



Grad Beograd ugovorima GSP vodi žednog preko vode

GSP dao polovinu moguće zarade privatnoj kompaniji Info Media Group za izdavanje oglasnog prostora

Dok GSP jedva radi, privatnik se sladi

Firma za reklamu i propagandu „Info Media Group“ iz Banja Luke ugovorom sa „Javnim komunalnim preduzećem GSP Beograd“ iz jula ove godine je dobila ekskluzivno pravo na izdavanje vozila Gradskog saobraćajnog preduzeća (GSP) kao oglasnog prostora i od tog posla će samo od autobusa profitirati približno 100 milion dinara godišnje, dok GSP od istog posla dobija oko 52 miliona dinara.

Centar za lokalnu samoupravu (CLS) je krajem novembra na svom sajtu objavio da je „van reflektora javnosti prošla odluka da se oglašavanje na vozilima GSP-a prepusti privatnoj firmi“, a kako predsednik ovog udruženja Nikola Jovanović navodi, odluka je doneta van klasične tenderske procedure.

„Problem je što je i ovaj posao urađen bez tendera i što se pregovaralo samo sa jednom firmom. Onaj ko hoće da okači reklamu na vozilo GSP-a treba da se javi privatnoj firmi i od nje kupuje pravo na određeno vreme po ceni koju ona odredi, dok će se GSP-u vršiti fiksna isplata na mesečnom nivou. Mi radimo ankete sa drugim preduzećima koji se bave ovom vrstom oglašavanja i suma koja stoji u ugovoru sa GSP-om je, prema njihovim rečima, 'smešna'“, objašnjava Jovanović.

Odbornik u Skupštini Grada Beograda i Predsednik beogradskog odbora stranke Pokret slobodnih građana (PSG) Stefan Simić kaže da odluka da se dovede posrednik koji će se baviti izdavanjem oglasnog prostora navodi na sumnju „o čistoj korupciji“.

„Ako se firme oglašavaju na autobusima, zbog čega se dovode posrednici koji će prodavati prostor za oglašavanje, a to može direktno GSP da radi? Ako nema ljude – može da zaposli nove

radnike za posao koji će preduzeću doneti finansijsku korist. Ja ne znam ko je vlasnik ove firme, ali sumnajm da je dogovor sklopljen da bi se napravio profit koji će se negde deliti. Nažalost, štagod da se dešava u ovom gradu, ne može proći bez sumnje da se radi o nekoj vrsti korupcije“, navodi Simić.

Prema podacima koje je pokazala analiza CLS-a, GSP raspolaže sa 650 vozila, a „Info Media Group“ će na mesečnom nivou GSP-u isplaćivati cene koje se kreću od 7.290 dinara za solo autobuse i trolejbusa i 10.206 dinara za zglobne autobuse, dok je cena za kraće tramvaje blizu 11.000, a za one duže 36.450 dinara. Kako kaže predsednik sindikata „Centar“ Ivan Banković, najveći broj ovih vozila su upravo autobusi, kojih ima oko 500.

Analizov ovih podataka se može zaključiti da GSP gubi polovinu zarade samo na autobusima koju bi mogao dobiti izdavanjem oglasnog prostora samostalno, nego što ima nakon potpisivanja ugovora sa ovim privatnim preduzećem. Međutim, to nije jedini gubitak GSP-a u ovoj godini.

Koliko nas košta besplatan javni prevoz?

Državna revizorska institucija (DRI) u svom izveštaju navodi da je Grad Beograd prebacio dug od 9.3 milijarde dinara na naplatu za ovu godinu, uz određenu kamatu. Pored toga, po rečima Jovanovića, „gradska komunalna preduzeća (najveći deo GSP i Beograd Put) duguju dobavljačima 19 milijardi dinara, a da nekima od njih dug neće biti isplaćen“. Kako je budžet Grada za narednu godinu i dalje u procesu donošenja, neizvesno je na koji će se način izmiriti prošlogodišnja dugovanja, kamata i sva dugovanja za tekuće obaveze koje Banković opisuje kao „dužničko ropstvo“.

Sa druge strane, od 560 miliona dinara mesečno koji je firma „KentKart“ doprinosila GSP-u sistemom naplate „BusPlus“ karticama, preko prekida saradnje sa ovom kompanijom i prelaskom ovog zaduženja na preduzeće JKP Beograd 2023. godine i pada naplate na 250 miliona dinara sistemom naplate SMS porukama, došli smo do 100% subvencionisanog, tzv. „besplatnog“, javnog prevoza za sve građane, od koga GSP ne privređuje više ništa.

Ova „socijalna mera“, kako je poznata u medijima, stupila je na snagu 1. januara ove godine, i GSP-u oduzela bilo koji vid zarade od naplate karata, te je jedini način finansiranja ostao kroz subvencije i budžetsko finansiranje – a koji su nikada veći u Beogradu, u Srbiji, u regionu, ali i u Evropi. Grad Beograd je od ukupnog budžeta nakon rebalansa u oktobru skoro 50 milijardi

dinara odvojio samo za javni prevoz. Kako kaže Banković, ozbiljnost situacije se može shvatiti tek onda kada se ova cifra uporedi sa ukupnim budžetom Grada.

„Ovo je apsolutni rekord u nominalnom smislu. Ali i tada možemo reći da je sve poskupelo i inflacija postoji, pa nam sama ta cifra od 50 milijardi dinara, odnosno nešto više od 400 miliona eura ne govori nešto mnogo. Ali najrelevantnije je da se pogleda koji procenat budžeta odlazi na javni prevoz. Od ukupnog kolača koji zovemo Budžet grada, naše parče iznosi jednu četvrtinu“, rekao je Banković, te dodao da su ovo rekordna izdvajanja za javni prevoz „po svim parametrima“.

„Prethodnih 7 godina se za GSP odvajalo od 220 – 330 miliona eura, što je bio prošlogodišnji budžet sa svim pratećim troškovima. Ove godine je to više od 400 miliona, a ono što je najvažnije je da Grad nema taj novac“, upozorava Banković.

Kako Jovanović objašnjava, „socijalna mera besplatnog prevoza“ je uvedena da bi se sakrio „debakl pokušaja da se uveća dobit od naplate karata“, kao i to da je dovela budžet grada Beograda u stanje „tempirane bombe koja samo čeka trenutak da eksplodira“.

„GSP-u se uvek više isplaćivalo iz budžeta nego što je sam doprinosio preduzeću. I 560 miliona dinara mesečno koje je imao od naplate karata je malo za poslovanje preduzeća. Do besplatnog prevoza nismo došli tako što je to neko smislio, već tako što su oni (uprava grada) pokušali da povećaju naplatu karata, pa su je prepolovili i shvatili da je pokušaj besmislen. A onda su odlučili da ovom nazovimo 'dobrom vešću' sakriju debakl novog metoda naplate karata, a usput da ostvare i neki politički poen 'socijalnom merom', da ne kažem populističkom“, zaključuje Jovanović.

Simić navodi da je za Grad pogubno to što se na javni prevoz daje četvrtina ukupnih izdavanja.

„Građani Beograda ne treba da žive u zabludi da je ovaj prevoz besplatan. Jednog dana će nas realnost ošamariti i videćemo koliko je sve ovo rađeno samo da bi se kupilo još par meseci dodatne vlasti. Javni prevoz će biti poslednji ekser u kovčegu finansija Beograda. Ne može se četvrtina izdavanja dati na javni prevoz. Postojao je predlog prošle godine pre potpisivanja ugovora sa prevoznicima da se sa komisijom ode u GSP i vidi u kom je stanju, zašto su tolike subvencije i zašto preduzeće non stop posluje u minusu, ali niko drugi nije želeo to da sasluša“,

objašnjava Simić i dodaje da se dugovi se gomilaju a druge sfere gradske uprave trpe zbog nedostatka novca.

„Sve gora usluga, a cene za njih sve veće. Skuplja struja ili infostan su primer toga. Ne poveća se cena Infostana da bi usluga bila bolja, da se kontejneri prazne više puta ili da bi se češće dolazilo po kabasti otpad. Na taj način se samo prebacuju troškovi poput javnog prevoza. U ovom trenutku ne vidim prostor da se dugovi isplate, a da se ne odustane od nekih pogubnih, a nepotrebnih projekata, ili da se smanje izdavanja za neke druge projekte. Iako država izdvaja mnogo za Beograd, što je i prirodno, takođe je prirodno i da Grad Beograd ima prihode od kojih samostalno može da pokriva većinu svojih troškova. Ali ukoliko se ne krene sa dobrim poslovanjem, ne odrekne se od pogubnih i bespotrebnih projekata i ne napravi se strateški plan, ne može se izaći iz dugovanja u ovom gradu“, zaključuje Simić.

ANTRFILEI:

1. Prosečna zarada koju bi GSP dobio za sve autobuse bi bila 4,37 miliona na mesečnom nivou, odnosno nešto više od 52 miliona godišnje. Sa druge strane, prema podacima anonimnog izvora iz ponude koje je dobio od kompanije „Info Media Group“, ova firma će za svoje usluge naplatiti približno 25.400 dinara po autobusu, što bi značilo da je dobit koju ima po svakom bila oko 16.660 dinara, odnosno 8.33 miliona mesečno što je oko 100 miliona dinara godišnje. Prema podacima koje dobijamo iz analize CLS-a, sa popustom na količinu od 30% bi prosečna cena koju bi GSP dobijao po vozilu bila nešto manje od 7.000 dinara, odnosno 59 eura mesečno. Na godišnjem nivou prihod bi bio blizu 54 miliona dinara za sva vozila, što je približna suma onoj koju bi dobio samo za autobuse po punoj ceni.
2. Nakon prekida ugovora, preduzeće „KentKart“ je podnelo tužbu protiv Republike Srbije koja se trenutno nalazi u arbitražnom postupku pred Međunarodnim centrom za rešavanje investicionih sporova (ICSID) u Vašingtonu. 3. aprila ove godine je održana prva sednica, a 1. decembra je tribunal odbio zahtev Republike da se vodi rasprava o tome da li je ICSID nadležna institucija da odlučuje o predmetu tužbe.
3. Gradonačelnik Beograda Aleksandar Šapić je 2. oktobra 2022. godine u gostovanju na TV Prva saopštio odluku o ukidanju oglašavanja na gradskom prevozu rečima da građani „više neće imati ‘Mikijev zabavnik’ na ulicama, biće jednoobrazni autobusi kao što je u

svakom gradu Evrope, crvene boje kako je ranije Skupština grada odlučila“. Do septembra 2022, od oglašavanja je GSP privređivao između 25 i 35 miliona dinara.

4. Prema izveštaju Evropskog udruženja metropolitanskih transportnih vlasti (EMTA), Pariz na javni prevoz izdvaja 5-8% celokupnog budžeta, dok su u Kopenhagenu ti troškovi između 6-9%. Na osnovu izveštaja o budžetu Stokholma, u ovom gradu su izdaci za javni prevoz 7-10%, dok „RTL Today“ i „The Guardian“ analizom dolaze do podatka da je u Luksemburgu izdatak za javni prevoz 10-15%.
5. Na poziv za intervju se nije odazvao menadžer Grada Beograda Miroslav Čučković, tri profesora sa Fakulteta organizacionih nauka, kao ni uprava preduzeća BG Prevoz.

Teodora Brkić

Mentor: prof. dr Dušan Pavlović, Fakultet političkih nauka Univerziteta u Beogradu