

UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

SANDRA ZORE



UNIVERZA V LJUBLJANI  
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**IZDELAVA MODELA OBLIKOVANJA CEN VOZOVNIC V JAVNEM  
POTNIŠKEM PROMETU**

Ljubljana, avgust 2012

SANDRA ZORE

## IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisana Sandra Zore, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtorica magistrskega dela z naslovom Izdelava modela oblikovanja cen vozovnic v javnem potniškem prometu, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem prof. dr. Markom Hočevarjem.

Izrecno izjavljam, da v skladu z določili Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami) dovolim objavo magistrskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

S svojim podpisom zagotavljam, da

- je predloženo besedilo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- je predloženo besedilo jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem
  - poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v magistrskem delu, citirana oziroma navedena v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, in
  - pridobila vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti (v pisni ali grafični obliki) uporabljena v tekstu, in sem to v besedilu tudi jasno zapisala;
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Zakonu o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami);
- se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega magistrskega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom.

V Ljubljani, dne \_\_\_\_\_

Podpis avtorice: \_\_\_\_\_

# KAZALO

<b>UVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>1 OBLIKOVANJE TRANSPORTNE TARIFNE POLITIKE V TEORIJI.....</b>	<b>5</b>
1.1 Tarifni sistemi .....	6
1.2 Tarifna načela .....	9
1.3 Tarife v cestnem prometu.....	11
1.3.1 Tarife v javnem potniškem prometu .....	12
<b>2 JAVNI POTNIŠKI PROMET V SLOVENIJI .....</b>	<b>16</b>
2.1 Vpliv različnih dejavnikov na povpraševanje po storitvah javnega potniškega prometa .....	17
2.1.1 Vpliv cen vozovnic .....	17
2.1.2 Vpliv substitutov .....	17
2.1.3 Vpliv kakovosti storitev.....	17
2.1.4 Vpliv dohodka in lastništva osebnih vozil .....	18
2.1.5 Vpliv integracije JPP .....	18
2.2 Značilnosti javnega potniškega prometa.....	18
2.3 Analiza obstoječega stanja v javnem potniškem prometu .....	20
2.4 Problematika javnega potniškega prometa .....	27
2.5 Uvedba integriranega javnega potniškega prometa .....	29
<b>3 JAVNI POTNIŠKI PROMET V DEŽELI ŠTAJERSKI (AVSTRIJA) .....</b>	<b>30</b>
3.1 Značilnosti javnega potniškega prometa.....	30
3.1.1 Upravljanje in financiranje sistema .....	31
3.1.2 Ostale značilnosti sistema .....	32
3.2 Primernost avstrijskega modela za Slovenijo .....	36
3.2.1 Prilagoditev avstrijskega modela za Slovenijo .....	36
<b>4 IZDELAVA TARIFNEGA MODELA ZA IZBRANO PODJETJE .....</b>	<b>41</b>
4.1 Opis izbranega podjetja .....	42
4.1.1 Sistem upravljanja in organizacijska shema podjetja .....	42
4.1.2 Glavne značilnosti okolja poslovanja .....	43
4.1.3 Dejavnosti poslovanja.....	45
4.2 Opis trenutnega sistema v izbranem podjetju .....	46
4.2.1 Veljavna tarifna določila .....	47

4.2.2	Analiza prihodkov .....	50
4.2.3	Analiza prodanih vozovnic .....	54
4.2.4	Analiza števila prepeljanih potnikov .....	56
<b>4.3</b>	<b>Spreminjanje sistema na podlagi avstrijskih izkušenj .....</b>	<b>59</b>
<b>5</b>	<b>VPLIV PREDLAGANEGA MODELA NA USPEŠNOST POSLOVANJA PODJETJA .....</b>	<b>63</b>
5.1	Analiza prihodkov iz naslova javnega linijskega prevoza potnikov .....	63
5.2	Predlogi za pokrivanje izpada prihodkov .....	68
5.3	Analiza rentabilnosti poslovanja podjetja .....	68
5.4	Ovrednotenje modela in možne alternative .....	69
<b>SKLEP</b> .....		<b>70</b>
<b>LITERATURA IN VIRI</b> .....		<b>76</b>

## PRILOGE

### Kazalo slik

<i>Slika 1: Primerjava dolžinskih degresij tarifne lestvice za enosmerno potovanje v medkrajevnem avtobusnem prometu v Sloveniji in tarifne lestvice v conskem sistemu za dnevno vozovnico na avstrijskem Štajerskem .....</i>	25
<i>Slika 2: Načrt con dežele Štajerske v letu 2012 .....</i>	32
<i>Slika 3: Organizacijska shema podjetja Kam-Bus, d.d. ....</i>	43
<i>Slika 4: Deleži posameznih dejavnosti v doseženih prihodkih od prodaje za leto 2011 .....</i>	46
<i>Slika 5: Vzorec e-kartice za lastne in enotne vozovnice .....</i>	47

### Kazalo tabel

<i>Tabela 1: Razdelitev sestavin tarifnega sistema .....</i>	7
<i>Tabela 2: Cena enosmerne vozovnice glede na število prepeljanih con .....</i>	12
<i>Tabela 3: Cena enosmerne vozovnice (v \$) .....</i>	13
<i>Tabela 4: Splošna formulacija za določanje količinske degresije vozovnic .....</i>	14
<i>Tabela 5: Sistematika določanja dolžinske degresije .....</i>	15
<i>Tabela 6: Splošna oblika tarifne lestvice .....</i>	16
<i>Tabela 7: Conska tarifna lestvica dežele Štajerske za leto 2012 .....</i>	33
<i>Tabela 8: Tarifna lestvica večmesečnih študentskih vozovnic dežele Štajerske za leto 2012 .....</i>	34
<i>Tabela 9: Primerjava cen vozovnic v letu 2012 glede na leto 2002 .....</i>	35
<i>Tabela 10: Primerjava osnovnih podatkov Slovenije z deželo Štajersko .....</i>	36
<i>Tabela 11: Primerjava deležev potnikov po conah .....</i>	38

<i>Tabela 12: Predlagana tarifna lestvica.....</i>	39
<i>Tabela 13: Pregled sheme popustov za vse tri kategorije uporabnikov.....</i>	41
<i>Tabela 14: Število zaposlenih po sektorjih na dan 31. december 2011 .....</i>	43
<i>Tabela 15: Subvencije za primestni promet v evrih .....</i>	47
<i>Tabela 16: Cene enkratnih vozovnic .....</i>	49
<i>Tabela 17: Struktura čistih prihodkov od prodaje v obdobju 2009–2011.....</i>	51
<i>Tabela 18: Prihodki od prodaje vozovnic po vrstah vozovnic v obdobju 2009–2011.....</i>	53
<i>Tabela 19: Analiza deleža prihodkov od prodaje lastnih vozovnic in deleža prihodkov od prodaje enotnih vozovnic v skupnih prihodkih od prodaje vozovnic v obdobju 2009–2011 .....</i>	54
<i>Tabela 20: Prodane vozovnice po vrstah vozovnic v obdobju 2009–2011 .....</i>	55
<i>Tabela 21: Upad števila potnikov v obdobju 2009–2011 .....</i>	56
<i>Tabela 22: Prepeljani potniki po vrstah vozovnic v obdobju 2009–2011 .....</i>	57
<i>Tabela 23: Prepeljani potniki po območjih v letu 2011 .....</i>	59
<i>Tabela 24: Pričakovano število prepeljanih potnikov po vrstah vozovnic v letu 2014 .....</i>	61
<i>Tabela 25: Pričakovano število prodanih vozovnic po vrstah vozovnic v letu 2014.....</i>	62
<i>Tabela 26: Pričakovano število prodanih vozovnic po vrstah in conah v letu 2014.....</i>	62
<i>Tabela 27: Analiza prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov ob upoštevanju predlagane tarifne lestvice.....</i>	64
<i>Tabela 28: Analiza zmanjšanja prihodka iz naslova javnih linijskih prevozov (1).....</i>	65
<i>Tabela 29: Analiza prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov ob upoštevanju predlagane tarifne lestvice in uvedbi mesečne vozovnice za dijake in študente po enotni ceni 15 €.....</i>	65
<i>Tabela 30: Analiza zmanjšanja prihodka iz naslova javnih linijskih prevozov (2).....</i>	66
<i>Tabela 31: Zmanjšanje prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov zaradi uvedbe popustov na predlagano tarifno lestvico .....</i>	67
<i>Tabela 32: Analiza zmanjšanja prihodka iz naslova javnih linijskih prevozov (3).....</i>	67





## UVOD

Javni potniški promet (v nadaljevanju JPP) je osnovno sredstvo za regulacijo prometnih tokov, predvsem v smislu preusmerjanja iz manj zelenih oblik osebnega prevoza na sredstva JPP. Po drugi strani je JPP tudi sredstvo za zagotavljanje osnovne mobilnosti, predvsem tistih socialnih in prebivalstvenih skupin, ki ne morejo uporabljati osebnih oblik prevoza (Blaž, Bele, Lep & Đurič, 2006, str. 2). Ker je bil pri dosedanjem razvoju prometnega sistema v Sloveniji glavni poudarek na gradnji cestne infrastrukture, se je cestni promet – in s tem uporaba osebnih vozil – hitro povečeval, razvoj JPP pa je ostal v ozadju. Posledice, ki jih je prinesla taka usmeritev, so slaba mobilnost nemotoriziranih prebivalcev, povečanje prometnih zastojev, večja obremenjenost okolja z emisijami prometa in hrupom ipd. (Krivec, Klun & Plesec, 2010, str. 212). In prav zaradi povečevanja zunanjih vplivov je cilj številnih vlad razviti učinkovite in lahko dostopne storitve javnega prevoza, ki lahko pomagajo razbremeniti obremenjenost cest in zmanjšati okoljske probleme (Andreassen, 1995, str. 31).

Javni prevoz se uporabnikom ne zdi vedno privlačen, naklonjena pa mu, po besedah Maya (2005, str. 34), ni niti prihodnost. Med letoma 2030 in 2050 gre namreč na splošno pričakovati, da bo delež prebivalstva, starejših od 65. let, v vseh državah članicah EU dosegel eno četrtnino, ponekod celo eno tretjino celotnega prebivalstva. Na podlagi raziskave o staranju prebivalstva in njihovi mobilnosti, ki jo v svojem članku omenja May (2005, str. 34), so ugotovili, da bodo starejši ljudje v prihodnosti boljšega zdravja, imeli bodo boljšo izobrazbo, boljši življenjski stan ter višje prihodke, kot jih imajo danes. Posledično se zato pričakuje, da bodo želeli ohraniti raven mobilnosti, ki so jo uživali do svoje upokojitve, tj. osebni prevoz. V primerjavi z današnjim stanjem bo imelo v prihodnosti večji del starejšega prebivalstva vozniško dovoljenje, ki pa ga bo želelo tudi čim dlje obdržati. To ni ravno v korist razvoju JPP, je pa vsekakor korist za proizvajalce avtomobilov. Pri oblikovanju avtomobilov so ti že danes začeli upoštevati potrebe starejših voznikov (višja streha, večja vrata, vrtljivi sedeži, vzvratna kamera za lažje parkiranje ipd.). Zato je še toliko bolj pomembno, kakšen sistem javnega prevoza imamo danes oz. ga bomo imeli v bližnji prihodnosti. Družbi moramo javni prevoz narediti privlačen že danes. Pomagamo si lahko tudi z izpostavljanjem koristi, ki jih nudi, teh pa vsekakor ni malo. Ena od pomembnejših je, da javni prevoz v smislu varnega, učinkovitega in ekonomičnega prevoza zagotavlja izboljšanje življenja v skupnostih po vsej državi. K izboljšanju mobilnosti in zagotavljanju zdravega gospodarstva pripomoreta tako dostopnost kot tudi stroškovna učinkovitost javnega prevoza. Ta pa ne koristi zgolj uporabnikom storitev javnega prevoza, temveč tudi družbi kot celoti. Med glavne koristi sodijo še: zmanjšanje prometnih zastojev in zamud, ustvarjanje in ohranjanje delovnih mest, možnost prihranka denarja idr. (Tran & Kleiner, 2005, str. 154).

V marsikateri evropski državi že imajo dobro razvit integriran sistem javnega prevoza. Skozi zgodovino so države oz. posamezna mesta različno gradila in namenjala sredstva razvoju svoje infrastrukture. Velika Britanija se je razvoju svojega JPP posvetila v juniju 1998. Takrat ni bil cilj njihove vlade zmanjšati delež lastništva osebnih vozil, temveč narediti javni prevoz privlačnejši. S tem so ciljali predvsem na skupino motoristov in jih želeli na ta način

prepričati, da je uporaba vlaka ali avtobusa okolju privlačnejša in na splošno boljša odločitev od osebnega prevoza. Skozi prednostne naloge, ki so med drugim vključevale ustvarjanje posebnih cestnih pasov, namenjenih zgolj avtobusom, dvig kvalitete standardov za avtobuse ter namenjanje več sredstev obnovitvi in vzdrževanju londonske podzemne železnice, so dosegli, da je javni prevoz že v letu 1998 postal ena od glavnih prioritet vlade, takoj za izobraževanjem in zdravstvom (Batchelor, 1998). Naloga politikov je namreč, da s sprejemanjem proaktivnih odločitev spodbujajo javni prevoz in se ne le odzivajo na tržne trende. Po mnenju avstrijskega profesorja Georga Hazla naj bi bila dobra mobilnost odvisna od doseganja ravnotežja med vsemi oblikami javnega prevoza, vključno s kolesarjenjem in hojo. In prav zato jim je s sistemom, ki ga poznajo danes na Dunaju, uspelo doseči odlično mobilnost svojih prebivalcev. Kar 35 % vsega transporta predstavlja javni prevoz, 33 % hoja, najmanj, tj. 32 %, pa osebni prevoz. Zavidljivi rezultati naj bi bili posledica zavestne odločitve investiranja več sredstev v postavljanje tirov za tramvaje, izgradnjo več con za pešce ter v širitev železnice kot pa v izgradnjo novih cest (Jackson, 2009). Tudi v Izraelu, natančneje v mestu Haifa, je vladi z uvedbo preprostega 5-conskega sistema uspelo doseči naslednje spremembe: uspeli so zaustaviti padajoči trend števila potnikov, v prvem letu so dosegli 25 % povečanje prodaje enkratnih vozovnic, za 7,7 % se je povečalo število daljših potovanj, skupno število prepeljanih potnikov po vrstah vozovnic se je povečalo z 38 % na 52 % v primerjavi s prejšnjim sistemom, potniki imajo na razpolago prost prehod z ene na drugo obliko javnega prevoza na več relacijah, uspeli so zmanjšati uporabo osebnih vozil in prevozov s taksiji ter posledično povečali uporabo avtobusov, vzpostavitev novih, predvsem daljših relacij daje možnost povezovanja javnega prevoza z ostalimi aktivnostmi, npr. turističnimi (Sharaby & Shiftan, 2012, str. 63).

Da pa je JPP v Sloveniji iz leta v leto za potnike manj privlačen, ni nobena skrivnost. Vsako leto namreč avtorji različnih člankov ugotavljajo, da se je število prepeljanih potnikov v primerjavi s prejšnjim letom zmanjšalo. Upadanja, ki traja že dobrih dvajset let, pa še ni konec. Podatki državnega statističnega urada kažejo, da je bilo v javnem cestnem prometu v letu 2010 prepeljanih 34,8 milijona potnikov, kar je pol manj kot v letu 2001 (Slovenska tiskovna agencija, 2012). Število potnikov na avtobusih se vsako leto v povprečju zmanjša za 10 % (Blaž et al., 2006, str. 5). Ker je uporabnikov javnega prevoza vsako leto manj, postaja le-ta dražji tako za same uporabnike kot tudi za državo in lokalne skupnosti, ki ga subvencionirajo. Vzroki, zakaj se vse manj prebivalcev poslužuje javnega prevoza, so različni: previsoke cene vozovnic, prenizka frekventnost v času glavnih prometnih konic, nepovezanost voznih redov različnih oblik javnega prevoza, visoka potreba po uporabi osebnega avtomobila, slaba dostopnost do postajališč, časovno nekonkurenčne povezave – hitrejši ritem življenja itd.

Ministrstvo za promet RS (danes Ministrstvo za infrastrukturo in prostor RS) je v letu 2007 dalo zeleno luč projektu z naslovom Integrirani JPP. Namen projekta je povečanje obsega in kakovosti JPP, cilj pa ustanovitev enotnega upravljavca JPP in uvedba enotne vozovnice. Integracija tarifnega sistema je instrument za preprečevanje neupravičenih tarifnih razlik pri prestopanju potnikov. Enotna vozovnica namreč uporabnikom omogoča poljubno uporabo

katerekoli storitve JPP in s katerimkoli razpoložljivim podsistemom v času in na območju njene veljavnosti (Koren, 2010, str. 86). Pozitivni učinki, ki jih ministrstvo od projekta pričakuje, so med drugim tudi prehajanje večjega števila prebivalcev z osebnega na JPP (Demšar Mitrovič & Draksler, b.l., str. 2–12). Da pa se bodo cilji večje porabe sredstev JPP tudi realno izvajali, bo morala država biti sposobna operativno povečevati obseg ponudbe JPP, spremeniti tarifno politiko v bolj privlačno za uporabnike in hkrati podpirati smiselne restriktivne politike uporabe osebnega prevoza (Blaž et al., 2006, str. 2).

Previsoka cena vozovnice je zagotovo eden ključnih dejavnikov, ki vpliva na tako slabo uporabo javnega prevoza, ni pa edini. Zato z znižanjem cene ni mogoče pričakovati večjega povpraševanja, pomembno je tudi razumevanje potreb in navad uporabnikov. Če bomo želeli povečati uporabo, bomo morali spremeniti tudi svoje mišljenje o javnem prevozu, predvsem pa svoje potovalne navade. Če gre verjeti Korenu (2010, str. 85), bo novi model zato moral temeljiti na učinkovitem in atraktivnem sistemu, ki bo zmanjševal potrebo po uporabi osebnih avtomobilov in bo z integracijo zagotavljal povezovanje različnih oblik JPP.

Namen magistrskega dela je s pomočjo izkušenj naših severnih sosedov in njihovega modela integriranega JPP izdelati model za določanje cen vozovnic v JPP za izbrano avtobusno podjetje. Poiskati oz. izdelati namreč želim model, ki bi bil za podjetje primeren, ko bo v Sloveniji dejansko prišlo do potrebe po integraciji JPP; s tem želim vsaj malo prispevati k lažji in hitrejši vpeljavi sistema. Raziskati želim tudi, kakšen vpliv bo povzročil model na uspešnost poslovanja podjetja ter kaj se bo zgodilo s prihodki in posledično z rentabilnostjo poslovanja.

Z magistrskim delom bom tako mogoče delno odgovorila vsaj na kakšno vprašanje, povezano z idejo integriranega JPP. Poleg tega zna obravnavana problematika kaj kmalu priti v politično ospredje, saj je, kot v svojem poročilu navajajo Hočevar in drugi (2011, str. 1), cilj projekta izvajanja integriranega JPP do leta 2013 vzpostaviti pogoje za uvedbo enotne vozovnice ter poenotenje voznih redov na ravni avtobusnega in železniškega prometa.

Cilj magistrskega dela je s pomočjo izdelave modela oblikovanja cen vozovnic v JPP analizirati njegov vpliv na uspešnost poslovanja izbranega avtobusnega podjetja. Z drugimi besedami, poskušala bom ugotoviti, kako močan vpliv ima sprememba cen na višino prihodkov podjetja in s tem posledično na rentabilnost poslovanja. Na oblikovanje cene pa ne vplivata zgolj povpraševanje in ponudba, saj zaradi širšega narodnogospodarskega pomena transportno tarifno politiko v veliki meri spremlja tudi država (Angelovski & Križman, 2009, str. 54). Cilj magistrskega dela je tako preveriti naslednjo hipotezo:

- H1: Cene vozovnic so na podlagi izdelanega modela nižje, kot so cene vozovnic danes.

Pričakovati je namreč, da bodo cene vozovnic na podlagi izdelanega modela veliko nižje od sedanjih, kar pomeni, da bodo nižji tudi prihodki podjetja, s tem pa slabša rentabilnost

poslovanja. Od tod izhajata druga in tretja hipoteza, ki ju bom skozi izdelavo magistrskega dela skušala potrditi oz. ovreči:

- H2: Prihodki podjetja so zaradi uvedbe izdelanega modela nižji v primerjavi s prejšnjimi leti.
- H3: Rentabilnost poslovanja podjetja je zaradi uvedbe izdelanega modela slabša.

Poleg preverjanja zgornjih hipotez je cilj magistrskega dela tudi podati ustrezne predloge oz. rešitve, s čim naj podjetje pokriva izpadli del svojih prihodkov. Cilj integriranega potniškega prometa namreč ni ogroziti rentabilnosti poslovanja podjetja, zato je na tem mestu realno pričakovati pomoč s strani države (subvencije). Je pa vprašanje, ali je ta pripravljena financirati podjetja v tolikšni meri oz. višini subvencije, da se višina prihodkov podjetja v primerjavi s prejšnjimi leti zaradi spremembe cene ne bo zmanjšala.

Magistrsko delo je razdeljeno na dva dela, ki pa med seboj nista strogo ločena. V osnovi delo temelji na deduktivni metodi – od teoretičnega dela prehaja k praktičnemu, dejansko pa tako kot vsaka analiza obsega tako deduktivni kot induktivni del. V prvem delu predstavljam poglobljen teoretično-analitični pregled strokovne literature, znanstvenih študij, razprav in člankov s področja obravnavane teme. Analizo sem izvedla s pomočjo opisne (deskriptivne) metode in metode kompilacije, s katero povzemam ugotovitve, spoznanja, stališča, opazovanja in sklepe tako domačih kot tujih avtorjev. V drugem, analitičnem delu magistrskega dela pa uporabljam več metod: primerjalno in izkustveno metodo oz. analizo primerljivega območja (gre namreč za primerjavo enakih ali podobnih dejstev in procesov, ter ugotavljanje skupnih značilnosti in razlik) ter analitsko metodo (prikaz obstoječega stanja in njegova analiza).

Poslužujem se tudi študije sekundarnih virov, tj. zbiranja že objavljenih podatkov in poročil z obravnavanega področja ter internih pogovorov s predstavniki izbranega avtobusnega podjetja. Pri izdelavi dela pa uporabljam tudi na dodiplomskem in podiplomskem študiju pridobljeno teoretično znanje.

Magistrsko delo je v osnovi razdeljeno na pet glavnih poglavij, ta pa so razdelana v podpoglavja. V uvodnem poglavju predstavljam problematiko in namen magistrskega dela, opredeljujem tudi cilje in metode dela, ki se jih poslužujem skozi samo izdelavo dela. V nadaljevanju predstavljam v teoriji poznane načine oblikovanja tarifne politike v prometu, natančneje tudi tarife, značilne za javni potniški promet. Drugo poglavje je namenjeno opisu značilnosti trenutnega stanja in problematiki JPP v Sloveniji, tretje pa opisu JPP v deželi Štajerski in primernosti avstrijskega modela za Slovenijo; mnogi domači strokovnjaki se namreč pri izdelavi primerne modela integriranega JPP radi zgledujejo prav po naših severnih sosedih. Izdelavi tarifnega modela za izbrano podjetje je namenjeno četrto poglavje. V njem podrobneje opisujem sistem, po katerem podjetje deluje danes. Uveljavljen in v praksi preizkušen avstrijski model integriranega JPP so za slovenski trg preoblikovali že strokovnjaki, sama pa ta model poskušam aplicirati in ga dodatno preoblikovati za konkreten

primer izbranega avtobusnega podjetja. V zadnjem, petem poglavju analiziram vpliv predlaganega modela na uspešnost poslovanja podjetja ter podajam predloge in ideje, s katerimi bo podjetje lahko pokrilo predvideni izpad prihodkov. Uporabljeni model s kritičnega vidika tudi ovrednotim in – če bo potrebno – predlagam morebitni boljši model. V zaključku potrjujem oz. zavračam v uvodu postavljene hipoteze in magistrsko delo zaključujem s sklepnimi ugotovitvami.

## **1 OBLIKOVANJE TRANSPORTNE TARIFNE POLITIKE V TEORIJI**

Angelovski in Križman (2009, str. 54) menita, da je »tarifna politika v okviru prometne politike države tista, ki mora omogočiti prevoz vseh vrst blaga (načelo vrednosti) ter skozi tarifno politiko zagotavljati normalno potekanje družbene reprodukcije, razvoj gospodarstva. V potniškem prometu je vloga tarifne politike v zagotavljanju mobilnosti prebivalstva in vsakodnevnega javnega fizičnega komuniciranja med ljudmi. Osnovna vloga javnega prevoznitva v gospodarstvu je v tem, da izpolnjuje potrebe po prevozih, kar je potrebno iz splošnega in splošno gospodarskega stališča.«

Tarifna politika je v okviru makrologistične politike pomemben sestavni del uravnavanja narodnogospodarske in mednarodne gospodarske politike. Ker ima izvajanje vsake transportne storitve določene značilnosti, je oblikovanje cen v transportni dejavnosti specifično in se razlikuje od oblikovanja cen v drugih gospodarskih dejavnostih (Oblak, 2002, str. 108).

Cena je eden od glavnih tržnih instrumentov. Določanje cene je v podjetju odraz zastavljenih poslovnih ciljev, želene pozicije na trgu, stroškov poslovanja, obsega ponudbe in povpraševanja na trgu, cen konkurenčnih podjetij, zaznavanja cen in vrednosti s strani uporabnikov, zakonodaje, etike itd. Vse to so namreč dejavniki, ki po mnenju Rosija in Sternada (2008, str. 72) podjetju omogočajo, da pravilno oblikuje cene. V transportni dejavnosti lahko pri oblikovanju cene na trgu nastane problem, in sicer kako glede na posebnosti transportnih storitev s tržno ceno pokriti lastno ceno transporta oz. ustvarjati dobiček. Vsem transportnim podjetjem visoki fiksni stroški predstavljajo največji problem pri oblikovanju cene (Angelovski & Križman, 2009, str. 24). Podobno kot prej omenjena avtorja tudi Angelovski in Križman (2009, str. 47) menita, da na oblikovanje cene vpliva več dejavnikov. Razdelila sta jih na zunanje in notranje: med zunanje dejavnike uvrščata značilnosti trga glede na konkurenco, zaznavanje cen in vrednosti storitev s strani uporabnikov, cenovno elastičnost povpraševanja, vrednote in potrebe uporabnikov, zakonodajo in tehnologijo; med notranje dejavnike pa umeščata strateške cilje podjetja (politika cen), stroške in način oblikovanja cen.

Podjetja na trgu morajo opazovati in slediti politiki, ki jo izvajajo konkurenčna podjetja. Pri uvajanju novih storitev morajo na trgu nastopiti ali s politiko visokih cen, s čimer bodo posnemali smetano, ali s politiko nizkih cen, kadar je njihova želja čim hitreje prodreti na trg in osvojiti načrtovani tržni delež. Pri spreminjanju cen pa morajo biti podjetja pozorna tudi na

pričakovani odziv uporabnikov. Znižanje cene storitve je za uporabnika lahko znak, da je podjetje zašlo v finančne težave, da je storitev zastarela oz. manj kakovostna. Zvišanje cene navadno vpliva na manjšo prodajo ali pa si višjo ceno uporabniki razlagajo kot ceno, ki jo morajo plačati zaradi izjemnih lastnosti (neke dodane vrednosti), ki jo ima izdelek oz. storitev (Rosi & Sternad, 2008, str. 73).

Splošno gledano, naj bi vsaka tarifna politika omogočala izpolnjevanje ciljev tako s strani države (vplivala naj bi na izvajanje obsega transportnih storitev) kot tudi s strani podjetja (zagotavljala naj bi rentabilnost poslovanja). Problem pa zna nastati v primeru, ko je višina določene tarife toliko nižja, da podjetje ni zmožno s prihodki pokrivati niti vseh svojih prevoznih stroškov, kaj šele ustvarjati dobiček. Vzrok je mogoče najti v tem, da ponudba in povpraševanje nista edino merilo za oblikovanje tarif v transportu. Zaradi širšega narodnogospodarskega pomena transportno tarifno politiko v veliki meri spremlja tudi država. Potemtakem tudi sama tarifa ne izhaja iz dejanskih stroškov, saj dvig tarif v večini primerov odobri država (Angelovski & Križman, 2009, str. 54).

Oblak (2002, str. 108) meni, da morajo biti tarife prilagojene podjetjem, uporabnikom in družbi kot celoti. Kljub temu da je transportni trg nadzorovan in usmerjen z mehanizmi prometne politike, delovanje tržnih mehanizmov sili transportna podjetja k racionalizaciji poslovanja, zniževanju transportnih stroškov in h kakovostnemu dvigu storitev. S tem namreč podjetja želijo dobro zadovoljevati potrebe obstoječih uporabnikov in pridobiti nove potencialne uporabnike njihovih storitev (Angelovski & Križman, 2009, str. 50).

## 1.1 Tarifni sistemi

Na spletni strani Wikipedije sem zasledila, da beseda tarifa izvira iz italijanske besede *tariffa*, ki pomeni seznam cen, izpeljana pa je iz arabske besede *ta'rif* ('obvestiti' ali 'oznaniti'). Tarifa naj bi pomenila bodisi uvozni ali izvozni davek v državo in iz nje ali seznam cen za stvari, kot so storitve železniškega, avtobusnega prometa ipd. (Tarifa, 2012). Oblak (2002, str. 108) v svoji literaturi navaja, da beseda tarifa izvira iz imena španskega mesta *Tariffe* in se je v preteklosti uporabljala za:

- uradno določen seznam cen ali pristojbin za storitve, npr. za prevoz potnikov ali blaga, za poštne pošiljke ipd.,
- cenik, pristojbino, takso, ceno za določeno delo idr.

Kljub temu da se tarifni sistemi razlikujejo glede na vrsto transporta, lahko v metodologiji sestave njihovih tarif najdemo skupna izhodišča. Tarifni sistem je v osnovi razdeljen na štiri dele. Prvi del obsega Zakon o prevoznih pogodbah, v katerem so podane usmeritve za splošne pogoje izvajanja transportne storitve. Sem sodi tudi izračun prevoznine. Osnove za izračun so tarifna razdalja, teža pošiljke in vrste blaga. Drugi del je sestavljen iz predpisov za izračun voznine, klasifikacije blaga v blagovne razrede, razdelitve cen za lokalne, medkrajevne in mednarodne Transporte, spiska vozlišč in povezav med vozlišči, daljinarja, razdalj med tarifni

območji, tarifnih tablic ter pristojbin in tarif za stranske storitve. Da se prevoznina izračunava po toni in kilometru, z naraščajočo razdaljo in naraščajočo težo, omogočajo tarifne tablice. Te skupaj z navodili za izračunavanje prevoznine omogočajo uporabniku tarife izračun prevoznine za določeno pošiljko. Prevoznina se relativno zmanjšuje z naraščajočo razdaljo, prav tako pa se relativno zmanjšuje tudi z naraščajočo težo. Na oboje pa vplivajo fiksni stroški ponudnika transportnih storitev. Splošna določila za izjemne tarife in zbir izjemnih tarif sta sestavna dela tretjega dela tarifnega sistema. Zadnji, četrti del pa sestoji iz tarifnih določil za prevoz vojaškega blaga (Angelovski & Križman, 2009, str. 57–58). Pravkar opisani tarifni sistem je prikazan tudi v Tabeli 1.

*Tabela 1: Razdelitev sestavin tarifnega sistema*

1. del			2. del					
	2/1	2/2		2/3		2/4	2/5	
			A	B	C	D		
Zakon o prevoznih pogodbah	Predpisi za izračun voznine	Klasifikacija blaga v blagovne razrede	Razdelitev con za lokalne, medkrajevne in mednarodne transporte	Spisek vozlišč in povezav med vozlišči	Daljinar (razdalje med vozlišči)	Razdalje med tarifnimi področji	Tarifne tablice	Pristojbine in tarife za stranske storitve
3. del			4. del					
	3/1		3/2					
	Splošna določila za izjemne tarife		Zbir izjemnih tarif	Tarifna določila za prevoz vojaškega blaga				

*Vir: H. Oblak, Tarifni sistemi in kalkulacije v prometu, 2002, str. 114.*

Zaradi pogojev poslovanja lahko do razlik prihaja tudi znotraj iste vrste transporta oz. panoge. V mislih imam predvsem dve območji poslovanja: notranji in mednarodni promet (Rosi & Sternad, 2008, str. 75).

Oblak (2002, str. 108–109) vse do sedaj nastale tarifne teorije deli na:

- teorije tarifne politike z vidika narodnega gospodarstva in
- teorije tarifne politike z vidika podjetja.

Prve izhajajo iz predpostavke, da mora prevoz s svojim sistemom tarif in ravnijo prevoznih cen omogočiti normalno potekanje procesa družbene reprodukcije. Tarifni sistem je treba zasnovati tako, da se omogoči prevoz vseh vrst blaga. To načelo izhaja iz vrednosti blaga – čim večja je vrednost blaga, tem višjo ceno prevoza lahko prenese. Blago večje vrednosti bo

zato od blaga nižje vrednosti razvrščeno v višje tarifne razrede. Oblikovanje prevoznih cen se lahko opravi tudi po subjektivni vrednosti prevozne storitve. Ta način izhaja iz načela, da ima vsaka prevozna storitev svojo mejo koristnosti, ki pa seveda ne bi smela biti ocenjena zgolj subjektivno, torej po posamezniku. Tak tarifni sistem je torej bolj teoretično načelo kot pa objektivni sistem zasnove prevoznih cen.

V teoriji poznamo več načinov oblikovanja cen (Rosi & Sternad, 2008, str. 72–73).

- Pristop na osnovi stroškov: ta sodi med najbolj znane metode oblikovanja cen. Cena je enaka stroškom, ki jih ima podjetje s proizvodnjo, povečanim za standardni pribitek v višini zelenega dobička. Ker metoda izključuje zakon delovanja ponudbe in povpraševanja ter s tem posledično konkurence, ni najprimernejša. Poleg tega je tak način določanja cen zastarel, saj podjetje želi s ceno pokriti stroške, s čimer lahko pokrije tudi nizko produktivnost, tehnološko zastarelost in slabo izrabo zmogljivosti.
- Pristop na osnovi ponudbe in povpraševanja: pristop drugače imenujemo tudi tržno oblikovanje cen. Tržna cena je nekje med ceno, ki je tako nizka, da z njo podjetje ne dosega dobička, in ceno, ki je tako visoka, da odvrča uporabnike. Njen spodnji nivo predstavljajo proizvodni stroški, zgornjega pa zaznana kakovost pri uporabnikih storitev.  
Podjetje lahko ceno določa tudi na osnovi trenutnih cen na trgu, cen konkurence. Način je primeren zgolj za manjša podjetja, ki se na trgu pojavljajo v vlogi sledilcev. Ceno spremenijo le, če jo spremeni njihov tržni vodja. Slabost te metode je, da podjetje ne upošteva lastnih stroškov.
- Določanje cen ob ponudbi na natečaju, t.i. pisna ponudba podjetja na javni razpis. Podjetje določi svojo ceno na osnovi cen, ki jih pričakuje od konkurentov. Tudi pri tem pristopu je slabost ta, da podjetje ne upošteva lastnih stroškov. Je pa res, da v praksi mnoga podjetja v ponujeno ceno že vračunajo želeni dobiček. Na natečaju je navadno zbran ponudnik, ki ponudi najnižjo ceno.

Angelovski in Križman (2009, str. 53) izpostavljata zgolj dva, po njunem mnenju najbolj pogosta pristopa k oblikovanju transportnih cen, in sicer s pogodbo in na osnovi tarif. Ponudnik in uporabnik transportnih storitev se lahko s posebno pogodbo preprosto dogovorita o ceni in vseh ostalih pogojih prevoza. V tem primeru lahko govorimo o že omenjenem tržnem oblikovanju cen transportnih storitev. Podlaga za višino cene je lahko tarifa, cena konkurenta na trgu in politika cen transportnih podjetij glede višine pokrivanja stroškov lastne cene transportne storitve. Drugi način, ki ga omenjata, pa je opravljanje storitev na osnovi tarifnih določil, ki zajemajo sistematično oblikovano celoto vseh določil o prevoznih pogodbah, prevoznih cenah in cenah dodatnih storitev.

Ogorelc (2004, str. 24–25) v svoji knjigi poleg dveh načinov, tj. s pogodbo in predpisovanjem prevoznih cen, omenja tudi naslednje tri možne načine oblikovanja cen na transportnem trgu:



- svobodno oblikovanje cen: značilno za mednarodni promet in nelinejski transport v letalskem in cestnem prometu;
- po tarifah kot smernicah za individualno oblikovanje cen: tarife so določene s strani posebnih tarifnih komisij oz. odborov;
- po obveznih dogovorjenih cenah: tarife za cestni in rečni promet se določajo s kolektivnimi sporazumi.

V teoriji je poznanih več vrst tarif. Rosi in Sternad (2008, str. 75) delita tarife po namenu na temeljne, posebne in izjemne. Temeljne tarife se delijo glede na način izračuna na kilometrske, conske, prostorninske in težinske; o zadnjih dveh govorimo takrat, ko ceno prevoza računamo po teži ali prostornini uporabljenega nakladalnega prostora, kilometrsko in consko tarifo pa podrobneje razlagam v podpoglavju 1.3. V skupino posebnih tarif sodijo izvozne in uvozne tarife, tranzitne tarife in sezonske tarife. Izjemne tarife so prehodnega značaja in so – kot že ime samo pove – bolj izjema kot pravilo. Praviloma so časovno omejene, kar pomeni, da jih po tem, ko je dosežen namen, zaradi katerega so bile vpeljane, zopet ukinejo; primer so npr. subvencijske tarife, znižane redne tarife v času prevozne stavke ipd. Poznamo pa tudi diferencialne, fiksne in maržne tarife. Pri diferencialnih tarifah je za prevoz enakega blaga in enako količino tega blaga na daljši razdalji nižja voznina kot pa na krajši razdalji. Zaradi diferencialnih tarif naj bi bil tarifni sistem bolj elastičen, poleg tega pa naj bi le-te upoštevale tudi narodnogospodarske potrebe. Značilno zanje je tudi, da so usmerjene ali na vrsto blaga ali pa na določeno območje. Pri fiksnih tarifah je prevozna cena točno določena. Pogodbeni strani torej nimata nobenega manevrskega prostora za pogajanja o ceni. Za maržne tarife je značilno, da obstaja določena zgornja in spodnja meja tarife, znotraj katerih se lahko pogodbeni stranki pogajata o ceni. Pri pogajanju se navadno upoštevajo transportni stroški in trenutno stanje na trgu (Oblak, 2002, str. 112–113).

## 1.2 Tarifna načela

Tarifni sistemi so lahko zelo različni, načinov njihovega oblikovanja je veliko; poznanih je več vrst tarif, ki se uporabljajo v transportni dejavnosti, obstaja pa tudi več dejavnikov, ki različno vplivajo na oblikovanje in izbiro tarifnih načel ter vodenje tarifne politike. Med najpomembnejše dejavnike sodijo (Oblak, 2002, str. 109):

- raven in struktura razvoja narodnega gospodarstva,
- raven razvoja transporta in razvitosti tržišča logističnih storitev,
- splošno teoretično razumevanje in ekonomsko-politično obravnavanje prevoza (značaj javne službe) ter
- družbenoekonomski odnosi in sistem gospodarjenja v državi.

Rosi in Sternad (2008, str. 76) med veljavna načela glede uporabe tarif v praksi uvrščata spodaj opisana.

- Načelo javnosti: tarife morajo biti objavljene na običajen način in dostopne vsakomur. To je tudi osnovni princip, na katerem le-te temeljijo. Angelovski in Križman (2009, str. 53) k temu dodajata, da javno objavljene tarife uporabniku omogočajo, da si vnaprej izdelata kalkulacijo transportnih stroškov – dajejo mu možnosti za optimalno izbiro prevoznika, načina transporta in transportnih poti.
- Načelo enakosti uporabe: diskriminacija med uporabniki je prepovedana. V kolikor so podpisani vsi pogoji za uporabo določene tarife, mora biti le-ta na razpolago vsakomur pod enakimi pogoji. Pri tem je treba izpostaviti, da se za diskriminacijo ne štejejo komercialni popusti prevoznika.
- Načelo stalnosti: tarife morajo biti predpisane na daljši rok, saj ne služijo zgolj kot obračun cen že opravljenih transportnih storitev, temveč tudi za izračun kalkulacije prevozov bodočih transportnih storitev. To pa ne velja za sezonske tarife, saj se te izdajajo z določenim rokom veljavnosti.
- Načelo enostavnosti: tarife morajo biti enostavne in jasne, tako da ima vsak uporabnik možnost izračunati prevozno ceno. V praksi pa se marsikdaj izkaže, da temu ni tako, saj je treba za izračun kalkulacije transportne storitve, še posebej, če gre za kombiniran prevoz, imeti precej znanja in izkušenj.
- V teoriji se najdejo še druga načela, npr. načelo vrednosti blaga, načelo uporabne vrednosti blaga ipd.

Angelovski in Križman (2009, str. 55–57) opisujeta kot možni tarifni načeli pri oblikovanju transportnih cen dve načeli.

- Načelo *ad valorem* oz. načelo vrednosti blaga: oblikovalci tarif so skozi čas prišli do spoznanja, da je najučinkovitejša metoda za oblikovanje cen v transportu uporaba korelacije, ki obstaja med uporabno vrednostjo transporta in objektivno vrednostjo blaga, ki je predmet tega transporta. Velika večina tarif je zasnovana prav na razdelitvi in modifikaciji uporabe tega osnovnega kriterija. Zaradi negativnih učinkov, ki jih prinaša opisana teorija, pa se načelo vrednosti blaga pri oblikovanju transportnih cen uporablja zgolj kot dopolnilni kriterij za diferenciacijo cen. Sistem *ad valorem* so večkrat kritizirali, med drugim tudi zaradi mnenja, da sistem pomeni izkoriščanje uporabnika transportnih storitev.
- Načelo transportnih stroškov: raven prodajnih cen je v transportu v vzajemni odvisnosti od dejanskih transportnih stroškov in od obsega prevoznih storitev. Velja namreč pravilo, da povečan obseg prevoznih storitev praviloma vodi k znižanju cen po enoti prevoza (tona, km ipd.), kar z drugimi besedami imenujemo **dolžinska degresija** (Hočevar et al., 2011, str. 4). Osnovno vprašanje pri tem načelu pa je, ali moramo pri oblikovanju prodajne cene izhajati iz pokrivanja vseh stroškov konkretne prevozne storitve, povprečnih stroškov po enoti, direktnih ali mejnih.

Nekateri avtorji menijo, da za rentabilnost poslovanja zadostuje, če povprečna cena transportne storitve pokriva stroške po enoti transportne storitve. Bistvo pri tem je, da je seštevek odstopanj posameznih cen od povprečnih cen navzgor enak seštevkju odstopanj pod

stroški transportne storitve. Teorija zagotavlja rentabilnost poslovanja ponudnikom in daje praktično uporabnost uporabnikom prevoznih storitev, vendar zgolj v razmerah monopolističnega diferenciranja transportnih cen posamezne vrste transporta (vsako storitev iz posamezne vrste transporta ponuja en sam ponudnik, vsak ponudnik pa lahko isto storitev ponudi na drugačen način, zato je ključnega pomena vloga tržnega pristopa komuniciranja) (Angelovski & Križman, 2009, str. 56).

Teorijo mejnih stroškov vse bolj upošteva sodobnejša teorija. Nekateri zagovorniki te teorije gredo celo tako daleč, da se zavzemajo za to, da je treba pri oblikovanju cen v transportu izhajati iz ocen bodočega povpraševanja in na tej podlagi ocenjenih mejnih stroškov razvoja transportnih podjetij. Dandanes pa tarifni sistemi pri oblikovanju cen dajejo vse večji poudarek stopnji izrabe kapacitet, teži pošiljk, vrsti transportnih storitev, relaciji in organizaciji transporta idr. Ti dejavniki vplivajo na višino stroškov posamezne transportne storitve, hkrati pa tudi diferenciacijo cen transportnih storitev med ponudniki (Angelovski & Križman, 2009, str. 57).

Tarifni sistemi in tarifna politika slovenskih transportnih podjetij upoštevajo načelo vrednosti transportnih storitev. Spremembe tarifnih načel so pretežno usmerjene v zmanjševanje tarifnih razredov, prizadevanja pa težijo k čim večjemu približevanju povprečnim stroškom transportnih storitev (Angelovski & Križman, 2009, str. 57).

### **1.3 Tarife v cestnem prometu**

Rosi in Sternad (2008, str. 99) menita, da cestni promet »zajema prevoz potnikov in blaga s cestnimi transportnimi sredstvi po prometnih poteh, prav tako pa zajema vse operacije in komunikacije v cestnem prometu«.

Osnovne značilnosti tarif so (Oblak, 2002, str. 108):

- enakost uporabe vseh uporabnikov prevozne storitve,
- stalnost tarif: tarife se ne smejo pogosto spreminjati,
- jasnost in preprostost tarif: enostavne za uporabo vsem, ki so jim tarife namenjene.

Na koncu prvega podpoglavja sem že omenjala vrste tarif, ki jih poznamo in so značilne za transportni promet. Seveda pa niso vse opisane tarife povezane s cestnim potniškim prometom, delom transportne dejavnosti, na katerega se osredotočam v magistrskem delu. V nadaljevanju bo zato poudarek predvsem na tistih vrstah tarif, ki se znajo pojaviti v cestnem oz. cestnem potniškem prometu. Angelovski in Križman (2009, str. 59) med temeljne tarife uvrščata:

- kilometrsko tarifo: v potniškem prometu je lahko oblikovana tako, da enoto prevoza (tj. potnik) pomnožimo s ceno kilometra za prepeljano razdaljo, in

- consko tarifo: sestavljena je tako, da omogoča izračun po posameznih geografskih conah. Cena se v teh primerih spreminja pri prehajanju uporabnikov iz ene cone v drugo, znotraj posamezne cone pa ostaja nespremenjena (npr. mestni promet).

Če zgoraj opisani tarifi združimo, dobimo novo tarifo, ki sta jo avtorja poimenovala razdaljna tarifa.

### 1.3.1 Tarife v javnem potniškem prometu

O zelo podobni delitvi tarif oz. tarifnih sistemov, tokrat značilnih zgolj za JPP, govorita tudi Hamacher in Schöbel. V svojem poročilu omenjata tri najpogostejše načine oblikovanja cene vozovnice v JPP (Hamacher & Schöbel, 2011, str. 1–3).

- Relacijski tarifni sistem (angl. *distance tariff system*). Gre za tarifni sistem, pri katerem je cena prevoza odvisna od dolžine potovanja potnika – daljše potovanje pomeni višjo ceno. Da potemtakem posameznik lahko določi ceno vozovnice, potrebuje razdaljo med vstopno in izstopno postajo. Opisani način pa ni primeren niti za podjetje niti za potnika, saj se pri izračunu cene ne upošteva dejstvo, da bi morala cena prevoza na kilometer pri več prepeljanih kilometrih padati (t.i. dolžniška regresija).
- Uporaba enotne tarife (angl. *unit tariff*). Po mnenju več avtorjev je to najpreprostejši tarifni sistem. Cena prevoza je v tem primeru neodvisna od dolžine potovanja. Kljub temu da je sistem zelo enostaven za uporabo, pa v praksi pogosto ni sprejemljiv. Potnik bi namreč za prevoz med dvema sosednjima postajama plačal enako ceno, kot če bi se peljal skozi celotno območje, ki ga pokriva posamezen prevoznik.
- Conski tarifni sistem (angl. *zone tariff system*). Tretji sistem naj bi bil po svojih lastnostih nekje med zgoraj opisanimi sistemoma. Če želimo vpeljati conski tarifni sistem v prakso, moramo celotno območje razdeliti na posamezne podregije oz. cone. Cena prevoza je v tem primeru odvisna od začetne/vstopne cone in končne/izstopne cone. Pri tem sistemu sta v praksi poznana dva podsistema. Tabela 2 prikazuje cene vozovnic za conski tarifni sistem, pri katerem je cena za enako število prevoženih con enaka (angl. *counting zone tariff system*). To pomeni, da bo vsak potnik, ki bo prečkal tri cone, plačal 2,75 \$.

Tabela 2: Cena enosmerne vozovnice glede na število prepeljanih con

Število prepeljanih con	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Cena enosmerne vozovnice (v \$)	1,25	2,00	2,75	3,25	4,00	4,75	5,25	6,00	6,75

Vir: H. W. Hamacher & A. Schöbel, *Design of Zone Tariff System in Public Transportation*, 2001, str.

3.

Tabela 3 pa prikazuje drugi, manj priljubljeni conski tarifni sistem. Zanj je značilno, da bosta potnika, ki bosta prečkala tri neenake cone, plačala različno ceno vozovnice (angl. *zone tariff system with arbitrary prices*). Tako bo npr. potnik, ki je vstopil v drugi coni in izstopil v peti, plačal 3,55 \$, potnik, ki je vstopil v šesti coni in izstopil v deveti, pa 5,05 \$. Ceni potemtakem za tri prepeljane cone nista enaki.

Tabela 3: Cena enosmerne vozovnice (v \$)

Cone	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2,15									
2	2,35	1,50								
3	2,95	1,50	1,50							
4	3,55	1,50	1,50	1,50						
5	5,05	3,55	2,95	2,35	2,15					
6	5,70	4,10	3,55	2,95	2,15	2,15				
7	4,10	3,00	3,00	3,00	5,05	5,70	1,50			
8	4,75	3,00	3,00	3,00	4,45	5,85	3,00	1,50		
9	2,95	1,50	1,50	1,50	4,45	5,05	3,00	3,00	1,50	
10	4,75	2,95	2,35	2,95	4,45	5,05	4,75	4,10	3,55	1,45

Vir: H. W. Hamacher & A. Schöbel, *Design of Zone Tariff System in Public Transportation*, 2001, str.

3.

Conski tarifni sistemi naj bi bili zaradi preprostosti in enostavnosti zelo priljubljeni pri podjetjih, katerih dejavnost je javni prevoz potnikov. Le-ti pa morajo biti pri uvedbi conskega tarifnega sistema previdni tako pri določanju con kot tudi pri oblikovanju novih cen vozovnic. Te morajo namreč biti spremenljive tako za potnika kot tudi za podjetje. Če podjetje ne želi ogroziti višine svojih prihodkov, bo cone oblikovalo tako, da bodo nove cene vozovnic kar se da podobne starim cenam. Obstaja pa še en način oblikovanja cen, s katerim naj ne bi škodovali niti potnikom niti poslovanju podjetja. Podjetje lahko določi »poštene« cone (angl. *fair zones*) in cen ne oblikuje na podlagi starih cen, temveč na podlagi referenčne cene (angl. *reference price*) – oblikuje ceno, za katero verjame, da je poštena. V tem primeru mora podjetje na novo oceniti višino svojih prihodkov (Hamacher & Schöbel, 2011, str. 3).

Lep (2007) omenja bistveno prednost, ki jo ima conski sistem predvsem za potnika: potnik se lahko v nekem času poljubno giblje (potuje) znotraj con, za katere ima veljavno vozovnico, pri tem pa poljubno izbira sredstva JPP. V nadaljevanju Lep (2007) navaja posledice vpeljave conskega sistema.

- Za potnika postane uporaba JPP cenovno privlačnejša in enostavnejša predvsem zaradi dejstva, da so prestopanja brezplačna, krajša prekinitev potovanja ne povzroča dodatnih stroškov, prav tako lahko potnik ob določenih pogojih opravi brezplačno povratno vožnjo.
- Zaradi vozovnice, ki je cenejša, kot bi bila vsota vseh potrebnih vozovnic v prejšnjem sistemu, pride pri izvajalcih storitev JPP do izpada prihodka. Le-tega kratkoročno ni

moč preprečiti in med posameznimi izvajalci ni enakomerno porazdeljen. V integriranem JPP srednjeročno in dolgoročno izpad prihodka kompenziramo s pričakovanim povečanjem števila potnikov.

Conske sisteme Lep (2007) deli na:

- radialne (koncentrične): okoli mestnih središč tvorimo koncentrične kroge, sistem naj bi bil v praksi zaradi preprostosti pogost in priljubljen;
- enostopenjske (homogene): celotno ozemlje, ki je predmet naše obravnave, razdelimo na bolj ali manj enako velike cone;
- dvo- ali večstopenjske (nehomogene): več con združimo v regije ali nekaj con v t.i. centralne cone.

V nadaljevanju dodaja, da sta v praksi smiselni dve velikosti con. Prvič, majhne cone ali celice, imenovane tudi satovje; značilen premer zanje je 5 kilometrov. Izgube prihodka zaradi prehoda na conski sistem so manjše, manjši pa je tudi pozitiven učinek dviga atraktivnosti ponudbe. Zaradi velikega števila con so programi za prodajo vozovnic navadno zahtevnejši in obsežnejši. Drugič, velike cone ali celice, s premerom 10 kilometrov ali več. Prednost te velikosti con je, da se vanje kot ena cona lažje vključijo velika mesta, s tem pa se nekatera potovanja za uporabnika bistveno pocenijo. Izpad prihodka zaradi prehoda na conski sistem je večji kot pri majhnih conah.

Pri določanju cen v JPP sta pomembni tudi dolžinska in količinska degresija. Pojem dolžinske degresije sem že omenila in razložila, in sicer v podpoglavju 1.2. V tem podpoglavju pa se mi zdi vredno omeniti tudi princip količinskega nagrajevanja uporabe sistema JPP. Uvedejo se večji količinski popusti na letne, mesečne, tedenske, dnevne in druge vrste vozovnic, kar pa z drugimi besedami imenujemo **količinska degresija** (Hočevnar et al., 2011, str. 6).

V nadaljevanju na kratko predstavljam še principe postavljanja tarifne lestvice oz. praktična izhodišča oblikovanja tarifne lestvice. Količinsko degresijo ali nagrajevanje stalnih potnikov lahko predstavimo z razmerji cen med različnimi vrstami abonentskih vozovnic. Splošno osnovno tabelo za določanje količinske degresije je treba razumeti na naslednji način: če enkratna vozovnica stane 1 enoto (ali »A«), potem naj dnevna vozovnica stane 2 enoti, tedenska 5 enot, mesečna 20 enot, polletna 90 enot in letna 160 enot (Hočevnar et al., 2011, str. 12–13).

*Tabela 4: Splošna formulacija za določanje količinske degresije vozovnic*

Vrsta vozovnice	Enkratna	Dnevna	Tedenska	Mesečna	Polletna	Letna
<b>Tarifa</b>	<b>A</b>	<b>D×A</b>	<b>W×A</b>	<b>M×A</b>	<b>S×A</b>	<b>L×A</b>

*Vir: M. Hočevnar et al., Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov, 2011, str. 13.*

V Tabeli 4 je prikazana splošna formulacija določanja višine tarif oz. količinske degresije vozovnic, kjer je (Hočevar et al., 2011, str. 13):

A – cena enkratne vozovnice,  
 D – koeficient dnevne vozovnice,  
 W – koeficient tedenske vozovnice,  
 M – koeficient mesečne vozovnice,  
 S – koeficient polletne vozovnice in  
 L – koeficient letne vozovnice.

Pojem dolžinske degresije smo že spoznali; v splošnem pomeni, da so prvi kilometri potovanja dražji kot naslednji. V Tabeli 5 je prikazana sistematika določanje dolžinske degresije, pri čemer so  $A_2, A_3, A_4, A_5$  itd. koeficienti dolžinske degresije, ki bi imeli v primeru, da dolžinska degresija ne bi obstajala, vrednosti 2, 3, 4, 5 itd. (Hočevar et al., 2011, str. 13–14).

*Tabela 5: Sistematika določanja dolžinske degresije*

Km	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	...	> x
Št. con	1	2	3	4	5	i	> n					
<b>Tarifa</b>	<b>A</b>	<b><math>A_2 \times A</math></b>	<b><math>A_3 \times A</math></b>	<b><math>A_4 \times A</math></b>	<b><math>A_5 \times A</math></b>	<b><math>A_i \times A</math></b>	<b><math>A_{\max} \times A</math></b>					

*Vir: M. Hočevar et al., Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov, 2011, str. 14.*

Kombinacijo količinske in dolžinske degresije pa prikazuje Tabela 6. V njej je prikazana splošna oblika tarifne lestvice, pri čemer  $A_{\text{reg}}$  in  $A_{\text{drž}}$  prideta v poštev samo v primeru, da se odločimo vpeljati regijske oz. državne vozovnice. S prvo bi se bilo tako možno voziti po celotni regiji, z drugo pa po celotni državi. Od 10. cone dalje se cena vozovnice ne spreminja več, tj.  $A_{\text{max}}$  (Hočevar et al., 2011, str. 15).

Tabela 6: Splošna oblika tarifne lestvice

Cona	Km	Enkratna	Dnevna	Tedenska	Mesečna	Polletna	Letna
1	0–10	A	D×A	W×A	M×A	S×A	L×A
2	10–20	A <sub>2</sub> ×A	D×A <sub>2</sub> ×A	W×A <sub>2</sub> ×A	M×A <sub>2</sub> ×A	S×A <sub>2</sub> ×A	L×A <sub>2</sub> ×A
3	20–30	A <sub>3</sub> ×A	D×A <sub>3</sub> ×A	W×A <sub>3</sub> ×A	M×A <sub>3</sub> ×A	S×A <sub>3</sub> ×A	L×A <sub>3</sub> ×A
4	30–40	A <sub>4</sub> ×A	D×A <sub>4</sub> ×A	W×A <sub>4</sub> ×A	M×A <sub>4</sub> ×A	S×A <sub>4</sub> ×A	L×A <sub>4</sub> ×A
5	40–50	A <sub>5</sub> ×A	D×A <sub>5</sub> ×A	W×A <sub>5</sub> ×A	M×A <sub>5</sub> ×A	S×A <sub>5</sub> ×A	L×A <sub>5</sub> ×A
...	...	...	...	...	...	...	...
i	...	A <sub>i</sub> ×A	D×A <sub>i</sub> ×A	W×A <sub>i</sub> ×A	M×A <sub>i</sub> ×A	S×A <sub>i</sub> ×A	L×A <sub>i</sub> ×A
		A <sub>reg</sub> ×A	D×A <sub>reg</sub> ×A	W×A <sub>reg</sub> ×A	M×A <sub>reg</sub> ×A	S×A <sub>reg</sub> ×A	L×A <sub>reg</sub> ×A
...	...	...	...	...	...	...	...
10		A <sub>10</sub> ×A	D×A <sub>10</sub> ×A	W×A <sub>10</sub> ×A	M×A <sub>10</sub> ×A	S×A <sub>10</sub> ×A	L×A <sub>10</sub> ×A
> 10	> 100	A <sub>max</sub> ×A	D×A <sub>max</sub> ×A	W×A <sub>max</sub> ×A	M×A <sub>max</sub> ×A	S×A <sub>max</sub> ×A	L×A <sub>max</sub> ×A
		A <sub>drž</sub> ×A					

Vir: M. Hočevar et al., *Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov*, 2011, str. 14.

## 2 JAVNI POTNIŠKI PROMET V SLOVENIJI

V številnih evropskih državah je v prvi polovici 20. stoletja veljalo, da morajo prevozniki potnikov v cestnem in železniškem prometu izvajati prevozne storitve na tržno nerentabilnih linijah. Cene njihovih storitev so bile regulirane oz. omejene. Konec 60. let prejšnjega stoletja pa so se sprva železnice, kasneje pa tudi cestni prevozniki potnikov, zaradi povečane uporabe osebnih vozil začele soočati s hitrim upadanjem števila prepeljanih potnikov; to je povzročilo, da so prevozniki od držav vse bolj odločno začeli zahtevati, da države odstopijo od zahtev po izvajanju prevozov na nerentabilnih linijah oz. da jim zagotovijo nadomestilo (subvencijo) za pokrivanje z nerentabilnimi prevozi nastalih izgub. Transportni sektor je z uveljavitvijo prostega pretoka storitev v zadnjih 10. letih doživel številne strukturne spremembe. Še vedno pa je močno občuten negativni vpliv rasti prevozov z osebnimi vozili, kar se kaže tudi v povečanem onesnaževanju okolja (Korže, Hočevar, Kotar, Anzeljc, Hostnik & Leskovšek, 2008, str. 2–3).

V Sloveniji stanje v JPP ni dosti drugačno. Kljub krizi, ki jo danes še vedno občutijo v marsikateri dejavnosti – če ne celo bolj kot v preteklih letih –, število prodanih osebnih vozil raste. JPP s tem postaja čedalje manj privlačen, vsako leto ga uporablja manj potnikov, cene vozovnic so za večino potnikov previsoke, avtobusi se vozijo na pol prazni, prevozniki pa se kljub vse manjšemu številu prepeljanih potnikov trudijo dosegati pozitivne rezultate. V JPP je zato nujno potrebna modernizacija in s tem povečanje učinkovitosti javnega prevoza.



## **2.1 Vpliv različnih dejavnikov na povpraševanje po storitvah javnega potniškega prometa**

Na povpraševanje po storitvah JPP naj bi vplivalo več dejavnikov. V nadaljevanju bom na podlagi tuje in domače literature analizirala vpliv:

- cen vozovnic,
- substitutov,
- kakovosti storitev,
- dohodka in lastništva osebnih vozil ter
- integracije JPP.

### **2.1.1 Vpliv cen vozovnic**

Cena ni samo eden izmed najpomembnejših dejavnikov, ki vplivajo na povpraševanje po storitvah, temveč je tudi ključna z vidika izvajalcev storitev JPP, saj predstavlja njihov osrednji vir prihodkov. Cole (2005) meni, da je vpliv dviga cen na prihodke podjetja odvisen od cenovne elastičnosti povpraševanja, tj. za koliko % se spremeni povpraševanje, če se cena poveča za 1 %. V splošnem velja, da se bo večji dvig cen odrazil v večji odzivnosti povpraševanja kot manjši dvig cen (Zorić et al., 2011, str. 7–9).

### **2.1.2 Vpliv substitutov**

Poleg neposrednega vpliva cene na povpraševanje po storitvah JPP je pomemben tudi vpliv cen substitutov. Ti obsegajo tako druge oblike JPP kot tudi zasebni prevoz. Obe obliki, železniški in avtobusni prevozi, sta zelo občutljivi na stroške prevozov z osebnimi vozili, medtem ko je uporaba osebnih vozil razmeroma neobčutljiva na stroške avtobusnih in železniških prevozov. Ker imajo zasebni prevozi prevladujoči tržni delež v panogi, se lahko že majhen odstotek zamenjav osebnih vozil z JPP odrazi v visoki odstotni spremembi uporabe javnih prevozov (Zorić et al., 2011, str. 11–12).

### **2.1.3 Vpliv kakovosti storitev**

Tudi vpliv kakovosti storitev JPP je poleg zgoraj opisanih dejavnikov med pomembnejšimi. Ogorelc (2004, str. 20) navaja 8 elementov kakovosti, ki vplivajo na optimalno izbiro prevoznika: hitrost, varnost, množičnost, rednost, točnost, pogostost, dostopnost in udobnost.

Če gre verjeti teoretikom, naj bi kakovost pozitivno vplivala na povpraševanje po storitvah JPP; zaradi vključevanja več različnih dimenzij naj bi bila težje določljiva in izmerljiva. Objektivno določljive dimenzije kakovosti so npr. dostopnost, potovalni čas in frekvenca. Na drugi strani pa je dimenzije, kot so udobje, osebna varnost, informiranost, zanesljivost storitve in možnost prestopanja, težje objektivno izmeriti. Raziskave so pokazale, da mora biti okolje, v katerem potnik čaka na prevoz, kar se da udobno in čisto, nuditi pa mora tudi zaščito pred neugodnim vremenom. Avtobusi morajo biti čisti, udobni, omogočati morajo enostaven vstop in izstop, ne smejo biti prenatrpani, prednost je elektronsko predvajanje imena postaje, ki

sledi ipd. Prestopanjem potniki ne dajejo prednosti, zato bi bilo zanje idealno, če bi se do ciljne postaje pripeljali brez prestopanj. Preferirajo pa zanesljive storitve javnega prevoza, tj. brez zamud pri prihodu na postajo oz. odhodu z nje in brez prekomernega trajanja vožnje zaradi zastojev v prometu, okvar vozil ali sistemskih težav. Tako za obstoječe kot tudi za potencialne potnike je nujna osnovna raven informacij o storitvah JPP. Vedno večji pomen potniki dajejo informacijam, ki so dostopne preko zaslonov na postajah, v praksi pa so nemalokrat pomembni tudi neformalni viri informacij (Zorić et al., 2011, str. 12–16).

#### **2.1.4 Vpliv dohodka in lastništva osebnih vozil**

Rast realnega dohodka in posledično povečevanje števila osebnih vozil sta v zadnjih 20. letih negativno vplivala na povpraševanje po storitvah javnega prevoza, zlasti po avtobusnih prevozih. Vendar pa ima dohodek gospodinjstev lahko tudi pozitiven vpliv na analizirano povpraševanje. Pri tem gre namreč za neposredni vpliv dohodka na povpraševanje po storitvah JPP ob predpostavki, da je javni prevoz normalna dobrina in se bodo potemtakem dodatna potovanja, ki so odraz povečanja dohodka, porazdelila med javni prevoz in prevoze z osebnim vozilom (Zorić et al., 2011, str. 16).

#### **2.1.5 Vpliv integracije JPP**

Do danes je moč zaslediti le peščico študij in raziskav, ki analizirajo vpliv uvedbe integriranega javnega potniškega sistema na povpraševanje po storitvah JPP. To je kar težko verjeti glede na velik interes številnih evropskih mest po uvedbi integriranega JPP. Če gre verjeti italijanski raziskavi, ki jo v svojem poročilu omenjajo Zorićeva in sodelavci (2011, str. 17), ima integracija JPP pozitiven vpliv na povpraševanje po storitvah JPP.

### **2.2 Značilnosti javnega potniškega prometa**

Kot je bilo omenjeno že v uvodu, je JPP po eni strani osnovno sredstvo za regulacijo prometnih tokov, predvsem v smislu preusmerjanja iz manj zelenih oblik osebnega prevoza na sredstva JPP, po drugi strani pa je tudi sredstvo za zagotavljanje osnovne mobilnosti, in sicer predvsem tistih socialnih in prebivalstvenih skupin, ki ne morejo uporabljati osebnih oblik prevoza (Blaž et al., 2006, str. 2).

Korže skupaj s sodelavci (2008, str. 26) definira JPP kot »transportne storitve prevoza potnikov, ki je v javnem (gospodarskem) interesu in se javnosti zagotavlja na nediskriminatoren in kontinuiran način«. V svojem poročilu omenjajo tudi, da je JPP gospodarska javna služba (v nadaljevanju GJS), ki jo zagotavlja država v javnem interesu. Vzpostavi se na podlagi nadzorovane svobodne tržne konkurence in s sofinanciranjem iz javnih sredstev. Država je državljanom in posameznim družbenim skupinam dolžna zagotavljati možnost svobodnega gibanja, svobodnega združevanja, dostopa do delovnih mest, ustrezen socialni standard, okoljevarstvene pogoje za življenje in delo, prebivalcem gorskih in hribovitih predelov pa še posebej pravice za življenje in delo v njihovih življenjskih okoljih (Korže et al., 2008, str. 18–19).

Javni prevoz se izvaja v obliki (Rosi & Sternad, 2008, str. 99–100):

- linijskega prevoza,
- občasnega prevoza,
- avto-taksi prevoza in
- posebne oblike prevoza.

Linijski prevoz se deli na javni linijski prevoz potnikov in posebni linijski prevoz potnikov. Zakon o prevozih v cestnem prometu (Ur.l. RS, št. 131/2006 (5/2007 popr.), v nadaljevanju ZPCP-2) definira javni linijski prevoz potnikov v cestnem prometu kot prevoz, ki se opravlja na določenih relacijah po vnaprej določenem voznem redu, ceni in splošnih prevoznih pogojih. Opravlja se kot medkrajevni linijski in mestni linijski prevoz potnikov. Gre torej za prevoz potnikov, ki je vsem dostopen pod enakimi pogoji, opravlja se z določeno frekventnostjo in po vnaprej določeni prevoznih poti. Ta oblika prevoza se lahko opravlja samo z avtobusi. V ZPCP-2 najdemo tudi definicijo za posebni linijski prevoz: to je prevoz samo določene vrste potnikov in izključuje druge potnike. Opravlja se na podlagi pisne pogodbe med prevoznikom in naročnikom prevoza. Primer takega prevoza je npr. prevoz šoloobveznih otrok na relaciji dom–šola–dom. Izvaja se lahko z avtobusi ali z drugimi prevoznimi sredstvi za prevoz oseb (Rosi & Sternad, 2008, str. 100).

Občasni prevoz potnikov v cestnem prometu je v ZPCP-2 opredeljen kot prevoz, ki ne spada pod javni linijski prevoz, niti pod posebni linijski prevoz, in pri katerem se skupina vnaprej določenih potnikov prevaža pod pogoji, ki so dogovorjeni s pogodbo med prevoznikom in naročnikom prevoza.

Avto-taksi prevoz se največkrat opravlja z osebnim avtomobilom v komercialne namene, medtem ko se za posebne oblike prevoza štejejo prevozi potnikov s posebej prirejenimi prevoznimi sredstvi za prevoz potnikov (npr. turistični vlakci) (Rosi & Sternad, 2008, str. 100).

V Uredbi o koncesijah za opravljanje GJS izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu (Ur.l. RS, št. 88/2004, v nadaljevanju Uredba o koncesijah) piše, da v Sloveniji v skladu z ZPCP-2 država izvaja javni linijski prevoz potnikov (razen javnega linijskega prevoza v mestnem prometu) kot javno dobrino v okviru GJS. Na podlagi javnega razpisa GJS podeli koncesijo najugodnejšemu ponudniku. S koncesijskim aktom Vlada RS določi koncesijsko območje, vrsto in obseg prevozov, pogoje za njihovo zagotavljanje in način opravljanja prevozov, standarde dostopnosti do javnega linijskega prevoza, prevozne cene in kakovost prevoznih storitev. Direkcija RS za ceste (v nadaljevanju direkcija), t.i. koncendent, pred podelitvijo koncesij določi potrebe po prevozih, tj. vozne rede, in jih, če je potrebno, usklajuje z dejanskimi potrebami. S podeljevanjem koncesij, financiranjem in izvajanjem GJS se zagotavljajo predvsem:

- prevozi, katerih namen je preusmeritev potnikov z osebnih vozil na javna prevozna sredstva,

- uporaba kombiniranih oblik prevoza in
- usklajenost vozni redov vseh izvajalcev potniškega prometa.

Posebno pozornost se namenja kategorijam potnikov v dnevni migraciji, tj. dijakom, študentom, delavcem in potnikom iz demografsko ogroženih območij. V Resoluciji v prometni politike RS (Ur.l. RS, št. 58/2006, v nadaljevanju RePPRS) je navedeno, da je država v skladu s številnimi sprejetimi dokumenti dolžna zagotoviti osnovne možnosti mobilnosti prebivalstva predvsem zaradi izobraževanja in dela, pa tudi zaradi dostopnosti do zdravstvenih storitev.

V Evropi obstajata dva sistema financiranja JPP. Prvi je model bruto pogodb, pri katerem koncedent v celoti prevzame tveganje za prihodke. Slabost modela je, da slabo motivira prevoznike za pridobivanje potnikov in pripravo njim privlačne ponudbe. Drugi model je t.i. model neto pogodb, kjer si koncedent in koncesionar delita tveganje za prihodke. Tudi ta model ima sistemsko slabost, tj. omejevanje aktivne politike izvajanja javnega interesa koncedenta. Dopusčati mora namreč ukrepe, kot je npr. ukinjanje nerentabilnih linij (Blaž et al., 2006, str. 5).

### **2.3 Analiza obstoječega stanja v javnem potniškem prometu**

V Sloveniji je z vidika pristojnosti in upravljanja JPP precej centraliziran. Deli se na 3 glavne podsisteme (Zorić et al., 2011, str. 66).

1. GJS v medkrajevnem cestnem prometu, ki jo izvajajo koncesionarji; podrobneje se bom temu delu posvetila v nadaljevanju podpoglavja.
2. GJS v železniškem prometu, ki jo izvajajo Slovenske železnice po pogodbi z Direkcijo RS za vodenje investicij v železniško infrastrukturo v okviru Ministrstva za infrastrukturo in prostor.
3. Mestni linijski prevoz potnikov oz. mestni potniški promet. Organizirati in izvajati so ga dolžne vse občine, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev. V Sloveniji ga dejansko organizira več občin, daleč najpomembnejši pa je ljubljanski, ki ga izvaja Ljubljanski potniški promet. Značilno za mestni linijski prevoz je tudi to, da ga delno sofinancira mestna občina, v kateri se prevoz izvaja.

Vsak podsistem je drugačen, v svojem delu pa se bom podrobneje osredotočila na prvega. GJS v medkrajevnem cestnem prometu izvajajo koncesionarji, ki so običajno privatna podjetja. Z direkcijo podpišejo koncesijsko pogodbo, ki temelji na številu prevoženih kilometrov in normiranih stroških na kilometer. Ti se spreminjajo in so odvisni od pogajaj med koncesionarji in državo (Zorić et al., 2011, str. 66). Direkcija ima od septembra 2004 s koncesionarji sklenjenih 47 koncesijskih pogodb. Dodeljene so bile neposredno obstoječim prevoznikom, ki so v tistem letu opravljali javne linijske prevoze (Blaž & Hočevar, 2008, str. 106). Sistem je bil sprva mišljen kot prehodni; cilj je bil namreč do konca leta 2008 podeliti nove koncesije in podpisati nove koncesijske pogodbe. Do danes še ni prišlo do podeljevanja novih koncesij oz. podpisovanja novih pogodb. V tem obdobju je namreč dvakrat prišlo do

dvoletnega podaljšanja starih koncesij: prvič v letu 2008, drugič pa v letu 2010. V letu 2010 je bil sicer izpeljan javni razpis. Ta je na podlagi Uredbe o načinu izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu (Ur.l. RS, št. 73/2009) predpisoval 6 koncesijskih območij, minimalni standard dostopnosti in tarifno lestvico, ki naj bi bila v povprečju za 25 % nižja. Razpis je bil zaradi pomanjkanja sredstev, ki bi bila potrebna za vzpostavitev novih koncesij, zavržen. Do konca leta 2012 naj bi se tako zgodil nov javni razpis in s tem končno novo podeljevanje koncesij.

V Uredbi o koncesijah so navedeni pogoji, ki jih mora koncesionar izpolnjevati, če hoče pridobiti koncesijo za izvajanje določene linije javnega prevoza potnikov, ter dolžnosti koncudenta in koncesionarja. Pogoji in dolžnosti so podrobneje opisani v nadaljevanju.

Koncesionar mora pogoje izpolnjevati ne le pred podpisom, temveč tudi ves čas trajanja koncesijske pogodbe. Pogoji so naslednji:

- imeti mora licenco za opravljanje prevoza,
- skupaj s podizvajalci mora razpolagati s potrebnim številom avtobusov za izvajanje predvidenega obsega prevozov iz javnega razpisa,
- skupaj s podizvajalci mora razpolagati z zadostnim številom voznikov, ki zagotavlja kvalitetno opravljanje koncesionirane dejavnosti,
- imeti mora izdelan program izvajanja koncesionirane dejavnosti, tj. organizacija izvajanja prevozov glede na število avtobusov in število voznikov, kvaliteta vozil, kalkulacija cene ipd.,
- imeti mora vozila, ki so po svoji konstrukciji namenjena prevozu potnikov in imajo brez vozniškega sedeža najmanj 9 sedežev za prevoz potnikov ter izpolnjujejo pogoje, ki jih določajo predpisi o varnosti cestnega prometa,
- predložiti mora pisno izjavo, da bo v treh letih od določitve standardne oblike in izmenjave podatkov vozila opremil z napravami za elektronsko prodajo in nadzor vozovnic, in sicer skladno s standardi koncudenta.

Skupna dolžnost koncudenta in koncesionarja je, da pod enakimi pogoji zagotovita dostopnost, prevoz in varnost v prometu vsem potnikom javnih linijskih prevozov, ki so predmet koncesije, in sicer pod pogoji, ki so določeni z zakoni in drugimi predpisi. Dolžnosti koncudenta sta zagotavljanje finančnih sredstev za izvajanje GJS in plačevanje dejavnosti, za katere je podeljena koncesija. Koncesionar pa mora:

- opravljati prevoze v skladu s podeljeno koncesijo na linijah, ki so predmet pogodbe, in uporabnikom zagotavljati stalno in kakovostno izvajanje koncesionirane dejavnosti,
- zagotoviti ustrezno kapaciteto avtobusov za prevoz vseh zainteresiranih potnikov,
- pri izvajanju GJS upoštevati strokovno-tehnične, organizacijske, stroškovne predpise ter druge normative in standarde,
- izvajati notranjo kontrolo v skladu s predpisi in obveznostjo stalnega funkcionalnega usposabljanja voznikov in osebja v prometni operativi na način, kot ga določi koncudent,

- omogočiti strokovni in finančni nadzor ter nadzor nad zakonitostjo dela pristojnim organom,
- zagotoviti preglednost finančnega poslovanja dejavnosti v skladu s koncesijsko pogodbo,
- usklajevati svojo dejavnost z razvojnimi potrebami in interesi ter potrebami koncudenta,
- prodajati vozovnice v skladu s pogoji in tarifami, ki jih določi koncudent,
- opravljati prevoze v skladu z voznim redom in predlagati koncudentu morebitne spremembe, dopolnitve in izboljšave voznih redov,
- zagotoviti, da je vozno osebje urejeno, uniformirano in opremljeno s priponkami firme prevoznika ter s svojim imenom in priimkom,
- obvestiti javnost preko sredstev javnega obveščanja o spremembah poteka linij, spremembi voznega reda, prekinitvi prevozov ipd. v primerih, ko nastopijo ali bodo nastopile okoliščine, ki pomenijo spremembo ali ukinitvev prevozov,
- objaviti vozni red na avtobusnih postajališčih, kjer so z voznim redom predvideni postanki,
- skleniti vsa potrebna zavarovanja.

GJS se za izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov financira iz cene storitev, storitev proračuna RS, sofinanciranja lokalnih skupnosti in drugih virov. Višina sredstev se za vsako leto posebej določi s proračunom RS. Če se opravljanje prevozov potnikov na določeni liniji uvede na predlog samoupravne lokalne skupnosti in je izvajanje te linije pretežno v interesu te skupnosti, potem jo je skupnost dolžna tudi sofinancirati (Uredba o koncesijah).

Trenutni sistem temelji na bruto modelu z vgrajenim elementom neto modela, tj. maksimiziranje kompenzacije (Blaž et al., 2006, str. 5). Ker je poslovanje prevoznih podjetij zelo različno – nekateri imajo zelo nizke stroške na kilometer in nadpovprečno nizke prihodke, spet drugi pa nadpovprečne tako stroške kot tudi prihodke –, je bil izdelan obračunski sistem, na podlagi katerega država koncesionarjem plačuje kompenzacijo. Z njo naj bi prevozniki pokrivali razliko med normiranimi stroški na kilometer in vsemi realiziranimi prihodki, ki jih koncesionarji zaslužijo s prevozi potnikov. Maksimalna kompenzacija je izračunana na podlagi zagotovljenih proračunskih sredstev in pričakovanega obsega izvajanja JPP v kilometrih in je navzgor omejena; prav zato prevozniki nosijo velik del tveganja za prihodke (Blaž & Hočevar, 2008, str. 106–107; Zorić et al., 2011, str. 66). V praksi imamo pri medkrajevnih avtobusnih prevozih bolj ali manj »čisti neto model«, pri mestnih prevozih bolj ali manj »čisti bruto model« – mesta pokrivajo celotne izpade prihodkov, torej je nosilec tveganja in plačnik občina, pri železnici pa *de facto* bruto model – nosilec in hkrati plačnik izpada prihodkov oz. izgube je država (Hočevar et al., 2011, str. 11–12).

Zaradi potreb po ugotavljanju obsega izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov in upravičenosti dodelitve finančnih nadomestil za opravljanje GJS morajo koncesionarji direkciji poročati o številu prepeljanih potnikov oz. prodanih vozovnicah na posamezni liniji,

o stroških na prevoženem kilometru in ostale podatke, ki jih določi minister, pristojen za infrastrukturo in prostor. Podatke morajo poslati v obliki, na način in v rokih, ki jih predpiše minister, dolžnost direkcije pa je zagotavljati, da so registrirani vozni redi, daljinar, avtobusne postaje in pomembnejša avtobusna postajališča javno objavljena (Uredba o koncesijah).

Inšpekcijski nadzor nad izvajanjem linijskega prevoza potnikov izvaja Prometni inšpektorat RS, strokovni nadzor nad izvajanjem GJS pa koncendent. Kot sem že omenila, je med dolžnostmi koncesionarja tudi dolžnost, da mora koncendentu in organom, pristojnim za nadzor, omogočiti nadzor, ki ga ti opravljajo v skladu z Uredbo o koncesijah in drugimi predpisi.

Uredba o koncesijah vsebuje tudi del o prenehanju koncesijskega razmerja in hujših kršitvah le-tega. Koncesijsko razmerje se preneha s prenehanjem koncesije, z odvzemom koncesije ali z odkupom koncesije. Koncesijska pogodba pa preneha veljati po preteku časa, za katerega je bila sklenjena, ali z razdrtjem le-te. Koncendent lahko namreč enostransko razdre pogodbo, če ugotovi, da je prišlo do hujših kršitev pogodbe s strani koncesionarja oz. kakšnih drugih ponavljajočih se nepravilnosti ali neodpravljenih koncesionarjevih kršitev. Med hujše kršitve koncesijske pogodbe spadajo:

- ponavljajoče se nepravilno in nepopolno izvajanje prevozov,
- uporaba cene vozovnice, ki ni v skladu z veljavno tarifo ali koncesijsko pogodbo,
- opustitev vodenja dokumentacije, kot jo zahteva uredba oz. pogodba,
- predložitev napačnih oz. lažnih podatkov o stroških in prihodkih na posameznih linijah ter drugih podatkov, pomembnih za izračun medsebojne kompenzacije za financiranje GJS,
- onemogočanje strokovnega in finančnega nadzora nad izvajanjem koncesije in
- hujše kršitve določil zakonov, ki urejajo prevoze v cestnem prometu in varnost cestnega prometa.

Spodaj povzemam značilnosti sistema, ki veljajo še danes (Blaž et al., 2006, str. 5; Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 12).

- Država ne pokriva razlike med normiranimi stroški in realiziranimi prihodki prevoznikov v celoti, potemtakem tudi ne more »naročati« novih linij.
- Vsi koncesionarji imajo enake priznane stroške na vozilo – kilometer.
- Med koncesionarji so velike razlike med opravljanjem t.i. rentabilnih in nerentabilnih linij.
- Koncesionarji, ki pokrivajo severno in osrednjo Slovenijo, beležijo sorazmerno visoke prihodke, ki se približujejo normiranim stroškom, tisti, ki pokrivajo vzhodno Slovenijo, pa pokrivajo izrazito nerentabilne linije. Zaradi omejenega izplačevanja kompenzacij (od 1. julija 2011 največ v višini 0,533 € na kilometer) so koncesionarji v neenakopravnem položaju.

- Sistem financiranja dejavnosti GJS je izjemno tog. Zaradi financiranja te dejavnosti iz proračuna RS se ne da mesečno izvajati poračunavanja in prerazporejanja sredstev glede na normirane stroške in prihodke. Vsak koncesionar ima namreč svojo koncesijsko pogodbo, svoj finančni element preobremenitve, ki se ga predvidi pred vsakokratnim podpisom finančnega aneksa. Dejanska izplačila se poračunavajo glede na poročane prihodke.

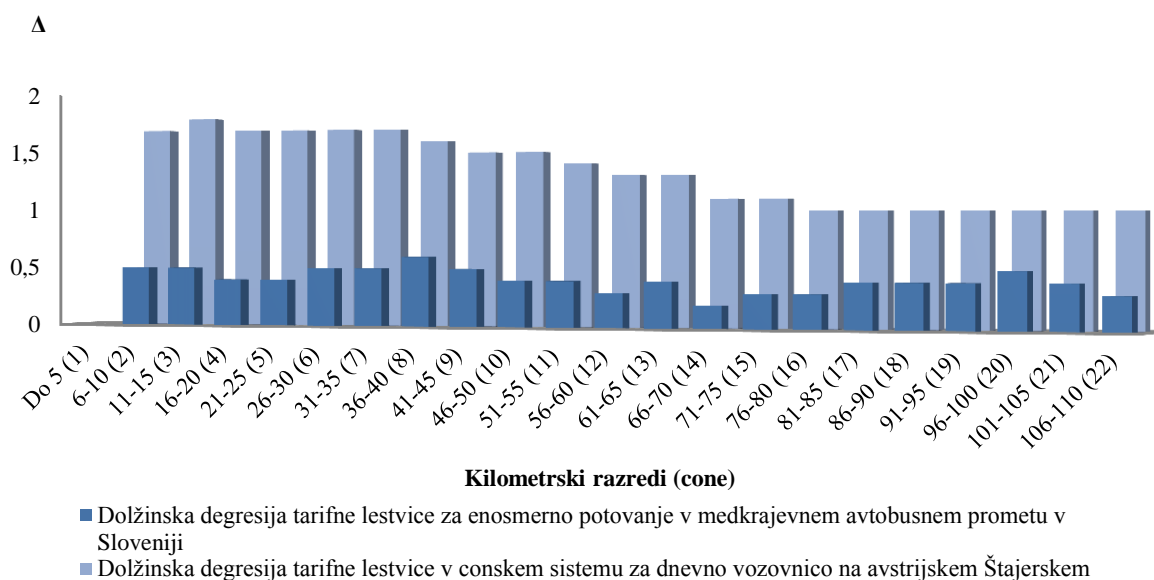
Osnova za določanje cen vozovnic v JPP so tarifne lestvice. V avtobusnem JPP jih objavlja Ministrstvo za infrastrukturo in prostor RS, v železniškem pa Vlada RS na predlog Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo RS. V mestnem potniškem prometu cene določajo lokalne skupnosti.

Hočevar in drugi (2011, str. 4) so pri analizi stanja JPP ugotovili, da dolžinska regresija pri medkrajevnem avtobusnem prometu ne nagrajuje dosledno dolžine potovanja. Cena prevoza v posameznih tarifnih razredih je namreč pri večjih razdaljah višja kot pri prevoženih krajših razdaljah. To je razvidno tudi s Slike 1, kjer je prikazana primerjava dolžinskih regresij za tarifno lestvico za enosmerno potovanje v medkrajevnem avtobusnem prometu v Sloveniji in tarifno lestvico v conskem sistemu za dnevno vozovnico na avstrijskem Štajerskem. Ta je namreč zgled primerne dolžinske regresije, h kateri bodo v prihodnosti težili tudi v Sloveniji, saj je cena prevoza ugodnejša, če je potovanje daljše.

Za lažje razumevanje Slike 1 je treba podati še razlago posameznih osi. Na vodoravni osi so hkrati podani kilometrski razredi, značilni za Slovenijo (do 5, 6–10, 11–15 itd.), in cone, značilne za conski sistem na avstrijskem Štajerskem (1, 2, 3 itd. – številke, napisane v oklepajih), medtem ko navpična os prikazuje razliko med cenami kilometrskih razredov, značilno za Slovenijo, oz. razliko med cenami posameznih con, značilno za avstrijsko Štajersko. Najpogostejša razlika med cenami kilometrskih razredov v Sloveniji je 0,4 €, najpogostejša razlika med cenami posameznih con na avstrijskem Štajerskem pa 1 €.



*Slika 1: Primerjava dolžinskih degresij tarifne lestvice za enosmerno potovanje v medkrajevem avtobusnem prometu v Sloveniji in tarifne lestvice v conskem sistemu za dnevno vozovnico na avstrijskem Štajerskem*



Vir: M. Hočevar et al., »Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov«, 2011, str. 4–5.

Tudi količinska degresija med posameznimi avtobusnimi prevozniki ni enotna. Ti namreč uporabljajo različne osnove za izračun abonentskih vozovnic, tj. tedenskih, mesečnih, polletnih in letnih vozovnic (Hočevar et al., 2011, str. 6–7).

Skupno relacijskim tarifnim lestvicam za vse vrste vozovnic v avtobusnem in železniškem JPP je »izkrivljena« dolžinska degresija in neenotna količinska degresija. Vrste vozovnic naj bi bile praktično identične. Čeprav so razlike predvsem v višini popusta, so lahko cene vozovnic v železniškem prevozu tudi za tretjino nižje od cen avtobusnega prevoza. Pri tarifah se danes pri obeh sistemih uporablja relacijski odnos, pri čemer avtobusni prevozniki zaračunavajo storitve na osnovi 5-kilometerskega razreda, železnice na osnovi 10-kilometerskega razreda, nad 100 kilometrov pa na osnovi 20-kilometerskega razreda (Hočevar et al., 2011, str. 3).

Tedensko vozovnico je v avtobusnem prometu možno kupiti le pri nekaterih prevoznikih. Bolj pogoste so mesečne vozovnice, ki so lahko splošne ali šolske. Te so namenjene šolarjem, dijakom, vajencem in študentom; lahko so nesubvencionirane ali subvencionirane. Dijaki in študenti so namreč upravičeni do subvencij, zato je cena vozovnice odvisna od tega, ali upravičenec prejema štipendijo, ima možnost bivanja v dijaškem oz. študentskem domu in tudi od višine dohodka na družinskega člana. Polletnih, letnih in vozovnic po pavšalni ceni v avtobusnem prometu ni oz. so bolj izjema kot pravilo. Tudi popusti so veliko bolj pestri v železniškem prometu kot v avtobusnem (Hočevar et al., 2011, str. 6–8).

- Popusti za otroke: otroci do 4. leta imajo prevoz brezplačen, od 4. do 10. leta pa je cena nižja za 50 %. Med prevozniki je enoten sistem samo pri obračunavanju popustov za otroke, sicer ne.
- Popusti za skupine: večina prevoznikov popusta za skupine ne nudi, če pa ga, je ta med posameznimi prevozniki zelo različen. Popusti se razlikujejo tako glede minimalnega števila potnikov (od 5 do 10 potnikov, nad 10 potnikov) kot tudi glede količine popusta (20–30 %; za spremljevalca skupine otrok in mladine je nekje vozovnica brezplačna, drugod ne).
- Popusti na kuponsko vozovnico: medkrajevni avtobusni promet za posamična potovanja ponuja t.i. kuponske vozovnice. Prevozniki glede na količino kupljenih vozovnic za posamezno relacijo priznavajo od 3 do 10 % popusta.
- Popust za povratno vozovnico je 20 %.
- Zakonski popusti: ti obstajajo samo še za vojne invalide in znašajo 75 % popusta na redno ceno prevoza, za skupno 5 potovanj letno na ozemlju RS in vključujejo pravico do brezplačnega prevoza invalidskega vozička.
- Drugi popusti: vojni veterani imajo pravico do štirih brezplačnih potovanj na leto na ozemlju RS, spremljevalci slepih oseb in psi vodniki pa imajo prevoz brezplačen.

Pri analiziranju prihodkov in stroškov koncesionarjev je Zoričeva skupaj s sodelavci (2011, str. 70) ugotovila, da so stroški izvajanja GJS precej višji kot skupni prihodki; zato celoten sistem služi s precejšno izgubo. Bilančni podatki največjih koncesionarjev pa kažejo, da jih večina služi z minimalnim dobičkom. Ena od možnih razlag, ki jo omenjajo v svojem poročilu, je, da v sklopu JPP prikazujejo izgubo, ki pa jo pokrijejo s prihodki iz naslova privatnih prevozov. Kot verjeten razlog za izkazano izgubo GJS omenjajo tudi neustrezno razporejanje stroškov med GJS in tržnimi dejavnostmi. Pri tem ne moremo mimo dejstva, da tudi ostala dva podsistema JPP, ki sem ju omenila na začetku poglavja, ne poslujeta kaj bolje. Železnica služi brez izgube (ali dobička), pri mestnem potniškem prometu pa je prisotna izguba; kar 90 % celotne izgube v tem podsistemu predstavlja izguba Ljubljanskega potniškega pometa.

Slovenija je glede uporabe JPP pod povprečjem Evropske unije. Na podeželju se prebivalci zanašajo predvsem na lasten prevoz z osebnimi vozili in manj na storitve JPP, medtem ko je v mestih običajno odvisnost od storitev JPP večja (Zorić et al., 2011, str. 9). Obseg ponudbe se z leti počasi, a vztrajno zmanjšuje, bistveno hitreje pa se vsako leto zmanjšuje število prepeljanih potnikov. Letna stopnja zmanjševanja ponudbe je nekje med 3–4 %, letna stopnja upadanja števila potnikov pa znaša 10 % (Blaž et al., 2006, str. 4–5). Podoba javnega prevoza pri potnikih ni v najlepši luči, storitve javnega prevoza pa preprosto niso konkurenčne osebnemu prevozu. Več o neprivlačnosti oz. problematiki javnega prevoza nasploh pišem v naslednjem podpoglavju.

## 2.4 Problematika javnega potniškega prometa

»V zadnjih dveh desetletjih smo bili priča rasti realnega dohodka in števila avtomobilov na gospodinjstvo, kar se je negativno odrazilo na povpraševanju po storitvah javnega transporta, zlasti po avtobusnih prevozi. Železniški prevozi izkazujejo večjo stabilnost, saj so se zaradi povečanega lastništva osebnih avtomobilov povečali zastoji na cestah, ne pa tudi v železniškem omrežju« (Zorić et al., 2011, str. 16).

Število potnikov se iz leta v leto neprestano zmanjšuje, medtem ko število osebnih vozil narašča. Število prepeljanih potnikov se je namreč v zadnjih desetih letih močno zmanjšalo. Po podatkih Statističnega urada RS (v nadaljevanju SURS) se je leta 2010 prepeljalo nekaj manj kot 35 milijonov potnikov, medtem ko se jih je še v letu 2000 prepeljalo 220 milijonov. V primerjavi z letom 2009 se je število potnikov zmanjšalo za 5 % (SURS, 2011). Rast števila osebnih vozil in vozniških dovoljenj, rast dohodka in padec realnih stroškov lastništva osebnega vozila lahko identificiramo kot ključne dejavnike, ki so izoblikovali potovalne vzorce v zadnjih dvajsetih letih (Zorić et al., 2011, str. 16).

V RePPRS je navedeno, da je za spremembo potovalnih navad treba izvajati ukrepe, kot so spodbujanje pešačenja, uporabe koles in JPP ter dvigovanje ekološke ozaveščenosti prebivalstva. Koren (2010, str. 2) dodaja, da bi morali ponuditi cenejše vozovnice, bolj prilagodljive vozne rede, udobna, potnikom prijazna in tehnološko napredna vozila ter obvezno prilagojeno cestno infrastrukturo avtobusom, če želimo izboljšati konkurenčnost JPP.

Potovanja, opravljena v konicah, so običajno povezana s službo ali izobraževanjem. Značilno zanje je, da so fiksna v času in prostoru ter da ljudje nimajo na voljo izbire glede izstopne postaje niti glede časa potovanja. Tovrstne poti so zato glavni vzrok za konico, ki posledično vodi do zastojev na cestah in do upočasnitve osebnih vozil (Zorić et al., 2011, str. 10). Vedno večje število osebnih vozil na cestah pa na drugi strani prav tako povzroča zastoje. Poleg tega pa še negativno vpliva na okolje, saj se povečuje količina škodljivih emisij v zraku, vedno več je hrupa, ogroža se prometna varnost ljudi na cestah ipd. Spodbujanje javnega prometa je tako nujno tudi iz okoljskih razlogov. Pozitivni učinki izboljšanja naj bi se pojavili le v primeru ustrezne povprečne zasedenosti vozil javnega prometa, saj so okoljski stroški na potniški kilometer v primeru praznih vozil celo večji kot v primeru uporabe osebnih vozil (RePPRS, 2006). Da bodo ljudje spremenili svoje navade, bodo potrebni čas in spremembe sistema JPP. V RePPRS jasno piše, da je trenutni sistem treba spremeniti, in sicer je treba:

- izboljšati povezanost med posameznimi podsistemi javnega prevoza, predvsem preko prestopnih točk,
- oblikovati skupni informacijski sistem in
- uveljaviti enotno vozovnico za celotno prevozno storitev.

V nadaljevanju piše, da bodo prebivalci, ki se trenutno poslužujejo zasebnega prevoza, uporabljali JPP le v primeru ustrezne frekventnosti, udobnosti, hitrosti in cene. Rezultati

raziskave, ki so jo naredili Zoričeva in sodelavci (2011, str. 27), so namreč pokazali, da med najpogostejše vzroke neuporabe JPP anketiranci uvrščajo:

- premajhno frekventnost prevozov,
- prepočasnost in slabo pokrivanje terminov izven konic,
- cenovno dostopnost,
- slabe povezave pri prestopanju,
- preveliko oddaljenost postaje,
- nezanesljivost in neudobnost JPP.

»Najmanj pomemben vzrok vprašani vidijo v slabi varnosti JPP, iz česar je mogoče sklepati, da gre za razmeroma varno prevozno obliko, tako z vidika osebne varnosti kot tudi z vidika prometnih nesreč« (Zorič et al., 2011, str. 27).

V RePPRS so podani tudi ukrepi, s katerimi naj bi Slovenija dosegla zadovoljivo stopnjo mobilnosti prebivalstva. Spodaj so naštetih samo nekateri izmed njih:

- učinkovit in atraktiven sistem JPP, ki po zmanjševal potrebo po uporabi osebnih vozil,
- ustrezna cenovna in fiskalna politika, s katerima je z ekonomskega vidika mogoče zagotoviti sorazmerno enakopravne pogoje mobilnosti,
- povezovanje storitev na vseh možnih ravneh (fizično, logistično, cenovno itd.),
- zagotavljanje primernih poti za prevozna sredstva v JPP,
- povečana dostopnost in zanesljivost javnega potniškega omrežja,
- uvedba enotne vozovnice za celoten sistem JPP,
- uvajanje parkirišč, prostorov za vstopanje in izstopanje potnikov, izposojevalnic koles, taksi služb in storitev obveščanja potnikov na vozliščih sistema JPP, s čimer bodo osebna vozila vključena v sistem javnega prevoza,
- idr.

Na kakšen način prepričati prebivalce, da naj raje in pogosteje posegajo po storitvah JPP, kako pripraviti privlačno ponudbo, s katero bomo zadovoljevali potrebe in pričakovanja tako potnikov kot tudi izvajalcev, hkrati pa dosegati pozitivne učinke pri okoljevarstvenih zahtevah, so zelo pomembna vprašanja, ki trenutno še nimajo pravilnega odgovora. Obstajajo namreč samo predlogi, ki so nastali na podlagi opravljenih raziskav, katerih cilj je bil povečanje povpraševanja po storitvah JPP, ali pa na analizah uspešnih uvedb integracije JPP v drugih evropskih mestih. Da trenutni sistem JPP v Sloveniji ni najprimernejši, da ni konkurenčen osebnemu prevozu, da je zastarel in nujen prenove, ni nič novega. Tudi dejstvo, da se je in se še vedno v razvoj JPP vlaga premalo sredstev, ni skrito očem javnosti. Česar pa še ne vemo, je naslednje – ali bo uvedba integriranega JPP, ki je planirana v naslednjih letih, uspela odpraviti slabosti trenutnega sistema oz. ali bo integriran JPP ustrezna alternativa osebnemu prevozu, ki se ga večina poslužuje danes?

## 2.5 Uvedba integriranega javnega potniškega prometa

Evropska unija si prizadeva vzpostaviti JPP, ki bo po meri potnika. Pomembno vlogo pri povečevanju kakovosti javnega prevoza pa naj bi imela prav njegova integracija. Integrirani JPP bi potemtakem potnikom omogočal, da z nakupom ene vozovnice uporabljajo različne podsisteme javnega prevoza (vlak, medkrajevni in mestni promet). Za potnike to pomeni olajšanje potovanja in prestopanje z ene oblike prevoza na drugo ter skrajšanje potovalnega časa; to velja še zlasti v primeru koordinacije vozniških redov različnih oblik javnega prevoza. Posledično naj bi to doprineslo tudi k večji motiviranosti potnikov za uporabo storitev JPP (Zorić et al., 2011, str. 17).

Korže s sodelavci (2008, str. 27–28) opredeljuje integriran JPP kot medsebojno povezan enoten sistem storitev potniškega prometa z enotnim informacijskim sistemom, vozniškim redom in enotnim sistemom vozovnic. Informacijsko integracijo v nadaljevanju definirajo kot uvedbo enotnega informacijskega sistema enotnih in povezanih podatkovnih baz vseh podsistemov JPP. Lep in Plevnik (2003, str. 72) k temu dodajata, da bi morali vsi potniki enoten informacijski sistem dojemati kot enovit sistem ter da bi moral sistem vsebovati enoten niz konceptov in načinov komuniciranja s potniki. Enotni vozni red Korže in drugi (2008, str. 27–28) opredeljujejo kot enoten in povezan sistem posameznih, med seboj usklajenih vozniških redov, podsistemov JPP, tarifno integracijo pa kot uvedbo enotnega tarifnega sistema, ki za enako raven kakovosti storitev JPP znotraj cone za različne prevozne načine določa enako ceno.

Z integracijo JPP naj bi rešili probleme in nevšečnosti, ki jih potniki in podjetja občutijo ob uporabi trenutnega sistema. Uvedli bi namreč enotno vozovnico, informiranost potnikov bi bila lažja, saj bi poznali samo enotni informacijski sistem, vozni redi in povezave med posameznimi podsistemi bi bili usklajeni ipd. Z integracijo sistema naj bi bili na boljšem tako uporabniki kot tudi izvajalci, oblasti in splošna javnost. Je pa integracija potrebna na več področjih; z vidika potnikov je še posebej pomembno poenotenje kakovosti storitev, saj ti pričakujejo enako raven kakovosti na vseh podsistemih JPP. Omeniti je treba tudi dejstvo, da obstaja velika verjetnost, da bodo prihodki izvajalcev z integracijo sistema upadli. Zaradi poenotenega tarifnega sistema oz. uvedbe enotne vozovnice bodo cene storitev nižje, kot so sedaj, zato bodo prihodki izvajalcev posledično nižji. V prvih letih po integraciji sistema bo na pomoč morala priskočiti država, če bo želela ohraniti podjetja na trgu. Kasneje pa se bodo prihodki vrnili na staro raven, saj naj bi integracija sistema pripomogla k bolj konkurenčnim in privlačnejšim storitvam javnega prevoza in s tem posledično k povečanju števila potnikov (Strategies for Public Transport in Cities, 2012).

V Sloveniji bi bile za integracijo sistema potrebne predvsem spremembe na treh področjih, tj. organizacijsko pravnem, operativno tehničnem in finančnem področju. Na organizacijsko pravnem področju je treba sprejeti odločitve o organizacijski obliki in strukturi upravljavca sistema JPP ter o njegovih nalogah in pristojnostih. Na operativno tehničnem področju je treba pripraviti in izpeljati projekt uvedbe enotne vozovnice, določiti sistem poračunavanja

med izvajalci glede na prevoz potnikov ter urediti informacijski sistem obveščanja potnikov. Na finančnem področju pa je treba zagotoviti pravočasna finančna sredstva za pokrivanje GJS izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov, za upravljavca JPP in za financiranje vzporednih projektov, kot je npr. uvedba sistema enotne vozovnice (Blaž et al., 2006, str. 9–10).

Po mnenju Zoričeve in drugih (2011, str. 17) naj bi bil končni cilj integracije v povezavi vseh podsistemov JPP v eno omrežje. Pri tem je bistvenega pomena enotna vozovnica, uskladitev voznih redov in skupne prestopne točke. Za doseg tega cilja pa so potrebni tudi spremljajoči ukrepi, kot so ureditev parkirišč ob postajah, na obrobjih mest, vključitev izposoje koles v sistem JPP, zagotovitev učinkovitega sistema obveščanja potnikov ipd.

### **3 JAVNI POTNIŠKI PROMET V DEŽELI ŠTAJERSKI (AVSTRIJA)**

Večina avtorjev slovenskih študij o uvedbi integriranega JPP meni, da bi se bilo najbolje zgledovati po sistemu, ki ga imajo naši severni sosedje, Avstrijci. Uvedba njihovega integriranega sistema, ki ga bom v nadaljevanju podrobneje predstavila, se je izkazala za uspešno. Uspešnost pa ni edini vzrok, zakaj se večina slovenskih študij oz. raziskav opira na JPP dežele Štajerske. Ključna sta primerljivost območja in dejstvo, da se je tudi pri Avstrijcih v preteklosti zgodil prehod na enotno tarifo ter da je le-ta bistveno vplival na pocenitev cen vozovnic in poenostavitev uporabe sistema.

#### **3.1 Značilnosti javnega potniškega prometa**

Glavno mesto dežele Štajerske je mesto Gradec. Po podatkih iz januarja 2011 naj bi mesto imelo malo manj kot 622.000 prebivalcev, celotna dežela Štajerska pa nekoliko več kot 1,21 mio. prebivalcev (Gradec, 2012; Štajerska (zvezna dežela), 2012). Dnevno naj bi se v mesto pripeljalo 66.000 prebivalcev, iz mesta pa okoli 11.000. Mesto ima razvejano mrežo tramvajev in mestnih avtobusov v skupni dolžini 250 kilometrov, ki leži ob avtocestah Celovec–Dunaj, Maribor–Linz in ob glavni železniški progi Maribor–Špilje–Dunaj. Da pa je JPP v deželi Štajerski tako zaživel, je bilo v preteklosti potrebnih kar nekaj sprememb. V 60. letih prejšnjega stoletja je bilo mesto Gradec avtomobilu prijazno mesto, saj je dajalo prevozu z osebnim vozilom prednost pred drugimi oblikami prevoza. V kasnejših letih so nato določili cone za pešce, s čimer so pospeševali mestni utrip. Nato so ugotovili, kako pomemben je lahko JPP z vidika ustrezne mobilnosti in pozitivnih vplivov na okolje. V mestih so postavili omrežje kolesarskih poti, parkirne površine označili z modro cono, kjer je bilo možno časovno omejeno parkiranje, na cestah so določili prednost vozil javnega prevoza pred osebnimi vozili, sčasoma so začeli zapirati celo posamezne ulice za osebna vozila, staro mestno jedro so za osebni promet popolnoma zaprli, v mestnem središču je danes možno parkirati za največ 3 ure, sisteme parkiraj in pelji (angl. *Park & Ride*) so premaknili z obrobja mesta na vstopne postaje v regiji, omejili so hitrosti na celotnem območju dežele Štajerske (na avtocestah na 100 km/h, na cestah zunaj naselij na 80 km/h) idr. S pomočjo medijev so začeli prebivalstvo obveščati o škodljivih vpliv, ki jih ima promet na okolje, in jih hkrati spodbujati

k čim večji uporabi JPP s pomočjo prednosti, ki jih nudi take oblike prevoz. Da je bil javni prevoz kar se da časovno konkurenčen osebnemu prevozu, so vzpostavili posebne rumene pasove in preklopne semaforje, ki izničijo čakalni čas. Poleg tega so ponovno uvedli poseben pas za tramvaje, dodali nove dnevne in nočne linije ter v celotni JPP vključili še železnico. Z vsemi spremembami na področju prometne politike – in konkretno na področju JPP – so dosegli, da se število potnikov z leti ne zmanjšuje, temveč celo rahlo narašča (Koren, 2010, str. 36–40).

### 3.1.1 Upravljanje in financiranje sistema

Avstrijski sistem integriranega JPP ima 3-nivojsko strukturo. Prvi nivo je politični nivo in združuje predstavnike mesta Gradec, dežele Štajerske in Republike Avstrije. Na tem nivoju se sprejemajo strateške odločitve o izvajanju JPP. Drugi nivo predstavlja upravljavec JPP, ki ima z zakonom določena pooblastila, tj. sklepanje pogodb z izvajalci, operativno izvajanje financiranja sistema, usklajevanje voznih redov, prodaja vozovnic, izvajanje kontrole ipd. Tretji nivo, t.i. izvedbeni nivo, pa predstavljajo izvajalci storitev JPP (Blaž & Hočevar, 2008, str. 109).

Dežele in lokalne skupnosti so zadolžene za načrtovanje izvajanja JPP v skladu s potrebami prebivalstva po JPP in naročanjem prevoznih storitev pri posameznih prometnih zvezah. Poleg tega so zadolžene tudi za vodenje deželnih družb, organiziranje prometne zveze, sklenitev koncesijskih pogodb oz. podeljevanje koncesij, sofinanciranje JPP v delu, ki se ne pokriva s financiranjem države in prihodki od prodaje vozovnic, redno poročanje državi o kvalitativnih in kvantitativnih kriterijih javnega prevoza ter pripravo vseh potrebnih podatkov za državni nadzor nad izvajanjem javnega prevoza potnikov. Državni nadzor izvaja država, ki poleg tega skrbi tudi za zagotavljanje sredstev za izvajanje že uveljavljenih programov JPP, zagotavljanje dodatnih programov JPP, subvencioniranje šolskih vozovnic in vozovnic v železniškem prometu. Država za posamezne dežele zagotavlja vnaprej predvidena sredstva za organizacijo in izvajanje JPP posameznih dežel, pri čemer je višina sredstev odvisna od obsega izvajanja dejavnosti v prejšnjih letih in se v letih spreminja. Tako imajo posamezne dežele popolno odgovornost tako za financiranje kot za organiziranje JPP na nivoju mestnega, primestnega in regionalnega JPP (Korže et al., 2008, str. 12–14).

Upravljavec JPP in železniškega prometa v deželi Štajerski je Štajersko prometno združenje (nem. *Steirische Verkehrsverbund GmbH*), katerega glavne naloge so (Blaž & Hočevar, 2008, str. 108):

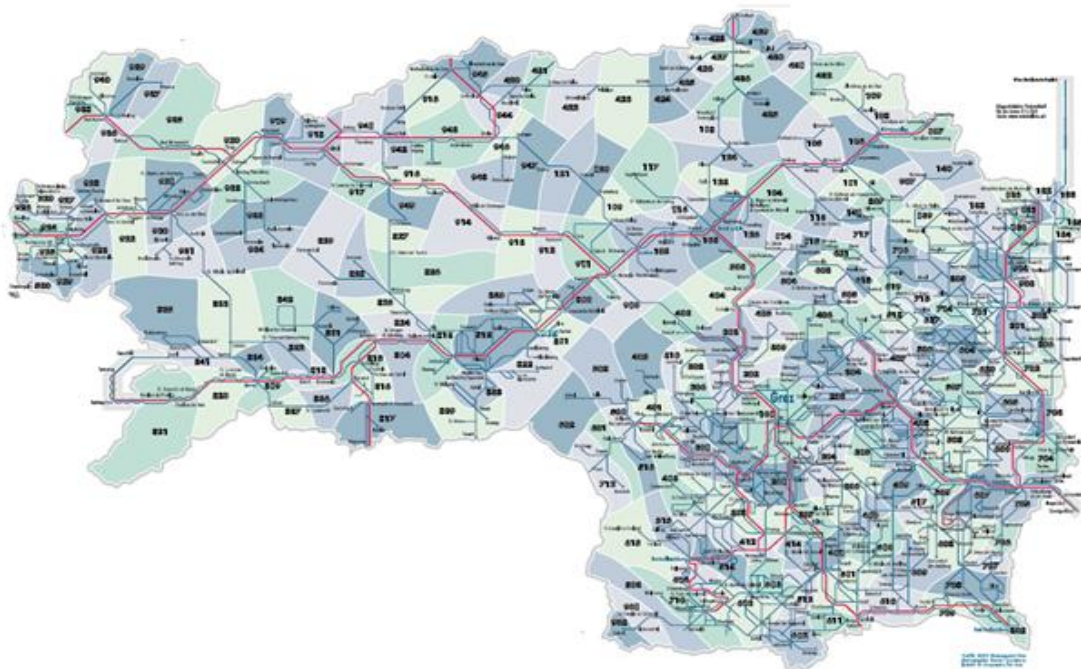
- prometno upravljanje mestnega in primestnega cestnega ter železniškega prometa,
- upravljanje tarifnega sistema in sistema vozovnic,
- raziskava potreb po JPP,
- informiranje uporabnikov,
- izvajanje kalkulacij in dodeljevanje finančnih sredstev ter
- izvajanje poračunavanja in kontrole.

Poračunavanje oz. delitev prihodkov (angl. *clearing*) med izvajalci storitev je določena s pogodbo, ki vsebuje ključne delitve. Razmerja ključev so predmet pogajanj med izvajalci (Koren, 2010, str. 37).

### 3.1.2 Ostale značilnosti sistema

Za celotno območje dežele velja enotna vozovnica, katere cena temelji na conskem tarifnem sistemu. V ta namen je dežela razdeljena v tarifne cone, ki so premera cca 10 kilometrov. Razdelitev con lahko vidimo na Sliki 2.

*Slika 2: Načrt con dežele Štajerske v letu 2012*



*Vir: Načrt con, 2012.*

Prometna linijska povezava dežele Štajerske je dolga približno 10.000 kilometrov. Vsa javna prevozna sredstva, s katerimi se lahko potniki vozijo z enotno vozovnico, so označena z enomestno, dvomestno ali trimestno linijsko številko. Potniki lahko uporabljajo vlake avstrijskih železnic, 9 regionalnih avtobusnih linij ter mestni promet deželnega glavnega mesta Gradec, kjer je na voljo 8 tramvajskih linij in 30 mestnih avtobusnih linij. Sredstva drugih prometnih podjetij, katerih potniki ne smejo uporabljati z enotno vozovnico, so označeni ali s črko ali pa s štirimestno številko (Prometna sredstva, 2012).

Cena vozovnice je odvisna od števila con, ki jih potnik prepotuje, in od trajanja veljavnosti vozovnice. Potnik mora z načrta con prešteti, koliko con je med vstopno in izstopno postajo, pri čemer se kraj na meji dveh con šteje kot cona, ki jo potnik prepotuje. Poleg tega mora določiti tudi trajanje veljavnosti vozovnice, ki je lahko vse od ene ure pa do enega leta. Znotraj kupljenih con in med trajanjem veljavnosti vozovnice so potniku brez omejitev na razpolago vse potniške linije; če potnik prestopi na drugo prometno podjetje, ne potrebuje dodatne vozovnice. Prednost vozovnic je tudi ta, da so prenosljive, kar pomeni, da jih lahko



uporablajo različne osebe, ob vsem tem pa lahko tudi uporabnik sam določi dan pričetka veljavnosti vozovnice. Vozovnice so naprodaj na vseh javnih prevoznih sredstvih in številnih prodajni mestih (Tarifni sistem, 2012). V Tabeli 7 je prikazana trenutno veljavna tarifna lestvica.

Tabela 7: Conska tarifna lestvica dežele Štajerske za leto 2012

URNA VOZOVNICA				24-URNA VOZOVNICA			10-CONSKA VOZOVNICA			TEDENSKA VOZOVNICA			MESEČNA VOZOVNICA			POLLETNA/LETNA VOZOVNICA					
CONA	VELJAVNOST V URAH	CENA	ZNIŽANA CENA	CONA	CENA	ZNIŽANA CENA	CONA	CENA **	ZNIŽANA CENA	CONA	CENA	CENA NA DAN	CONA	CENA	CENA NA DAN*	CONA	POLLETNA	LETNA			
1	1,0	1,90	1,00	1	4,20	2,10	1	1,76	0,88	1	11,20	1,60	1	38,20	1,27	1	195,00	352,00			
2	1,5	3,80	1,90	2	7,60	3,80	2	3,52	1,76	2	15,40	2,20	2	52,10	1,74	2	264,00	478,00			
3	1,5	5,70	2,90	3	11,40	5,70	3	5,28	2,64	3	20,20	2,89	3	68,00	2,27	3	346,00	629,00			
4	1,5	7,60	3,80	4	15,20	7,60	4	7,40	3,70	4	26,00	3,71	4	86,40	2,88	4	443,00	804,00			
5	2,0	9,40	4,70	5	18,80	9,40	5	8,80	4,40	5	30,20	4,31	5	11,90	3,40	5	526,00	948,00			
6	2,0	11,20	5,60	6	22,40	11,20	6	10,56	5,28	6	33,50	4,79	6	112,70	3,76	6	580,00	1.046,00			
7	2,0	13,00	6,50	7	26,00	13,00	7	12,32	6,16	7	36,20	5,17	7	121,40	4,05	7	624,00	1.129,00			
8	2,5	14,60	7,30	8	29,20	14,60	8	14,08	7,04	8	39,30	5,61	8	132,10	4,40	8	681,00	1.228,00			
9	2,5	16,20	8,10	9	32,40	16,20	9	15,84	7,92	9	42,90	6,13	9	143,70	4,79	9	741,00	1.338,00			
10	2,5	17,80	8,90	10	35,60	17,80	10	17,60	8,80	10	46,00	6,57	10	154,20	5,14	10	794,00	1.434,00			
11	3,0	19,30	9,70	11	38,60	19,30	Cena: 16,8			11	49,30	7,04	11	166,80	5,56	11	860,00	1.552,00			
12	3,0	20,60	10,30	12	41,20	20,60	Znižana cena: 8,40*			12	53,00	7,57	12	177,90	5,93	12	917,00	1.656,00			
13	3,0	21,90	11,00	13	43,80	21,90	* Za otroke do dopolnjenega 15 leta. ** Izračunana znižana cena za posamezne cone.			13	56,10	8,01	13	188,80	6,29	13	973,00	1.757,00			
14	3,5	23,20	11,60	14	46,40	23,20				14	59,30	8,47	14	199,20	6,64	Od 13. cone veljavna po vsej Štajerski.					
15	3,5	24,30	12,20	15	48,60	24,30				15	62,70	8,95	15	210,30	7,01						
16	3,5	25,40	12,70	16	50,80	25,40				16	65,80	9,40	16	221,50	7,38						
17	4,0	26,40	13,20	17	52,80	26,40				Od 16. cone veljavna po vsej Štajerski.			Od 16. cone veljavna po vsej Štajerski.								
18	4,0	27,40	13,70	18	54,80	27,40															
19	4,0	27,40	14,20	19	56,80	28,40							* 1 mesec = 30 dni								
20	5,0	29,40	14,70	20	58,80	29,40															
21	5,0	30,40	15,20	21	60,80	30,40															
22	5,0	31,40	15,70	22	62,80	31,40															
Od 22. cone veljavna po vsej Štajerski.				Od 22. cone veljavna po vsej Štajerski.																	

Vir: Načrt con, 2012.

Pri razlagi Tabele 7 je treba dodati, da se po polovični ceni lahko prevažajo otroci do 15. leta starosti, posebne ugodnosti pri nekaterih vozovnicah, ne vseh, pa imajo tudi upokojenci. Ti se lahko ponekod vozijo po znižani (za 40 %) ali celo polovični ceni. Iz Tabele 7 je razvidno, da poznamo več vrst vozovnic (Vozovnice, 2012).

- Individualna vozovnica, imenovana tudi urna vozovnica, je veljavna od 1 ure do 5 ur. Potnik s to vozovnico ima pravico do poljubnih voženj znotraj tistih con, ki si jih je izbral in za katere velja ustrezno trajanje veljavnosti.

- Vozovnica, veljavna 24 ur, omogoča 24-urno prosto gibanje na območju tistih con, ki si jih je potnik izbral.
- 10-conska vozovnica je veljavna eno uro in je na voljo zgolj v predprodaji. Vozovnica je prenosljiva, tako da jo lahko uporablja ena oseba ali več oseb za vožnje znotraj ene cone ali več con na celotnem območju dežele Štajerske. Polna cena te vozovnice za odraslo osebo znaša 17,60 €, znižana cena za otroke do dopolnjenega 15. leta starosti pa 8,80 €. Iz Tabele 7 lahko opazimo, da je enourna vožnja z 10-consko vozovnico v primerjavi z individualno vozovnico ugodnejša.
- Časovne vozovnice so na voljo potnikom, ki imajo namen uporabljati javna prometna sredstva dlje časa. Te so lahko tedenske, mesečne, polletne ali letne vozovnice. Značilno za vse je, da prvi dan veljavnosti pri vseh vozovnicah lahko določi uporabnik sam.

Hočevar in drugi (2011, str. 18–19) v svojem poročilu omenjajo tudi:

- semestrskeske (študentske) vozovnice, ki študentom omogočajo, da kupijo polletno vozovnico po skoraj 28 % nižji ceni (primer ene cone: polletna vozovnica, ki sicer stane 195 €, je študentu na voljo po ceni 141 €). Poleg tega prihranijo približno 38 % pri nakupu štirimesečnih in petmesečnih vozovnic v primerjavi s tem, da bi kupovali mesečne vozovnice. V Tabeli 8 so prikazane trenutno veljavne tarife večmesečnih študentskih vozovnic.

Tabela 8: Tarifna lestvica večmesečnih študentskih vozovnic dežele Štajerske za leto 2012

Vse cene so v €.

Tarifne cone	4-mesečne vozovnice	5-mesečne vozovnice	6-mesečne vozovnice
1	94,00	117,50	141,00
2	128,20	160,20	192,20
3	167,30	209,10	250,90
4	212,50	265,70	318,80
5	250,70	313,30	376,00
6	277,20	346,60	415,90
7	298,60	373,30	448,00
8	325,00	406,20	487,40
9	353,50	441,90	530,30
10	379,30	474,20	569,00
11	410,30	512,90	615,50
12	437,60	547,00	656,50
13	464,40	580,60	696,70
14	490,00	612,50	735,00
15	517,30	646,70	776,00
16	544,90	681,10	817,30

Od 16. cone naprej velja vsaka študentska vozovnica po celotnem območju dežele Štajerske.

Vir: Študentske vozovnice, 2012.

- Obstaja pa še t.i. »zastonj« vozovnica (nem. *Schueler- und Lehrlingsfreifahrt*), do katere imajo pravico šolarji in vajenci. Tej skupini prebivalcev je namreč ponujena možnost, da si za ceno 19,60 € (kar imenujejo lastni prispevek) pridobijo posebno izkaznico, ki velja izključno na relaciji od kraja bivanja do kraja šolanja posameznika za obdobje šolskega leta.

Imetniki »zastonj« vozovnic imajo poleg pravkar omenjene pravice, še eno, in sicer jim posamezna mesta (npr. Gradec, Leoben in Bruck/Kapfenberg) dajejo možnost, da za bistveno nižjo ceno, kot bi bila cena mesečne vozovnice, dokupijo vozovnico, s katero lahko uporabljajo vsa sredstva JPP v izbrani coni. V Gradcu to vozovnico imenujejo »101 Plus«, stane pa 8,30 € na mesec.

V Tabeli 9 sem prikazala primerjavo cen vozovnic v letu 2012 glede na cene vozovnic v letu 2002. Na podlagi izračunanih indeksov sem ugotovila, da so cene v desetih letih narasle med 19 % (enkratna vozovnica) in 42 % (tedenska vozovnica), v povprečju pa za skoraj 32 %. Indekse sem izračunala tako, da sem cene v letu 2012 delila s cenami iz leta 2002.

*Tabela 9: Primerjava cen vozovnic v letu 2012 glede na leto 2002*

<b>VRSTA VOZOVNICE</b>	<b>P<sub>2002</sub></b> (v €)	<b>P<sub>2012</sub></b> (v €)	<b>I<sub>2012/2002</sub></b>
<b>Enkratna urna</b>	1,60	1,90	1,19
<b>Dnevna</b>	3,20	4,20	1,31
<b>Tedenska</b>	7,90	11,20	1,42
<b>Mesečna</b>	27,50	38,20	1,39
<b>Polletna</b>	150,00	195,00	1,30
<b>Letna</b>	271,00	352,00	1,30

*Vir: M. Hočevnar et al., Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov, 2011, str. 20; Načrt con, 2012.*

Vozni redi so med samimi prevozniki usklajeni. Za načrtovanje voznih redov marsikateri izvajalec storitev JPP najame tudi zunanje izvajalce, temelj pa je vedno železnica; ta je hrbtenica sistema voznim redom, ki je povezljiv z drugimi regijami (Koren, 2010, str. 37).

Kljub temu da ima vsak izvajalec storitev JPP svoj informacijski sistem, imajo zelo dobro razvit tudi enotni informacijski sistem. Potnik ima poleg informacij na postajališčih na voljo tudi Centralno servisno službo (nem. *Mobil Zentral*), ki zagotavlja pomoč uporabnikom pri informacijah v zvezi z voznimi redi in posameznimi tarifami za vsa javna prometna sredstva, možnostih potovanja z železnico, nudi tudi individualno svetovanje in načrtovanje izletov, informacije o vzpenjači, na tem mestu je možno dobiti informacijski oz. promocijski material, si izposoditi gorsko kolo ali pa izraziti pritožbo oz. pohvalo (Centralna servisna služba, 2012).

## 3.2 Primernost avstrijskega modela za Slovenijo

Hočevar in drugi (2011, str. 16) menijo, da je izkustvena metoda oz. analiza primerljivega območja, kjer so že izpeljali prenovo tarifnega sistema, uvedli cone in integriran JPP ter druge ukrepe v prometni politiki, najprimernejša metoda za analizo števila prodanih vozovnic oz. števila prepeljanih potnikov ter analizo sprememb potovalnih navad in obnašanja potnikov v Sloveniji. Pri izbiri primerljivega območja je treba paziti, da je območje primerljivo s Slovenijo po velikosti, tj. površini in številu prebivalcev, da je primerljiva struktura poselitve (približno 100 prebivalcev/km<sup>2</sup>, glavno mesto velikostnega reda 300.000, več pokrajinskih središč velikostnega reda od 20.000 do 100.000 prebivalcev) ter da so primerljivi osnovni parametri mobilnosti (stopnja zaposlenosti, ponudba JPP ipd.).

*Tabela 10: Primerjava osnovnih podatkov Slovenije z deželo Štajersko*

	<b>Slovenija</b>	<b>Dežela Štajerska</b>
<b>Velikost/površina</b>	cca 20.000 km <sup>2</sup>	cca 16.000 km <sup>2</sup>
<b>Število prebivalcev</b>	2 mio.	1,21 mio.
<b>Velikost glavnega mesta</b>	cca 280.000 prebivalcev	cca 270.000 prebivalcev

*Vir: M. Hočevar et al., Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov, 2011, str. 16.*

Iz Tabele 10 je razvidno, da je dežela Štajerska nekoliko manjša kot Slovenija in ima sorazmerno tudi nekoliko manj prebivalcev. Tudi deželno glavno mesto je nekoliko manjše od našega glavnega mesta. Vrsta regijskih mest, kot so Leoben in Buck-an-der-Mur s Kapfenbergom, pa je primerljiva s Celjem, Koprno in Kranjem. Hočevar in drugi (2011, str. 16–17) ugotavljajo, da v deželi Štajerski »manjka« le mesto, ki bi bilo povsem primerljivo z Mariborom. Gorat in hribovit svet s poselitvijo vzdolž dolin ter gričevnat svet z bolj homogeno poselitvijo je značilen tako za Slovenijo kot za deželo Štajersko. V času vpeljave sistema enotne vozovnice, novih tarif in enotnega upravljanja leta 1994 je bila dežela Štajerska po stopnji zaposlenosti ekonomsko primerljiva z današnjim stanjem v Sloveniji. Dohodki na prebivalca so bili nekoliko višji, a enakega velikostnega reda. Precej podobna takratni je tudi današnja stopnja motorizacije in parkirna politika v Ljubljani in Mariboru; pri zadnji mislim predvsem na primerljivost cen, število in obseg modrih con ter število parkirnih hiš. Avstrijski model je primeren tudi zato, ker je njihov conski sistem zelo primerljiv načrtovanemu slovenskemu sistemu, pred uvedbo enotnega tarifnega sistema pa so bile v Avstriji (prav tako, kot so danes pri nas) bistvene razlike med tarifami na železnici, primestnih in mestnih linijah. Tudi železniška tarifa je bila tako, kot je v Sloveniji, praviloma bistveno ugodnejša od avtobusne.

### 3.2.1 Prilagoditev avstrijskega modela za Slovenijo

Pri določanju tarifnega modela je treba izhajati iz dveh pogosto nasprotujočih si načel (Hočevar et al., 2011, str. 10).

- 1) Stroškovno načelo: pomeni, da cena vozovnice pokriva predvsem proporcionalni delež posrednih in neposrednih stroškov, ki so povzročeni z nekim potovanjem.
- 2) Prometno-politično načelo: pomeni, da pri določitvi tarif prevladuje motiv doseči neki širši družbeno ali prometno-politični cilj.

V sistemu integriranega JPP naj bi bilo bolj uveljavljeno drugo načelo. Potemtakem je treba pred izdelavo tarifnega sistema zapisati, kateri so cilji, ki jih želimo s tarifno strukturo doseči. Med najpomembnejše splošne mobilnostne cilje sodijo: možnost opraviti potovanje na delo, šolanje in oskrbo s sredstvi JPP za ceno, ki ne bo povzročala socialne izključenosti in bo omogočala bistveno razbremenitev družinskih proračunov (npr. zadostovalo bo zgolj eno osebno vozilo na gospodinjstvo), možnost izvajati prometne politike, usmerjene proti uporabi osebnih vozil s strani mest, ter možnost izvajati bolj pogumne okoljske politike, politike zaščite zdravja in prometne varnosti s strani države. Pri izdelavi tarifnega modela je poleg zgoraj omenjenih mobilnostnih ciljev treba paziti tudi na nagrajevanje čim večje uporabe sistema JPP in spodbujanje uporabe JPP za daljša potovanja, to so potovanja čez več con. Posledica prvega načela je količinska degresija (uvedejo se večji popusti za letne, mesečne in tedenske vozovnice), posledica drugega pa bolj izrazita dolžinska degresija (Hočevar et al., 2011, str. 10).

Tarifni model bi moral biti v osnovi en sam, in ne »za delavce«, »za dijake«, »za upokojence« ipd. Ker pa je treba misliti tudi na načelo preprečevanja socialne izključenosti, se navadno že v osnovni tarifni lestvici predvidi popuste za kategorije uporabnikov: dijaki in študenti, upokojenci ter posebne socialne skupine. Integracija JPP pogosto prinese tudi spremembe na področju obračunavanja prihodkov. Kot je bilo že omenjeno v podpoglavju 2.3, trenutni sistem v Sloveniji temelji na bruto modelu z vgrajenim elementom neto modela, zato so pri prehodu na enoten sistem predvideni naslednji premiki pri prihodkih (Hočevar et al., 2011, str. 11–12):

- če bodo v mestnem prometu obdržali svoje vozovnice, se bodo lahko prihodki delno zmanjšali, saj bodo morali sprejeti potnika z veljavno consko vozovnico;
- zaradi prehoda na enoten sistem se bo z eno vozovnico, kupljeno pri nekem prevozniku, opravljalo praviloma več poti, tudi z različnimi prevozniki, kar je v preteklosti zahtevalo poračunavanje prihodkov (angl. *clearing*);
- prav tako se bo zaradi prehoda na conski sistem bistveno pocenil del potovanj, kar posledično pomeni, da bo prišlo do izpada prihodkov pri večini prevoznikov.

Hočevar in drugi (2011, str. 24–25) so na podlagi dejstev referenčnega območja, tj. dežele Štajerske, izračunali pričakovane vrednosti v Sloveniji. Ker stroka predvideva, da je razvitost JPP na Štajerskem od 10 do 12 let pred trenutnim stanjem v Sloveniji, in ker naj bi se uvedba integriranega JPP v Sloveniji zgodila konec leta 2013, so le-ti pri svojih izračunih upoštevali podatke dežele Štajerske iz leta 2001. Tako so med drugim npr. ocenili število prepeljanih potnikov v Sloveniji v letu 2014, le-to naj bi bilo 129,56 mio., kar je skoraj 30 % več

potnikov, kot se jih je prepeljalo v letu 2009. S pomočjo primerjave deleža prepeljanih potnikov po conah so prišli do zaključkov, ki jih lahko strnjene vidimo v Tabeli 11.

*Tabela 11: Primerjava deležev potnikov po conah*

Dežela Štajerska (primer: mesto Gradec)		Slovenija	
Cone	Struktura	Cone	Struktura
Mesto Gradec (cona 1 = 20 km)	75 %	CONA 1 (do 10 km)	53 %
		CONA 2 (do 20 km)	22 %
Primestje Gradca (cone 15 km)	14 %	CONA 3 (do 30 km)	10 %
		CONA 4 (do 40 km)	4 %
Regija	8 %	CONA 5 (do 50 km)	5,60 %
		CONA 6 (do 60 km)	2,40 %
Ostalo	3 %	CONA 7 (do 70 km)	2,10 %
		CONA 8 (od 71 km naprej)	0,90 %

*Vir: M. Hočevar et al., Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov, 2011, str. 27.*

Leta 2001 je v deželi Štajerski po eni coni potovalo približno 75 % vseh potnikov, 14 % potnikov je potovalo v dolžini od dveh do treh con, 8 % vseh potnikov pa v dolžini med štirimi in šestimi conami. Daljinskih potovanj (več kot sedem con) je bilo zgolj 3 %. Avtorji so strukturo po posameznih conah želeli prenesti v Slovenijo, vendar je bil za to potreben preračun; cone so namreč v deželi Štajerski večje, kot so planirane cone za Slovenijo. Tako so vse deleže, značilne za avstrijsko Štajersko, razdelili s pomočjo ključa 2,3 : 1, ker pomeni, da se 53 % vseh potnikov prepelje na razdaljah do 10 km (ali znotraj ene slovenske cone), 22 % pa v razdaljah od 11 do 20 km (ali v dolžini dveh slovenskih con) (Hočevar et al., 2011, str. 25–27).

V nadaljevanju so avtorji izpostavili, da so potrebne manjše korekcije tudi pri analizi posameznih vrst vozovnic. Vseh vrst, ki so značilne za deželo Štajersko, slovenski sistem namreč ne pozna in jih zaenkrat tudi nima namena na novo uvajati (npr. študentska semestrsko vozovnica ali vozovnica »101 Plus«). Poleg tega pa ima trenutni slovenski sistem tudi nekaj vrst vozovnic, ki pa jih štajerski sistem ne pozna. Take so npr. dijaške in študentske mesečne vozovnice. V Tabeli 12 je predstavljena predlagana tarifna lestvica za Slovenijo, iz katere so razvidne tudi pravkar omenjene razlike glede posameznih vrst vozovnic. V predlagani tarifni lestvici je predvidena 50 % znižana tarifa z izhodiščno ceno 1,21 € in degresijo po vzoru dežele Štajerske (Hočevar et al., 2011, str. 27 in 30).

Tabela 12: Predlagana tarifna lestvica

Vse cene so v € in imajo vključen 8,5 % DDV.

CONA VELJAVNOST V URAH CENA ZNIŽANA CENA	ENKRATNA VOZOVNICA			DNEVNA VOZOVNICA			10-CONSKA VOZOVNICA			TEDENSKA VOZOVNICA			MESEČNA VOZOVNICA			MESEČNA VOZOVNICA (DIJAKI, ŠTUDENTI)			POLLETNA/LETNA VOZOVNICA			
	CONA	CENA	CENA NA DAN	CONA	CENA	CENA NA DAN	CONA	CENA*	ZNIŽANA CENA	CONA	CENA	CENA NA DAN	CONA	CENA	CENA NA DAN	CONA	CENA	CENA NA DAN	CONA	POLLETNA	LETNA	
1	1,0	1,21	0,61	1	2,67	1,34	1	1,07	0,53	1	6,81	0,97	1	23,18	0,77	1	16,23	0,54	1	118,45	213,98	
2	1,5	2,42	1,21	2	4,84	2,42	2	2,14	1,07	2	9,36	1,34	2	31,65	1,06	2	22,16	0,74	2	160,48	290,40	
3	1,5	3,57	1,78	3	7,13	3,57	3	3,15	1,58	3	12,29	1,76	3	41,27	1,38	3	28,89	0,96	3	210,16	382,11	
4	2,0	4,65	2,32	4	9,30	4,65	4	4,11	2,06	4	15,79	2,26	4	52,41	1,75	4	36,69	1,22	4	268,75	487,82	
5	2,0	5,73	2,87	5	11,46	5,73	5	5,07	2,53	5	18,34	2,62	5	61,84	2,06	5	43,29	1,44	5	319,06	575,07	
6	2,5	6,81	3,41	6	13,63	6,81	6	6,03	3,01	6	20,37	2,91	6	68,40	2,28	6	47,88	1,60	6	352,17	634,93	
7	2,5	7,90	3,95	7	15,79	7,90	7	6,98	3,49	7	21,97	3,14	7	73,68	2,46	7	51,58	1,72	Od 6. cone veljavna po vsej Sloveniji.			
8	3,0	8,92	4,46	8	17,83	8,92	8	7,88	3,94	8	23,88	3,41	8	82,73	2,76	8	57,91	1,93				
9	4,0	8,92		Od 8. cone veljavna po vsej Sloveniji.			9	8,86	4,43	Od 8. cone veljavna po vsej Sloveniji.			Od 8. cone veljavna po vsej Sloveniji.			Od 8. cone veljavna po vsej Sloveniji.						
10	5,0	8,92					10	10,70	5,35													
11	6,0	8,92					Cena: 10,70*															
12	7,0	8,92					Znižana cena: 5,35*															
> 12	8,0	8,92					* Izračunana znižana cena za posamezne cone.															
Od 8. cone veljavna po vsej Sloveniji.																						

Vir: M. Hočevnar et al., Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov, 2011, str. 30.

Enkratna vozovnica je v bistvu urna oz. časovna vozovnica. Cena za vsa potovanja, daljša od osmih con, je 8,92 €, s čimer težimo k večjemu spodbujanju in nagrajevanju daljših potovanj. Paziti je treba, da vsa potovanja, ki so daljša od 12 con, opravimo znotraj osmih ur. Za daljša potovanja z več prestopanji in daljšimi premori mora potnik kupiti dnevno vozovnico. Ta velja 24 ur od trenutka validacije. Od 8. cone naprej velja dnevna vozovnica po vsej Sloveniji po ceni za 8. cono. Časovna veljavnost 10-conske vozovnice je enaka kot pri enkratni vozovnici, npr. 8 con je treba prepotovati v 3 urah. Polna cena te vozovnice je 10,70 €, znižana pa 5,35 €. 10-conska vozovnica je namenjena predvsem potnikom, ki občasno uporabljajo JPP. Njen namen je torej spodbuditi k uporabi javnega prevoza tudi tiste, ki se redko odločajo za sredstva JPP. Z nakupom te vozovnice kupimo pravico do vožnje skozi 10 con. Opravimo jih lahko poljubno (npr. deset voženj po eni coni; ena vožnja po štirih conah in dve vožnji po treh conah; ostale kombinacije). Imetniku 10-conske vozovnice ni treba uničiti 10 con, če se pelje čez 12 con, temveč v skladu s predlagano tarifno lestvico samo 8 con. Tedenska vozovnica velja 7 dni od dneva validacije. Potnik sam določi dan validacije in velja do 24. ure zadnjega dne veljavnosti. Od 8. cone naprej velja tedenska vozovnica po vsej Sloveniji. Tako mesečna vozovnica kot tudi mesečna vozovnica za dijake in študente velja en

mesec, in sicer od prvega v mesecu do zadnjega dne v mesecu do 24. ure. Tudi mesečne vozovnice veljajo od 8. cone naprej po vsej Sloveniji. Polletna vozovnica velja od prvega v mesecu do zadnjega dne 6. meseca do 24. ure, letna pa od prvega v mesecu do zadnjega dne dvanajstega meseca do 24. ure. Zaradi spodbujanja daljših potovanj v JPP, ki se danes pretežno opravljajo z osebnimi vozili, sta zadnji vozovnici omejeni za 6 con. Če potnik kupi polletno oz. letno vozovnico za 6 con, le-ta velja po vsej Sloveniji (Hočevar et al., 2011, str. 30–31).

Predlog uvedbe integriranega sistema JPP v Sloveniji vsebuje tudi posebno ugodnost za dijake in študente, tj. uvedba mesečne vozovnice po vsej Sloveniji po enotni ceni 15 € na mesec (Hočevar et al., 2011, str. 41).

Ob nižani tarifi (50 %), ki je prikazana v predlagani tarifni lestvici, se v praksi uveljavljajo še drugi popusti. Predlagani so popusti v višini od 20 % pa vse do 100 %, s čimer so zadostili pogoju, da morajo biti popusti maksimalno ugodni za uporabnike. Te so razdelili v 3 smiselne kategorije (Hočevar et al., 2011, str. 32–34).

- 1) Potniki glede na delovno aktivnost: sem sodijo predšolski otroci (otroci do dopolnjenega 6. leta), otroci, ki obiskujejo osnovno šolo (otroci od 7. do dopolnjenega 15. leta), dijaki in študentje (mladostniki od 16. do dopolnjenega 26. leta), zaposleni (odrasli do dopolnjenega 64. leta oz. do upokojitve), upokojenci (starejši od 65. leta oz. upokojeni) in brezposelni.
- 2) Invalidi oz. ljudje s posebnimi potrebami: v to kategorijo sodijo senzorično ovirani invalidi (slepi in slabovidni), gibalno ovirani invalidi, komunikacijsko ovirani invalidi (gluhi in naglušni), osebe z motnjo v duševnem razvoju, vojni invalidi in vojni veterani.
- 3) Družine in skupine: družino po definiciji sestavljajo otroci in starši, med družinske uporabnike pa se v tem primeru štejejo tudi otrokovi stari starši. Skupino sestavlja šest ali več oseb. Delijo se na starostne razrede, tj. skupina otrok od 7. do dopolnjenega 15. leta, skupina mladostnikov od 16. do dopolnjenega 26. leta (obe opisani skupini potujeta v spremstvu učitelja, trenerja ali uradnega vodnika) ter skupina upokojencev in starejših od 65. leta starosti. Starostno mešano skupino, v kateri so lahko tako mladostniki, odrasle osebe kot tudi upokojenci, imenujemo skupina odraslih. Večje skupine morajo svoje potovanje prijaviti vnaprej, in sicer najmanj 2 delovna dneva, če je skupina velikostnega reda od 16 do 50 oseb, oz. najmanj 8 delovnih dni, če je skupina večja od 50 oseb. Če se prijava ne predloži pri odhodni postaji pravočasno, se prevoz opravi zgolj v primeru, če to dopuščajo razmere. Manjših skupin (do 15 oseb) ni treba predhodno prijaviti.

V Tabeli 13 so prikazani predlagani popusti za posamezne kategorije potnikov. Popusti se ne seštevajo in veljajo vsak dan v letu. Potnik lahko uveljavi samo eno vrsto popusta, pri čemer mora predložiti ustrezno potrdilo oz. dokazilo (osebni dokument, upokojenska izkaznica, potrdilo o brezposelnosti, izkaznica invalidne osebe, dokazilo o statusu dijaka ali študenta ipd.) (Hočevar et al., 2011, str. 34–37).



Tabela 13: Pregled sheme popustov za vse tri kategorije uporabnikov

KATEGORIJA 1	Popusti	KATEGORIJA 2	Popusti	KATEGORIJA 3	Popusti
<b>Predšolski otroci</b>	100 % na vse vrste vozovnic	<b>Spremljevalec invalida, ki je upravičen do nege in pomoči ne glede na stopnjo invalidnosti</b>	100 % na enkratne in dnevne vozovnice	<b>Družine</b>	50 % na enkratne in dnevne vozovnice odraslih oseb
<b>Osnovnošolski otroci</b>	50 % na enkratne, dnevne in 10-conske vozovnice	<b>Spremljevalec slepih in slabovidnih</b>	100 % na enkratne in dnevne vozovnice	<b>Skupina otrok od 7. do dopolnjenega 15. leta</b>	50 % na enkratne in dnevne vozovnice*
<b>Zaposleni (odrasli)</b>	-	<b>Psi, vodniki slepih oseb</b>	100 % na enkratne in dnevne vozovnice	<b>Spremljevalec</b>	100 %
<b>Upokojenci</b>	30 % na enkratne, dnevne in 10-conske vozovnice	<b>Vojni invalidi</b>	75 % za pet potovanj po Sloveniji in brezplačen prevoz invalidskega vozička	<b>Skupina mladostnikov od 16. do dopolnjenega 26. leta</b>	30 % na enkratne in dnevne vozovnice*
<b>Brezposelni</b>	50 % na enkratne in dnevne vozovnice	<b>Vojni veterani</b>	100 % za štiri potovanja po Sloveniji	<b>Spremljevalec</b>	100 %
<b>Dodatna opcija: dijaki in študenti</b>	30 % na enkratne in dnevne vozovnice			<b>Skupina upokojencev</b>	50 % na enkratne in dnevne vozovnice*
				<b>Skupina odraslih</b>	20 % na enkratne in dnevne vozovnice*

**Legenda:** \*Minimalno 6 oseb.

Vir: M. Hočevar et al., Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov, 2011, str. 35–37.

#### 4 IZDELAVA TARIFNEGA MODELA ZA IZBRANO PODJETJE

Preden se lotim spreminjanja trenutnega sistema v izbranem podjetju, bom na kratko le-tega predstavila. Pri predstavitvi podjetja se osredotočam predvsem na njegovo organiziranost, njegove glavne dejavnosti, v nadaljevanju pa podrobneje opisujem tudi trenutni sistem, tj. opis in analiza obstoječih vrst vozovnic, tarif in popustov.

## **4.1 Opis izbranega podjetja**

Za analizo sem si izbrala avtobusno podjetje Kam-Bus, d.d.

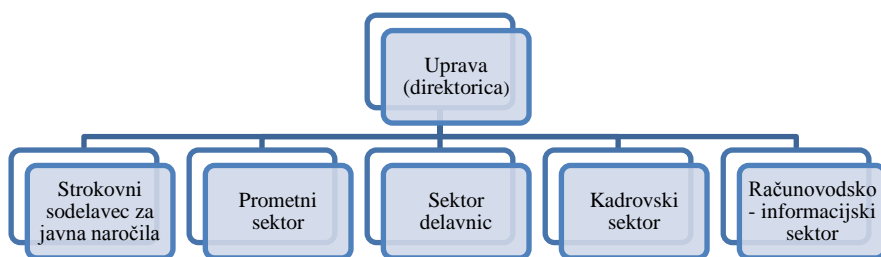
Kam-Bus, družba za prevoz potnikov, turizem in vzdrževanje vozil, je danes delniška družba, ki je bila 14. januarja 1992 vpisana v sodni register pravnih oseb pri okrožnem sodišču v Ljubljani. Podjetje je bilo 15. januarja 1992 ustanovljeno kot družba z omejeno odgovornostjo, pred tem pa je delovalo kot samostojna enota v okviru Ljubljanskega potniškega prometa. Leta 1995 se je v procesu lastninskega preoblikovanja preoblikovalo v delniško družbo. Podjetje glede na kriterije Zakona o gospodarskih družbah spada med srednje velike družbe. Osnovni kapital podjetja znaša 617.768 € in je razdeljen na 148.042 navadnih kosovnih delnic. Njihov večinski lastnik (99,14 %) je od leta 2007 družba Alpetour (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 8).

### **4.1.1 Sistem upravljanja in organizacijska shema podjetja**

V podjetju je vzpostavljen dvotirni sistem upravljanja z upravo, nadzornim svetom ter skupščino. Uprava podjetja ima lahko predsednika uprave in do dva člana uprave. Nadzorni svet imenuje predsednika in člane uprave za določen čas, največ 5 let, z možnostjo ponovnega imenovanja. Podjetje trenutno zastopa enočlanska uprava, tj. direktorica podjetja. Nadzorni svet šteje 3 člane, od katerih 2 na predlog nadzornega sveta izvoli skupščina, 1 pa je predstavnik zaposlenih delavcev v podjetju; izvoli ga svet delavcev. Člani nadzornega sveta so izvoljeni za 4 leta z možnostjo ponovnega imenovanja. Skupščino po svoji presoji, najmanj enkrat letno, skliče uprava. Kot najvišji organ podjetja, skupščina, odloča o sprejemu letnega poročila, uporabi bilančnega dobička, imenovanju in odpoklicu članov nadzornega sveta, podelitvi razrešnice upravi in članom nadzornega sveta, spremembah statuta, imenovanju revizorja ipd. Skupščina odločitve sprejema z večino oddanih glasov delničarjev (navadna večina), razen če zakon ali statut ne določata višje večine ali drugih zahtev (Kam-Bus, d.d., 2009; Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 7).

V poslovnem letu 2011 se je organizacijska shema podjetja nekoliko spremenila. Ukinjeno je bilo namreč delovno mesto pomočnika direktorja, na novo pa sistematizirano delovno mesto strokovnega sodelavca za javna naročila (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 15). Vsi sektorji so neposredno odgovorni direktorici podjetja, kar je razvidno tudi iz Slike 3.

Slika 3: Organizacijska shema podjetja Kam-Bus, d.d.



Vir: Kam-Bus, d.d., Letno poročilo za leto 2011, 2012, str. 15.

Vse dejavnosti, ki jih podjetje opravlja in so opisane v nadaljevanju, se med seboj prepletajo. Za vse vrste prevozov se uporabljajo ista vozila in isti vozniki. Ob koncu letu 2011 je bilo zaposlenih 80 delavcev, od tega največ v prometnem sektorju, tj. 58 voznikov (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 16). Število zaposlenih po posameznih sektorjih je predstavljeno v Tabeli 14.

Tabela 14: Število zaposlenih po sektorjih na dan 31. december 2011

SEKTOR	Št. zaposlenih	Delež (v %)
Uprava	1	1
Strokovni sodelavec za javna naročila	1	1
Prometni sektor	58	73
Sektor delavnic	14	18
Kadrovski sektor	1	1
Računovodsko-informacijski sektor	5	6
Skupaj	80	100

Vir: Kam-Bus, d.d., Letno poročilo za leto 2011, 2012, str. 16.

#### 4.1.2 Glavne značilnosti okolja poslovanja

##### Pravno in politično okolje

Zaradi dejavnosti, ki jo podjetje opravlja, mora pri svojem delu poleg vseh splošnih zakonov in predpisov upoštevati zlasti prometno zakonodajo. Le-ta se v zadnjem času nenehno spreminja, še posebej zaradi usklajevanja z evropsko zakonodajo, kar posledično povzroča dodatne stroške in probleme. Problematici so zlasti delovni čas in obvezni počitki, ki veljajo za mobilne delavce. Ker v praksi ni enotne razlage predlogov zakona, so tudi ukrepanja inšpektorjev različna. V postopku za spremembo sta trenutno Zakon o prevozih v cestnem prometu in Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter zapisovalni opremi v cestnih prevozih (Kam-Bus, d.d., 2011c, str. 6).

##### Ekonomsko in družbeno okolje

Državne in lokalne skupnosti ter tudi družba kot celota bi morale na javni prevoz začeti gledati dolgoročneje. Zavzeti bi moral pomembnejši položaj v družbi, ta pa bi morala počasi

začeti dojemati, da bi z ustreznimi subvencijami s strani države in lokalnih skupnosti lahko razbremenili ceste in posledično povečali varnost v cestnem prometu, z ustreznim osveščanjem o pozitivnih učinkih uporabe sredstev JPP pa bistveno zmanjšali negativne učinke na okolje, ki jih povzroča promet. Previsoke cene javnega prevoza in nizka frekventnost avtobusnih linij sta med glavnimi razlogi, zakaj število potnikov skozi leta še vedno upada. Javni prevoz večinoma koristijo zgolj skupine potnikov, ki si lastnega prevoza ne morejo privoščiti ali pa ga nimajo; taka skupina so npr. dijaki. Ker država podeljuje koncesije za opravljanje javnega prevoza potnikov, med avtobusnimi prevozniki konkurence ne bi smelo biti. Se pa v praksi pojavlja nelojalna konkurenca s strani železnice. Prevozi so tam namreč bistveno cenejši in v veliko večji meri subvencionirani s strani države (Kam-Bus, d.d., 2011c, str. 6).

### Tehnološko okolje

Predpisi, ki omejujejo emisije izpušnih plinov, so iz leta v leto strožji. To pomeni, da so novi avtobusi kvalitetnejši in okolju prijaznejši, posledično pa tudi dražji; dražji pa so tudi rezervni deli avtobusov. Vozni parki so zato pri večini prevoznikov stari, zaradi vse slabšega finančnega položaja pa jih ne morejo niti pravočasno obnavljati (Kam-Bus, d.d., 2011c, str. 7).

Z vidika uspešnega poslovanja sta pomembni tudi uspešnost in kontrola upravljanja s tveganji.

### Poslovna tveganja

Glavna in hkrati najpomembnejša dejavnost podjetja se nanaša na prevoz potnikov. Ker je v veliki meri opravljanje te dejavnosti odvisno od pridobitve koncesije s strani države, je poslovno tveganje v primeru ne pridobitve koncesije za podjetje veliko. Podjetje ima podpisano koncesijsko pogodbo, veljavno do 31. decembra 2012, že v tem letu pa se pričakuje ponovni razpis za podelitev novih koncesij (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 9).

### Finančna tveganja

Podjetje zaenkrat uspešno obvladuje likvidnostno, kreditno in obrestno tveganje; je visoko likvidno, saj večji del prihodkov ustvari s pobrano voznino s strani potnikov. S sprotnim preverjanjem bonitete posameznih novih kupcev uspešno obvladuje kreditno tveganje. Obrestnemu tveganju zaradi nezadolženosti v letu 2011 niti ni bilo izpostavljen. Prav tako ni bilo izpostavljen valutnemu tveganju, saj posluje izključno v evrskem območju (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 10).

### Prodajna in nabavna tveganja

Podjetje je na koncesijskem območju, za katerega ima podpisano koncesijo, edini prevoznik, ki mora pri določitvi cen uporabljati povprečno standardno tarifo za prevoz potnikov; ta je kljub nenehnemu zviševanju stroškov nespremenjena že od leta 2006. V lanskem letu se je sicer povečala kompenzacija, ki jo država namenja prevoznikom za pokrivanje stroškov,

vendar pa kompenzacija ni odvisna od dejanskih stroškov. Določena je namreč preko normirane cene in prevoženih kilometrov, kar pa za podjetje ni ustrezno. Sodijo namreč med redke koncesionarje, ki kompenzacije ne prejemajo v polni višini. Ker mora podjetje za ostale prevoze, ki niso javni, vsako leto znova kandidirati na javnih razpisih, to pomeni, da vedno obstaja verjetnost izgube posameznih prevozov. Nabavna tveganja podjetje obvladuje s skrbno izbiro dobaviteljev in javnimi naročili, ki so se jih začeli posluževati v letu 2010 (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 10).

### Premoženjska tveganja

Zavarovanje je tisto, s čimer uspešno nadzorujejo premoženjska tveganja iz naslova izgube premoženja. Podjetje ima zavarovane objekte, vozila in splošno odgovornost (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 10).

#### **4.1.3 Dejavnosti poslovanja**

Osnovna dejavnost podjetja je opravljanje javnega linijskega prevoza potnikov, za katerega ima podpisano koncesijsko pogodbo. Kot že omenjeno v podpoglavju 2.2, je javni linijski prevoz potnikov prevoz, ki se opravlja na določenih relacijah po vnaprej določenem voznem redu, ceni in splošnih prevoznih pogojih. Podjetje opravlja medkrajevni linijski prevoz potnikov na pomembnem območju povezovanja Ljubljane z občinami Domžale, Kamnik, Komenda, Lukovica, Mengeš, Moravče in Trzin. Kmalu pa bo podjetje začelo tudi z opravljanjem mestnega linijskega prevoza potnikov v občini Kamnik (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 8; Osnovni podatki, 2012).

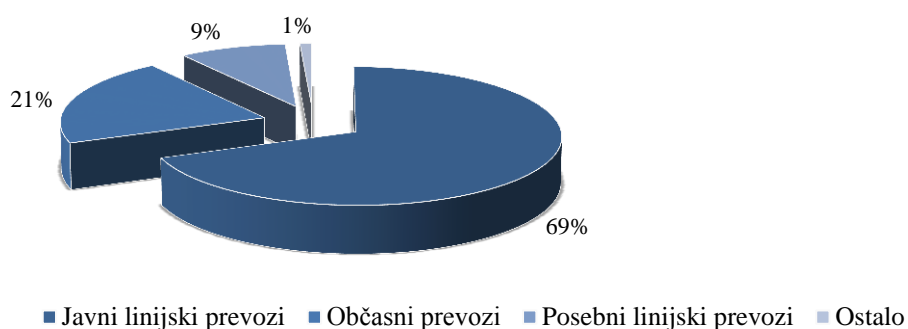
Kot dopolnilno dejavnost opravlja še komercialne prevoze, tj. občasne in posebne linijske prevoze potnikov. V podpoglavju 2.2 sem prav tako omenila definicijo občasnih prevozov. Pri tej vrsti se namreč skupina vnaprej določenih potnikov prevaža pod pogoji, določenimi v pogodbi med prevoznikom in naročnikom prevoza. V zadnjem času se je na tem področju prevozov znatno povečala konkurenca. Zaradi neenakopravnega položaja med prevozniki – pravnimi osebami in prevozniki – samostojnimi podjetniki pa je še vedno prisotna neoljalna konkurenca. Ker se velik del občasnih prevozov opravi za šole, so tovrstni prevozi v veliki meri odvisni od javnih razpisov. Del občasnih prevozov se opravi tudi za turistične agencije ter ostala društva in posameznike, ki izletov ne organizirajo v okviru agencij. Posebni linijski prevozi zajemajo prevoz samo določene vrste potnikov in izključujejo druge potnike. Večino teh prevozov predstavljajo prevozi šoloobveznih otrok na relaciji dom–šola–dom. Pogodbe so sklenjene s šolami oz. občinami vsaj za obdobje enega leta, lahko tudi več. Vsi tovrstni prevozi so pridobljeni na javnih razpisih, kjer je konkurenca iz leta v leto vse večja. Konkurenčno prednost podjetje vidi v tem, da lahko večino tovrstnih prevozov opravi v kombinaciji z rednimi linijami (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 13).

Poleg prevoza potnikov pa ima podjetje registrirane še druge dejavnosti, kot so dejavnosti vzdrževanja in popravila vozil za zunanje stranke, pranje vozil, dejavnost oglaševalskih in

turističnih agencij ipd. Te predstavljajo zgolj majhen delež v strukturi celotnih prihodkov od prodaje (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 13).

Slika 4 prikazuje deleže posameznih dejavnosti v doseženih prihodkih od prodaje, značilne za preteklo poslovno leto, tj. leto 2011. Opazimo lahko, da je v strukturi doseženih prihodkov od prodaje 69 % prihodkov doseženih z opravljanjem glavne dejavnosti, 21 % prihodkov je ustvarjenih z dejavnostjo občasnih prevozov, 9 % pa z opravljanjem posebnih linijskih prevozov. Ostale dejavnosti predstavljajo zgolj 1 % celotnih prihodkov od prodaje (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 11).

*Slika 4: Deleži posameznih dejavnosti v doseženih prihodkih od prodaje za leto 2011*



*Vir: Kam-Bus, d.d., Letno poročilo za leto 2011, 2012, str. 11.*

## 4.2 Opis trenutnega sistema v izbranem podjetju

Kot že omenjeno, ima podjetje podpisano koncesijsko pogodbo za opravljanje javnega linijskega prevoza potnikov na območju Domžal, Kamnika, Komende, Mengša, Moravč, Lukovice, Trzina, Ljubljane in dela Štajerske (Gornji Grad). Pogodbi je bila leta 2010 podaljšana veljavnost do konca leta 2012, letos pa se pričakuje tudi ponovni razpis in posledično novo podeljevanje koncesij.

Prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov, ki predstavljajo pobrano voznino s strani potnikov in subvencijo, ki jo država in lokalne skupnosti namenjajo dijakom in študentom, se z leti zmanjšujejo. V letu 2011 so ti prihodki znašali 2.670.199 € in so bili v primerjavi z letom 2010 nižji za 3,4 % (glej Tabelo 17). Delni izpad prihodkov je podjetju uspelo nadomestiti s povišano subvencijo, ki jo je v letu 2011 prejelo s strani koncudenta. Od 1. julija 2011 znaša maksimalna kompenzacija za prevoženi kilometer 0,533 €, priznana normirana cena pa 1,76 €. V Tabeli 15 vidimo, da je podjetje v lanskem letu prejelo komaj 46 % maksimalne subvencije, ki bi podjetju pripadala, če bi mu koncudent priznal dejanske stroške, ki jih ima z opravljanjem javnega linijskega prevoza potnikov. Zaradi specifičnega položaja so tako eden redkih prevoznikov, ki subvencije ne dobivajo v polni višini in morajo zato nastalo izgubo pokrivati z ostalimi vrstami prevoza, ki jih med seboj uspešno kombinirajo (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 11–12).

Tabela 15: Subvencije za primestni promet v evrih

	2010	2011
Maksimalna subvencija	758.953	854.810
Prejeta subvencija	194.266	391.805
<b>Delež prejete subvencije (v %)</b>	<b>26</b>	<b>46</b>

Vir: Kam-Bus, d.d., Letno poročilo za leto 2011, 2012, str. 11.

Trenutno javni prevoz opravljajo na 51 rednih linijah. Vsako leto določen del svojih sredstev namenijo tudi za investicijo v osnovna sredstva oz. nakup novih avtobusov. V voznem parku, ki trenutno šteje 44 avtobusov, je 8 turističnih avtobusov, ki se jih po potrebi uporabi tudi za druge vrste prevoza, npr. javni linijski prevoz ali prevoz šoloobveznih otrok. Prav tako se avtobuse, namenjene za javni linijski prevoz, uporablja za krajše občasne prevoze. Povprečna starost avtobusov je 7,25 let (Kam-Bus, d.d., 2012c, str. 14 in 16). Zaradi ekonomičnosti in stroškov vzdrževanja vozil je njihov cilj v voznem parku imeti zgolj dve znamki, danes sta to blagovni znamki MAN in Mercedes.

#### 4.2.1 Veljavna tarifna določila

V podjetju obstajajo 3 vrste lastnih abonentskih vozovnic, poleg lastnih pa obstaja še posebna oblika vozovnice, tj. **enotna vozovnica**. Ta poleg tega, da velja na njihovih avtobusih, velja še na vlaku, in sicer na naslednjih relacijah: Ljubljana–Domžale–Kamnik, Domžale–Ihan, Domžale–Peče, Domžale–Trojane, Domžale–Rafolče–Radomlje–Domžale, Kamnik–Vransko, Kamnik–Ljubno/Mozirje–Solčava–Slap Rinka in Kamnik–Kamniška Bistrica. Enotne vozovnice niso prenosljive in se izdajajo v obliki elektronskih kartic (e-kartic), na katerih je elektronski zapis o vrsti vozovnice, potniku, ceni, veljavnosti in relaciji prevoza (Holding Slovenske železnice d.o.o. & Kam-Bus, d.d., 2006, str. 5 in 12). Enak elektronski zapis velja tudi za e-kartice lastnih vozovnic. Slika 5 prikazuje vizualno podobo e-kartic obeh vrst vozovnic.

Slika 5: Vzorec e-kartice za lastne in enotne vozovnice



Značilnosti posameznih vrste vozovnic in njihovi izračuni cen so predstavljeni v nadaljevanju (Kam-Bus, d.d., 2012a).

- Osnovnošolska vozovnica: izdajajo jih učencem osnovnih šol, veljajo na relaciji dom–šola–dom. Lahko so mesečne ali letne:

**Enotna mesečna** = *enkratna cena* × 26 *potovanj*

**Lastna mesečna** = (*enkratna cena* × 26 *potovanj*) – 5 % *popusta*

**Letna** = *enkratna cena* × 25 *potovanj* × 10 *mesecev*

- Šolska vozovnica: izdajajo jih dijakom in vajencem srednjih šol ter študentom višjih in visokih šol, razen tistim, ki so zaposleni ali prijavljeni na Zavodu za zaposlovanje. Obstajajo zgolj mesečne vozovnice:

**Enotna mesečna (dijaška, študentska)**

= (*enkratna cena* × 44 *potovanj*) – 26 % *popusta* – *subvencija*

– *občinski popust*

**Lastna mesečna (dijaška, študentska)**

= (*enkratna cena* × 44 *potovanj*) – 31,5 % *popusta* – *subvencija*

– *občinski popust*

Subvencija se izračuna glede na Pravilnik o subvencioniranju prevozov za dijake in študente višjih strokovnih šol oz. Pravilnik o subvencioniranju prevozov študentov. Morebitni občinski popust, ki ga priznajo posamezne občine dijakom in študentom, se odšteje od končne cene.

- Splošna vozovnica: lahko jih kupi vsak posameznik oz. potnik. Obstajajo tedenske, mesečne ali kuponske (enkratne) vozovnice:

**Enotna tedenska** = *enkratna cena* × 9 *potovanj*

**Lastna tedenska** = (*enkratna cena* × 9 *potovanj*) – 5 % *popusta*

**Enotna mesečna** = *enkratna cena* × 35 *potovanj*

**Lastna mesečna** = (*enkratna cena* × 35 *potovanj*) – 5 % *popusta*

**Lastna kuponska (enkratna)**

= (*enkratna cena* × 10 *do 29 potovanj*) – 5 % *popusta*

= (*enkratna cena* × 30 *ali več potovanj*) – 10 % *popusta*

Cene abonentskih vozovnic se izračunajo na podlagi razdalje, ki se ugotovi z daljinarjem, potrjenim s strani Ministrstva za infrastrukturo in prostor (Kam-Bus, d.d., 2012a). Tarife enkratnih vozovnic se spreminjajo na vsakih 5 kilometrov potovanja. Njihova višina je določena oz. predpisana s strani države, kar pomeni, da morajo te iste cene, ki so prikazane v Tabeli 16, upoštevati prav vsi koncesionarji, ki opravljajo dejavnost javnega prevoza potnikov.



Tabela 16: Cene enkratnih vozovnic

Kilometrski razred	Cene (v €)	Kilometrski razred	Cene (v €)	Kilometrski razred	Cene (v €)	Kilometrski razred	Cene (v €)
do 5	1,30	26–30	3,60	51–55	6,00	76–80	7,50
6–10	1,80	31–35	4,10	56–60	6,30	81–85	7,90
11–15	2,30	36–40	4,70	61–65	6,70	86–90	8,30
16–20	2,70	41–45	5,20	66–70	6,90	91–95	8,70
21–25	3,10	46–50	5,60	71–75	7,20	...	...

Vir: Kam-Bus, d.d., Ceniki družbe Kam-Bus, d.d. Kamnik, 2012.

Končna cena vozovnice je zato, ker so cene enkratnih vozovnic določene s strani države, odvisna zgolj od višine komercialnih popustov, ki jih priznava posamezen prevoznik. Obravnavano podjetje priznava popuste v višini od 5 % do 75 %. Potniki lahko pri nakupu kuponskih (enkratnih) vozovnic uveljavljajo naslednje popuste (Kam-Bus, d.d., 2012a):

- 5 % popust velja pri nakupu 10 ali več enkratnih (kuponskih) vozovnic,
- 10 % popust velja pri nakupu 30 ali več enkratnih (kuponskih) vozovnic,
- 50 % popust velja za otroke od 4. do 10. leta starosti,
- 75 % popust velja za slepe in slabovidne ter vojne invalide.

Otroci do 4. leta starosti, ki so v spremstvu odrasle osebe (vendar največ štirje otroci) in se zanje ne zahteva posebnega sedeža, se lahko peljejo brezplačno. Če je v skupini 5 ali več otrok, plačajo ceno s 50 % popustom. Drugi posebni skupinski popusti zaenkrat ne obstajajo. Podjetje prav tako ne priznava dodatnih popustov upokojujencem. Pri nakupu lastne mesečne vozovnice se za dijake, vajence in študente od polne cene (44 potovanj) odšteje popust prevoznika oz. podjetja (31,5 %) in subvencija, katere višina je odvisna od dohodka na družinskega člana; glede na Pravilnik o subvencioniranju mesečnih vozovnic lahko znaša 0 %, 7 %, 17 %, 30 % ali 50 %. Izjema je zgolj prva cona (do 4,99 km), za katero se subvencija ne obračunava. Na tako izračunano ceno dajo posamezne občine še dodatni popust, in sicer: Domžale 10 %, Kamnik 5 %, Lukovica 10 %, Mengeš 15 %, Moravče 10 % in Trzin 15 %. Pri nakupu enotnih mesečnih vozovnic se dijakom, vajencem in študentom priznavajo enaki popusti oz. subvencija, vendar z eno razliko: od polne cene se odšteje popust podjetja v višini 26 % (Kam-Bus, d.d., 2010, str. 13; Kam-Bus, d.d., 2012a). Konkrétne cene posameznih omenjenih vozovnic so prikazane v Prilogi 1: Cene vozovnic podjetja Kam-Bus, d.d., in Prilogi 2: Cene enotnih vozovnic – Kam-Bus, d.d., in SŽ.

Rok veljavnosti tedenskih vozovnic je polnih 7 dni (tj. katerihkoli 7 zaporednih dni od 00.01 ure prvega dne do 24. ure sedmega dne), mesečne vozovnice veljajo vse dni v mesecu (tj. od 00.01 ure prvega dne v tekočem mesecu do drugega delovnega dne do 24. ure v naslednjem mesecu), letne pa veljajo za tekoče šolsko leto (od 1. septembra do 30. junija) (Kam-Bus, d.d., 2012a).

Za zlorabo abonentske vozovnice se šteje, če (Holding Slovenske železnice d.o.o. & Kam-Bus, d.d., 2006, str. 6; Kam-Bus, d.d., 2010, str. 4):

- jo uporablja druga oseba, kot je navedeno na vozovnici,
- se uporablja na relaciji, za katero ni izdana,
- se uporablja v dneh, ko to ni dovoljeno,
- se uporablja, čeprav je časovno obdobje, za katerega je izdana, že preteklo oz. se še ni začelo.

#### 4.2.2 Analiza prihodkov

**Čisti prihodki od prodaje** so se v obdobju zadnjih treh let, tj. od leta 2009 do leta 2011, zmanjšali za 4,0 %. V Tabeli 17 lahko vidimo, da so bili najnižji v letu 2011, ko so znašali 3.884.586 €, in so bili v primerjavi s prejšnjim letom nižji za 2,1 %.

Največji delež v čistih prihodkih od prodaje predstavljajo prihodki javnih linijskih prevozov. Njihov delež se giblje okoli 70 %, v večjem delu pa predstavljajo pobrano voznino in subvencijo, ki jo država in lokalne skupnosti namenjajo dijakom in študentom. Ker je še vedno prisoten trend upadanja potnikov in ker so cene, predpisane s strani države, že od leta 2007 nespremenjene, se tudi prihodki javnih linijskih prevozov v opazovanem obdobju zmanjšujejo. Leta 2010 so se zmanjšali za 2,9 %, leta 2011 pa za 3,4 % (v primerjavi s preteklim letom). Znotraj skupine prihodkov javnih linijskih prevozov lahko opazimo, da največji delež predstavljajo prihodki iz naslova prodaje lastnih vozovnic, takoj za tem je delež inkaso busa (vrednost prodaje enkratnih vozovnic na avtobusih), najmanjši delež pa predstavljajo prihodki iz naslova prodaje enotnih vozovnic. Ti se skozi opazovano obdobje konstantno zmanjšujejo, in sicer so se v letu 2010 zmanjšali za 15,4 %, leta 2011 pa za 13,9 % (v primerjavi s prejšnjim letom). Prihodki iz naslova prodaje lastnih vozovnic v času rahlo naraščajo. V opazovanem obdobju so tako narasli za 1,5 %. Prihodki iz naslova inkaso busa so se v letu 2010 povečali za 1,1 %, v letu 2011 pa zmanjšali za 1,3 % (glede na preteklo leto).

Prihodki iz naslova občasnih prevozov v čistih prihodkih od prodaje predstavljajo okoli 20 % delež. Delež se v opazovanem obdobju rahlo povečuje, povečuje pa se tudi njihova vrednost. V zadnjih treh letih so se povečali za 10,9 %, največ v letu 2011, ko so narasli za 9,0 % (v primerjavi s preteklim letom).

Prihodki posebnih linijskih prevozov predstavljajo okoli 10 % delež, s tem da se ta rahlo zmanjšuje – predvsem na račun rahlega povečevanja deleža prihodkov iz naslova občasnih prevozov. Vrednost prihodkov posebnih linijskih prevozov se v opazovanem obdobju zmanjšuje. Največji upad je bil v letu 2011, ko so se v primerjavi s preteklim letom prihodki zmanjšali za kar 15,2 %. Vzrok upadanja je mogoče najti v povečevanju konkurence na področju posebnih linijskih prevozov.

Ostali prihodki, kot že omenjeno, zavzemajo majhen delež v čistih prihodkih od prodaje, tj. 0,7 %. V letu 2010 so se zmanjšali za 3,9 %, leta 2011 pa povečali za 4,3 % (glede na prejšnje leto).

Tabela 17: Struktura čistih prihodkov od prodaje v obdobju 2009–2011

ČISTI PRIHODKI OD PRODAJE (v €)	2009	2010	2011
Javni linijski prevozi	2.847.018	2.763.248	2.670.199
– Inkaso bus	1.020.168	1.031.817	1.018.046
– Lastna vozovnica	1.119.831	1.132.988	1.136.983
– Enotna vozovnica	707.019	598.443	515.170
Občasni prevozi	760.611	773.983	843.697
Posebni linijski prevozi	409.179	403.962	342.533
Ostali prihodki	28.088	26.995	28.157
Skupaj	4.044.896	3.968.188	3.884.586

ČISTI PRIHODKI OD PRODAJE (delež v %)	2009	2010	2011
Linijski prevozi	70,4	69,6	68,7
– Inkaso bus	25,2	26,0	26,2
– Lastna vozovnica	27,7	28,6	29,3
– Enotna vozovnica	17,5	15,1	13,3
Občasni prevozi	18,8	19,5	21,7
Posebni linijski prevozi	10,1	10,2	8,8
Ostali prihodki	0,7	0,7	0,7
Skupaj	100	100	100

ČISTI PRIHODKI OD PRODAJE (indeks)	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>
Linijski prevozi	97,1	96,6
– Inkaso bus	101,1	98,7
– Lastna vozovnica	101,2	100,4
– Enotna vozovnica	84,6	86,1
Občasni prevozi	101,8	109,0
Posebni linijski prevozi	98,7	84,8
Ostali prihodki	96,1	104,3
Skupaj	98,1	97,9

Vir: Kam-Bus, d.d., Letno poročilo za leto 2010, 2011, str. 9; Kam-Bus, d.d., Letno poročilo za leto 2011, 2012, str. 11.

Tabela 18 prikazuje **prihodke po vrstah vozovnic** za obdobje od leta 2009 do leta 2011. Preden preidem na analizo dobljenih rezultatov, moram omeniti še en pomemben podatek: vrednost prihodkov od prodaje enotnih vozovnic sem zmanjšala za 20 %, saj se v skladu s pogodbo o enotni vozovnici, ki jo ima podjetje podpisano s Slovenskimi železnicami,

prihodki delijo v razmerju 80 : 20. To pomeni, da na Kam-Bus odpade 80 % vseh prihodov od prodaje enotnih vozovnic, na Slovenske železnice pa 20 %.

Iz drugega dela tabele lahko ugotovimo, da največji delež v skupnih prihodkih od prodaje vozovnic predstavljajo dijaške mesečne vozovnice. V opazovanem obdobju v povprečju zavzemajo 46,8 %. Sledita delež enkratnih vozovnic, v povprečju 37,2 %, in delež študentskih mesečnih vozovnic; ta se v povprečju giblje okoli 8,4 %. Znotraj lastnih vozovnic največji delež zavzemajo prihodki od prodaje enkratnih vozovnic. Njihov delež se v opazovanem obdobju giblje okoli 47 %. Sledita delež prihodkov od prodaje dijaških mesečnih vozovnic, v povprečju 38,2 %, in delež študentskih mesečnih vozovnic, v povprečju 6,6 %. V okviru enotnih vozovnic daleč največji delež zavzemajo prihodki od prodaje dijaških mesečnih vozovnic, in sicer okoli 77 %. Sledita delež prihodkov od prodaje študentskih mesečnih vozovnic, v povprečju 14,5 %, in delež splošnih mesečnih vozovnic, v povprečju 7,3 %.

Skupni prihodki od prodaje vozovnic so v letu 2010 znašali 2.753.300 € in so se v primerjavi s prejšnjim letom zmanjšali za 81.600 € oz. 2,9 %. V tem letu so se namreč prihodki lastnih vozovnic povečali za 26.800 € oz. 1,3 %, prihodki enotnih vozovnic pa zmanjšali za 108.400 € oz. 15,4 %. V letu 2011 je bil upad skupnih prihodkov od prodaje vozovnic še večji, in sicer za 92.000 € oz. 3,3 % v primerjavi z letom 2010. Tokrat je bil prisoten upad pri obeh vrstah vozovnic. Prihodki lastnih vozovnic so se zmanjšali za 9.100 € oz. 0,4 %, prihodki enotnih vozovnic pa so bili manjši za 82.900 € oz. 13,9 % (v primerjavi s prejšnjim letom).

Iz zadnjega dela tabele je razvidno, da v splošnem prevladuje trend upadanja skupnih prihodkov od prodaje pri vseh vrstah vozovnic. V letu 2010 so se razen skupnih prihodkov od prodaje enkratnih in kuponskih vozovnic zmanjšali vsi drugi skupni prihodki. V letu 2011 so se povečali zgolj skupni prihodki od prodaje tedenskih in osnovnošolskih letnih vozovnic. Znotraj lastnih vozovnic v opazovanem obdobju prevladuje povečevanje prihodkov pri skoraj vseh vrstah vozovnic. Medtem ko je situacija ravno obratna znotraj skupine enotnih vozovnic: v tej namreč v opazovanem obdobju prevladuje upadanje prihodkov pri vseh vrstah vozovnic, razen pri prihodkih od prodaje tedenskih vozovnic v letu 2011, ko le-ti narastejo za 23,4 % (v primerjavi s prejšnjim letom). Iz tega je mogoče sklepati, da prihodki enotnih vozovnic v opazovanem obdobju upadajo hitreje kot prihodki lastnih vozovnic.

Tabela 18: Prihodki od prodaje vozovnic po vrstah vozovnic v obdobju 2009–2011

PRIHODKI PO VRSTAH VOZOVNIC (v 1.000 €)	Lastne vozovnice			Enotne vozovnice			Skupaj		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6
Enkratna	1.020,2	1.031,8	1.018,0	0	0	0	1.020,2	1.031,8	1.018,0
Tedenska	11,0	11,4	15,3	5,1	4,5	5,5	16,1	15,8	20,8
Osnovnošolska mesečna	3,1	3,4	5,4	0,6	0	0,7	3,7	3,4	6,1
Osnovnošolska letna	19,3	17,2	15,1	0	0	0	19,3	17,2	15,1
Dijaška mesečna	813,2	821,3	823,9	558,8	460,5	387,5	1.372,0	1.281,8	1.211,4
Študentska mesečna	140,9	141,1	145,7	94,3	86,6	80,1	235,3	227,7	225,8
Splošna mesečna	94,7	95,0	93,9	46,4	45,2	40,2	141,1	140,2	134,0
Kuponska	27,2	35,4	29,9	0	0	0	27,2	35,4	29,9
<b>Skupaj</b>	<b>2.129,7</b>	<b>2.156,5</b>	<b>2.147,4</b>	<b>705,2</b>	<b>596,8</b>	<b>513,9</b>	<b>2.834,9</b>	<b>2.753,3</b>	<b>2.661,3</b>
<i>Ostali linijski prihodki</i>	<i>10,3</i>	<i>8,3</i>	<i>7,6</i>	<i>1,8</i>	<i>1,6</i>	<i>1,3</i>	<i>12,1</i>	<i>9,9</i>	<i>8,9</i>
<b>Skupaj linijski prihodki</b>	<b>2.140,0</b>	<b>2.164,8</b>	<b>2.155,0</b>	<b>707,0</b>	<b>598,4</b>	<b>515,2</b>	<b>2.847,0</b>	<b>2.763,2</b>	<b>2.670,2</b>

PRIHODKI PO VRSTAH VOZOVNIC (delež v %)	Lastne vozovnice			Enotne vozovnice			Skupaj		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6
Enkratna	47,9	47,8	47,4	0	0	0	36,0	37,5	38,3
Tedenska	0,5	0,5	0,7	0,7	0,7	1,1	0,6	0,6	0,8
Osnovnošolska mesečna	0,1	0,2	0,3	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,2
Osnovnošolska letna	0,9	0,8	0,7	0	0	0	0,7	0,6	0,6
Dijaška mesečna	38,2	38,1	38,4	79,2	77,2	75,4	48,4	46,6	45,5
Študentska mesečna	6,6	6,5	6,8	13,4	14,5	15,6	8,3	8,3	8,5
Splošna mesečna	4,4	4,4	4,4	6,6	7,6	7,8	5,0	5,1	5,0
Kuponska	1,3	1,6	1,4	0	0	0	1,0	1,3	1,1
<b>Skupaj</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

PRIHODKI PO VRSTAH VOZOVNIC (indeks)	Lastne vozovnice		Enotne vozovnice		Skupaj	
	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>
Enkratna	101,1	98,7	0	0	101,1	98,7
Tedenska	103,3	135,0	86,7	123,4	98,0	131,7
Osnovnošolska mesečna	107,2	162,2	0	0	90,2	181,6
Osnovnošolska letna	89,2	87,9	0	0	89,2	87,9
Dijaška mesečna	101,0	100,3	82,4	84,1	93,4	94,5
Študentska mesečna	100,1	103,3	91,8	92,5	96,8	99,2
Splošna mesečna	100,3	98,8	97,5	88,8	99,4	95,6
Kuponska	130,0	84,5	0	0	130,0	84,5
<b>Skupaj</b>	<b>101,3</b>	<b>99,6</b>	<b>84,6</b>	<b>86,1</b>	<b>97,1</b>	<b>96,7</b>

Vir: Kam-Bus, d.d., Letno poročilo za leto 2010, 2011, str. 10; Kam-Bus, d.d., Letno poročilo za leto 2011, 2012, str. 12; Kam-Bus, d.d., Prodaja vozovnic 2010, 2011; Kam-Bus, d.d., Prodaja vozovnic 2011, 2012.

S podrobnejšo analizo Tabele 18 sem ugotovila tudi, da se delež skupnih prihodkov od prodaje enotnih vozovnic v skupnih prihodkih v opazovanem obdobju zmanjšuje. Povprečna letna stopnja upadanja deleža v opazovanem obdobju je 2,8 %. V letu 2011 se je njihov delež zmanjšal za 5,6 odstotne točke glede na leto 2009, kar je razvidno tudi iz Tabele 19.

Posledično se zato v opazovanem obdobju povečuje delež skupnih prihodkov od prodaje lastnih vozovnic, in sicer se je povečal s 75,1 % v letu 2009 na 80,7 % v letu 2011.

*Tabela 19: Analiza deleža prihodkov od prodaje lastnih vozovnic in deleža prihodkov od prodaje enotnih vozovnic v skupnih prihodkih od prodaje vozovnic v obdobju 2009–2011*

<b>PRIHODKI OD PRODAJE VOZOVNIC (delež v %)</b>	2009	2010	2011
Prihodki od prodaje lastnih vozovnic	75,1	78,3	80,7
Prihodki od prodaje enotnih vozovnic	24,9	21,7	19,3
Skupaj	100	100	100

#### **4.2.3 Analiza prodanih vozovnic**

Tabela 20 prikazuje število prodanih vozovnic po njihovih vrstah. Največji delež v številu prodanih lastnih vozovnicah in hkrati tudi skupnem številu prodanih vozovnic predstavljajo enkratne vozovnice, in sicer se delež v vseh treh letih giblje okoli 97 % pri lastnih vozovnicah oz. okoli 95 % pri skupnem številu prodanih vozovnic. Največji delež v številu prodanih enotnih vozovnicah pa predstavljajo dijaške mesečne vozovnice. Njihov delež se giblje med največ 79,1 % v letu 2009 in najmanj 73,3 % v letu 2011.

V letu 2010 se je skupno število prodanih vozovnic povečalo za 1,0 % (v primerjavi s prejšnjim letom). Skupaj je bilo v letu 2010 prodanih 523.848 vozovnic, od tega 514.228 lastnih in 9.620 enotnih vozovnic. Število lastnih vozovnic se je v letu 2010 povečalo za 1,5 %, število enotnih pa upadlo za 20,8 % (v primerjavi s prejšnjim letom). Največji porast je bil v letu 2010 zabeležen pri prodaji kuponskih vozovnic, in sicer za 58,9 % (v primerjavi s prejšnjim letom), največji padec pa pri prodaji osnovnošolskih letnih vozovnic, tj. 12,7 % upad (v primerjavi s prejšnjim letom). Pri prodaji lastnih vozovnic je v letu 2010 v primerjavi s prejšnjim letom prišlo do povečanja prodaje pri enkratnih, tedenskih, osnovnošolskih mesečnih in kuponskih vozovnicah, do zmanjšanja prodaje pa pri osnovnošolskih letnih, dijaških, študentskih in splošnih mesečnih vozovnicah. V sklopu prodaje enotnih vozovnic je bilo število prodanih vozovnic vseh vrst v letu 2010 nižje kot leto prej.

V letu 2011 je bilo skupaj prodanih 516.610 vozovnic, kar je 1,4 % manj kot v letu 2010. Od tega je bilo prodanih 508.434 lastnih vozovnic in 8.176 enotnih vozovnic. V primerjavi s prejšnjim letom je bilo prodanih za 1,1 % manj lastnih vozovnic oz. za 14,5 % manj enotnih vozovnic. Največji porast je bil v letu 2011 opažen pri prodaji osnovnošolskih mesečnih vozovnic; število prodanih vozovnic se je povečalo za 50,6 % (v primerjavi s prejšnjim letom), največji upad prodaje pa je bil pri prodaji osnovnošolskih letnih vozovnicah, in sicer za 22,9 % (v primerjavi s prejšnjim letom). V letu 2011 se je v primerjavi s prejšnjim letom pri prodaji lastnih vozovnic povečala prodaja tedenskih, osnovnošolskih in študentskih mesečnih vozovnic, pri vseh ostalih vrstah vozovnic se je prodaja v primerjavi s prejšnjim letom zmanjšala. Pri prodaji enotnih vozovnic v letu 2011 lahko opazimo, da se je v primerjavi z letom 2010 povečala prodaja tedenskih in splošnih mesečnih vozovnic, pri vseh

ostalih obstoječih vrstah enotnih vozovnic pa se je število prodanih vozovnic v primerjavi s prejšnjim letom zmanjšalo.

S pomočjo analize prodanih vozovnic po vrstah vozovnic sem ugotovila, da v opazovanem obdobju v splošnem prevladuje trend upadanja števila prodanih vozovnic, kar je zagotovo posledica upadanja števila potnikov v JPP.

*Tabela 20: Prodane vozovnice po vrstah vozovnic v obdobju 2009–2011*

VRSTA VOZOVNICE (št. vozovnic)	Lastne vozovnice			Enotne vozovnice			Skupaj		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6
Enkratna	491.033	498.371	492.619	0	0	0	491.033	498.371	492.619
Tedenska	560	568	738	306	259	330	866	827	1.068
Osnovnošolska mesečna	86	87	124	13	0	7	99	87	131
Osnovnošolska letna	55	48	37	0	0	0	55	48	37
Dijaška mesečna	11.558	11.439	11.269	9.601	7.307	6.028	21.159	18.746	17.297
Študentska mesečna	1.807	1.782	1.835	1.456	1.356	1.087	3.263	3.138	2.922
Splošna mesečna	1.201	1.178	1.138	767	698	724	1.968	1.876	1.862
Kuponska	475	755	674	0	0	0	475	755	674
Skupaj	506.775	514.228	508.434	12.143	9.620	8.176	518.918	523.848	516.610

VRSTA VOZOVNICE (delež v %)	Lastne vozovnice			Enotne vozovnice			Skupaj		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6
Enkratna	96,9	96,9	96,9	0	0	0	94,6	95,1	95,4
Tedenska	0,1	0,1	0,1	2,5	2,7	4,0	0,2	0,2	0,2
Osnovnošolska mesečna	0,0	0,0	0,0	0,1	0	0,1	0,0	0,0	0,0
Osnovnošolska letna	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Dijaška mesečna	2,3	2,2	2,2	79,1	76,0	73,3	4,1	3,6	3,3
Študentska mesečna	0,4	0,3	0,4	12,0	14,1	13,2	0,6	0,6	0,6
Splošna mesečna	0,2	0,2	0,2	6,3	7,3	8,8	0,4	0,4	0,4
Kuponska	0,1	0,1	0,1	0	0	0	0,1	0,1	0,1
Skupaj	100	100	100	100	100	100	100	100	100

VRSTA VOZOVNICE (indeks)	Lastne vozovnice		Enotne vozovnice		Skupaj	
	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>
Enkratna	101,5	98,8	0	0	101,5	98,8
Tedenska	101,4	129,9	84,6	127,4	95,5	129,1
Osnovnošolska mesečna	101,2	142,5	0	0	87,9	150,6
Osnovnošolska letna	87,3	77,1	0	0	87,3	77,1
Dijaška mesečna	99,0	98,5	76,1	82,5	88,6	92,3
Študentska mesečna	98,6	103,0	93,1	80,2	96,2	93,1
Splošna mesečna	98,1	96,6	91,0	103,7	95,3	99,3
Kuponska	158,9	89,3	0	0	158,9	89,3
Skupaj	101,5	98,9	79,2	85,5	101,0	98,6

*Vir: Kam-Bus, d.d., Inkaso bus 2010, 2011; Kam-Bus, d.d., Inkaso bus 2011, 2012; Kam-Bus, d.d., Prodaja vozovnic 2010, 2011; Kam-Bus, d.d., Prodaja vozovnic 2011, 2012.*

#### 4.2.4 Analiza števila prepeljanih potnikov

Podjetje mora mesečno poročati število prepeljanih potnikov Ministrstvu za infrastrukturo in prostor. Ministrstvo je med drugim določilo tudi formulo, po kateri morajo koncesionarji mesečno ocenjevati število prepeljanih potnikov. Za mesečni izračun oz. mesečno oceno vseh prepeljanih potnikov podjetje uporablja naslednjo enačbo:

$$\text{Št. prepeljanih potnikov} = \text{št. enosmernih vozovnic} + 10 \times \text{št. tedenskih vozovnic} + 40 \times \text{št. mesečnih vozovnic} + \frac{420}{12} \times \text{št. letnih vozovnic} \quad (1)$$

S pomočjo enačbe (1) sem izračunala število prepeljanih potnikov po vrstah vozovnic za obdobje 2009–2011, ki so prikazani v Tabeli 22. Podatke o številu prodanih vozovnic po vrstah vozovnic iz Tabele 20 sem pomnožila z ustreznim faktorjem, in sicer: število tedenskih vozovnic s faktorjem 10, število vseh mesečnih (osnovnošolskih, dijaških, študentskih in splošnih) s faktorjem 40, število letnih osnovnošolskih vozovnic pa s faktorjem 420. Na tem mestu moram poudariti, da sem število potnikov enotnih vozovnic zmanjšala za 20 %, toliko kolikor sem v Tabeli 18 zmanjšala vrednost prihodkov od prodaje enotnih vozovnic. V pogodbi o enotni vozovnici med podjetjem in Slovenskimi železnicami je namreč določena delitev prihodkov, ki posledično vpliva tudi na delitev števila prepeljanih potnikov (80 : 20). Pri analizi prepeljanih potnikov sem ugotovila, da skupno število prepeljanih potnikov skozi opazovano obdobje upada, in sicer s povprečno letno stopnjo 4,9 %. V letu 2011 je bilo skupaj prepeljanih 1.344.600 potnikov, kar je 143.000 oz. 9,4 % potnikov manj kot v letu 2009. V Tabeli 21 je podrobneje predstavljen upad števila potnikov v opazovanem obdobju glede na vrsto vozovnice, tj. lastna in enotna. Od celotnega zmanjšanja, 143.000 potnikov, predstavlja padec števila potnikov iz skupine enotnih vozovnic kar 89,2 % oz. 127.500 vseh »izgubljenih« potnikov. Iz tega sklepam, da je v skupini enotnih vozovnic upadanje števila potnikov veliko večje in hitrejše, kot je upadanje v skupini lastnih vozovnic. Vzrok izgubljanja potnikov enotnih vozovnic bi bilo mogoče najti v bistveno nižjih cenah vozovnic železniškega prometa. Potniki, ki imajo enotno vozovnico in za javni prevoz uporabljajo v veliki meri železnico, se prej ali slej odločijo, da se jim ne splača kupovati enotne vozovnice. Če kupijo mesečno vozovnico, veljavno zgolj za železnico, prihranijo pri nakupu vozovnice in čas – ker ni zastojev, ni zamud. Izguba potnikov enotnih vozovnic se posledično kaže tudi v vedno nižjih prihodkih od prodaje enotnih vozovnic (Tabela 18).

Tabela 21: Upad števila potnikov v obdobju 2009–2011

VRSTA VOZOVNICE	Št. potnikov	Št. potnikov (delež v %)
Lastne vozovnice	15.500	10,8
<b>Enotne vozovnice</b>	<b>127.500</b>	<b>89,2</b>
Skupaj	143.000	100

V drugem delu Tabele 22 vidimo, da največji delež pri vseh prepeljanih potnikih zavzemajo dijaki. Le-ta se v opazovanem obdobju postopoma zmanjšuje, v povprečju pa se giblje okoli



50 %. Drugi največji delež predstavljajo potniki z enkratnimi vozovnicami. Njihov delež v opazovanem obdobju postopoma narašča, v povprečju pa ti potniki zavzemajo 35 % delež vseh prepeljanih potnikov. Delež študentov se v opazovanem obdobju giblje okoli 8 %, delež potnikov s splošnimi mesečnimi vozovnicami okoli 5 %, delež osnovnošolcev z letnimi vozovnicami v povprečju 1,4 %, deleži vseh ostalih potnikov pa so v opazovanem obdobju manjši od 1 %.

V letu 2010 se je glede na prejšnje leto povečalo število potnikov z enkratno in kuponsko vozovnico, število vseh ostalih potnikov pa se je zmanjšalo. V letu 2011 se je glede na prejšnje leto povečalo število osnovnošolcev z mesečno vozovnico in število potnikov s tedensko vozovnico, medtem ko se je število vseh ostalih potnikov zmanjšalo. Količinsko (v št. potnikov) vsako leto največji upad predstavljajo dijaki.

Število potnikov z lastnimi vozovnicami v opazovanem obdobju pada s povprečno letno stopnjo 0,7 %, število potnikov z enotnimi vozovnicami pa s povprečno letno stopnjo 18,4 %. Največji upad v okviru potnikov z lastnimi vozovnicami je bil v letu 2010, ko je skupno število potnikov padlo za skoraj 21 % (v primerjavi s prejšnjim letom). Takrat je bilo število potnikov v primerjavi s prejšnjim letom manjše pri vseh vrstah enotne vozovnice, največji pa je bil upad števila dijakov, in sicer za 23,9 % (glede na prejšnje leto). Vzrok je že prej omenjeni prehod potnikov k Slovenskim železnicam. Največji delež pri potnikih z lastnimi vozovnicami v opazovanem obdobju predstavljajo potniki z enkratnimi vozovnicami, tj. okoli 45 %, sledijo jim dijaki s povprečnim deležem 41,5 %. Pri potnikih z enotnimi vozovnicami pa največji delež v opazovanem obdobju predstavljajo dijaki, v povprečju 78 %, sledijo jim študenti s povprečnim deležem 13,4 %.

*Tabela 22: Prepeljani potniki po vrstah vozovnic v obdobju 2009–2011*

POTNIKI PO VRSTAH VOZOVNIC (št. potnikov v 1.000)	Lastne vozovnice			Enotne vozovnice			Skupaj		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6
Enkratna	491,0	498,4	492,6	0	0	0	491,0	498,4	492,6
Tedenska	5,6	5,7	7,4	2,4	2,1	2,6	8,0	7,8	10,0
Osnovnošolska mesečna	3,4	3,5	5,0	0,4	0	0,2	3,9	3,5	5,2
Osnovnošolska letna	23,1	20,2	15,5	0	0	0	23,1	20,2	15,5
Dijaška mesečna	462,3	457,6	450,8	307,2	233,8	192,9	769,6	691,4	643,7
Študentska mesečna	72,3	71,3	73,4	46,6	43,4	34,8	118,9	114,7	108,2
Splošna mesečna	48,0	47,1	45,5	24,5	22,3	23,2	72,6	69,5	68,7
Kuponska	0,5	0,8	0,7	0	0	0	0,5	0,8	0,7
Skupaj	1.106,3	1.104,4	1.090,9	381,2	301,6	253,7	1.487,5	1.406,0	1.344,6

»se nadaljuje«

»nadaljevanje«

POTNIKI PO VRSTAH VOZOVNIC (delež v %)	Lastne vozovnice			Enotne vozovnice			Skupaj		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
	1	2	3	4	5	6	7=1+4	8=2+5	9=3+6
Enkratna	44,4	45,1	45,2	0	0	0	33,0	35,4	36,6
Tedenska	0,5	0,5	0,7	0,6	0,7	1,0	0,5	0,6	0,7
Osnovnošolska mesečna	0,3	0,3	0,5	0,1	0	0,1	0,3	0,2	0,4
Osnovnošolska letna	2,1	1,8	1,4	0	0	0	1,6	1,4	1,2
Dijaška mesečna	41,8	41,4	41,3	80,6	77,5	76,0	51,7	49,2	47,9
Študentska mesečna	6,5	6,5	6,7	12,2	14,4	13,7	8,0	8,2	8,0
Splošna mesečna	4,3	4,3	4,2	6,4	7,4	9,1	4,9	4,9	5,1
Kuponska	0,0	0,1	0,1	0	0	0	0,0	0,1	0,0
Skupaj	100	100	100	100	100	100	100	100	100

POTNIKI PO VRSTAH VOZOVNIC (indeks)	Lastne vozovnice		Enotne vozovnice		Skupaj	
	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>	I <sub>10/09</sub>	I <sub>11/10</sub>
	Enkratna	101,5	98,8	0	0	101,5
Tedenska	101,4	129,9	84,6	127,4	96,3	129,3
Osnovnošolska mesečna	101,2	142,5	0	0	90,2	149,0
Osnovnošolska letna	87,3	77,1	0	0	87,3	77,1
Dijaška mesečna	99,0	98,5	76,1	82,5	89,8	93,1
Študentska mesečna	98,6	103,0	93,1	80,2	96,5	94,3
Splošna mesečna	98,1	96,6	91,0	103,7	95,7	98,9
Kuponska	158,9	89,3	0	0	158,9	89,3
Skupaj	99,8	98,8	79,1	84,1	94,5	95,6

Vir: Kam-Bus, d.d., *Prepeljani potniki 2010, 2011*; Kam-Bus, d.d., *Prepeljani potniki 2011, 2012*.

Odločila sem se, da (če je to mogoče) na tem mestu prepeljane potnike analiziram tudi po območjih. Ker sem imela kar nekaj težav s pridobitvijo ustreznih podatkov, sem analizo izvedla samo za leto 2011. Na podlagi dobljenih podatkov (evidenc števila prodanih lastnih in enotnih vozovnic po posameznih vrstah in mesecih za leto 2011) sem dobila podatke, predstavljene v Tabeli 23. Analiza **prepeljanih potnikov po območjih** za leto 2011 je pokazala, da so se potniki vozili v razdalji največ 60 kilometrov (linije, ki jih podjetje pokriva, namreč niso daljše od 60 km). Območja sem razdelila na posamezne cone enakega velikostnega razreda, kot je predvideno za slovensko območje. Za podjetje je potemtakem relevantnih zgolj prvih 6 con, in ne 8, kolikor je predvidenih za celotno Slovenijo. Znotraj prvih treh con se je v letu 2011 prepeljalo 98,2 % vseh potnikov. Največ, tj. 45,2 % potnikov, se jih je vozilo znotraj cone 2, znotraj cone 1 se je prepeljalo 29,0 % potnikov, znotraj cone 3 24,0 % potnikov, znotraj ostalih treh con pa se je skupaj prepeljalo 1,8 % potnikov.

Tabela 23: Prepeljani potniki po območjih v letu 2011

Cone (območja)	Delež (v %)
CONA 1 (do 10 km)	29,0
CONA 2 (od 11 do 20 km)	45,2
CONA 3 (od 21 do 30 km)	24,0
CONA 4 (od 31 do 40 km)	1,5
CONA 5 (od 41 do 50 km)	0,2
CONA 6 (od 51 do 60 km)	0,1
Skupaj	100

Na podlagi Tabele 23 in pogovorov z vodilnimi v podjetju lahko splošimo, da zgornja delitev potnikov po območjih z minimalnimi odstopanji drži tudi za pretekla leta. Tako lahko sklenem, da večina potnikov potuje znotraj prvih treh con, tj. do razdalje 30 km, najdlje pa do razdalje 60 km.

### 4.3 Spreminjanje sistema na podlagi avstrijskih izkušenj

Če bo podjetje ponovno dobilo koncesijo za pokrivanje istega območja, kot ga pokriva danes, ne bi smelo biti večjih sprememb glede relacij, na katerih izvaja javni prevoz potnikov; se bodo pa z uvedbo integriranega JPP in posledično uvedbo enotne vozovnice bistveno spremenile veljavne tarife, celotno območje, ki ga pokriva podjetje, pa bo po novem razdeljeno na cone. Če se bo uvedel predlagani conski sistem, katerega značilnosti sem že opisala v prejšnjih poglavjih oz. podpoglavjih, je v podjetju pričakovati spodnje spremembe.

- Že omenjena sprememba tarif oz. cen vozovnic: cene vozovnic se bodo z vpeljavo novega sistema občutno pocenile (glej Tabela 12 in Prilogo 3: Analiza cen vozovnic).
- Zaradi bistvenih sprememb cen vozovnic se pričakuje večji upad pri prihodkih iz naslova javnih linijskih prevozov. Podjetje zato pričakuje večjo pomoč s strani države in lokalnih skupnosti, sicer bo primorano povečati obstoječo ponudbo ostalih vrst prevozov in dejavnosti.
- Uvedle se bodo nekatere nove vrste vozovnic, npr. dnevne, 10-conske, polletne in letne.
- Za posamezne kategorije potnikov se bodo uvedli novi popusti (glej Tabela 13), katerih namen je doseči, da bodo storitve javnega prevoza še ugodnejše za potnike. Posledično bodo ukinjeni vsi komercialni popusti posameznih prevoznikov.
- Pričakuje se porast števila potnikov, kar pomeni, da se lahko pričakuje potreba po povečanju voznega parka in s tem posledično povečanje stroškov dela (potreba po več voznikih) oz. celotnih stroškov podjetja.
- Večjih poseganj oz. sprememb pri programski opremi se ne pričakuje, saj večina izvajalcev uporablja programsko opremo iste blagovne znamke.
- Zagotovo bo novi sistem prinesel tudi spremembe na področju informacijskega obveščanja potnikov o morebitnih novostih, spremembah ipd.

V nadaljevanju predstavljam nekaj konkretnih izračunov, ki jih lahko povzročijo našete spremembe. Preračuni pričakovanega števila prepeljanih potnikov, pričakovanega števila prodanih vozovnic in porazdelitve deležev števila prodanih vozovnic po vrstah vozovnic za podjetje so izdelani na podlagi metode prenosa praks in v prejšnjem podpoglavju ugotovljenih značilnostih podjetja.

Iz Tabele 24 opazimo, da so se vrste vozovnic v primerjavi z obstoječimi spremenile. Na novo namreč predvidevam uvedbo dnevne, 10-conske, polletne in letne vozovnice. Značilnosti teh vozovnic bodo enake, kot so opisane značilnosti vozovnic v podpoglavju 3.2.1. Ker je obstoječa letna vozovnica podjetja veljavna zgolj za osnovnošolske otroke, v prihodnosti pa bodo letne vozovnice lahko kupovali vsi potniki, tudi to vrsto vozovnic smatram kot novo. Kuponskih vozovnic ne bo več, jih bodo pa na neki način nadomestile 10-conske vozovnice. V Sloveniji (in zato posledično tudi v podjetju) naj bi se ohranile dijaške in študentske mesečne vozovnice, ki pa jih sistem dežele Štajerske ne pozna. Uvedbe posebnih šolskih oz. dijaških mesečnih vozovnic, kot so v Avstriji vozovnice »101 Plus«, v svojih izračunih ne predvidevam.

Hočevar in drugi (2011, str. 25) so na podlagi ugotovljenih dejstev v svojem poročilu za Slovenijo za leto 2014 predvideli 30 % povečanje skupnega števila prepeljanih potnikov glede na dejansko število prepeljanih potnikov v letu 2009. Ker se mi zdi ocena sprejemljiva in hkrati dokaj realna, sem tudi sama pri napovedi pričakovanega **števila prepeljanih potnikov** po vrstah vozovnic za podjetje za leto 2014 predvidevala 30 % povečanje potnikov v primerjavi z dejanskim številom prepeljanih potnikov v letu 2011. Pri izračunu pričakovanega števila prepeljanih potnikov po vrstah vozovnic za leto 2014 sem uporabila deleže prepeljanih potnikov po vrstah vozovnic, ki so značilni za deželo Štajersko, vendar z eno razliko – delež dijaških mesečnih vozovnic sem povečala za delež vozovnice »101 Plus«. Na podlagi izračunov ugotavljam, da naj bi se v letu 2014 skupaj prepeljalo 1.747.935 potnikov. Delež dijakov bo v primerjavi z obstoječim manjši, vendar še vedno največji, tj. 26 %. Delež potnikov z enkratnimi vozovnicami se bo krepko zmanjšal, in sicer s 36,6 % v letu 2011 na 12,1 %. Pri tem moram dodati, da vpliva na zmanjšanje deleža enkratnih vozovnic tudi prehod določenega števila potnikov z enkratnih na dnevne in 10-conske vozovnice. Delež študentov naj bi bil v primerjavi z letom 2011 manjši za 3,1 odstotne točke. Predvideva se močno povečanje deleža potnikov s tedenskimi vozovnicami, in sicer za 10,3 odstotne točke oz. z 0,7 % v letu 2011 na predvidenih 11 %. Močno pa naj bi bilo tudi povečanje potnikov s splošnimi mesečnimi vozovnicami. Delež teh naj bi se v primerjavi z letom 2011 povečal za 18,5 odstotne točke in naj bi v letu 2014 znašal 23,6 %. Predvideni deleži števila potnikov ostalih vrst vozovnic so razvidni iz Tabele 24.

Tabela 24: Pričakovano število prepeljanih potnikov po vrstah vozovnic v letu 2014

POTNIKI PO VRSTAH VOZOVNIC	Št. potnikov	Delež (v %)
Enkratna	211.500	12,1
Dnevna	139.835	8,0
10-conska	83.901	4,8
Tedenska	192.273	11,0
Mesečna	412.513	23,6
Dijaška mesečna	454.463	26,0
Študentska mesečna	85.649	4,9
Polletna	22.723	1,3
Letna	145.079	8,3
Skupaj	1.747.935	100

Za oceno pričakovanega števila prodanih vozovnic določene vrste sem potrebovala tudi podatek o tem, koliko voženj opravi potnik s posamezno vozovnico. Pri izračunih sem si tudi tokrat pomagala s podatki, značilnimi za deželo Štajersko. Uporabila sem avstrijske podatke o povprečnem številu opravljenih voženj na vozovnico za vse vrste vozovnic, razen za dijaške in študentske mesečne vozovnice, ki jih Avstrijci ne poznajo. Pri dijaških in študentskih mesečnih vozovnicah sem upoštevala podatek (40 voženj na mesec), s katerim podjetje izračuna mesečno oceno števila prepeljanih dijakov in študentov oz. isti podatek, ki sem ga sama že uporabila pri izračunih, prikazanih v Tabeli 22.

Pričakovano število prodanih vozovnic sem izračunala tako, da sem število potnikov posamezne vrste vozovnic delila s povprečnim številom opravljenih voženj na vozovnico. Ugotovila sem, da je skupno pričakovano število prodanih vozovnic 240.865, kar je 53,4 % manj od skupnega števila prodanih vozovnic v letu 2011. Iz tega in iz dejstva, da bodo cene vozovnic v prihodnosti nižje, sklepam, da bodo prihodki podjetja v letu 2014 manjši od dejanskih prihodkov v letu 2011. Več o analizi prihodkov v poglavju 5.

Največji delež še vedno predstavljajo enkratne vozovnice. Predviden delež prodanih enkratnih vozovnic v letu 2014 je 73,2 %, kar je 22,2 odstotne točke manj kot v letu 2011. Predvideni deleži pri vseh ostalih, že obstoječih vozovnicah (tedenskih, splošnih, dijaških in študentskih mesečnih) so večji od deležev v letu 2011.

Tabela 25: Pričakovano število prodanih vozovnic po vrstah vozovnic v letu 2014

VRSTA VOZOVNICE	Št. potnikov	Povprečno št. opravljenih voženj na vozovnico	Prodane vozovnice	Delež prodanih vozovnic (v %)
Enkratna	211.500	1,2	176.250	73,17
Dnevna	139.835	5,1	27.419	11,38
10-conska	83.901	12,3	6.821	2,83
Tedenska	192.273	17,4	11.050	4,59
Mesečna	412.513	73,4	5.620	2,33
Dijaška mesečna	454.463	40,0	11.362	4,72
Študentska mesečna	85.649	40,0	2.141	0,89
Polletna	22.723	484,5	47	0,02
Letna	145.079	933,5	155	0,06
Skupaj	1.747.935	-	240.865	100

Tabela 26 prikazuje pričakovano število prodanih vozovnic po vrstah in conah za leto 2014. Prodane enkratne, dnevne in 10-conske vozovnice sem morala razdeliti na tiste, za katere so potniki plačali polno ceno, in tiste, za katere so potniki plačali le polovično ceno. Deleži, s pomočjo katerih sem vozovnice razdelila na polno in polovično plačane, so enaki, kot veljajo za deželo Štajersko. Pri delitvi posameznih vrst vozovnic po conah pa sem uporabila za podjetje značilne deleže, ki so prikazani v Tabeli 23. Potemtakem pri vsaki vrsti vozovnice na cono 1 odpade 29,0 % vozovnic, na cono 2 45,2 % vozovnic, na cono 3 24,0 % vozovnic itd. Celotno število prodanih vozovnic je tudi tokrat porazdeljeno zgolj po šestih conah, saj podjetje ne pokriva razdalj, daljših od 60 kilometrov.

Tabela 26: Pričakovano število prodanih vozovnic po vrstah in conah v letu 2014

VRSTA VOZOVNICE	Prodane vozovnice	CONA 1 29,0 %	CONA 2 45,2 %	CONA 3 24,0 %	CONA 4 1,5 %	CONA 5 0,2 %	CONA 6 0,1 %
Enkratna polna	92.884	26.936	41.983	22.292	1.393	186	93
polovična	83.366	24.176	37.682	20.008	1.250	167	83
Dnevna polna	24.704	7.164	11.166	5.929	371	49	25
polovična	2.714	787	1.227	651	41	5	3
10-conska polna	6.187	1.794	2.796	1.485	93	12	6
polovična	634	184	287	152	10	1	1
Tedenska	11.050	3.205	4.995	2.652	166	22	11
Mesečna	5.620	1.630	2.540	1.349	84	11	6
Dijaška mesečna	11.362	3.295	5.135	2.727	170	23	11
Študentska mesečna	2.141	621	968	514	32	4	2
Polletna	47	14	21	11	1	0	0
Letna	155	45	70	37	2	0	0
Skupaj	240.865	69.851	108.871	57.808	3.613	482	241

## **5 VPLIV PREDLAGANEGA MODELA NA USPEŠNOST POSLOVANJA PODJETJA**

V zadnjem vsebinskem poglavju poskušam najprej odgovoriti na vprašanje, za koliko bodo napovedani prihodki podjetja manjši glede na obstoječe prihodke, če se uvedejo predlagana tarifna lestvica in predlagani popusti. Nato poskušam najti ustrezne rešitve, s katerimi bi podjetje lahko pokrilo izpad prihodkov, ki je ugotovljen v analizi prvega vprašanja. V nadaljevanju na kratko analiziram vpliv ugotovljenih sprememb na ustvarjanje dobička oz. rentabilnost poslovanja podjetja. V zaključku pa sledi še ovrednotenje uporabljenega modela in podajanje možnih alternativ.

### **5.1 Analiza prihodkov iz naslova javnega linijskega prevoza potnikov**

V Tabeli 27 je prikazana izvedena analiza prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov po posameznih conah. Prihodke po conah sem izračunala tako, da sem število prodanih vozovnic po conah iz Tabele 26 pomnožila z ustrezno ceno oz. tarifo predlagane tarifne lestvice, predstavljene v Tabeli 12. Analiza je pokazala, da bi ob uvedbi integriranega JPP in predlagani tarifni lestvici prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov v letu 2014 skupaj znašali 1.097.956 € oz. 1.011.941 € (brez 8,5 % DDV). Pri tem je treba poudariti, da pri izračunih nisem upoštevala nobenih drugih popustov, razen polovične cene pri nakupu enkratne, dnevne in 10-conske vozovnice, in da v končno vsoto prihodkov niso vštete nobene subvencije s strani države, namenjene dijakom in študentom. Zato se mi zdi primerna primerjava napovedi prihodkov zgolj z dejanskimi prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov brez vštete subvencije. Le-ti so v letu 2011 znašali 2.075.100 € (prejeta subvencija za dijake in študente v letu 2011 je znašala 586.200 €). Predvideni prihodki za leto 2014 so tako manjši za 977.144 € oz. za 47,1 % v primerjavi z dejanskimi prihodki v letu 2011. Na podlagi tega lahko potrdim svoje predvidevanje, da se bodo prihodki podjetja z vpeljavo integriranega JPP res zmanjšali in da bo zato posledično potrebna večja denarna pomoč s strani države.

Tabela 27: Analiza prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov ob upoštevanju predlagane tarifne lestvice

VRSTA VOZOVNICE	CONA 1	Tarifa	Prihodek	CONA 2	Tarifa	Prihodek	CONA 3	Tarifa	Prihodek
	29,0 %	(v €)	(v €)	45,2 %	(v €)	(v €)	24,0 %	(v €)	(v €)
Enkratna polna	26.936	1,21	32.593	41.983	2,42	101.600	22.292	3,57	79.583
polovična	24.176	0,61	14.747	37.682	1,21	45.595	20.008	1,78	35.614
Dnevna polna	7.164	2,67	19.128	11.166	4,84	54.045	5.929	7,13	42.274
polovična	787	1,34	1.055	1.227	2,42	2.969	651	3,57	2.326
10-conska polna	1.794	1,07	1.920	2.796	1,21	3.384	1.485	3,21	4.766
polovična	184	0,53	98	287	1,07	307	152	1,60	244
Tedenska	3.205	6,81	21.823	4.995	9,36	46.750	2.652	12,29	32.594
Mesečna	1.630	23,18	37.779	2.540	31,65	80.399	1.349	41,27	55.666
Dijaška mesečna	3.295	16,23	53.476	5.135	22,16	113.801	2.727	28,89	78.777
Študentska mesečna	621	16,23	10.078	968	22,16	21.447	514	28,89	14.846
Polletna	14	118,45	1.611	21	160,48	3.402	11	210,16	2.366
Letna	45	213,98	9.644	70	290,40	20.400	37	382,11	14.252
Skupaj	-	-	203.952	-	-	494.099	-	-	363.306

VRSTA VOZOVNICE	CONA 4	Tarifa	Prihodek	CONA 5	Tarifa	Prihodek	CONA 6	Tarifa	Prihodek
	1,5 %	(v €)	(v €)	0,2 %	(v €)	(v €)	0,1 %	(v €)	(v €)
Enkratna polna	1.393	4,65	6.479	186	5,73	1.064	93	6,81	633
polovična	1.250	2,32	2.901	167	2,87	479	83	3,41	284
Dnevna polna	371	9,30	3.446	49	11,46	566	25	13,63	337
polovična	41	4,65	189	5	5,73	31	3	6,81	18
10-conska polna	93	4,28	397	12	5,35	66	6	6,42	40
polovična	10	2,14	20	1	2,67	3	1	3,21	2
Tedenska	166	15,79	2.617	22	18,34	405	11	20,38	225
Mesečna	84	52,41	4.418	11	61,84	695	6	68,40	384
Dijaška mesečna	170	36,69	6.253	23	43,29	984	11	47,88	544
Študentska mesečna	32	36,69	1.178	4	43,29	185	2	47,88	103
Polletna	1	268,75	189	0	319,06	30	0	352,17	17
Letna	2	487,82	1.137	0	575,07	179	0	634,93	99
Skupaj	-	-	29.226	-	-	4.688	-	-	2.685

**LETNI PRIHODEK: 1.097.956 €**

**NETO LETNI PRIHODEK (brez 8,5 % DDV): 1.011.941 €**

V kolikšni meri in na kakšen način bo na pomoč priskočila država, ne morem natančno vedeti. Lahko pa predvidim naslednje: če je bilo podjetje do danes s strani države upravičeno do prejemanja subvencij v skupni višini okoli 620.000 € na leto (povprečje zadnjih treh let), potem bo podjetje upravičeno do vsaj tolikšne subvencije tudi v prihodnje. V Tabeli 28 je zato prikazana podrobnejša analiza zmanjšanja napovedanega prihodka za leto 2014 z upoštevanjem prejemanja subvencij. Iz tabele lahko razberemo, da bi napovedani prihodek z všteto subvencijo v letu 2014 znašal 1.717.956 €. V primerjavi z dejanskimi prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov v letu 2011 bi se v letu 2014 tako zmanjšal za 943.344 € oz.



za 35,4 %. Opazimo lahko, da se napovedani prihodki v obeh primerih zmanjšajo za okoli 950.000 € v primerjavi z letom 2011.

*Tabela 28: Analiza zmanjšanja prihodka iz naslova javnih linijskih prevozov (1)*

<b>LETNI PRIHODEK 2014:</b>	1.097.956 €
<b>+ subvencija s strani države:</b>	620.000 €
<b>SKUPAJ:</b>	<b>1.717.956 €</b>
<b>LETNI PRIHODEK 2011:</b>	2.661.300 €
<b>Razlika:</b>	- 943.344 €
<b>I<sub>14/11</sub>:</b>	<b>64,6</b>

V Tabeli 29 je prikazana napoved prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov za leto 2014, ki se od napovedi, prikazane v Tabeli 27, razlikuje zgolj po tem, da je tokrat upoštevana enotna cena 15 € za vse dijaške in študentske mesečne vozovnice. Zato gre pričakovati, da bodo predvideni prihodki tokrat še manjši, kot so bili pri prejšnji analizi. To drži, saj je analiza pokazala, da bodo skupni prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov v letu 2014 na račun uvedbe enotne dijaške in študentske mesečne vozovnice po ceni 15 € znašali 998.826 € oz. bili od prejšnje napovedi manjši za 99.130 € (tj. 9,9 %). V primerjavi z dejanskimi prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov brez vštete subvencije za dijake in študente v letu 2011 bi bili ti prihodki manjši za 1.076.274 € oz. za 51,9 %.

*Tabela 29: Analiza prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov ob upoštevanju predlagane tarifne lestvice in uvedbi mesečne vozovnice za dijake in študente po enotni ceni 15 €*

VRSTA VOZOVNICE	CONA 1	Tarifa	Prihodek	CONA 2	Tarifa	Prihodek	CONA 3	Tarifa	Prihodek
	29,0 %	(v €)	(v €)	45,2 %	(v €)	(v €)	24,0 %	(v €)	(v €)
Enkratna polna	26.936	1,21	32.593	41.983	2,42	101.600	22.292	3,57	79.583
	24.176	0,61	14.747	37.682	1,21	45.595	20.008	1,78	35.614
Dnevna polna	7.164	2,67	19.128	11.166	4,84	54.045	5.929	7,13	42.274
	787	1,34	1.055	1.227	2,42	2.969	651	3,57	2.326
10-conska polna	1.794	1,07	1.920	2.796	1,21	3.384	1.485	3,21	4.766
	184	0,53	98	287	1,07	307	152	1,60	244
Tedenska	3.205	6,81	21.823	4.995	9,36	46.750	2.652	12,29	32.594
Mesečna	1.630	23,18	37.779	2.540	31,65	80.399	1.349	41,27	55.666
Dijaška mesečna	3.295	15,00	49.423	5.135	15,00	77.031	2.727	15,00	40.902
Študentska mesečna	621	15,00	9.314	968	15,00	14.517	514	15,00	7.708
Polletna	14	118,45	1.611	21	160,48	3.402	11	210,16	2.366
Letna	45	213,98	9.644	70	290,40	20.400	37	382,11	14.252
Skupaj	-	-	199.135	-	-	450.399	-	-	318.293

»se nadaljuje«

»nadaljevanje«

VRSTA VOZOVNICE	CONA 4 1,5 %	Tarifa (v €)	Prihodek (v €)	CONA 5 0,2 %	Tarifa (v €)	Prihodek (v €)	CONA 6 0,1 %	Tarifa (v €)	Prihodek (v €)
Enkratna polna	1.393	4,65	6.479	186	5,73	1.064	93	6,81	633
polovična	1.250	2,32	2.901	167	2,87	479	83	3,41	284
Dnevna polna	371	9,30	3.446	49	11,46	566	25	13,63	337
polovična	41	4,65	189	5	5,73	31	3	6,81	18
10-conska polna	93	4,28	397	12	5,35	66	6	6,42	40
polovična	10	2,14	20	1	2,67	3	1	3,21	2
Tedenska	166	15,79	2.617	22	18,34	405	11	20,38	225
Mesečna	84	52,41	4.418	11	61,84	695	6	68,40	384
Dijaška mesečna	170	15,00	2.556	23	15,00	341	11	15,00	170
Študentska mesečna	32	15,00	482	4	15,00	64	2	15,00	32
Polletna	1	268,75	189	0	319,06	30	0	352,17	17
Letna	2	487,82	1.137	0	575,07	179	0	634,93	99
Skupaj	-	-	24.833	-	-	3.924	-	-	2.241
<b>LETNI PRIHODEK: 998.826 €</b>									
<b>NETO LETNI PRIHODEK (brez 8,5 % DDV): 920.577 €</b>									

Tako kot pri prejšnji analizi sem se tudi tokrat odločila izvesti še podrobnejšo analizo zmanjšanja prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov ob enaki predpostavki kot prej, in sicer da bo podjetje tudi v prihodnje upravičeno do prejemanja subvencij za dijake in študente s strani države v višini okoli 620.000 € na leto. Rezultati analize so pokazali, da bodo prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov v letu 2014 skupaj s subvencijo znašali 1.618.826 €. V primerjavi z dejanskimi prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov v letu 2011 bi se v letu 2014 tako zmanjšali za 1.042.474 € oz. za 39,2 %. Padec prihodkov bi bil v tem primeru nekoliko večji, kot je bil padec pri prvi analizi, in sicer bi bili prihodki nižji za okoli 1.050.000 € v primerjavi z dejanskimi rezultati v letu 2011.

*Tabela 30: Analiza zmanjšanja prihodka iz naslova javnih linijskih prevozov (2)*

<b>LETNI PRIHODEK:</b>	998.826 €
<b>+ subvencija s strani države:</b>	620.000 €
<b>SKUPAJ:</b>	<b>1.618.826 €</b>
<b>LETNI PRIHODEK 2011:</b>	2.661.300 €
<b>Razlika:</b>	- 1.042.474 €
<b>I<sub>14/11</sub>:</b>	<b>60,8</b>

Podrobnih analiz, v katerih bi upoštevala še ostale predlagane popuste iz Tabele 13, nisem izvedla. Po pogovoru z vodilnimi v podjetju sem namreč prišla do zaključka, da bi bil vpliv popustov na upad prihodkov minimalen v primerjavi z ostalimi spremembami. Kategorije potnikov, ki jim bodo v prihodnje priznani predvideni popusti, danes namreč niso velike, bistvenega povečanja le-teh pa v podjetju tudi ne pričakujejo. Ker pa me je zanimala vsaj približna ocena zmanjšanja prihodkov, ki bi jo lahko povzročili ostali popusti, sem se

odločila, da s pomočjo analize Hočevarja in drugih (2011, str. 44) vseeno poskušam oceniti možni upad prihodkov. V svoji analizi zmanjšanja prihodkov zaradi uvedbe popustov na predlagano tarifno lestvico so ugotovili, da uvedba dijaške in študentske mesečne vozovnice po enotni ceni 15 € predstavlja 73 % delež v celotnem zmanjšanju prihodkov, uvedba ostalih popustov (uveljavitev popusta za upokoјence oz. starejše od 65. leta, popusta za brezposelne in popusta za spremljevalce invalidov) pa preostali 27 % delež. Pri izračunu ocene zmanjšanja prihodkov podjetja sem tako predpostavila, da predstavlja upad prihodkov v višini 99.130 €, ki ga je povzročila uvedba dijaške in študentske mesečne vozovnice po enotni ceni 15 € (glej Tabela 29), 73 % delež v celotnem zmanjšanju prihodkov, preostali delež zmanjšanja, tj. 27 %, pa predstavlja uvedba ostalih popustov. V Tabeli 31 lahko vidimo, da bi se v podjetju prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov zaradi uveljavitve popusta za upokoјence oz. starejše od 65. leta, popusta za brezposelne in popusta za spremljevalce invalidov zmanjšali za 36.665 €. Skupaj bi bili tako napovedani prihodki iz Tabele 27 manjši za 135.795 € in bi znašali 962.161 € brez vštete kakršnekoli subvencije. V primerjavi z dejanskimi prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov brez vštete subvencije iz leta 2011 bi bili sedaj prihodki manjši za 1.112.938 € oz. za 53,6 %.

*Tabela 31: Zmanjšanje prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov zaradi uvedbe popustov na predlagano tarifno lestvico*

<b>KATEGORIJA UPORABNIKOV</b>	Zmanjšanje prihodkov (v €)	Delež (v %)
Dijaki in študenti	99.130	73
<i>Ostali</i>	<b>36.665</b>	<b>27</b>
Skupaj	135.795	100

V Tabeli 32 je prikazana še analiza zmanjšanja prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov ob predpostavki, da bo podjetje tudi v prihodnje upravičeno do prejemanja subvencij za dijake in študente s strani države v višini okoli 620.000 € na letno. Rezultati so pokazali, da bodo prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov v letu 2014 skupaj s subvencijo znašali 1.582.161 €. V primerjavi z dejanskimi prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov v letu 2011 bi bili v letu 2014 manjši za 1.079.139 € oz. za 40,5 %.

*Tabela 32: Analiza zmanjšanja prihodka iz naslova javnih linijskih prevozov (3)*

<b>LETNI PRIHODEK:</b>	962.161 €
<b>+ subvencija s strani države:</b>	620.000 €
<b>SKUPAJ:</b>	<b>1.582.161 €</b>
<b>LETNI PRIHODEK 2011:</b>	2.661.300 €
<b>Razlika:</b>	- 1.079.139 €
<b>I<sub>14/11</sub>:</b>	<b>59,5</b>

## **5.2 Predlogi za pokrivanje izpada prihodkov**

Analize v prvem delu poglavja so potrdile predvidevanje, da se bodo prihodki podjetja zaradi uvedbe integriranega JPP ter s tem posledično predlagane tarifne lestvice in popustov zmanjšali. Ugotovila sem, da bodo prihodki v letu 2014 manjši za okoli 950.000 € oz. še za dodatnih 135.795 € v primeru uvedbe predlaganih popustov. V nadaljevanju tako navajam nekaj predlogov, s katerimi bi si podjetje lahko pomagalo pokriti oz. bi lahko zmanjšalo izpadli del prihodov iz naslova javnih linijskih prevozov.

Menim, da je država tista, na katero se bo po pomoč obrnila večina izvajalcev javnega linijskega prevoza, ko bodo želeli pokriti izpadli del prihodkov. Predvidevam, da se bo zato moral povečati delež subvencij za primestni promet. To je še posebej pomembno za podjetje Kam-Bus, ki je danes eno redkih podjetij, ki mu država ne priznava vseh realiziranih stroškov, ki jih ima z opravljanjem dejavnosti javnega linijskega prevoza potnikov. Ohraniti pa se bodo morale tudi subvencije za dijake in študente, in sicer vsaj v takšnem obsegu, kot ga prejemajo danes. Če se bodo uresničile napovedi v zvezi z uvedbo dijaške in študentske mesečne vozovnice po enotni ceni 15 €, pa se bo moral povečati tudi delež subvencij, namenjen dijakom in študentom. Cene dijaških in študentskih mesečnih vozovnic se bodo namreč z uvedbo enotne cene bistveno pocenile, kar je pokazala tudi analiza prihodkov v Tabeli 29. Vprašanje pa je, ali bo razlika pri prevoznikih ostala nepokrita. V podjetju sem uspela izvedeti, da Ministrstvo za infrastrukturo in prostor trdi, da bodo prevozniki v celoti dobili povrnjeno razliko v obliki višjih subvencij. Dijaki in študenti v prihodnosti naj ne bi več dobivali dodatka za prevoz (v okviru prejetih štipendij oz. socialne pomoči s strani države), temveč bodo ta sredstva dodeljena oz. nakazana direktno na račune prevoznikov. S tem naj bi se po mnenju mnogih državnikov v celoti pokrile izgube, ustvarjene z uvedbo enotne cene, oz. – z drugimi besedami – uvedbe enotne cene dijaških in študentskih mesečnih vozovnic prevozniki ne bodo občutili. Ali se bo to dejansko izkazalo za resnično, pa bo pokazal čas.

Zaradi finančne situacije, v kateri je trenutno Slovenija, je povsem realno pričakovati, da pomoč države ne bo enaka zeleni. Če se to izkaže za resnično, se bodo morala podjetja znajti sama. Podjetju bi zato lahko prišla prav tudi večja pomoč s strani lokalnih skupnosti (npr. občin, v katerih podjetje izvaja javni prevoz potnikov). Pomaga pa si lahko tudi samo, in sicer na način, da svojo dejavnost bolj usmeri v izvajanje ostalih vrst prevozov, tj. občasne in posebne linijske prevoze.

## **5.3 Analiza rentabilnosti poslovanja podjetja**

Izvedene analize so pokazale, da bo uvedba integriranega JPP v podjetju povzročila upad v prihodkih iz naslova javnih linijskih prevozov. Če država ne bo privolila v pokritje izpada tega dela prihodkov oz. ga podjetje ne bo pokrilo s prihodki iz naslova ostalih prevozov in dejavnosti, bodo posledično nižji celotni prihodki podjetja, s tem pa bo nižji tudi ustvarjen dobiček podjetja. Na višino dobička pa ne vpliva zgolj višina prihodkov, temveč je pomembna tudi višina stroškov. Predvidevam, da se bodo ti z vpeljavo novega sistema

povečali, in sicer iz naslednjega razloga: z integracijo JPP se pričakuje porast števila potnikov, zato lahko pričakujemo tudi potrebo po povečanju trenutnega voznega parka. Podjetje bo moralo povečati višino svojih investicij v osnovna sredstva, posledično bo moralo zaposliti tudi več voznikov, s čimer se bodo povečali stroški dela. Tudi ostale spremembe, ki sem jih že omenila (npr. možne spremembe na področju programske opreme in informacijskega obveščanja potnikov), bodo tudi vsaj v začetku doprinesle k povečanju stroškov. Vse skupaj bo tako vodilo v povečanje celotnih stroškov podjetja. Če prihodki podjetja ne bodo rasli z večjo povprečno letno stopnjo, kot bo povprečna letna stopnja rasti stroškov, bo podjetje poslabšalo svoj dobiček in s tem svojo rentabilnost poslovanja.

Ob vsem tem pa bi vseeno rada poudarila, da je po uvedbi integriranega JPP čisto »normalno« pričakovati upad prihodkov. »Normalno« pa je prav tako pričakovati, da se zmanjšanje dobička oz. poslabšanje rentabilnosti pričakuje zgolj v prvih letih po uvedbi integriranega JPP. V naslednjih letih bi moral vpliv sinergij (povečevanje števila potnikov, upravičenost do prejemanja subvencij s strani države in lokalnih skupnosti, zmanjšanje števila osebnih vozil in posledično zmanjšanje obremenjenosti cest ter doseganje pozitivnih vplivov na okolje ipd.) odtehtati začetni vpliv na zmanjšanje prihodkov oz. povečanje stroškov podjetja. Izvajalci javnega prevoza potnikov bi na dolgi rok morali imeti vsaj enake, če ne boljše rezultate pri poslovanju, kot so jih imeli pred uvedbo integracije sistema JPP.

#### **5.4 Ovrednotenje modela in možne alternative**

Na podlagi analize cen vozovnic (glej Prilogo 3), v kateri sem primerjala veljavne cene obstoječih vrst vozovnic v podjetju s cenami enakih vrst vozovnic v predlagani tarifni lestvici, sem ugotovila, da bodo cene vozovnic v primeru sprejetja predlagane tarifne lestvice v povprečju od dva- do trikrat nižje od obstoječih. Na podlagi tega je po uvedbi integriranega JPP upravičeno pričakovati bistven padec v prihodkih iz naslova javnih linijskih prevozov. Da pa padec v prihodkih v prihodnosti ne bo procentualno tako velik, moramo pomisliti tudi na naslednje dejstvo – pri izračunih so uporabljeni deleži, značilni za deželo Štajersko. To bi lahko bila ena izmed slabosti oz. nevarnosti izdelanih napovedi. Zavedati se namreč moramo, da se pri nas v praksi stvari lahko drugače razvijejo, kot pa so se v Avstriji. Menim, da je uporaba metode prenosa praks uporabna, vendar zgolj v tej meri, da z njo lahko nakažemo prihodnji trend, ne pa točnih vrednosti. Trend je namreč tisti, s katerim si bo podjetje lahko v prihodnosti pomagalo pri pomembnejših odločitvah, ki zadevajo spremembo sistema JPP in njihovo uspešnost pri poslovanju. V nadaljevanju je zato podana neke vrste kritična ocena dobljenih rezultatov oz. pri izračunih uporabljenih značilnosti dežele Štajerske.

Pri analizi sem predvidela povečanje števila prepeljanih potnikov za 30 %, česar pa ne morem predvideti za povečanje števila prodanih vozovnic. Povečanje števila potnikov namreč ne vodi v sorazmerno povečanje števila prodanih vozovnic. Že sama uvedba novih vrst vozovnic (npr. dnevna, 10-conska, polletna idr.) bo povzročila, da se bo število potnikov povečalo: npr. z eno dnevno vozovnico se bo en potnik lahko na določeni relaciji vozil neomejeno 24 ur – posledica je povečanje števila potnikov, ne pa tudi števila prodanih vozovnic. Ker vsak novi

potnik ob uporabi javnega prevoza ne bo vsakokrat kupil nove vozovnic, zgolj na podlagi dejstva naraščanja števila prepeljanih potnikov ne moremo predvideti povečanja prihodkov. Poleg tega gre po dejanski uvedbi integriranega JPP vsekakor pričakovati, da deleži števila prepeljanih potnikov po vrstah vozovnic ne bodo enaki tistim, ki so uporabljeni v analizi (tj. deležem, značilnim za deželo Štajersko). S prerazporeditvijo deležev se bodo spremenile tudi napovedi pri prihodkih. Če primerjamo dejanske deleže, značilne za podjetje, opazimo, da so danes vrednostno najpomembnejša kategorija potnikov vsekakor dijaki. Če njihov delež v prihodnosti ne bo primerljiv z uporabljenim v analizi, tj. 26,0 %, lahko pričakujemo, da bodo napovedani prihodki večji. Tudi podatki o povprečnem številu opravljenih voženj na vozovnico se pri nas v praksi lahko izkažejo za drugačne, kar bo vodilo v spremembo števila prodanih vozovnic, s tem pa zopet v spremembo napovedanih prihodkov. Če se izkaže, da je napovedano število prodanih vozovnic premajhno, se bodo prihodki povečali, pričakovani upad pa zmanjšal.

Če se bo po uvedbi integriranega JPP katera izmed pravkar omenjenih sprememb izkazala za resnično, se bo izračunana razlika v napovedanih prihodkih in dejanskih prihodkih iz leta 2011 zmanjšala, država pa bo posledično imela manjše stroške s pokrivanjem resničnega izpada prihodka. Analizo napovedi prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov lahko zaključim z naslednjimi povzetki:

- zaradi uvedbe tarifne lestvice, ki vsebuje nižje cene vozovnice, je v prvih letih vsekakor pričakovati izpad prihodov iz naslova javnega linijskega prevoza;
- predvidevam, da bo dejanski izpad prihodkov v resnici manjši od napovedanega v analizah, saj pričakujem spremembe določenih predpostavk, ki so bile za čas analize oz. napovedi izvzete iz avstrijskega modela.

## **SKLEP**

Pri razvoju prometnega sistema v Sloveniji je bil dolga leta glavni poudarek na gradnji cestne infrastrukture, s čimer se je hitro povečeval cestni promet in z njim posledično uporaba osebnih vozil, razvoj JPP pa je ostal v ozadju. Ta, ki sicer velja za osnovno sredstvo regulacije prometnih tokov, še posebno v smislu preusmerjanja z manj zelenih oblik osebnega prevoza na sredstva javnega prevoza, in hkrati za sredstvo zagotavljanja osnovne mobilnosti, v Sloveniji ni med najprivlačnejšimi oblikami prevozov. Poleg tega je taka politična usmeritev pustila še druge posledice, med njimi tudi slabo mobilnost nemotoriziranih prebivalcev, povečanje prometnih zastojev in nesreč ter večjo obremenjenost okolja z emisijami in hrupom. Trenutno v Sloveniji obstajajo trije glavni podsistemi JPP, ki pa med seboj ne delujejo usklajeno. Že dobrih 20 let traja kolaps JPP, upadanju števila prepeljanih potnikov pa še vedno ni videti konca. Število potnikov namreč iz leta v leto pada, v avtobusnem prometu celo z letno povprečno stopnjo 10 %. Vzrokov je več, med najpomembnejšimi pa so zagotovo previsoke cene vozovnic, prenizka frekventnost v času glavnih prometnih konic, prepočasnost in slabo pokrivanje terminov izven konic,

nepovezanost voznih redov različnih oblik javnega prevoza, slaba dostopnost do in prevelika oddaljenost od postajališč, nezanesljivost in neudobnost sredstev javnega prevoza ter dejstvo, da so zaradi hitrega tempa življenja časovne povezave danes nekonkurenčne osebnemu prevozu. JPP potemtakem ne zadovoljuje potreb potnikov, ne zagotavlja pričakovane stopnje mobilnosti, izvajalcev pa na drugi strani ne motivira za kakovostno opravljanje storitev. V prihodnosti bomo zaradi želje po spremembi potovalnih navad potnikov morali izvajati ukrepe, kot so spodbujanje pešačenja, uporabe koles in drugih sredstev javnega prevoza ter dvigovanje ekološke ozaveščenosti prebivalstva.

Da bi si država in lokalne skupnosti zagotovile učinkovito zagotavljanje javnega prevoza kot javne dobrine, morajo vzpostaviti nov sistem. Ta mora biti potnikom bolj privlačen, predvsem pa cenovno lažje dostopen. Mnoge evropske države so dobro mobilnost prebivalcev in višjo kakovost JPP dosegle z načrtovanjem integracije sistema javnega prevoza. To so vpeljale tako na državni, regijski kot tudi mestni ravni, z njo pa dosegle ravnotežje med vsemi oblikami javnega prevoza, vključno s kolesarjenjem in hojo. Skozi večletni proces preoblikovanja infrastrukture so vedno več sredstev namenjale izgradnji posebnih pasov za avtobuse, novih tirov za tramvaje, za osebna vozila so zaprle mestna središča, vedno več je bilo peš con in kolesarskih poti, sredstva so namenjale tudi za vzdrževanje in prenovo železnice. Sisteme so povečini preoblikovale v cone, poenotile vozne rede vseh oblik javnega prevoza, posodobile in poenotile so informacijske sisteme obveščanja potnikov ter uvedle enotne vozovnice. Te potnikom omogočajo prost prehod z ene oblike javnega prevoza na drugo, poleg tega pa so po uvedbi integriranega sistema postale tudi same cene vozovnic bistveno nižje. JPP so na ta način naredile konkurenčen osebnemu prevozu, kar je posledično privedlo k povečani uporabi javnega prevoza. Sčasoma so se namreč ne le potniki, temveč družba kot celota, začeli zavedati, da so koristi uporabe javnega prevoza bistveno večje, kot se zdijo na prvi pogled. Z vpeljavo integriranega JPP se je začela zmanjševati uporaba osebnih vozil, posledično se je povečalo število prepeljanih potnikov, zmanjšali so se zastoji in zamude, ustvarjala oz. vsaj ohranila so se številna delovna mesta, prebivalci so zaradi uporabe javnega prevoza, ki je stroškovno veliko bolj učinkovit kot osebno vozilo, povečali svoje prihranke, manjša je bila tudi obremenjenosti okolja s škodljivimi emisijami in hrupom.

V leto 2007 segajo prvi premiki k spremembi sistema JPP v Sloveniji, ko je takrat še Ministrstvo za promet dalo zeleno luč projektu z naslovom Integrirani JPP. Namen projekta je povečanje obsega in kakovosti JPP, cilj pa uvedba enotnega upravljavca in enotne vozovnice. Trenutni sistem v Sloveniji ni konkurenčen osebnemu prevozu, je zastarel in nujno potreben prenove. GJS za izvajanje javnega linijskega prevoza potnikov danes opravlja 47 koncesionarjev (navadno privatna podjetja), ki so septembra 2004 s koncendentom (Direkcija RS za ceste) podpisali koncesijsko pogodbo. Podsystem se pretežno financira iz cene storitve, storitev proračuna RS, delnega sofinanciranja lokalnih skupnosti in drugih virov, katerih višina sredstev se za vsako leto posebej določi s proračunom RS. Trenutno podsystem temelji na bruto modelu z vgrajenim elementom neto modela, tj. maksimiziranje kompenzacije. Država na podlagi izdelanega obračunskega sistema plačuje kompenzacijo koncesionarjem, s katero naj bi si ti pokrivali razliko med normiranimi stroški na kilometer in vsemi

realiziranimi prihodki, ki jih zaslužijo s prevozom potnikov. Maksimalna kompenzacija je izračunana na podlagi zagotovljenih proračunskih sredstev in pričakovanega obsega izvajanja JPP v kilometrih, navzgor pa je omejena. Od 1. julija 2011 znaša maksimalna kompenzacija 0,533 € na kilometer. Za obstoječi podsistem velja, da je njegovo financiranje izjemno togo, da imajo vsi koncesionarji enake priznane stroške na vozilo – kilometer, da obstajajo velike razlike v uspešnosti poslovanja med koncesionarji različnih regij, da se dejanska izplačila poračunavajo glede na poročane prihodke in niso vedno enaka razliki med normiranimi stroški in realiziranimi prihodki. Nemalokrat so izvajalci celo prikrajšani za velik del možne maksimalno izplačane subvencije. Cene avtobusnih prevozov, za katere velja, da znajo biti kljub popustom v železniškem prevozu tudi za tretjino nižje, se izračunavajo na podlagi razdalje, ugotovljene z daljinarjem, predpisane pa so s strani države. Končna cena vozovnice je torej odvisna zgolj od višine komercialnega popusta, priznanega s strani posameznega izvajalca. Skupno relacijskim tarifnim lestvicam za vse vrste vozovnic v avtobusnem in železniškem JPP je »izkrivljena« dolžinska in neenotna količinska degresija. Če želimo v prihodnosti izboljšati konkurenčnost JPP, bi morali ponuditi cenejše vozovnice, bolj prilagodljive vozne rede, udobna, potnikom prijazna in tehnološko napredna vozila ter obvezno avtobusom prilagojeno cestno infrastrukturo.

Vse to in še več pa svojim potnikom ponujajo izvajalci JPP v deželi Štajerski v sosednji Avstriji. Prav njihov sistem naj bi bil po mnenju mnogih strokovnjakov najbolj primerljiv našemu sistemu javnega prevoza. Leta 1994 se je pri Avstrijcih zgodil prehod na enotno tarifo, ki je bistveno vplival na pocenitev cen vozovnic in na splošno na poenostavitev uporabe sistema javnega prevoza za potnike. Uspešnost pa ni edini vzrok, zakaj se večina domačih strokovnjakov pri strukturi našega bodočega conskega sistema opira na njihov sistem. Pri metodi prenosa praks z enega območja na drugega je pomembna tudi primerljivost območja po velikosti, strukturi poselitve in osnovnih parametrih mobilnosti. Skozi svojo zgodovino so popolnoma spremenili podoba glavnega mesta dežele Štajerske, mesta Gradec. Uvedli so avtobusom prilagojeno cestno infrastrukturo, ponovno uvedli poseben pas za tramvaje, zaprli mestno jedro za osebni prevoz, postavili omrežje kolesarskih poti in določili cone za pešce. Tudi njihov sistem financiranja je podoben našemu. Država namreč zagotavlja ustrezno financiranje in subvencioniranje cen vozovnic za določene segmente potnikov. Enotna vozovnica velja za celotno območje dežele, njena cena pa je odvisna od števila prevoženih con in trajanja veljavnosti. Tudi obseg ponudbe je primerljiv z našim, seveda pa obstajajo takšne in drugačne posebnosti, ki jih naš trenutni sistem nima (npr. 10-conska vozovnica ali prenosljivost vozovnice) oz. njihove uvedbe niti ne predvideva v prihodnosti (npr. študentske semestrskе vozovnice ali vozovnice »101 Plus«). Vozni redi so med izvajalci usklajeni, dobro pa imajo razvit tudi enotni informacijski sistem, ki potnikom poleg informacij na postajališčih ponuja tudi Centralno servisno službo. Z vsemi spremembami je Avstrijcem sčasoma uspelo doseči, da se število prepeljanih potnikov z leti ne zmanjšuje več, temveč celo rahlo narašča; k temu težimo tudi v Sloveniji.

Glavni cilji integracije JPP v Sloveniji bi poleg pravkar omenjenega morali biti še: možnost opraviti potovanja na delo, šolanje in oskrbo s sredstvi JPP za ceno, ki ne bo povzročala



socialne izključenosti in bo hkrati omogočala bistveno razbremenitev družinskih proračunov, možnost izvajati prometne politike, usmerjene proti uporabi osebnih vozil s strani mest, in možnost izvajati bolj pogumne okoljske politike. Poleg tega pa bo treba paziti tudi na nagrajevanje čim večje uporabe sistema javnega prevoza in spodbujanje uporabe JPP tudi za daljša potovanja. V okviru integracije se predvideva uskladitev izvajanja vseh treh glavnih podsistemov, tj. uskladitev voznih redov vseh oblik javnega prevoza, razdelitev območja pokrivanja javnih linijskih prevozov na cone v velikosti cca 10 kilometrov, uvedba enotnega informacijskega sistema obveščanja potnikov ter uvedba enotne vozovnice. Okvirno tarifno lestvico in predvidene popuste so na podlagi avstrijskega modela že izdelali domači strokovnjaki. Predvidene cene vozovnic bodo po uvedbi conskega sistema bistveno nižje, kar bo posledično privedlo do izpada prihodkov pri večini izvajalcev, predvideva se uvedba nekaterih novih vrst vozovnic, pestrejši bodo tudi predvideni popusti.

Pravkar omenjene posledice uvedbe novega sistema JPP pa napeljujejo na temeljni cilj magistrskega dela, ki je bil analizirati vpliv izdelave modela oblikovanja cen vozovnic na uspešnost poslovanja izbranega avtobusnega podjetja Kam-Bus. Zanimalo me je namreč, kako močan vpliv ima sprememba cen na višino prihodkov podjetja in posledično rentabilnost poslovanja. Moj cilj je bil preveriti tudi v uvodu postavljene 3 hipoteze.

Podjetje Kam-Bus trenutno izvaja javni linijski prevoz potnikov na 51 rednih linijah na območju Domžal, Kamnika, Komende, Mengša, Moravč, Lukovice, Trzina, Ljubljane in dela Štajerske. V svoji ponudbi drži lastne in enotne vozovnice. Analiza prihodkov prodanih vozovnic in števila prepeljanih potnikov v obdobju 2009–2011 me je pripeljala do več zaključkov.

- Analiza čistih prihodkov, katerih največji delež predstavljajo prihodki iz naslova javnih linijskih prevozov (okoli 70 %), je pokazala, da so se ti v opazovanem obdobju zmanjšali za 4,0 %: najnižji so bili v letu 2011 (3.884.586 €) in bili v primerjavi z letom prej nižji za 2,1 %.
- Nadaljnja analiza prihodkov po vrstah vozovnic je pokazala, da prihodki enotnih vozovnic v opazovanem obdobju upadajo hitreje kot prihodki lastnih vozovnic. Poleg tega se zmanjšuje tudi delež prihodkov enotnih vozovnic v skupnih prihodkih, in sicer s povprečno letno stopnjo 2,8 %.
- S pomočjo analize prodanih vozovnic po njihovih vrstah sem ugotovila, da v opazovanem obdobju v splošnem prevladuje trend upadanja števila prodanih vozovnic. Največji delež v prodanih lastnih vozovnicah predstavljajo enkratne vozovnice (okoli 97 %), največji delež v prodanih enotnih vozovnicah pa dijaške mesečne vozovnice. Njihov delež se v opazovanem obdobju giblje med največ 79,1 % v letu 2009 in najmanj 73,3 % v letu 2011.
- Pri analizi prepeljanih potnikov sem ugotovila, da skupno število potnikov v opazovanem obdobju upada s povprečno letno stopnjo 4,9 %. V letu 2011 je bilo skupaj prepeljanih 1.344.600 potnikov, kar je 143.000 oz. 9,4 % manj kot v letu 2009. Največji del izgube potnikov predstavljajo potniki iz skupine enotnih vozovnic, saj

zaradi bistveno nižjih cen vozovnic železniškega prometa le-ti prehajajo k Slovenskim železnicam.

Sledila je izdelava novega modela oblikovanja cen vozovnic, pri kateri sem si pomagala s predlagano tarifno lestvico, ki so jo za Slovenijo naredili domači strokovnjaki; preračune pričakovanega števila prepeljanih potnikov, prodanih vozovnic in porazdelitve deležev števila prodanih vozovnic po vrstah pa sem za podjetje izdelala na podlagi metode prenosa praks. Za podjetje sem predvidela uvedbo nekaterih novih vrst vozovnic, povečanje prepeljanih potnikov pa ocenila na 30 %. Skozi proces izdelave posameznih analiz, katerih predpostavke temeljijo tako na značilnostih avstrijskega modela kot tudi podjetja, sem prišla do spodnjih ugotovitev.

- Na podlagi analize cen vozovnic (glej Prilogo 3), v kateri sem primerjala veljavne cene obstoječih vrst vozovnic v podjetju s cenami enakih vrst vozovnic v predlagani tarifni lestvici, sem ugotovila, da bodo cene vozovnic po uvedbi conskega modela v podjetju v povprečju od dva- do trikrat nižje, kot so danes, s čimer sem potrdila hipotezo H1: Cene vozovnic so na podlagi izdelanega modela nižje, kot so cene vozovnic danes.
- V okviru analize prihodkov iz naslova javnega linijskega prevoza potnikov me je, prvič, zanimal vpliv spremembe cen posameznih vrst vozovnic, drugič, zanimal me je dodaten vpliv, ki ga bo imela morebitna uvedba dijaške in študentske mesečne vozovnice po enotni ceni 15 €, tretjič, morebiten dodaten vpliv uvedbe predvidenih popustov (uveljavitev popusta za upokojujence oz. starejše od 65. leta, popusta za brezposelne in popusta za spremljevalce invalidov). Skupno vsem analizam je bilo občutno zmanjšanje skupnih prihodkov. Pri analizah, v katerih sem predvidevala nadaljnje prejemanje subvencij s strani države za dijake in študente v višini 620.000 € letno, je zmanjšanje skupnih napovedanih prihodkov nihalo od najmanj 35,4 % do največ 40,5 % v primerjavi z dejanskimi prihodki v letu 2011. Pri analizah brez upoštevanja kakršnihkoli subvencij pa od najmanj 47,1 % do največ 53,6 % v primerjavi z dejanskimi prihodki podjetja v letu 2011. Pri tem je treba dodati, da so bili v letu 2011 prihodki podjetja iz naslova javnih linijskih prevozov najnižji v celotnem opazovanem obdobju. Hipoteza H2 je v celoti potrjena: Prihodki podjetja so zaradi uvedbe izdelanega modela nižji v primerjavi s prejšnjimi leti.
- Če podjetje pričakovanega izpada prihodkov iz naslova javnih linijskih prevozov ne bo uspelo pokriti (s subvencijami s strani države, pomočjo lokalnih skupnosti ali povečanjem svojih prihodkov iz naslova drugih prevozov oz. dejavnosti), sklepam, da se bo rentabilnost podjetja zmanjšala. V okviru integracije JPP pa je poleg upada v prihodkih predvideno tudi povečanje stroškov podjetja (povečanje investicij v osnovna sredstva zaradi potreb po razširitvi ali obnovitvi voznega parka, morebitno povečanje stroškov dela idr.). Potemtakem sledi, da če prihodki podjetja ne bodo rasli z večjo povprečno letno stopnjo, kot bo povprečna letna stopnja rasti stroškov, se bo zmanjšal dobiček podjetja, s tem pa tudi rentabilnost poslovanja. V primeru uresničitve

napovedi lahko trdim, da je hipoteza H3 v celoti potrjena: Rentabilnost poslovanja podjetja je zaradi uvedbe izdelanega modela slabša.

Spremembe v poslovanju izvajalcev je po uvedbi conskega sistema normalno pričakovati. Kakšne bodo te spremembe, ne moremo točno napovedati. Praksa v številnih evropskih mestih je pokazala, da so prihodki izvajalcev JPP v prvih letih po uvedbi novega sistema upadli, zaradi česar se je začasno poslabšala tudi rentabilnost poslovanja. Sama sem s pomočjo metode prenosa praks uspela predvideti neki trend gibanja posameznih postavk poslovanja podjetja. Vsekakor pa ne gre pričakovati, da bo to poslabšanje trajalo dlje kot leto ali dve. Sčasoma bi moralo povečanje števila prepeljanih potnikov, subvencioniranje s strani države in lokalnih skupnosti ter pozitivni učinki, ki jih ima uporaba JPP na okolje, odtehtati ves upad. Rentabilnost izvajalcev se na dolgi rok naj ne bi poslabšala.

## LITERATURA IN VIRI

1. Andreassen, T. W. (2005). (Dis)satisfaction with public services: the case of public transportation. *Journal of Services Marketing*, 9(5), 30–41.
2. Angelovski, B., & Križman, A. (2009). *Tarifni sistem in kalkulacije*. Ljubljana: Zavod IRC.
3. Batchelor, C. (1998, 25. junij). Public transport 'must be a key priority'. *Financial Times*, str. 10.
4. Blaž, J., Bele, J., Lep, M., & Đurič, A. (2006, oktober). Perspektive javnega potniškega cestnega prometa v Sloveniji. 8. *Slovenski kongres o cestah in prometu*, Portorož. Najdeno 30. marca 2012 na spletnem naslovu <http://www.drc.si/Portals/1/Referati/T1-BlazLep.pdf>
5. Blaž, J., & Hočevar, M. (2008). Spreminjanje upravljanja javnega potniškega prometa v Sloveniji na podlagi avstrijskih izkušenj. *Uprava: mednarodna znanstvena revija za teorijo in prakso*, VI(2), 105–121.
6. *Centralna servisna služba*. Najdeno 25. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://verbundlinie.at/lang/sl/service.php>
7. Cole, S. (2005). *Applied Transport Economics: Policy, Management & Decision Making* (3<sup>rd</sup> ed.). London: Kogan Page.
8. Demšar Mitrovič, P., & Draksler, C. (b.l). Projekt integrirani javni potniški promet. Najdeno 19. marca 2012 na spletnem naslovu [http://www.rec-lj.si/projekti/SEE%20MMS/Ljubljana%20Conference%20prezentacije/Mitrovic-Draksler\\_Integrated%20public%20transport%20in%20Slovenia.pdf](http://www.rec-lj.si/projekti/SEE%20MMS/Ljubljana%20Conference%20prezentacije/Mitrovic-Draksler_Integrated%20public%20transport%20in%20Slovenia.pdf)
9. Gabrove, M., Lep, M., & Kotar, M. (2003). *Določitev koncesijskih območij, vrednotenje avtobusnih linij in oblikovanje paketov linij, ki bodo predmet gospodarske javne službe*. Ljubljana: Ministrstvo za promet.
10. Gradec. (2012). V *Wikipediji*. Najdeno 25. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://sl.wikipedia.org/wiki/Gradec>
11. Hamacher, H. W., & Schöbel, A. (2001). Design of Zone Tariff System in Public Transportation. *Berichte des Fraunhofer ITWM*, (21).
12. Hočevar, M., Lep, M., Anzeljc, V., Kotar, M., Leskovšek, B., & Hostnik, D. (2011). *»Izdelava modela za določanje cen vozovnic glede na strukturo uporabnikov«*. Ljubljana: Agencija za promet d.o.o.
13. Holding Slovenske železnice d.o.o., & Kam-Bus, d.d. (2006). Prevozna in tarifna določila za prevoz potnikov z enotnimi abonentskimi vozovnicami. Ljubljana, Kamnik: Holding Slovenske železnice d.o.o., Kam-Bus, d.d.
14. Jackson, C. (2009). Riding the Green Agenda. *Railway Gazette International*, 165(7), str. 3.
15. Kam-Bus, d.d. (2009). Statut delniške družbe Kam-Bus, d.d. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
16. Kam-Bus, d.d. (2010). Splošni prevozni pogoji za javni prevoz potnikov in prtljage v cestnem prometu. Kamnik: Kam-Bus, d.d.

17. Kam-Bus, d.d. (2011a). Inkaso bus 2010. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
18. Kam-Bus, d.d. (2011b). Letno poročilo za leto 2010. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
19. Kam-Bus, d.d. (2011c). Prepeljani potniki 2010. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
20. Kam-Bus, d.d. (2011d). Prodaja vozovnic 2010. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
21. Kam-Bus, d.d. (2012a). Ceniki družbe Kam-Bus, d.d., Kamnik. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
22. Kam-Bus, d.d. (2012b). Inkaso bus 2011. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
23. Kam-Bus, d.d. (2012c). Letno poročilo za leto 2011. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
24. Kam-Bus, d.d. (2012d). Prepeljani potniki 2011. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
25. Kam-Bus, d.d. (2012e). Prodaja vozovnic 2011. Kamnik: Kam-Bus, d.d.
26. Koren, B. (2010). *Razvoj integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji* (magistrska naloga). Koper: Fakulteta za management.
27. Korže, B., Hočevnar, M., Kotar, M., Anzeljc, V., Hostnik, D., & Leskovšek, B. (2008). *»Izdelava pravnih podlag za ureditev integriranega javnega potniškega prometa v Republiki Sloveniji«*. Ljubljana: Agencija za promet d.o.o.
28. Krivec, D., Klun, M., & Plesec, T. (2010, oktober). Izboljšanje javnega potniškega prometa – trajnostni vidik načrtovanja prometne infrastrukture. *10. kongres o cestah in prometu*, Portorož, 211–219. Najdeno 30. marca 2012 na spletnem naslovu <http://www.drc.si/Portals/6/prispevki/I/211-219.pdf>
29. Lep, M. (2007a). *Strokovne podlage za izvedbo strokovnega razpisa za: Integriran sistem elektronske enotne vozovnice in sistema obveščanja potnikov v javnem potniškem prometu v Sloveniji*. Maribor, Ljubljana: Fakulteta za gradbeništvo, Ministrstvo za promet.
30. Lep, M., & Plevnik, A. (2003). *Razvojne možnosti javnega potniškega prometa in poselitve v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: Fakulteta za gradbeništvo.
31. May, G. H. (2005). Transport in Europe: where are we going? *Foresight*, 7(6), 24–38.
32. *Načrt con*. Najdeno 25. aprila 2012 na spletnem naslovu [http://verbundlinie.at/service/\\_download/zonenplan.pdf](http://verbundlinie.at/service/_download/zonenplan.pdf)
33. Oblak, H. (2002). *Tarifni sistemi in kalkulacije v prometu*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.
34. Ogorelc, A (2004). *Mednarodni transport in logistika*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.
35. *Osnovni podatki*. Najdeno 17. maja 2012 na spletnem naslovu <http://www.kam-bus.si/index.php?kat=1&page=static&id=3>
36. *Prometna sredstva*. Najdeno 25. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://verbundlinie.at/lang/sl/verkehrsmittel.php>
37. Resolucija prometne politike Republike Slovenije. *Uradni list RS*, št. 58/2006.
38. Rosi, B., & Sternad, M. (2008). *Tarifni sistemi*. Maribor: Fakulteta za logistiko.
39. Sharaby, N., & Shiftan, Y. (2012). The Impact of fare integration on travel behavior and transit ridership. *Transport Policy*, 21, str. 63–70.

40. Slaba novica za okolje: Javni potniški promet upada, narašča število avtomobilov. *Dnevnik*. (2012, 2. januar). Najdeno 30. marca 2012 na spletnem naslovu <http://www.dnevnik.si/novice/slovenija/1042499364>
41. Statistični urad Republike Slovenije. (2011). Cestni javni potniški promet, Slovenija, 2010 – končni podatki. Najdeno 19. aprila 2012 na spletnem naslovu [http://www.stat.si/novica\\_prikazi.aspx?id=3917](http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=3917)
42. Strategies for Public Transport in Cities. (b.l.). *Public Transport Integration*. Najdeno 26. marca 2012 na spletnem naslovu <http://www.sputnicproject.eu/docs/Sputnic-ptintegration.pdf>
43. Štajerska (zvezna dežela). (2012). V *Wikipediji*. Najdeno 25. aprila 2012 na spletnem naslovu [http://sl.wikipedia.org/wiki/%C5%A0tajerska\\_%28zvezna\\_de%C5%BEela%29](http://sl.wikipedia.org/wiki/%C5%A0tajerska_%28zvezna_de%C5%BEela%29)
44. *Študentske vozovnice*. Najdeno 25. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://verbundlinie.at/tarif/studienkarte.php>
45. Tarifa. (2012). V *Wikipediji*. Najdeno 17. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://en.wikipedia.org/wiki/Tariff>
46. *Tarifni sistem*. Najdeno 2. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://verbundlinie.at/lang/sl/tarif.php>
47. Tran, T., & Kleiner, B. H. (2005). Managing for excellence in public transportation. *Management Research News*, 28(11), str. 154–163.
48. Uredba o koncesijah za opravljanje GJS izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu. *Uradni list RS*, št. 88/2004.
49. Uredba o načinu izvajanja javnega linijskega prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu. *Uradni list RS*, št. 73/2009.
50. *Vozovnice*. Najdeno 25. aprila 2012 na spletnem naslovu <http://verbundlinie.at/lang/sl/tickets.php>
51. Zakon o prevozih v cestnem prometu. *Uradni list RS*, št. 131/2006, (5/2007 popr.).
52. Zorić, J., Hočevnar, M., Jaklič, M., Lep, M., Gabrovec, M., Pustovrh, A., & Kotar, M. (2011). *Izdelava ekonometričnega modela za določanje cen vozovnic v javnem potniškem prometu*. Ljubljana: Ministrstvo za promet.

## **PRILOGE**





## KAZALO PRILOG

Priloga 1: Cene lastnih vozovnic podjetja Kam-Bus, d.d.....	1
Priloga 2: Cene enotnih vozovnic – Kam-Bus, d.d., in Slovenske železnice .....	2
Priloga 3: Analiza cen vozovnic.....	3



**Priloga 1: Cene lastnih vozovnic podjetja Kam-Bus, d.d.**

NIVO CENE	KM	ENKRATNA	POPUSTI		SPLOŠNE VOZOVNICE		MESEČNE VOZOVNICE – dijaki, vajenci, študenti					OSNOVNOŠOLSKE VOZOVNICE	
		CENA			TEDENSKE	MESEČNE	0 % subvencija	7 % subvencija	17 % subvencija	30 % subvencija	50 % subvencija	MESEČNE	LETNE
		Cena v €	50 % v €	75 % v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €
1	do 4,99	1,30	0,65	0,33	11,11	43,22	39,18	39,18	39,18	39,18	39,18	32,11	325,00
	5	1,30	0,65	0,33	11,11	43,22	39,18	35,18	29,46	22,02	10,58	32,11	325,00
2	06–10	1,80	0,90	0,45	15,39	59,85	54,25	48,71	40,79	30,49	14,65	44,46	450,00
3	11–15	2,30	1,15	0,58	19,66	76,47	69,32	62,24	52,12	38,96	18,72	56,81	575,00
4	16–20	2,70	1,35	0,68	23,08	89,77	81,37	73,06	61,18	45,74	21,98	66,69	675,00
5	21–25	3,10	1,55	0,78	26,50	103,07	93,43	83,89	70,25	52,51	25,23	76,57	775,00
6	26–30	3,60	1,80	0,90	30,78	119,70	108,50	97,42	81,58	60,98	29,30	88,92	900,00
7	31–35	4,10	2,05	1,03	35,05	136,32	123,57	110,95	92,91	69,45	33,37	101,27	1.025,00
8	36–40	4,70	2,35	1,18	40,18	156,27	141,65	127,18	106,50	79,62	38,26	116,09	1.175,00
9	41–45	5,20	2,60	1,30	44,46	172,90	156,72	140,71	117,83	88,09	42,33	128,44	1.300,00
10	46–50	5,60	2,80	1,40	47,88	186,20	168,78	151,54	126,90	94,86	45,58	138,32	1.400,00
11	51–55	6,00	3,00	1,50	51,30	199,50	180,84	162,36	135,96	101,64	48,84	148,20	1.500,00
12	56–60	6,30	3,15	1,58	53,86	209,47	189,88	170,48	142,76	106,72	51,28	155,61	1.575,00
13	61–65	6,70	3,35	1,68	57,28	222,77	201,93	181,30	151,82	113,50	54,54	165,49	1.675,00
14	66–70	6,90	3,45	1,73	58,99	229,42	207,96	186,71	156,35	116,89	56,17	170,43	1.725,00
15	71–75	7,20	3,60	1,80	61,56	239,40	217,00	194,83	163,15	121,97	58,61	177,84	1.800,00
16	76–80	7,50	3,75	1,88	64,12	249,37	226,05	202,95	169,95	127,05	61,05	185,25	1.875,00
17	81–85	7,90	3,95	1,98	67,54	262,67	238,10	213,77	179,01	133,83	64,31	195,13	1.975,00
18	86–90	8,30	4,15	2,08	70,96	275,97	250,16	224,60	188,08	140,60	67,56	205,01	2.075,00
19	91–95	8,70	4,35	2,18	74,38	289,27	262,21	235,42	197,14	147,38	70,82	214,89	2.175,00

**Legenda:** V ceno je vključen 8,5 % DDV.

**Priloga 2: Cene enotnih vozovnic – Kam-Bus, d.d., in Slovenske železnice**

NIVO CENE	KM	ENKRATNA	SPLOŠNE VOZOVNICE		OSNOVNOŠOLSKE	MESEČNE VOZOVNICE – dijaki, vajenci, študenti				
		CENA	TEDENSKE	MESEČNE	MESEČNE	0 % subvencija	7 % subvencija	17 % subvencija	30 % subvencija	50 % subvencija
		Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €	Cena v €
1	do 4,99	1,30	11,70	45,50	33,80	42,32	42,32	42,32	42,32	42,32
	5	1,30	11,70	45,50	33,80	42,32	38,32	32,60	25,17	13,73
2	06-10	1,80	16,20	63,00	46,80	58,60	53,06	45,14	34,85	19,01
3	11-15	2,30	20,70	80,50	59,80	74,88	67,80	57,68	44,53	24,29
4	16-20	2,70	24,30	94,50	70,20	87,91	79,60	67,72	52,27	28,51
5	21-25	3,10	27,90	108,50	80,60	100,93	91,39	77,75	60,02	32,74
6	26-30	3,60	32,40	126,00	93,60	117,21	106,13	90,29	69,70	38,02
7	31-35	4,10	36,90	143,50	106,60	133,49	120,87	102,83	79,38	43,30
8	36-40	4,70	42,30	164,50	122,20	153,03	138,56	117,88	90,99	49,63
9	41-45	5,20	46,80	182,00	135,20	169,31	153,30	130,42	100,67	54,91
10	46-50	5,60	50,40	196,00	145,60	182,33	165,09	140,45	108,42	59,14
11	51-55	6,00	54,00	210,00	156,00	195,36	176,88	150,48	116,16	63,36
12	56-60	6,30	56,70	220,50	163,80	205,12	185,72	158,00	121,97	66,53
13	61-65	6,70	60,30	234,50	174,20	218,15	197,52	168,04	129,71	70,75
14	66-70	6,90	62,10	241,50	179,40	224,66	203,41	173,05	133,58	72,86
15	71-75	7,20	64,80	252,00	187,20	234,43	212,26	180,58	139,39	76,03
16	76-80	7,50	67,50	262,50	195,00	244,20	221,10	188,10	145,20	79,20
17	81-85	7,90	71,10	276,50	205,40	257,22	232,89	198,13	152,94	83,42
18	86-90	8,30	74,70	290,50	215,80	270,24	244,68	208,16	160,69	87,65
19	91-95	8,70	78,30	304,50	226,20	283,27	256,48	218,20	168,43	91,87

**Legenda:** V ceno je vključen 8,5 % DDV.

### Priloga 3: Analiza cen vozovnic

VRSTA VOZOVNICE	Tarifa C1 (v €)	Povpr. KB tarife (v €)	Indeks KB/C1	Tarifa C2 (v €)	Povpr. KB tarife (v €)	Indeks KB/C2	Tarifa C3 (v €)	Povpr. KB tarife (v €)	Indeks KB/C3	Tarifa C4 (v €)	Povpr. KB tarife (v €)	Indeks KB/C4	Tarifa C5 (v €)	Povpr. KB tarife (v €)	Indeks KB/C5	Tarifa C6 (v €)	Povpr. KB tarife (v €)	Indeks KB/C6
Enkratna polna	1,21	1,55	128,10	2,42	2,50	103,31	3,57	3,35	93,84	4,65	4,40	94,62	5,73	5,40	94,24	6,81	6,15	90,31
Tedenska	6,81	13,25	194,57	9,36	21,37	228,31	12,29	28,64	233,03	15,79	37,62	238,22	18,34	46,17	251,74	20,38	52,58	258,00
Splošna mesečna	23,18	51,54	222,33	31,65	83,12	262,62	41,27	111,39	269,89	52,41	146,30	279,14	61,84	179,55	290,35	68,40	204,49	298,95
Dijaška mesečna	16,23	46,72	287,83	22,16	75,35	340,00	28,89	100,97	349,48	36,69	132,61	361,43	43,29	162,75	375,95	47,88	185,36	387,13
Študentska mesečna	16,23	46,72	287,83	22,16	75,35	340,00	28,89	100,97	349,48	36,69	132,61	361,43	43,29	162,75	375,95	47,88	185,36	387,13
Letna – v KB zgolj OŠ	213,98	387,50	181,09	290,40	625,00	215,22	382,11	837,50	219,18	487,82	1.100,00	225,49	575,07	1.350,00	234,75	634,93	1.537,50	242,15

V posamezni coni so KB tarife v povprečju večje za:

216,9576

248,2449

252,4842

260,0567

270,4986

277,2805

**Legenda:** Kratica KB se v tabeli nanaša na podjetje Kam-Bus, d.d., medtem ko se kratice C1, C2, C3 itd. nanašajo na ustrezno cono, tj. cono 1, cono 2, cono 3 itd. Pri izračunih povprečja cen dijaških in študentskih mesečnih vozovnic so uporabljene cene brez kakršnihkoli priznanih subvencij. Izračuni povprečja tarif so narejeni tako, da je za ustrezno cono vzeta vsota dveh cen za ustrezna dva kilometrska razreda in deljena z dve (glej Zgled 1). Indeksi so izračunani kot kvocient med ustreznim povprečjem tarife, značilne v podjetju Kam-Bus, in ustrezno tarifo iz predlagane tarifne lestvice (glej Zgled 2).

Zgled 1:

$$\text{Povprečje KM tarife za splošno mesečno vozovnico ustrezno za C3} = \frac{\text{Cena (21 – 25 km)} + \text{Cena (26 – 30 km)}}{2} = \frac{103,07 + 119,70}{2} = 111,39 \text{ €}$$

Zgled 2:

$$I_{\text{KB/C3}} = \frac{\text{Povprečje KB tarife za splošno mesečno vozovnico ustrezno za C3}}{\text{Tarifa C3 za splošno mesečno vozovnico}} \times 100 = \frac{111,39}{41,27} \times 100 = 269,89$$

**Opombe:** Primerjava cen vozovnic je narejena za zgolj obstoječe vrste vozovnic v podjetju. Analiza je narejena na podlagi Kam-Busovih cen lastnih vozovnic z vštetim 8,5 % DDV, saj so cene enotnih vozovnic v povprečju še dražje, ter tarif iz predlagane tarifne lestvice.