



Datum: 20.07.2026

Medij: Biznis&Finansije

Rubrika: Biznis

Autori: Svetlana Jovičić

Teme: Nacionalna služba za zapošljavanje (NSZ)

Napomena:

Površina: 1041



Naslov: Kako raste tajkun

Strana: 16,17



PREVOZ PUTNIKA
AUTOBUSIMA U SRBIJI
RAĐA NOVU ELITU
MONOPOLISTA

Kako raste tajkun

Foto: Chaos, Depositphotos

Privatna firma za prevoz putnika Strela posle kupovine državne Laste planirala je da preotme i poslove GSP Beograd, ali je taj aranžman nedavno otkazan posle pobune radnika u ovom javnom preduzeću. U strukovnim udruženjima ocenjuju da svi imaju jednak pristup tržištu, pa ako monopoli postoje, nisu krivi prevoznici, nego vlast.

Piše: Svetlana Jovičić

Pobuna radnika GSP Beograd zbog namere gradskih vlasti da vlasniku saobraćajnog preduzeća Strela Obrenovac, Miroslavu Nikoliću dozvoli da u centar grada uvede električne autobuse i time preotme putnike koje prevoze trolejbusi tog beogradskog javnog

preduzeća, izmamila je predsednika Srbije iz zgrade Predsedništva da se suoči sa štrajkačima. To nezadovoljstvo podgrejalo je pitanje ima li monopolista, dominantnih ili privilegovanih u gradskom, prigradskom i međumestnom autobuskom saobraćaju?

Novih istraživanja o tome nema, poslednje je objavila Svetska banka još 2019. godine, a u strukovnim udruženjima tvrde da svi prevoznici imaju jednak pristup tržištu, bilo preko ugovora o javno-privatnom partnerstvu ili tendera. U stručnim krugovima, međutim, smatraju da i pored formalne konkurencije, postoje prikriveni načini na koje firme bliske vlasti dobijaju profitabilne poslove, urušavajući čak i državna preduzeća.

Nije čovek kriv što je sposoban

Nikolić je u najvećeg tajkuna u gradskom, prigradskom i međumestnom autobuskom prevozu u Srbiji izrastao u poslednje dve godine. U većinskom vlasništvu njegove firme Strela, članice konzorcijuma Srboeksport, su Lastra iz Lazarevca i Lasta Beograd.

Strela je postala gigant u autobuskom prevozu tako što je Nikolić pre tri godine kupio pakete akcija Laste od države, Akcijskog fonda, Fonda za penzijsko i invalidsko osiguranje i Nacionalne službe za zapošljavanje. Prodaju akcija inicirala je država sa obrazloženjem da Lasta posluje sa gubitkom, iako je to njeno preduzeće, pa je i odgovorna za takve rezultate. Lasta je bila privlačan plen jer poseduje i prilično veliku imovinu.

Kad je država već prodala tog prevoznika, red je da mu obezbedi i poslove, pa je krajem 2023. Nikolić dobio posao prevoza putnika na 293 prigradske i lokalne linije u Barajevu, Lazarevcu, Grockoj, Mladenovcu, Sopotu, Surčinu i Obrenovcu.

Pošto nije obavio posao kako je ugovoreno, brzo je raskinut ugovor, ali su te Streline firme u maju prošle godine na novom tenderu ponovo dobile posao prevoza na 304 prigradske i 12 gradskih linija. Bile su jedini ponuđač, pa je Nikolić opet pobedio. Predviđeno je da ugovor koji je tada potpisao sa vlastima u Beogradu važi deset godina i da se iz gradske kase za te namene izdvoji





Datum: 20.07.2026

Medij: Biznis&Finansije

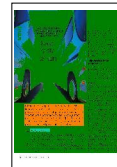
Rubrika: Biznis

Autori: Svetlana Jovičić

Teme: Nacionalna služba za zapošljavanje (NSZ)

Napomena:

Površina: 1041



Naslov: Kako raste tajkun

Strana: 16,17

1,1 milijarda evra. Umesto da prevoz obavlja sa 70 autobusa, Nikolić je dobio mogućnost da u posao uključi 500 autobusa.

Daci i zaposleni jure za prevoznikom, umesto on za njima

Sekretarijat za javni prevoz Beograda napravio je plan linija, pa je tako u prigradskom saobraćaju otvoreno desetina polazaka, a na većini skoro da nema putnika. U prigradskim opštinama na nekim linijama autobusi ne voze direktno za jedno selo, već svraćaju u susedna, pa se vreme putovanja oduži i za 50 odsto. Takve linije nisu „kreirane“ ni pre 50 godina, ali Strela ide dužim putem ne zato što njen vlasnik brine za stanovnike sela, već zato što naplaćuje uslugu po pređenom kilometru.

U Privrednoj komori Srbije (PKS) smatraju da Strela nije monopolista, iako je u javnosti bilo kritika da je beogradska vlast pravila tender po meri upravo ove firme. Na pitanje da li se konsultuju građani prilikom određivanja redova vožnje, u PKS kažu za B&F da se u postupku usaglašavanja predloga novih redova vožnje u međumjesnom javnom linijском prevozu putnika ne sprovodi formalna konsultacija građana.

„Predloge novih redova vožnje podnose prevoznici, u skladu sa svojom poslovnom politikom i sopstvenom procenom potražnje za uslugama prevoza. Usaglašavanje predloga novih redova vožnje vrši se u skladu sa važećim propisima i višekriterijumskom analizom predloženih redova vožnje“, navode u PKS.

Zbog takvih „analiza“, deca u Opštini Obrenovac izlazila su ranije sa časova kako bi mogla da stignu na prevoz koji je organizovala Strela, a jedan broj radnika ili stiže na posao značajno ranije ili kasni.

Vlasnik Strele je planirao da dobije i posao prevoza putnika električnim autobusima u centru Beograda na trolejbuskim linijama GSP-a, u vred-

nosti od 60,3 milijarde dinara ili oko 515 miliona evra. Međutim, nakon pobune radnika u ovom preduzeću i razgovora sindikata sa predstavnicima vlasti, ovaj ugovor o javno-privatnom partnerstvu nedavno je zvanično obustavljen.

Tenderi kao slika i prilika

Povlašćeni položaj može se steći i navođenjem specifičnih tehničkih specifikacija i uslova tendera prilikom raspisivanja javnih nabavki i delom ugovora po modelu javno-privatnog partnerstva sa ili bez elementa koncesije, kaže za B&F Duško Đurović, vlasnik Bečejprevoza.

Đurović ocenjuje da privatna preduzeća nisu u istom položaju prilikom konkurisanja za nove usluge prevoza, jer posluju po tržišnim principima i sama finansiraju tekuće poslovanje i ulaganje u osnovna sredstva i autobuse, dok javna preduzeća, kojima je osnivač organ lokalne samouprave ili Republika, dobijaju subvencije iz gradske ili republičke kase.

Osim toga, zakoni o javnim nabavkama i javno-privatnom partnerstvu nedvosmisleno nalažu da javno preduzeće u postupku definisanja uslova ne sme da ograničava ponuđače tehničkim specifikacijama opreme od koje suštinski ne zavisi kvalitet dobara ili usluge, kao ni broj ponuđača koji konkurišu na tenderu. Propisi zahtevaju da se omogući što veća transparentnost samog postupka i učešće što većeg broja ponuđača kako bi se na taj način odabrao najpovoljniji, objašnjava vlasnik Bečejprevoza.

To se, međutim u praksi ne dešava uvek, ističe Đurović, već se tehničkim specifikacijama često u startu diskvalifikuju određeni ponuđači koji ne mogu da ispune te zahteve, ne poseduju opremu ili autobuse za koje je neophodno veliko ulaganje pre nego što se dobije posao na tenderu.

„Na primer, tehničkim specifikacijama u jednom postupku javno-pri-

vatnog partnerstva za javni gradski prevoz traženo je da prevoznik poseduje ili da je iznajmio 450 novih autobusa, čija je vrednost oko 90 miliona evra. Na taj način se obezbeđuje da samo taj prevoznik ili grupa prevoznika koji su već u tom poslu nastave da rade. Istovremeno, onemogućavaju se drugi ponuđači koji nemaju trenutno ta vozila u vlasništvu da uopšte konkurišu, iako bi mogli da obezbede od proizvođača autobusa i banaka garancije da će ti autobusi biti isporučeni ukoliko se taj posao i dobije, kada bi u uslovima tendera postajala i ta mogućnost“, navodi Đurović.

Kriva vlast, a ne prevoznici

Direktor poslovnog udruženja drumskog saobraćaja Srbijatransport Goran Aleksić kaže za B&F da u Srbiji ima 700 registrovanih prevoznika, od kojih više od 200 saobraća u međumjesnom saobraćaju. Dnevno se obavi 11.000 registrovanih polazaka autobusima. „Daleko od toga da je međumjesni saobraćaj monopolistički, tu apsolutno vladaju tržišni principi i stvar je kapitala i interesa poslodavaca da na nekim tržištima učestvuju, a na nekim ne“, tvrdi Aleksić.

Ipak, načini na koje se pripremaju i raspisuju javne nabavke mogli bi da budu transparentniji, primećuje Aleksić, koji veruje da će to urediti nova zakonska rešenja kada se usklade sa regulativom EU. Direktor Srbijatransporta ističe da ukoliko se u javnim nabavkama pojave nepravilnosti i uslovi koji su suprotni zakonu, neka od firmi koje su konkurisale taj tender će sigurno oboriti.

Prema njegovim rečima, ako postoje redovi vožnje na kojima nema putnika, to je stvar lokalne samouprave i njihove racionalizacije. „Prevoznik je dužan da ispunjava zahteve lokalne samouprave. Odgovornost za povlašćen položaj prevoznika ima lokalna samouprava, a ne prevoznik“, kategoričan je Aleksić. ●

