se i na kvalitet javnog prevoza. Jedan od primera koji to pokazuje jeste požar autobusa na Brankovom mostu u jutarnjim časovima 27. oktobra, koji saobraća na liniji 704 u smeru ka Novom Beogradu. Tada je na licu mesta intervenisalo devet vatrogasaca kako bi ugasili plamen. Stefanović, koji je bio u kontaktu sa vozačem ovog autobusa, objašnjava da je do incidenta došlo zbog "preliva goriva koje je išlo na vruć motor i blokade srednjih točkova na trećoj osovini" - što je kvar koji je vozač prijavljivao, ali se to nije rešavalo na adekvatan način.

„Autobus uđe u garažu, točkovi se malo prešteluju i to je to. Za kvarove se znalo i takvo vozilo ne bi smelo da izađe na ulicu. Tu nastaje problem za vozače. Rukovodeća struktura po pogonima sankcioniše ljude ukoliko više puta izvezu vozilo na ulicu i posle se vrate sa prijavom kvara. Ljudi se sankcionišu kada više puta tokom meseca isključe vozilo iz saobraćaja. Zašto bi vozač trebalo da bude kriv za kvar, uzimajući u obzir da je vozilo bilo staro 13 godina?“, pita se Stefanović.

Pitali smo GSP zašto je došlo do požara u autobusu, zbog čega se ovakva vozila puštaju u saobraćaj i kako je moglo da dođe do samozapaljenja ukoliko je autobus prošao sve tehničke preglede, ali na postavljeno pitanje nismo dobili odgovor.

Međutim, ova nesreća nije prva koja je prouzrokovala veliku štetu. Autobusi iz zemunskog pogona, iz kojeg dolazi i vozilo sa linije 704, generalno su u lošem stanju.

Stefanović kaže da postoje jasni razlozi zašto je pogon u tako lošem stanju. „Na nivou GSP svaki direktor pogona ima mesečno izdvajaje za potrošnju, tj. nabavku rezervnih delova za održavanje autobusa. Ukoliko direktor ne potroši sredstva, dobija stimulaciju na platu i svi oni teže ka tome, gledaju lični interes, a ne interes GSP-a“, objašnjava Stefanović.

Zemunski pogon takođe stavlja fokus na određene linije. Kako Marinković navodi, linije koje prolaze kroz ključne delove grada, npr. 17 ili 18, u boljem su stanju. Autobusi koji se kreću drugim, perifernim, linijama (604, 605) su znatno lošiji - bez svetla, vrata se ne zatvaraju, kočnice su u kvaru, motor koji se zimi ledi, a leti pregrejava i često ne može da krene. GSP smo pitali za komentar i o ovim navodima, ali opet nismo dobili odgovor.

Ono što ovom pogonu nedostaje, a i generalno celom preduzeću, jeste više mehaničara, kojih u ovom trenutku ima jako malo.

„Malo je mehaničara koji provere ispravnosti vozila mogu da vrše na vreme. U novobeogradskom pogonu nemamo više od tri čoveka za taj posao. Fale nam ljudi na održavanju, a oni koji rade ne mogu jednostavno da stignu da sve pregledaju kako treba. To što se pregleda, pregleda se na brzinu, vizuelno“, navodi Stefanović.

Koliko su oni važni objašnjava i Miloš Vučković, aktivista organizacije Promeni Metro. Kako on kaže, mehaničari su ti koji održavaju sistem.

„Oni su ti ljudi koje ne vidimo a koji omogućavaju da GSP funkcioniše koliko toliko. Međutim, njih nema dovoljno i rezervni delovi se teško nabavljaju - onda se začudimo kad se rastavi autobus, što jasno pokazuje da je održavanje loše“, objašnjava Vučković.

Da problem nabavke delova zaista postoji, potvrđuje i Stefanović. GSP u svojim pogonima nema dovoljno rezervnih delova, pa mora da ih nabavlja u raznim privatnim firmama. Proces se ovde dodatno usložnjava jer svaki vozač mora samostalno da ode po-deo koji je potreban njegovom vozilu, a privatne firme ne ugrađuju te delove, već ih samo prodaju. Rezervne delove ugrađuju sami vozači ili mehaničari u preduzeću.

Finansijski izveštaj GSP-a iz 2022. godine pokazuje da je usled nedostatka rezervnih delova i činjenice da je preko 50 odsto vozila starije od 10 godina, došlo do smanjenja prosečnog broja ispravnih vozila. Prosečan broj tehnički ispravnih vozila 2022. godine bio je 888, što je za 70 manje u odnosu na 2021. godinu. U 2023. došlo je do blagog porasta tehnički ispravnih vozila za 12, zbog nabavke 100 novih autobusa na CNG.

Stefanović i Vučković smatraju da način za rešavanje problema kreće sa profesionalizacijom zaposlenih u preduzeću i otpuštanjem radnika koji su višak. Vučković kaže da GSP-om treba da upravljaju stručnjaci koji će biti nezavisni od politike i koji će imati javni interes kao prioritet.

Oni navode da je razlog nedovoljnog broja kvalifikovanih stručnjaka zapošljavanje preko rodbinskih veza.

„U preduzeću postoji oko hiljadu izmišljenih radnih mesta. Neke od pozicija koje imamo su kontrolor unutrašnje kontrole i dijetetičar – to je apsolutno nepotrebno. Čovek koji je šef održavanja jednog pogona završio je Poljoprivredni fakultet, odsek stočarstvo. Kakve to veze ima sa održavanjem vozila?“, pita se Stefanović.

On takođe navodi i problem nabavke 64 službenih vozila marke “škoda octavia” 2019. godine i cenu koja se za njih plaća. Stefanović objašnjava da GSP za svako vozilo plaća lizing 1.500 evra mesečno, a uz to svako vozilo ima karticu za potrošnju goriva u iznosu od 40.000. Uz to dodaje da se vozila nabavljaju sukcesivno. Ovo znači da nisu sve octavie stigle odjednom, već se ugovor sklapa “kako koja stigne”.

Vučković kaže da preduzeće dobija velike subvencije od grada Beograda i da novac svakako postoji. Međutim, on se pita na šta se troši, kako se troši, da li postoji ikakva kontrola poslovanja preduzeća i šta su prioriteti. Ipak, siguran je da bi, s obzirom na finansiranje, kvalitet javnog prevoza i voznog parka mogao biti bolji. Jer, kako kaže, subvencije ne oslikavaju kvalitet javnog prevoza i novac se sliva u crnu rupu i ne rešavaju se sistemski problemi. On još i dodaje da se ne pita struka, već politika, što dovodi do različitog tretmana zaposlenih.

Rukovodstvo često ignoriše probleme na koje im zaposleni i predstavnici sindikata ukazuju, navode naši sagovornici.

„Postoji mnogo tema koje bismo mogli da obradimo kroz zajedničku saradnju sa rukovodiocima i vozačima, ali za to često nema dovoljno interesovanja. Zvao sam direktora preduzeća pre 15 dana, ali mi se još uvek nije javio. Po njegovom mišljenju, sve funkcioniše kako treba“, objašnjava Aleksandar Jokić, predsednik Saobraćajnog sindikata.

Plan subvencionisanja JKP GSP za 2023. godinu, prema finansijskom izveštaju preduzeća, iznosio je 6,6 milijardi dinara. Preduzeće dobija subvencije iz budžeta grada Beograda, od kojih veliki deo dolazi od kreditnog zaduženja od Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i drugih privatnih banaka, ali i određenih komunalnih preduzeća kao što su „JKP beogradski vodovod i kanalizacija“, „JKP Parking servis Beograd“ i „JKP Infostan tehnologije“.

Iako se stalno govori o nabavci novih autobusa, stanje voznog parka se iz godine u godinu pogoršava. Iako od GSP-a nismo dobili informacije o stanju voznog parka, finansijski izveštaj pruža određeni uvid. Tokom 2020. godine broj tehnički ispravnih vozila bio je 973, dok je do 2023. Godine smanjio na 900. Najlošije stanje jeste kod trolejbusa i tramvaja, gde već deceniju nisu nabavljena nova prevozna sredstva.

Iako se u jeku izborne kampanje govorilo o novom tenderu, koji se odnosi na nabavku 20 tramvaja, čija cena ne sme da pređe 70 miliona evra plus PDV, od ovoga se brzo odustalo. Razlog je, kako je zvanično navedeno, to što će ovaj posao od GSP-a preuzeti Sekretarijat za javni prevoz jer će se na taj način obezbediti povoljniji vid finansiranja uz podršku Vlade, ali i kupovina većeg broja vozila. Plan javnih nabavki iz 2023. godine, koji je revidiran nekoliko puta, pokazuje da preduzeće planira da na nabavku novih vozila potroši 325 miliona evra plus PDV. Ono što plan ne pokazuje jeste koliko će novih vozila biti nabavljeno.

Prema medijskim navodima, 70 miliona evra otići će na tramvaje, pa se nameće zaključak da je sav ostali novac planiran za nabavku 300 autobusa, što je oko 245 miliona evra ukupno ili više od 800.000 evra po vozilu. Ovo je dva puta više od vrednosti nabavke od pre dve godine. Tokom 2021. nabavljeno je 100 zglobnih autobusa na gas, po ceni od 342.339 evra po autobusu.

Međutim i tada je bilo problema oko tendera, jer je ponuda poljske firme Solaris finansijski bila niža od ponude pobednika na tenderu tj. grupe ponuđača koju su činili Unikredit lizing Srbija, S-lizing Beograd i M.P.N. Promet. Tada je Grad dobio turske autobuse BMC, čiji je distributer i ovlašćeni serviser pomenuto domaće preduzeće M.P.N. Promet.

Uz to, podaci zaključno sa novembrom 2023. godine, pokazuju da je preduzeće visoko kreditno zaduženo. U ovom periodu GSP je ostvario poslovni prihod u iznosu od 15,31 milijardi dinara, uz rashode od 15,73 milijardi dinara. U finansijskim izveštajima se navodi da neto gubitak iznosi 535,98 miliona dinara. GSP se suočava sa problemom nelikvidnosti zbog visokih dugovanja prema dobavljačima (5,82 milijardi dinara), dugovanja prema bankama i komunalnim preduzećima. Loše poslovanje iz 2023. godine nije izuzetak, već trend koji se može pratiti bar do 2019. godine, dokle su dostupni na zvaničnom sajtu ovog preduzeća.

Andela Davić

Mentor: Aleksandar Milošević, Danas