



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

МЕТОД БЕНЧМАРКИНГА
BENCHMARKING
ИНСТИТУЦИЈА БЕЗБЕДНОСТИ
САОБРАЋАЈА
У ЛОКАЛНИМ САМОУПРАВАМА У
РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, СТРАТЕШКИ
ЗНАЧАЈ И ПОТЕНЦИЈАЛ



УВОД

За потребе **Агенције за безбедност саобраћаја, Криминалистичко полицијска академија** је реализовала пројекат „Метод бенчмаркинга институција безбедности саобраћаја у локалним самоуправама у Републици Србији, стратешки значај и потенцијал“.

Бенчмаркинг је процес којим се утврђују перформансе применом посебних индикатора, који су упоредиви између различитих целина, а бенчмаркинг студије омогућавају креаторима политика да идентификују појединости у организацији у којима се могу направити побољшања, омогућавају поређење организација сличне структуре и помажу праћење перформанси тих организација током времена.

Успостављањем методологије за бенчмаркинг институција безбедности саобраћаја у локалним самоуправама у Републици Србији, начињен је **први корак ка процени институционалних капацитета у области безбедности саобраћаја**. Постављени метод је реализован у оквиру „пилот“ истраживања које је обухватило 12 локалних самоуправа –

општина. При реализацији „пилот“ истраживања препознати су кључни проблеми у раду ових тела, али је формирана и основа за унапређење метода реализације на основу стечених искустава.

На основу члана 9 став 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима **Агенција за безбедност саобраћаја** има, између осталог, надлежност да сарађује са регионалним и локалним телима за безбедност саобраћаја, као и одговорност за анализу, праћење и унапређење безбедности саобраћаја. Агенција је једина институција надлежна за сарадњу са регионалним и локалним телима за безбедност саобраћаја у Републици Србији, и представља везу између институција безбедности саобраћаја на републичком нивоу и локалних Тела за координацију послова безбедности саобраћаја (ТКПБС).



ДЕФИНИЦИЈЕ БЕНЧМАРКИНГА

„Бенчмаркинг је процес индустријског истраживања које омомогућава менаџерима да обаве упоређивање процеса и праксе једне компаније са другом ради утврђивања „најбољег од најбољих“, као и достизања нивоа надмоћи или конкурентске предности, потрага за оним најбољим праксама које ће довести до престижног пословања једне компаније.“ (Camp, 1989).

„Бенчмаркинг је „алат“ за побољшање организације који омогућава поређење са другим, сличним организацијама, да се идентификују све компаративне предности и слабости као и начин како да се оне превазиђу. Бенчмаркинг је начин за проналажење и усвајање најбољих пракси“ (Fielden, 1994).

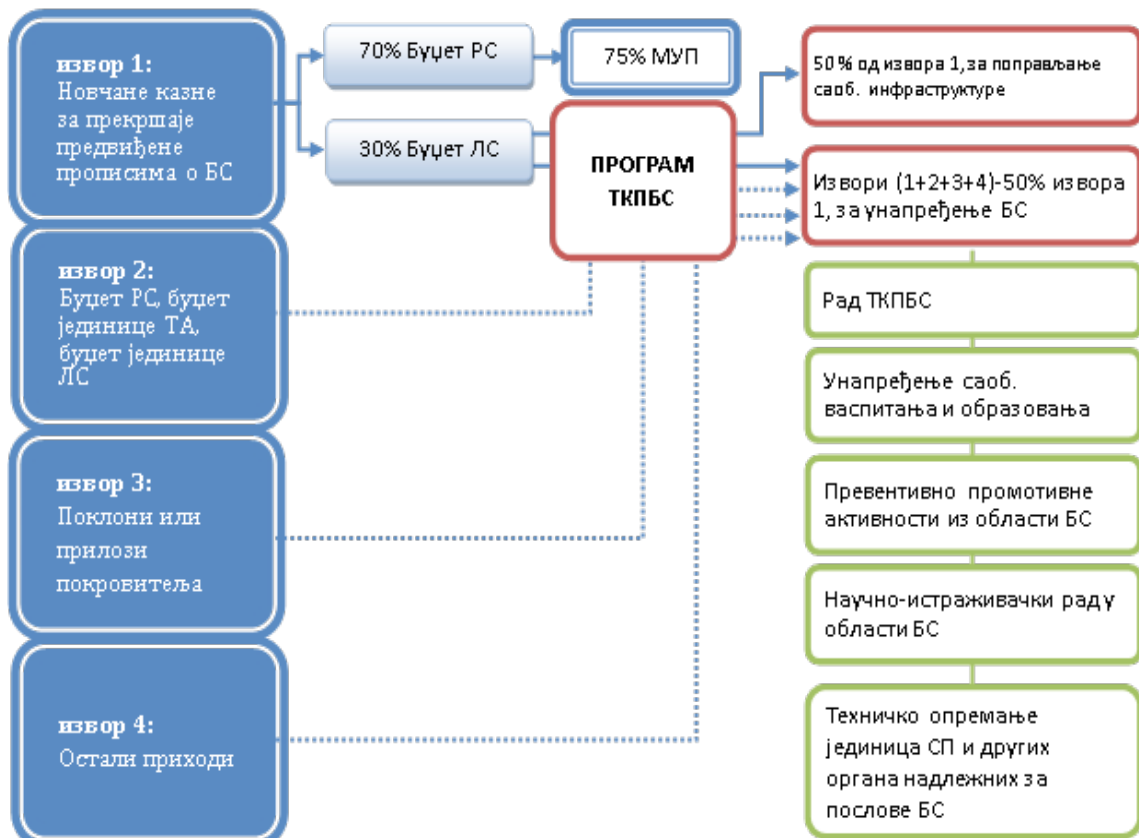
„Бенчмаркинг је инструмент анализе и планирања који се темељи на упоређивању властите организације с “најбољима у класи” конкурентних организација, али и организација у другим делатностима.“ (International Group of Controlling-IGC, 1999).

„Бенчмаркинг представља континуирани процес упоређивања организације са другим задатим циљевима у циљу проналажења и извођења најбоље пословне праксе ради осигурања дугорочних предности.“ (Ђуричић и др., 2010).

„Процес кроз којим се анализира пракса да би се утврдила мера организације ефикасног пословања унутар једне организације. Бенчмаркинг се може користити за поређење процеса унутар једне организације, као и за поређење са другим организацијама“.

Историјски фактори, култура нације, организација система и економски статус су само неки од фактора који саобраћај једне државе чине јединственим системом, и које је потребно сагледати, а што представља основни циљ идеје о примени бенчмаркинга. Досадашња примена бенчмаркинга у области безбедности саобраћаја је била заснована само на разматрању директних и индиректних показатеља безбедности саобраћаја, формирању класа и група на основу релевантних и стручно препознатих индикатора.

АНАЛИЗА ПРОПИСА И СТРАТЕШКИХ ДОКУМЕНАТА



Финансирање безбедности саобраћаја

Формирање Тела за координацију послова безбедности саобраћаја у локалним самоуправама регулисано је **Законом о безбедности саобраћаја на путевима**, поглавље „III ОСНОВИ СИСТЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА“, наслов „1. Тело за координацију безбедности саобраћаја на путевима“, члан Члан 8, став 2.

Извори средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја, услови коришћења средстава и њихова намена дефинисани су **Законом о безбедности саобраћаја на путевима**, поглавље „III ОСНОВИ СИСТЕМА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА“, наслов „5. Финансирање безбедности саобраћаја“, чланови 17., 18. и 19.

ПРЕГЛЕД ИНСТИТУЦИЈА БЕЗБЕДНОСТИ САОБРАЋАЈА И ЊИХОВИХ НАДЛЕЖНОСТИ

Институција безбедности саобраћаја	Намена средстава					
	Поправљање саобраћајне инфраструктуре	Рад ТКПС	Унапређење саобраћајног васпитања и образовања	Превентивно промотивне активности	Научно истраживачки рад	Опремање јединица саобраћајне полиције и др. органа надле- жних за послове БС
Група за унапређење безбедности саобраћаја на путевима (МГСИ)				+	+	
Агенција за безбедност саобраћаја		+	+	+	+	
Тела за координацију послова безбедности саобраћаја	+	+	+	+	+	+
Управа/ Одељење саобраћајне полиције			+	+		+
Управљач јавног пута	+					
Инспектор за јавне путеве	+					
Инспектор за друмски саобраћај						+
Органи и органи- зације надлежни за бригу о деци, за послове образовања, предшколске установе, ОШ и СШ			+			
Органи надлежни за послове здравља			+			
Стручне и научне институције					+	
Средства јавног информисања				+		
Комунална полиција						+

ПРЕПОЗНАТИ ПРОБЛЕМИ У ПРИМЕНИ ПРОПИСА

1. Извршном органу локалне самоуправе је остављена законска могућност да одлучи да ли ће образовати Тело за координацију послова безбедности саобраћаја, а у циљу усклађивања послова безбедности саобраћаја из делокруга јединице локалне самоуправе. Услед остављене могућности локалним самоуправама током 2010. године образовано је само 41 Тело за координацију послова безбедности саобраћаја, што представља 28% укупног броја локалних самоуправа у Републици Србији.

Агенција за безбедност саобраћаја има надлежност да сарађује са регионалним и локалним телима за безбедност саобраћаја.

2. Услови за квалитетно дефинисање услова за наменско трошење средстава представљају мере везане за Програм коришћења средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја, а што директно зависи од стручности, мотивације и компетентности чланова Тела за координацију послова безбедности саобраћаја.

3. Истраживањем је показано да је усвајан Програм који није у складу са захтевима прописаним Законом о безбедности саобраћаја на путевима, или да средства буду опредељена за намену која се не односи на унапређење безбедности саобраћаја (до мере да буду безобзирно намењена у сврхе која се не могу довести у везу са безбедношћу саобраћаја). Осим наведених присутне су и ситуације да локална самоуправа утроши сва средства по Програму намењена за поправку инфраструктуре у једној години, а да значајан део преосталих средстава пренесе у наредну. Такође, не постоји усаглашен приступ у избору активности намењених за унапређење безбедности саобраћаја, њиховој класификацији по наменама дефинисаним Законом.

Пројектом је препозната потреба успостављања базе података активности у безбедности саобраћаја којом би се пружила могућност локалним Телима за координацију послова безбедности саобраћаја да своје активности усаглашавају, и поспешила координација активности.

ПРЕПОРУКА ОПТИМАЛНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ И ОДГОВОРНОСТИ ИНСТИТУЦИЈА БС

1. Препорука је да се иницира измена члана 8. става 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима тако да гласи: Извршни орган јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе, општинско веће, односно градско веће, **дужно је да образује тело за координацију** (комисија, савет и сл.), ради усклађивања послова безбедности саобраћаја на путевима који су из делокруга јединице територијалне аутономије, односно јединице локалне самоуправе.
2. Предложено је **увођење законске обавезе учешћа кључних институција безбедности саобраћаја са својим представницима** у састав Тела за координацију послова безбедности саобраћаја. Препорука је да Тело за координацију послова безбедности саобраћаја обавезно садржи следеће чланове:
 01. члан **Општинског/Градског већа** задужен за саобраћај,
 02. представник одговарајуће територијалне организационе јединице саобраћајне полиције,
 03. **инспектор за друмски саобраћај**,
 04. **инспектор за јавне путеве**,
 05. представник **управљача пута**,
 06. представник сектора **образовања** (предшколске установе, основне и средње школе)
 07. представник **здравства**,
 08. представника **јавног превоза** путника и/или ствари,
 09. представника **урбанизма и планирања изградње** локалне самоуправе,
 10. представника **аутошкола**,
 11. представника **медија**, а по могућности и:
 12. представника **невладиних организација**,
 13. представника **возача**.
3. Предложено је да се **законски регулише обавеза у погледу давања сагласности на предлоге програма коришћења средстава** локалних Тела за координацију послова безбедности саобраћаја од стране Агенције за безбедност саобраћаја.

МЕТОДОЛОГИЈА ИСТРАЖИВАЊА

Саставни део Пројекта представља методологија истраживања која представља основ за будућа истраживања у погледу бенчмаркинга институција безбедности саобраћаја, као и методологија којом је извршено прво “пробно” пилот тестирање 12 локалних самоуправа. Поступак бенчмаркинга Тела за координацију послова безбедности саобраћаја локалних самоуправа у Републици Србији обухваћених пилот пројектом садржи следеће фазе:

1. припрема (избор лок. самоуправа, одабир индикатора и сл.)
2. реализација (слање анкета, прикупљање службених докумената, обрада података и сл.)
3. коришћење резултата (препоруче за примену резултата, одржавање повољних трендова и сл.)

Локалне самоуправе које су обухваћене истраживањем су: Топола, Краљево, Пожега, Суботица, Ковин, Лозница, Крушевац, Пожаревац, Нови Сад, Кнић, Горњи Милановац, Рума. Истраживање је обављено путем анкетних упитника који су послати на адресе локалних самоуправа. Свакој локалној самоуправи су достављени упитници који се односе на:

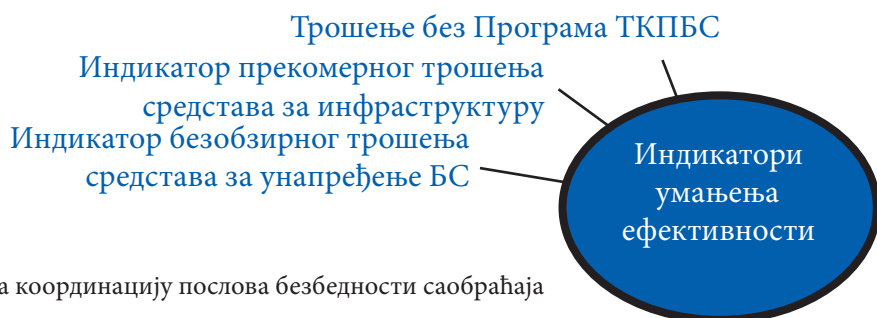
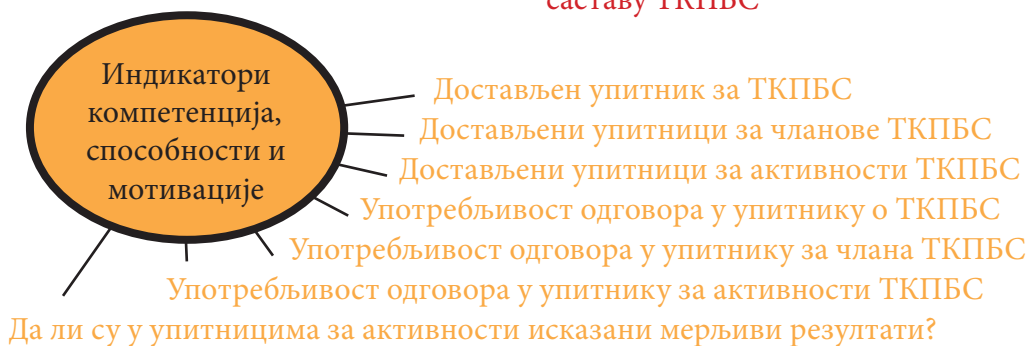
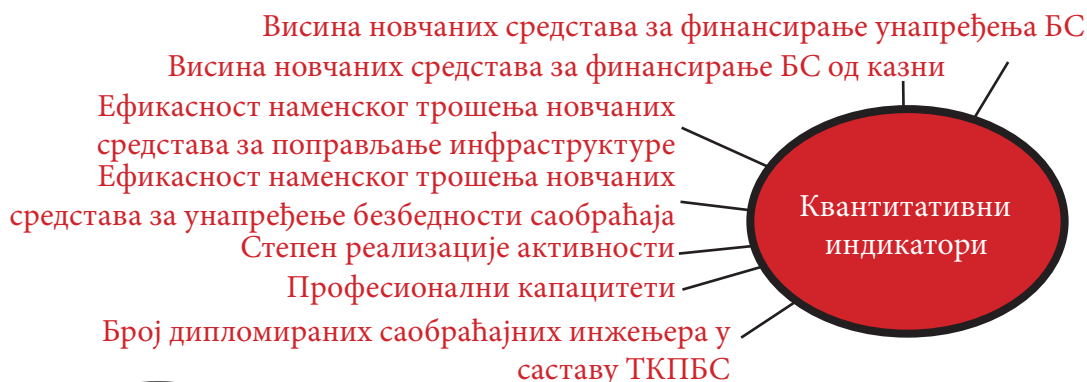
- рад Тела за координацију послова безбедности саобраћаја,
- спроведене активности у локалној самоуправи,
- чланове Тела за координацију послова безбедности саобраћаја.

Резултати добијени анкетним упитницима су систематизовани у четири групе индикатора:

1. квалитативни (12 индикатора)
2. квантитативни (7 индикатора)
3. компетенције и мотивација чланова ТКПБС (7 индикатора)
4. индикатори умањења ефективности ТКПБС (3 индикатора),

Оцењивање индикатора се изводи на основу квантификације индикатора перформанси (у %) и сврставањем индикатора у класе оцене од 0 до 5 (шест класа оцена). Метод подразумева да се одговарајуће оцене по индикаторима перформанси доносе на основу пријављених (кроз упитнике) и проверљивих (за одређене локалне самоуправе могуће је извршити проверу из достављене документације или друге прибављене документације) података.

ПРЕПОЗНАТИ ИНДИКАТОРИ РАДА ТЕЛА ЗА КООРДИНАЦИЈУ ПОСЛОВА БС



* ТКПБС - Тело за координацију послова безбедности саобраћаја

КЉУЧНИ РЕЗУЛТАТИ ПИЛОТ ИСТРАЖИВАЊА

Рума нема формирано ТКПБС, док је код свих осталих посматраних општина ТКПБС формирано и постоји у континуитету. Тело које је имала Рума од 2005. године (Комисија за безбедност саобраћаја), није формирано у складу са важећим Законом о безбедности саобраћаја на путевима па се овим истраживањем не сматра као ТКПБС.

Пословник о раду ТКПБС не постоји у локалним самоуправама Рума, Кнић, Горњи Милановац, Пожаревац, Лозница, Крушевац и Нови Сад, док циљеви и задаци ТКПБС нису дефинисани ни једним документом у локалним самоуправама Кнић, Ковин, Горњи Милановац и Рума.
Стручне радне групе, постоје у само три локалне самоуправе: Топола, Пожега, Ковин.

По питању **Стратегије безбедности саобраћаја** и годишњег **Плана безбедности саобраћаја** на путевима, стање је поражавајуће обзиром да само Ковин има Стратегију а ниједна локална самоуправа нема усвојен годишњи план безбедности саобраћаја на путевима у ЛС.

Упитник везан за **активности ТКПБС**, у највећем проценту је достављен од стране ТКПБС из Тополе, делимично из Лознице, Суботице и Новог Сада. Мали број упитника је достављен из ТКПБС из Крушевца, мање од 20% из Ковина и Кнића, а ни један упитник од стране ТКПБС из Пожеге, Горњег Милановца, Руме, Пожаревца и Краљева, што показује **висок степен незаинтересованости за пружање информација о спроведеним активностима у овим локалним самоуправама**.

Ефикасност коришћења новчаних средстава за унапређење безбедности саобраћаја је поражавајуће, обзиром да **ни једна од локалних самоуправа**, ни на нивоу периода нити посматрано само за 2013. годину, **нема оцену већу од 2**.

Вредност **индикатора безобзирног трошења средстава намењених унапређењу безбедности саобраћаја** указује да се средства троше на намене које нису у вези са унапређењем безбедности саобраћаја у **Руми** у последње 3 године (2012-2014. године), **Краљеву** 2014. године, **Ковину** 2013. године и **Книћу** 2012. године.

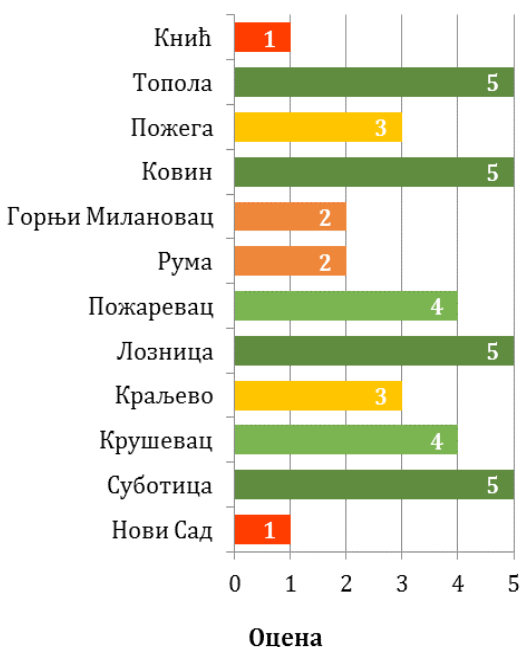
ПРЕПОЗНАТИ ИНДИКАТОРИ РАДА ТЕЛА ЗА КООРДИНАЦИЈУ ПОСЛОВА БС

Остварене вредности индикатора и укупна средња оцена локалне самоуправе

Рбр.	Назив ЛС	Остварене вредности индикатора (0-160)	Остварене вредности индикатора (%)	Укупна средња оцена
1	Топола	108	68%	4
2	Краљево	102	64%	4
3	Пожега	93	58%	3
4	Суботица	84	53%	3
5	Ковин	79	49%	3
6	Лозница	71	44%	3
7	Крушевац	68	43%	3
8	Пожаревац	68	43%	3
9	Нови Сад	67	42%	3
10	Кнић	58	36%	2
11	Горњи Милановац	33	21%	2
12	Рума	24	15%	1

Са остварених 68% (108 од укупно 160) од максималне вредности збира свих индикатора Општина **Топола** је показала најбоље резултате у овом бенчмаркингу и заслужила оцену 4. Одмах за њом је **Град Краљево** са остварених 64% (102 од 160) и истом оценом (4) као Топола. На “последњем” месту је **Рума** са остварених само 15% (24 од 160).

Резултати показују да од Тополе и Краљева остале локалне самоуправе имају највише да науче, а да су Рума, Горњи Милановац и Кнић локалне самоуправе које имају највише да науче.



Остварене оцене индикатора који се односе на број достављених упитника за чланове ТКПБС

АНАЛИЗА СТАВОВА

Приликом спровођења бенчмаркинга извршено је и истраживање ставова чланова Тела за координацију послова безбедности саобраћаја у локалним самоуправама (ТКПБС) у вези њихових искустава стечених учешћем у раду тела. Анализа је извршена на обухвату од 73 попуњена упитника. С обзиром да је ТКПБС из Кнића и Горњег Милановца доставило само по један попуњен упитник за чланове, и да су неки од одговора у њима недостајали, ове две локалне самоуправе нису укључене у разматрање питања за која недостају одговори.

На основу исказаних проблема о раду ТКПБС може се закључити да се доминантни проблеми тичу самих чланова, односно њихове посвећености и компетентности обављања послова које рад ТКПБС подразумева. Такође, међу проблемима је препозната недовољна сарадња са Агенцијом за безбедност саобраћаја, ограниченост средстава за рад ТКПБС, као и недовољно посећивање семинара и негативан став других институција и органа према ТКПБС.

Већина локалних самоуправа дели став да саобраћајно образовање и васпитање није присутно у довољној мери, и да га треба интензивирати. Доминантан проблем препознату Суботици јесте непостојање предмета саобраћајног образовања и васпитања, што је случај и у Ковину.

Чест проблем везан за спровођење промотивно-пропагандних активности јесте недостатак стручног кадра за спровођење оваквих активности (Пожаревац, Суботица), затим недовољан број самих активности (Лозница, Пожега, Топола) и недостатак средстава (Крушевац, Пожега, Топола). Препознати су још и незаинтересованост окружења за спровођење оваквих активности и недовољан утицај медија, као и недостатак методологије рада.

Као веома доминантан проблем у области научно-истраживачког рада препознат је недостатак активности на овом пољу, односно недовољна висина средстава за овакве активности (Пожаревац, Краљево, Топола). Као остали недостаци, наведени су малобројност стручног кадра, неупућеност у значај научно-истраживачког рада, заостатак у односу на светска искуства итд.

ИДЕНТИФИКОВАНЕ АКТИВНОСТИ КОЈЕ ТРЕБА СПРОВЕСТИ



- Предавања и такмичења у БС
- Предавања у основним школама
- Едукација свих возача по категоријама
- Опремање школа опремом
- Упознавање грађана са проблемима БС
- Вршњачка едукација
- Посете школама
- Ангажовање МУПа у школама
- Периодичне акције





Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

Агенција за безбедност саобраћаја
Булевар Михајла Пупина 2 (исток)
11070 Нови Београд
011/214-50-89
011/214-49-62

www.abs.gov.rs
abs@abs.gov.rs
istrazivanja@abs.gov.rs

Директор
Милан Божовић

Уредник
Мирослав Росић

Припремили
Мирослав Росић
Драгослав Кукић
Јелена Милошевић

Графички дизајн
Сектор за истраживања

Штампа
Агенција за безбедност саобраћаја, јануар 2015