

## Увод

Пословање ЈКП ГСП „Београд“ у првој половини 2015. године карактеришу рестриктивне мере у саобраћају (нижи режим превоза према одлуци Оснивача). Обим извршеног транспортног рада (просечан број возила у раду радним даном, кола-километри, итд), у односу на исти период 2014. године мањи је за 7%, што је последица оптимизације реда вожње, која је по одлуци градске управе примењена од 1. септембра 2014. године, а настављена и у првој половини 2015. године.

Унутар предузећа настављена је примена Програма мера за санацију и консолидацију пословања ЈКП ГСП „Београд“, услед вишегодишњег пословања са негативним финансијским резултатом, који је био проузрокован углавном константним смањењем наплате јавног градског превоза у Београду. Овај тренд пада наплате заустављен је у првој половини 2015. године, што се и види кроз повећање прихода од основне делатности.

И поред наведеног, ЈКП ГСП „Београд“ је, као основни носилац система јавног градског превоза, обавио своју јавну функцију и са просечно 840 возила дневно радним даном у саобраћају за ових шест месеци прешао 36,89 милиона километара и превезао 225,8 милиона путника.

У првих шест месеци 2015. године, поузданост, изражена кроз степен реализације планираних<sup>1</sup> часова саобраћаја, за сва три подсистема је имала вредност изнад планиране. Поузданост (изражена кроз степен реализације часова саобраћаја и возило-километара) трамвајског и тролејбуског подсистема је била изнад 98% док је за аутобуски подсистем износила око 95% (детаљније у поглављима 4 и 5 овог извештаја).

---

<sup>1</sup> Планирани елементи транспортног рада се утврђују на месечном нивоу услед измена режима рада линија које Програмом пословања није могуће предвидети

## 1. Финансијско пословање

### 1.1. Финансијски резултат

Полугодишњи извештај о раду је утврђен на бази тренутног пресека књижења расположиве финансијске документације за период 1.1.-30.6.2015. године, који може да претрпи мање измене, уз чињеницу да би накнадно књижење процене имовине Предузећа, које је у току, могло утицати на презентоване резултате, чије ефекте тренутно није могуће сагледати.

На основу билансних позиција из биланса успеха за прву половину 2015. године, може се констатовати да су финансијски резултати пословања за првих шест месеци 2015. године бољи од прошлогодишњих у истом периоду. Остварени укупни приходи у првој половини 2015. године износили су 7,1 млрд и на нивоу су планираних у истом периоду (индекс 100), а већи од прошлогодишњих у истом периоду за 35%, док су укупни расходи остварени у износу од 7,26 млрд мањи од планираних за 7% и мањи од прошлогодишњих за 4,5% тј. за 340 мил, па следствено томе и остварени губитак у првој половини 2015. у износу од 145,9 милиона мањи је од прошлогодишњег за 94%, а од планираног за 79%.

Међутим, повећање прихода и смањење трошкова пословања није реализовано у довољној мери, тако да су укупни трошкови покривени приходима са 98%, па пословање бележи негативан пословни резултат за 145,9 милиона динара.

## Шестомесечни биланс успеха за период I-VI 2015. године

у 000 дин

А. ПРИХОД		I-VI 2014.		ПЛАНИРАНО I-VI 2015.		I-VI 2015.		индекс 9=7/3	индекс 10=7/5
		износ	учешће	износ	учешће	износ	учешће		
1	2	3	4	5	6	7	8	9=7/3	10=7/5
<b>Σ I</b>	<b>ПОСЛОВНИ ПРИХОД</b>	<b>5.088.424</b>	<b>96,48%</b>	<b>6.934.523</b>	<b>97,43%</b>	<b>6.871.808</b>	<b>96,53%</b>	<b>135,05</b>	<b>99,10</b>
1.	Приход од основне делатности	2.321.912	44,03%	2.508.558	35,25%	2.613.733	36,72%	112,57	104,19
2.	Приход од дотација и донација	2.706.121	51,31%	4.353.300	61,16%	4.163.940	58,49%	153,87	95,65
3.	Остали пословни приход	60.391	1,15%	72.665	1,02%	94.135	1,32%	155,88	129,55
<b>Σ II</b>	<b>ФИНАНСИЈСКИ ПРИХОД</b>	<b>394</b>	<b>0,01%</b>	<b>450</b>	<b>0,01%</b>	<b>1.156</b>	<b>0,02%</b>	<b>293,09</b>	<b>256,89</b>
<b>Σ III</b>	<b>ОСТАЛИ ПРИХОД</b>	<b>185.113</b>	<b>3,51%</b>	<b>182.366</b>	<b>2,56%</b>	<b>245.967</b>	<b>3,46%</b>	<b>132,87</b>	<b>134,88</b>
<b>А</b>	<b>ПРИХОД</b>	<b>5.273.931</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.117.339</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.118.931</b>	<b>100,00%</b>	<b>134,98</b>	<b>100,02</b>
<b>Б. РАСХОД</b>									
		<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9=7/3</b>	<b>10=7/5</b>
I 1. 1.	Трошкови резервних делова	279.468	3,67%	285.171	3,66%	234.575	3,23%	83,94	82,26
I 1. 2.	Трошкови ауто - гума	26.414	0,35%	53.128	0,68%	37.775	0,52%	143,01	71,10
I 1. 3.	Трошкови материјала, ситног инвентара, униформе и остало	97.348	1,28%	100.334	1,29%	40.423	0,56%	41,52	40,29
<b>I 1.</b>	<b>Трошкови матер. и рез. делова</b>	<b>403.229</b>	<b>5,30%</b>	<b>438.633</b>	<b>5,62%</b>	<b>312.773</b>	<b>4,31%</b>	<b>77,57</b>	<b>71,31</b>
<b>I 2.</b>	<b>Трошкови горива и енергије</b>	<b>2.175.891</b>	<b>28,61%</b>	<b>2.125.394</b>	<b>27,24%</b>	<b>2.100.229</b>	<b>28,91%</b>	<b>96,52</b>	<b>98,82</b>
<b>I 3.</b>	<b>Зараде и остала лична примања</b>	<b>3.387.836</b>	<b>44,55%</b>	<b>3.469.635</b>	<b>44,47%</b>	<b>3.093.021</b>	<b>42,58%</b>	<b>91,30</b>	<b>89,15</b>
<b>I 4.</b>	<b>Трошкови производних услуга</b>	<b>91.104</b>	<b>1,20%</b>	<b>133.123</b>	<b>1,71%</b>	<b>116.630</b>	<b>1,61%</b>	<b>128,02</b>	<b>87,61</b>
<b>I 5.</b>	<b>Амортизација и резер.</b>	<b>826.307</b>	<b>10,87%</b>	<b>965.000</b>	<b>12,37%</b>	<b>962.306</b>	<b>13,25%</b>	<b>116,46</b>	<b>99,72</b>
<b>I 6.</b>	<b>Нематеријални трошкови</b>	<b>126.993</b>	<b>1,67%</b>	<b>146.857</b>	<b>1,88%</b>	<b>113.697</b>	<b>1,57%</b>	<b>89,53</b>	<b>77,42</b>
<b>I 7.</b>	<b>Порези и накнаде</b>	<b>23.051</b>	<b>0,30%</b>	<b>21.743</b>	<b>0,28%</b>	<b>235.296</b>	<b>3,24%</b>	<b>1.020</b>	<b>1.082</b>
<b>Σ I</b>	<b>ПОСЛОВНИ РАСХОД</b>	<b>7.034.413</b>	<b>92,50%</b>	<b>7.300.385</b>	<b>93,58%</b>	<b>6.933.952</b>	<b>95,45%</b>	<b>98,57</b>	<b>94,98</b>
<b>Σ II</b>	<b>ФИНАНСИЈСКИ РАСХОД</b>	<b>306.076</b>	<b>4,02%</b>	<b>400.391</b>	<b>5,13%</b>	<b>309.406</b>	<b>4,26%</b>	<b>101,09</b>	<b>77,28</b>
<b>Σ III</b>	<b>ОСТАЛИ РАСХОД</b>	<b>264.485</b>	<b>3,48%</b>	<b>100.808</b>	<b>1,29%</b>	<b>21.479</b>	<b>0,30%</b>	<b>8,12</b>	<b>21,31</b>
<b>Б</b>	<b>РАСХОД</b>	<b>7.604.974</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.801.584</b>	<b>100,00%</b>	<b>7.264.837</b>	<b>100,00%</b>	<b>95,53</b>	<b>93,12</b>
<b>Б - А</b>	<b>ГУБИТАК</b>	<b>2.331.043</b>	<b>30,65%</b>	<b>684.245</b>	<b>8,77%</b>	<b>145.906</b>	<b>2,01%</b>	<b>6,26</b>	<b>21,32</b>

\* Напомена: У току је процена вредности непокретности, постројења, опреме и капитала. Процена ће се књижити под 1.1.2015.год. и имаће утицаја на књижења на овим контима.

\*\* Реализовани приходи у првом полугођу од дотација, донација и сл. мањи су од планираних за 189,4 милиона, јер планиране субвенције за оперативно руковођење и безбедност саобраћаја нису реализоване у овом периоду.

\*\*\* Повећање трошкова пореза и доприноса у првом полугођу у односу на план резултат је нове врсте трошкова који су књижени на конту 559 940 у износу од 219,6 милиона, а односе се на умањење зараде код корисника јавних средстава у корист буџета Републике Србије.

\*\*\*\* Реализовани остали финансијски расходи у првом полугођу 2015. године, повећани су у односу на план и резултат су књижења камата према ЕБРД, а које ће бити плаћене у трећем кварталу, што планом није било обухваћено.

## 1.2. Приходи

Раст прихода у односу на исти период прошле године забележен је у свим сегментима прихода. Пословни приходи у првој половини 2015.године износили су 6,87 млрд и већи су за 35% односно за 1,78 млрд динара, а обухватају приходе од основне делатности, приход од дотација и донација и остале пословне приходе. Финансијски приходи износе 1,16 мил, незнатно учествују у укупним приходима (0,02%) и повећани су односу на прошлогодишње за скоро 3 пута, односно за 762 хиљаде динара. Остали пословни приходи и остали (ванредни) приходи износе 340,1 мил. и чине 4,78% укупних прихода и заједно бележе раст од 94,6 мил. динара у односу на исти период прошле године, или за 38,53%. У структури укупних прихода, приходи од основне делатности чине 36,72%, дотације и донације 58,49% док сви остали приходи учествују са 5% у укупним приходима.

Приход од основне делатности у првој половини 2015. године износио је 2,6 млрд и већи је од прошлогодишњег у истом периоду за 291,8 милиона динара. Повећани степен наплате превоза у првој половини 2015. утицао је на раст прихода од основне делатности како у односу на прошлу годину за 291,8 мил. односно за 12,6%, тако и у односу на план (4,2%), или за 105,2 мил. динара. Реализација прихода од дотација у оквиру планираних величина значајно је допринела бољим финансијским резултатима него у истом периоду претходне године. Остварене дотације у првој половини 2015. износиле су 4,15 млрд и повећане су за 54% у односу на исти период у 2014. (износиле су 2,69 млрд), односно за 1,46 млрд динара због исплате рате кредита ЕБРД-у у 2015. години, а и због тога што за јуни 2014. нису биле одобрене никакве дотације ( због недостатка средстава у буџету ) . Такође, реализоване дотације у првој половини 2015. ниже су од планираних за 4%, односно за 189,4 мил. динара због недостатка средстава у буџету која су планирана за оперативно руковођење и безбедност саобраћаја.

Остале пословне приходе чине приходи друштвеног стандарда, приход од закупа, уговореног и ванредног превоза и сл. и износе 94,1 мил, што представља повећање од 55,9%, док су у односу на план већи за 29,5% тј. за 21,5 мил. динара.

Остали (ванредни) приходи износе 245,97 мил. и обухватају рефакцију акциза за гориво, приходе од наплате штета, приходе од реклама, доплатних карата и друго. У односу на исти период претходне године бележе раст од 60,8 мил. Повећање осталих (ванредних) прихода како у односу на прошлу годину, тако и у односу на план, резултат је већег повраћаја акциза на гориво у другом кварталу, што планом није било обухваћено.

### 1.3. Расходи

Укупни расходи Предузећа смањени су у односу на исти период прошле године у номиналном износу за 340 милиона динара, односно за 4,47 %. Највећи утицај на овај тренд има смањење трошкова зарада и осталих личних примања, смањење трошкова енергената и мањи трошкови материјала и резервних делова, као и осталих (ванредних) расхода.

Трошкови материјала и резервних делова су мањи него у истом периоду прошле године за 22,43% односно за 90,5 мил, а највећи утицај на ове уштеде су смањени трошкови резервних делова за 16,06% или за 44,9 мил. и материјала и ситног инвентара за 58,48% тј. за 56,9 мил, док су трошкови ауто гума (37,7 мил) већи за 43% у односу на претходну годину али и даље мањи за 28,9% односно 15,4 мил. од планираних величина.

Укупни трошкови енергената у првој половини 2015. године износили су 2,1 млрд. динара, од чега се највећи део (1,753 млрд) односи на трошкове нафте (евродизел), а остатак на трошкове ел. енергије за вучу, трошкове мазива и грејања. Трошкови енергената мањи су у односу на прошлогодишње за 75,6 милиона динара или за 3,48%, а од планираних су мањи за 1,18% односно за 25 мил. динара.

Трошкови зарада и осталих личних примања су, посматрајући билансне позиције мањи за 294,8 милиона динара или за 8,7 %, али треба узети у обзир да се део плата који се уплаћује у буџет у износу од 219 милиона књижио на порезе и накнаде (кто 559940 – трошкови умањења зарада), тако да је реално смањење ових трошкова само 73,2 милиона динара или 2,16% и то углавном захваљујући смањењу осталих личних примања, а ова позиција трошкова се кретала у оквиру планираних величина. Просечна нето зарада по раднику у првој половини 2015. године износила је 48.906,33 дин, што је 4% мање од просека по раднику у истом периоду претходне године (разлог је смањење зарада сагласно Закону о умањења плата код корисника јавних средстава Сл. гласник 116/14).

Трошкови производних услуга кретали су се изнад прошлогодишњих за 25 милиона динара или за 28,2%, углавном због већих трошкова одржавања возила - Соларис аутобуса у гарантном року.

Обрачуната амортизација је већа за 16,46 % због веће вредности основних средстава. За период I-VI 2015. године, урађена је пројекција амортизације која се базирала на прошлогодишњим вредностима са увећањем од 10%. У току је процена вредности непокретности, опреме и постројења и капитала и она ће се књижити под 1.1.2015. године и може имати утицај на исказане резултате, чије ефекте тренутно није могуће сагледати.

Нематеријални трошкови у првој половини 2015. године износили су 113,6 мил. и теретили су трошкове пословања за 10,47% мање него у истом периоду прошле године, односно за 13,3 мил. динара. Највеће учешће у нематеријалним трошковима имају премије осигурања које су износиле 104 мил, што је у односу на исти период прошле године мање за 7 мил. динара.

Порези и накнаде су по билансним позицијама повећани, али ако прихватимо да је део плата који се уплаћује у буџет оптеретио ову позицију за 219 милиона, реално је величина ове позиција мања него у 2014. години и креће се у оквиру планираних. Када се од укупног износа пореза и накнада умањи део који се уплаћује у буџет (219,6 мил) ови трошкови су реално мањи и износе свега 15,7 мил, што је мање у односу на претходну годину за 32%.

Финансијски расходи у првој половини 2015. године износили су 309,4 мил. динара, од чега се највећи део односи на камате за ЕБРД (172,2 мил) и камате по овердрафт кредитима (117,5 мил). Ови трошкови су се кретали у оквиру прошлогодишњих, тј. већи су за 1%, а у односу на планиране мањи су за 22,7%.

С обзиром да је почетком априла 2015. почела да се врши процена вредности имовине Предузећа и да није завршена, то у наведеном периоду није било обезвређења имовине који чини највећи део осталих расхода, услед чега су ови трошкови минимални и износе 21,4 мил. динара, што представља смањење за 92% у односу на претходну годину. Ефекти процене вредности имовине Предузећа биће познати по њеном окончању односно у другој половини 2015. године.

Недостатак прихода за покриће трошкова за 2,2% укупних расхода резултира нето губитком од 145,9 милиона динара, али он је 15,98 пута мањи него што је био у истом периоду прошле године, а 4,69 пута мањи од планираног губитка за прву половину ове године.

#### 1.4. Финансијско стање

Бољи финансијски резултати пословања у првој половини 2015. године не могу бити разлог за велики оптимизам, иако је значајно напоменути да је заустављен дуготрајан тренд пада прихода од основне делатности, али је ниво ових прихода који зависе од наплате јавног градског превоза (на који Предузеће не може пресудно да утиче) на знатно нижем нивоу од реално могућих величина и карактеристично је да приходи од основне делатности покривају тек 35,78% укупних трошкова пословања.

Повећање прихода и смањење трошкова пословања указује да се остварују ефекти Програма мера за финансијску консолидацију и санацију ЈКП ГСП „Београд“ и да је неопходно наставити са предвиђеним активностима из наведеног програма, пре свега: Унапређење тарифног система, Промена тарифне политике, Унапређење имица система, Наплата заосталих дуговања и Континуално унапређење нивоа квалитета транспортне услуге итд, а у сарадњи са Оснивачем.

Дуготрајни негативни финансијски резултати пословања проузроковали су проблеме са ликвидношћу предузећа и висок ниво задужености. Недостатак финансијских средстава довео је до сталног коришћења краткорочних кредита за ликвидност (дозвољеног минуса на текућим рачунима код пословних банака) и краткорочних позајмица од других комуналних предузећа и следствено томе вишег нивоа обавеза, тако да финансијски показатељи указују на високу задуженост Предузећа. Наредна табела приказује финансијске обавезе ЈКП ГСП „Београд“:

### Финансијске обавезе ЈКП ГСП „Београд“ на дан 30.6.2015. године

Ред. бр.	Структура обавеза	Стање обавеза 30.06.2015
1	Доспеле обавезе према добављачима	644.134.696,00
2	Доспеле обавезе за комуналне услуге	431.998.031,00
3	Дуг за јубиларне награде	178.174.554,00
4	Дуг по репрограму за порезе и доприносе	295.000.000,00
5	Краткорочни кредити – овердрафт	1.935.131.932,10
6	Краткорочне позајмице од комуналних предузећа	380.000.000,00
	<b>Свега краткорочне обавезе</b>	<b>3.864.439.213,00</b>
7	Финан. лизинг за аутобусе и комби возила	592.188.103,07
8	Дугорочни кредит – ЕБРД	8.034.129.566,11
	<b>Свега дугорочне обавезе</b>	<b>8.626.317.669,18</b>
	<b>Укупне обавезе ЈКП ГСП „Београд“</b>	<b>12.490.756.882,28</b>

\* нису укључене обавезе за набавку аутобуса која је у току. Ануитети за дугорочни кредит код ЕБРД доспевају шестомесечно. Код краткорочних обавеза нису приказане будуће камате док су дугорочне приказане са припадајућим каматама које су укључене у ануитете.

Обим краткорочних обавеза директна је последица дуготрајних проблема са ликвидношћу Предузећа, а набавка нових возила у претходним годинама проузроковала је приказани ниво дугорочних обавеза. Међутим, и поред високе цене задуживања, респектабилна набавка нових, савременијих возила претходних година (242 аутобуса, 30 висококапацитетних трамваја, 30 комби возила и 55 аутобуса у овој години, чија је набавка већ отпочела) доприноси основној функцији – бољем и квалитетнијем превозу путника у Београду са савременијим возним парком који пружа квалитетнију услугу од конкуренције.

Међутим, значајно је напоменути да се овај ниво задужења одражава на знатно оптерећење финансијских трошкова Предузећа, како за трошкове камата, тако и за висок ризик од промена курса динара, с обзиром да су дугорочне обавезе уговорене са валутном клаузулом, па депресијација динара у односу на евро за сваки проценат оптерећује финансијске трошкове за готово 100 милиона динара (са обавезама за набавку нових аутобуса).

## 2. Кадрови

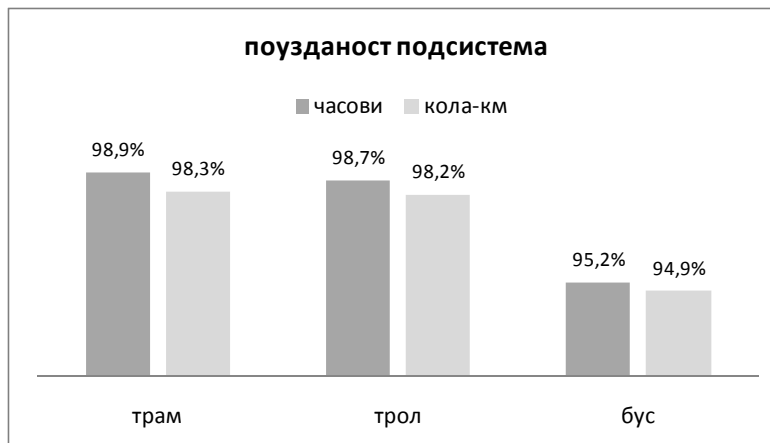
Број запослених радника на крају шестомесечног периода 2015. мањи је за 5,65 % или за 331 радника у односу на крај јуна 2014. године и износио је 5.726 радника. Током прве половине 2015. године, Предузеће је напустило 38 запослених, од чега се 19 односи на одлазак у пензију, 8 на споразумни раскид, а остатак на отказ. Крајем јуна усвојен је социјални програм за 156 радника, чији се раскид радног односа очекује крајем јула 2015. године.

## 3. Саобраћајни показатељи

### 3.1. Поузданост (расположивост) система

Програмом пословања ЈКП ГСП "Београд" за 2015. годину - ребаланс II, као основни циљ, дефинисано је повећање поузданости система изнад 93%.

У првих шест месеци 2015. године поузданост, изражена кроз степен реализације планираних<sup>2</sup> часова саобраћаја, за сва три подсистема је имала вредност изнад планиране. Поузданост (изражена кроз степен реализације часова саобраћаја и возило-километара) трамвајског и тролејбуског подсистема је била изнад 98% док је за аутобуски подсистем износила око 95%.



**Слика 1:** Поузданост (процент оставрење плана) по подсистемима, (јан-јун 2015.)

Услед лошег стања возног парка, Саобраћајни погони „Космај“ и „Земун“, имали су поузданост испод нивоа осталих погона.

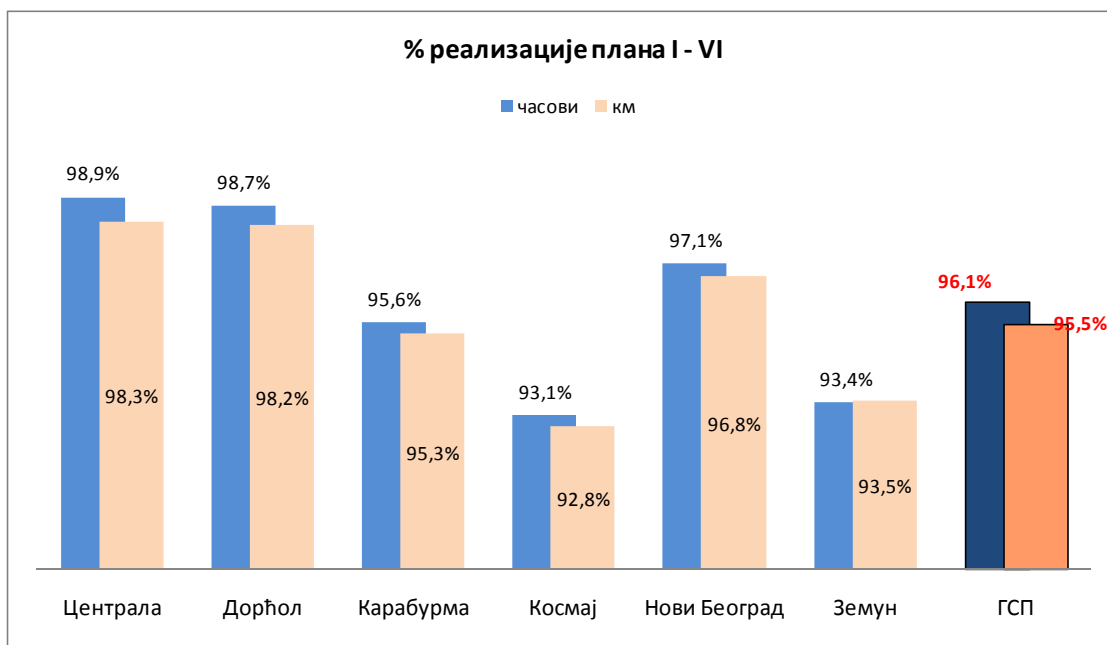
<sup>2</sup> Планирани елементи транспортног рада утврђују се на месечном нивоу услед измена режима рада линија, које Програмом пословања није могуће предвидети



**Табела 1:** Оставрење планираних часова и кола-километара (јан-јун 2015.)

	часови			возило – километри		
	план	остварење	%	план	остварење	%
трам Централа	317.694	314.205	98,9%	4.395.626	4.319.033	98,3%
трол Дорћол	226.802	223.765	98,7%	2.859.194	2.806.958	98,2%
Карабурма	486.102	464.508	95,6%	8.412.947	8.013.461	95,3%
Космај	339.180	315.685	93,1%	6.901.331	6.403.507	92,8%
Нови Београд	510.024	495.423	97,1%	10.117.727	9.795.033	96,8%
Земун	266.364	248.889	93,4%	5.827.724	5.447.368	93,5%
бус	1.601.670	1.524.505	95,2%	31.259.729	29.659.369	94,9%
<b>ГСП</b>	<b>2.146.166</b>	<b>2.062.475</b>	<b>96,1%</b>	<b>38.514.549</b>	<b>36.785.360</b>	<b>95,5%</b>

На нивоу целокупног система, у првих шест месеци 2015. године, реализација плана износила је 96,1% (часови саобраћаја) односно 95,5% (кола-километри).

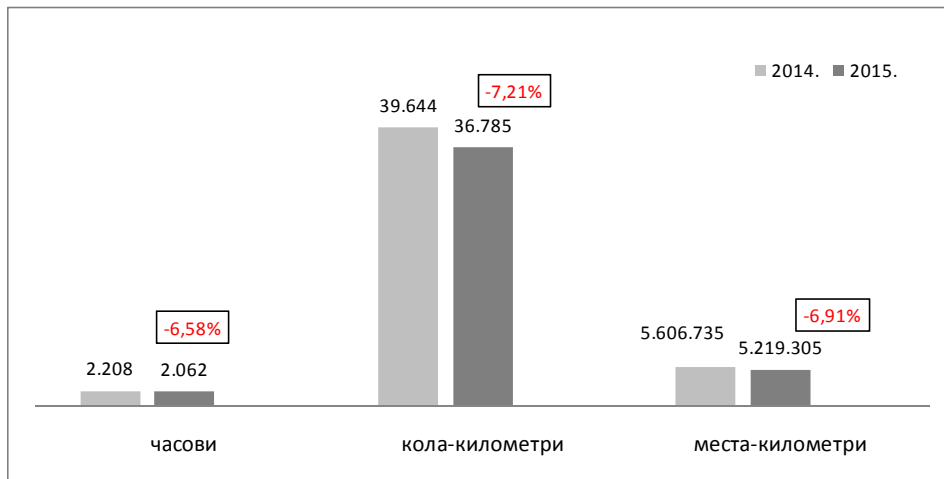
**Слика 2:** Процентуално остварење плана по саобраћајним погонима (јан-јун 2015.)

### 3.2. Транспортни рад

Параметри транспортног рада, за првих шест месеци 2015. године у односу на исти период 2014. године, мањи су за око 7%, што је последица оптимизације реда вожње која је по одлуци Градске управе примењена од 1.септембра 2014. године.

**Табела 2:** Параметри транспортног рада система (јан – јун 2014/2015.)

параметри транспортног рада (у хиљадама)	I - VI		% промене (2015. у односу на 2014.)	тренд
	2014.	2015.		
Часови	2.208	2.062	-6,58%	↓
кола-километри	39.644	36.785	-7,21%	↓
места-километри	5.606.735	5.219.305	-6,91%	↓

**Слика 2:** Параметри транспортног рада система (јан – јун 2014/2015.)

Тролејбуски подсистем је по свим параметрима транспортног рада задржао реализацију на нивоу 2014. године.

Трамвајски подсистем је забележио пад од 11,5% (часови) до 13,9% (возило-километри), што је последица реконструкције трамвајске мреже у Улици војводе Степе која је почела у јулу 2014. године и још увек је у току.

Пад транспортних резултата аутобуског подсистема од око 6% последица је оптимизације броја возила у раду.

**Табела 2:** Параметри транспортног рада подсистема (јан – јун 2014/2015.)

	возило - километри			места-километри (000)			часови		
	2014.	2015.	% промене	2014.	2015.	% промене	2014.	2015.	% промене
трам	5.014.182	4.319.033	-13,9%	949.725	819.779	-13,7%	354.907	314.205	-11,5%
трол	2.815.351	2.806.958	-0,3%	358.029	358.202	0,0%	223.925	223.765	-0,1%
бус	31.814.232	29.659.369	-6,8%	4.298.981	4.041.324	-6,0%	1.629.029	1.524.505	-6,4%
ГСП	39.643.765	36.785.360	-7,2%	5.606.735	5.219.305	-6,9%	2.207.861	2.062.475	-6,6%

### 3.3. Возила у раду

Тролејбуски подсистем у првој половини 2015. године задржао је просечан број возила на раду као и у првој половини 2014. године.

Просечан број трамваја у првој половини 2015. године мањи је за 9,3% у односу на исти период 2014. године због дела мреже који је ван функције због реконструкције, док је просечан број возила на раду аутобуског подсистема мањи је за 7% у односу на исти период 2014. године услед оптимизације транспортне услуге.

**Табела 3:** Параметри расположивости возила (јан – јун 2014/2015.)

возила	I - VI		% промене	тренд
	2014.	2015.		
просечан број возила у инвентару	1.350	1.315	-2,6%	↓
просечан број технички исправних возила	1.022	1.000	-2,2%	↓
просечан број трамваја на раду (радни дан)	140	127	-9,3%	↓
просечан број тролејбуса на раду (радни дан)	92	92	0,0%	↔
просечан број аутобуса на раду (радни дан)	659	613	-7,0%	↓
просечан број возила на раду у систему (радни дан)	903	840	-7,0%	↓
коэффициент искоришћености возног парка (радни дан)	0,669	0,639	-4,5%	↓
коэффициент техничке исправности (радни дан)	0,757	0,760	0,5%	↑

У инвентару за 2015. годину приказана су и возила планирана за расход. Вредности коефицијента искоришћености возног парка, као и коефицијента техничке исправности биће повољније након реализације планираног расхода који је у току.

## 4. Возни парк

Инвентарски број возила на дан 30.6.2015. године износио је 1.326 возила просечне старости 11,9 година.

Стање возног парка на дан 30.6. 2015. године у односу на 30.6.2014. године смањено је за:

- 7 трамвајских кола,
- 2 приколице,
- 4 тролејбуса,
- 28 аутобуса.

Табела 4: Инвентарски возни парк (јун 2014-2015.)

		ГСП		трамвај		тролејбус		аутобус	
		30.6.14.	30.6.15.	30.6.14.	30.6.15.	30.6.14.	30.6.15.	30.6.14.	30.6.15.
број возила	соло	465	454	1	1	106	104	358	349
	зглоб	863	835	171	164	24	22	638	619
	САФ			30	30				
	приколица	39	37	39	37				
	<b>Σ</b>	<b>1.367</b>	<b>1.326</b>	<b>241</b>	<b>232</b>	<b>130</b>	<b>126</b>	<b>996</b>	<b>968</b>
просечна старост	соло	9,71	10,53	37,11	38,11	5,23	6,08	10,96	11,78
	зглоб	11,99	12,65	31,25	31,98	10,77	11,7	7,44	8,17
	САФ			2,19	3,19				
	приколица	56,92	57,71	56,92	57,71				
	<b>просек</b>	<b>11,19*</b>	<b>11,90*</b>	<b>26,96*</b>	<b>27,58*</b>	<b>6,25</b>	<b>7,06</b>	<b>8,7</b>	<b>9,47</b>

\* - у просечну старост нису уврштене трамвајске приколице

Директор ЈКП ГСП „Београд“

Жељко Милковић, дипл. инж. маш.