

EKONOMSKI PROCESI MENADŽMENTA U SAOBRAĆAJU

Milinko Ranilović

Internacionalni univerzitet Travnik, Bunar b.b., Travnik

Sažetak

Ekonomске procese menadžmenta u saobraćaju izučava posebna nauka (menadžment saobraćaja), a organizacija, kao instrument ostvarenja ciljeva ekonomije proizvodnje, izdvaja se u samostalnu naučnu disciplinu. Ona se bavi teorijom organizacije preduzeća i može se raščlanjivati na različite funkcije koje se izučavaju kao posebne oblasti: organizacija upravljanja, menadžment, organizacija rukovođenja, planiranja, finansiranja, nabavke, prodaje, organizacija proizvodnje i različitih drugih funkcija poslovanja. U savremenom razvoju društvene podele rada teorija organizacije i upravljanja razvija se po granama privrede: organizacija i poslovanje industrijskih, poljoprivrednih, saobraćajnih, turističkih i ugostiteljskih preduzeća, itd.

Ključne riječi: *Ekonomski procesi, menadžment u saobraćaju, ekonomika preduzeća, organizacija, menadžment, nabavka, finansiranje, planiranje, preduzeća.*

ECONOMIC PROCESSES OF TRAFFIC MANAGMENT

Abstract

Economic management processes traffic study separate science (management traffic), and the organization as a means of achieving the goals of a production economy, it stands out in an independent scientific discipline. It deals with the theory of the enterprise and can be broken down to different functions are studied as particular areas: corporate governance, management, organization management, planning, financing, procurement, sales, production organization and various other functions of the business. In the modern development of the social division of labor organization and management theory developed by industries: organization and operation of industrial, agricultural, transport, tourism and hospitality businesses, etc.

Keywords: *Economic processes, the management of traffic, business economics, organization, management, acquisition, financing, planning, enterprise.*

1.UVOD

Analizirajući proces proizvodnje Marks je u Kapitalu diferencirao četiri oblasti materijalne proizvodnje. Pored ekstraktivne industrije, poljoprivrede i prerađivačke industrije postoji još jedna, četvrta oblast materijalne proizvodnje koja takođe prolazi kroz različite stupnjeve zanatskog, manufakturnog i mehaničkog rada. To je transportna industrija (locomotions industrie), koja obuhvata transport ljudi i robe. Definišući saobraćaj kao četvrtu oblast materijalne proizvodnje, Marks je ukazao na njegove specifičnosti u poređenju sa ostalim oblastima proizvodnje i ulogu koju ostvaruje u odnosu na njih, kao i na društvo u celini.

Osnovni predmet rada transportne industrije, kao četvrte oblasti proizvodnje, jeste proizvodnja transportnih usluga, a to znači transportovanje ljudi i robe s jednog mesta na drugo. To u osnovi predstavlja rad i proizvodnju u kretanju transportnih sredstava i radnika u njima. Krajnji rezultat tog procesa proizvodnje jeste usluga kao nematerijalni proizvod. U ovom slučaju, usluga kao proizvod predstavlja promenu mesta nahođenja transportovane robe ili putnika, a bez te promene mesta ne postoji ni svrha proizvodnje u prve tri oblasti proizvodnje.

U prethodne tri oblasti proizvodnje proizvodi se upotrebna vrednost namenjena daljoj proizvodnji ili potrošnji. Međutim, u razvijenoj društvenoj podeli rada, suština tržišne robne proizvodnje jeste u tome



da svaki robni proizvođač proizvodi robu za tržište, tj. za druge, a ne za svoju sopstvenu potrošnju. Stoga, upotrebna vrednost robe ostvaruje se samo u daljoj proizvodnji, opštoj ili ličnoj potrošnji. Dalje, to znači: da bi se upotrebna vrednost robe sve tri prethodne oblasti proizvodnje ostvarila, neophodno je da bude transportovana od mesta njene proizvodnje do mesta potrošnje.[1]

Tu ulogu ima upravo „transportna industrija kao četvrta oblast proizvodnje“. Na taj način je Marks i definiše, kao „četvrtu“ oblast proizvodnje, tj. kao produžetak procesa proizvodnje i određuje joj sledeće mesto u procesu društvene reprodukcije i to kao samostalnoj oblasti proizvodnje: „Cirkulisanje robe, tj. Stvarni promet robe u prostoru svodi se na njen transport. Transportna industrija sačinjava, s jedne strane, samostalnu granu proizvodnje, a stoga i posebnu oblast za plasiranje kapitala. S druge strane, ona se odlikuje time što se pojavljuje kao produženje procesa proizvodnje koji se vrši u okviru prometnog procesa i za prometni proces.“

Prema tome, proces transporta, u odnosu na prethodne tri oblasti reprodukcije, predstavlja četvrtu oblast u kojoj se upravo tim procesom transporta dovršava proces njihove proizvodnje, tj. vrši povezivanje proizvodnje materijalnih dobara i njihove potrošnje. Proces transporta spaja fazu proizvodnje i fazu potrošnje u procesu društvene reprodukcije i to u fazi razmene.

U tome saobraćaj ima veoma značajnu ulogu, jer: „Kružno kretanje kapitala vrši se normalno samo dok njegove različite faze normalno prelaze jedna u drugu, bez zastoja. Zastane li kapital u jednoj fazi (N–R), onda se novčani kapital ukoči u blago; ako se to dogodi u fazi proizvodnje, onda na jednoj strani leže sredstva za proizvodnju bez funkcionisanja, dok na drugoj strani radna snaga ostaje nezaposlena; ako se to desi u poslednjoj fazi (R1–N1), onda nagomilavanje nepotrebne robe stavlja branu protiv prometa.“ [2]

To znači da transportna industrija, kao četvrta oblast materijalne proizvodnje, predstavlja vezu između svih faza društvene reprodukcije. Bez normalnog funkcionisanja transporta kao delatnosti, ni ostale oblasti proizvodnje ne mogu biti efikasne ni svrsishodne.

Odavde proizilazi i međusobna uslovljenost razvoja saobraćaja i ostalih oblasti proizvodnje. Razvoj strukture industrije, ekstraktivne industrije i poljoprivrede, na svakom stepenu njihovog razvoja, zahtevao je odgovarajući sistem transporta i odgovarajuću strukturu transportnih sredstava, isto kao što je i razvoj saobraćaja povratno delovao na razvoj ovih oblasti proizvodnje. Ove međuzavisnosti su, od početne faze procesa industrijalizacije i pojave železnice kao prve

masovne transportne organizacije, neprestano delovale na razvoj tehnike, tehnologije i strukture saobraćajnog sistema.

2.EKONOMIJA POSLOVANJA SAOBRAĆAJNIH PREDUZEĆA

2.1. Sredstva saobraćajnog preduzeća i karakteristike njihove reprodukcije

Osnovne činioce koji učestvuju u procesu svake reprodukcije predstavljaju:

1. sredstva za rad;
2. predmet rada; i
3. rad, kao svrsishodna delatnost.

Pošto transport, kao proces proizvodnje usluga, predstavlja produžetak procesa proizvodnje svake robe koja izlazi na tržište, onda i u saobraćajnim preduzećima osnovne činioce procesa transporta predstavljaju upravo ova tri navedena elementa.

Ovakva podela činilaca procesa proizvodnje postavljena je, sa stanovišta političke ekonomije, kao osnova za objašnjenje procesa reprodukcije u kom sredstva za rad i predmet rada samo prenose svoju opredmećenu vrednost na novi proizvod – uslugu, dok isključivo živi rad stvara novu vrednost.

Međutim, za poslovanje preduzeća, analizu rezultata poslovanja i preduzimanje mera poslovne politike za poboljšanje rezultata važna je podela na elemente procesa proizvodnje prema njihovoj ulozi u samom procesu proizvodnje, njihovoj funkciji i načinu reprodukovanja. Zbog toga se ovi elementi dele na sredstva za proizvodnju i radnusnagu, dok strukturu poslovnih sredstava čine:

1. osnovna sredstva;
2. obrtna sredstva; i
3. sredstva zajedničke potrošnje.

Sredstva zajedničke potrošnje ne spadaju u poslovna sredstva koja su u funkciji proizvodnje već služe samo za poboljšanje uslova proizvodnje u funkciji reprodukcije radne snage.

Svaka od ovih grupa sredstava ima svoju specifičnu strukturu prema funkciji i načinu svog reprodukovanja u procesu proizvodnje, pa ih radi toga treba odvojeno analizirati.

2.1.1. Ekonomija osnovnih sredstava (transportnih kapaciteta)

Podjela sredstava za proizvodnju na osnovna i obrtna sredstva vrši se na osnovu njihove funkcije u procesu proizvodnje i na osnovu njihovog trajanja ili vrednosti u funkciji njihovog ekonomskog reprodukovanja.

U osnovna sredstva spadaju sva sredstva koja fizički traju duže od ciklusa proizvodnje datog proizvoda (usluge), duže od godinu dana, ili čija vrednost prevazilazi određene (zakonom utvrđene) okvire. U obrtna sredstva spadaju sva sredstva koja se fizički ili vrednosno potroše u celini u toku jednog zaokruženog ciklusa proizvodnje.

Posmatrano sa stanovišta izloženih principa, osnovna sredstva u saobraćaju sačinjavaju transportni kapaciteti. Prema svojoj funkciji i načinu reprodukovanja u proizvodnji saobraćajnih usluga sva osnovna sredstva mogu se podeliti u sledeće četiri grupe:

1. saobraćajni put sa svim fiksnim postrojenjima;
2. pokretna transportna sredstva kao transportne jedinice (vučno-prevozna sredstva);
3. transportna oprema i sredstva integralnog transporta; i
4. ostala osnovna sredstva u funkciji poslovanja saobraćajnih preduzeća.

U poslovnoj politici saobraćajnih preduzeća i za ekonomiju saobraćaja, tj. proizvodnju saobraćajnih usluga, značajnisi sledeći aspekti izučavanja strukture i funkcija osnovnih sredstava:

1. tehnička struktura transportnih kapaciteta;
2. kapacitet transportnih sredstava (veličina, izračunavanje i merenje korišćenja kapaciteta u procesu saobraćaja); i
3. ekonomija reprodukcije kapaciteta.

3. TEHNIČKA STRUKTURA TRANSPORTNIH KAPACITETA

Tehnička struktura osnovnih sredstava u saobraćajnim preduzećima može se izražavati onako kako je u zakonskim propisima izvršena sistematizacija osnovnih sredstava. Međutim, u saobraćaju, grupa osnovnih sredstava u koju spadaju oruđa za rad, mašine, instalacije i dr., ima svoje specifičnosti u odnosu na ostale oblike proizvodnje.[3]

Osnovni transportni kapaciteti, po svojoj funkciji u procesu proizvodnje saobraćajnih usluga, nalaze se

u prve tri grupe osnovnih sredstava, od četiri prethodno nabrojane:

1. saobraćajni put sa svim fiksnim postrojenjima;
2. vučna i prevozna sredstva, kao pokretni kapaciteti; i
3. sredstva integralnog transporta, transportna oprema itd.

Svaka od ovih grupa ima različitu tehničku strukturu u pojedinim granama saobraćaja.

(1) Saobraćajni put

U prvu grupu osnovnih transportnih kapaciteta spada saobraćajni put kao opšti uslov tehnološkog procesa proizvodnje u saobraćaju koji ujedno određuje i karakter tehnologije saobraćaja. Ovde, međutim, postoji suštinska razlika između železnice i ostalih grana saobraćaja.

Naime, od samog početka razvoja železnice saobraćajni put (infrastruktura) ulazio je u sastav, tj. u strukturu osnovnih sredstava železničkih transportnih preduzeća. Ni u jednoj od ostalih grana saobraćaja saobraćajni put nikada nije bio sastavni element saobraćajnog preduzeća. Isključivo izdvajanjem infrastrukture (saobraćajnog puta) iz sastava železničko-transportnih preduzeća i formiranjem posebnog ili posebnih preduzeća infrastrukture kao vlasnika saobraćajnog puta u železničkom saobraćaju, može se ukloniti ova suštinska razlika i otvoriti mogućnost zdravijih konkurentskih odnosa između železnice i ostalih saobraćajnih grana na saobraćajnom tržištu.[4]

Sledeća razlika je u tome što saobraćajni put železničkog saobraćaja kao organizator saobraćaja može da koristi samo jedno železničko-transportno preduzeće, dok na svim ostalim saobraćajnim putevima saobraćaj mogu da organizuju i da te puteve koriste sva preduzeća, pravna i fizička lica.

Razlika između železnice i ostalih saobraćajnih grana ogleda se u tome što u železničkom saobraćaju saobraćajni put strogo određuje regulisanje kretanja vozova u tehnološkom procesu odvijanja saobraćaja, dok u ostalim saobraćajnim granama, vozila, odnosno plovila, mogu da se po saobraćajnom putu kreću slobodno, što znači: ukrštaju, mimoilaze i pretiču, uz poštovanje uobičajenih saobraćajnih propisa, ali bez ikakvog posebnog organizacionog regulisanja.[5] Jedino su u vazdušnom saobraćaju organizacione regulative nešto čvršće u smislu tehnološke organizacije korišćenja vazdušnih koridora i aerodroma, ali su i u ovoj saobraćajnoj grani sloboda i način korišćenja saobraćajnog puta neuporedivo liberalniji nego što je to kod železnice, kod koje u tehnološkom smislu odvijanja saobraćaja nije dozvoljena nikakva improvizacija.

Saobraćajni put u železničkom saobraćaju ima posebnu tehničku strukturu koju sačinjavaju:

- pruga, koja može biti jednokolosečna i višekolosečna (kao saobraćajni put za javni saobraćaj);
- industrijski koloseci u preradnim – ranžirnim stanicama;
- tuneli, mostovi, vijadukti, galerije, nadvožnjaci i sl.;
- elektrotehnička postrojenja, vodovi elektrificiranih pruga i sve elektrotehničke instalacije;
- signalno-sigurnosna postrojenja;
- sredstva veze i telekomunikacije;
- telekomandni uređaji i stanice za daljinsko upravljanje vozovima;
- zgrade, stanice, magacini, utovarne rampe i ostale pružne instalacije.

Svi navedeni objekti, koji prugu čine kompletnim funkcionalno sposobnim saobraćajnim putem, predstavljaju železničku saobraćajnu infrastrukturu i osnovnu komponentu transportnog kapaciteta. U ostalim saobraćajnim granama infrastrukturni objekti saobraćajnog puta (putevi, luke, aerodromi, različita postrojenja i prateći objekti...), uvek su se nalazili izvan osnovnih sredstava saobraćajnih preduzeća tih grana saobraćaja.

(2) Vučni i prevozni kapaciteti

Drugu grupu osnovnih sredstava, kao osnovnih transportnih kapaciteta, čine pokretna transportna sredstva. Kod ove grupe osnovnih sredstava postoji, po različitim saobraćajnim granama, razlika u pogledu formiranja transportnih jedinica. U železničkom saobraćaju osnovna transportna jedinica je voz koji sačinjavaju: lokomotiva, kao vučni kapacitet i vagoni (putnički ili teretni), kao prevozni kapaciteti. Kapacitet voza kao transportne jedinice formira se na osnovu tehničke strukture lokomotive i vagona.

Tehničku strukturu lokomotiva čine: električne, dizel iparne (u današnje vreme u upotrebi još samo na posebnim deonicama kao turistička atrakcija), zatim vučne i manevarske lokomotive, koje se dalje grupišu prema vučnoj snazi i brzinama koje mogu razvijati.

Tehnička struktura putničkih vagona razvrstana je prema više kriterija:

- Prema nameni:
 - putnička kola,
 - službena kola,
 - kola za spavanje,
 - kola s ležajevima,
 - vagon-restorani,

- salonska kola... ;
- prema kategoriji:
 - kola prvog razreda,
 - kola drugog razreda i
 - A/B kola prvog i drugog razreda;
- prema broju osovina:
 - dvoosovinska i
 - četvorosovinska kola; i
- prema dozvoljenim brzinama:
 - kola za normalne brzine i
 - kola za velike brzine.

Tehnička struktura teretnih vagona određuje se prema relativno sličnim kriterijima:

- prema nameni: otvorena, zatvorena, plato-nosači kontejnera, cisterne, specijalna kola;
- prema nosivosti: 5 t, 10 t, 20 t itd.;
- prema broju osovina: dvo / tro / četvorosovinska kola.

U drumskom saobraćaju tehnička struktura prevoznih sredstava posmatra se:

- prema nameni:
 - za prevoz putnika:
 - autobusi,
 - mini-busevi,
 - putnički automobili...;
 - za prevoz tereta:
 - kamioni s prikolicom i kamioni bez prikolice,
 - kombi,
 - dostavna vozila,
 - traktori...;
- prema kapacitetima:
 - u putničkom saobraćaju: prema broju sedišta,
 - u teretnom saobraćaju: prema nosivosti i obliku tovarnog prostora.
 - u pomorskom i rečnom saobraćaju transportna sredstva se uglavnom razvrstavaju prema pogonu, bruto registarskoj tonaži i veličini, kao i prema nameni u zavisnosti od toga da li se radi o putničkom ili teretnom saobraćaju.
 - u vazдушnom saobraćaju, avioni se dele uglavnom prema tipovima (boing 727, 737..., DC 10, MD 11...) i prema pogonu (mlazni, turbo-elisni, elisni).
 - (U PTT delatnosti tehnička struktura osnovnih kapaciteta deli se na tehničku opremu i instalaciju po osnovnim sektorima: telefonija, telegraf, pošta... itd.)

(3) Sredstva integralnog transporta

Treću grupu transportnih kapaciteta čine sredstva integralnog transporta, transportna mehanizacija i ostala transportna oprema. Strukturu sredstava integralnog transporta čine kontejneri (mali, srednji, veliki), palete, sredstva „hucke-pack“ prevoza, mehanizacija za pretovar (viljuškari, dizalice) i ostala transportna oprema.

3.1. Kapacitet transportnih sredstava

Kapacitet transportnih sredstava se u poslovnoj ekonomiji može posmatrati iz dva aspekta:

- kao kategorija organizacije saobraćajnog procesa i usklađivanja ponude usluga u odnosu na tražnju; i
- kao kategorija dinamike troškova i analize uticaja korišćenja kapaciteta na ekonomiju saobraćajnog preduzeća.

3.1.1. Kapacitet kao kategorija organizacije

Pod kategorijom kapaciteta se, kao i kada je reč o ekonomiji i organizaciji industrijskih preduzeća, a prema opštoj teoriji organizacije, podrazumeva kapacitet preduzeća u čijem se okviru može meriti kapacitet radnog mesta ili pogona, a u saobraćaju se može ići i dalje, u utvrđivanje kapaciteta pojedinih deonica saobraćajne mreže (pruga, puteva...), vučnih i vozničkih sredstava, transportnih jedinica itd.

Pojam kapaciteta se u teoriji troškova različito definiše. Mellerowicz je dao najkompletniju i najadekvatniju definiciju kapaciteta do sada. Prema njemu, kapacitet je sposobnost preduzeća da proizvede određenu količinu proizvoda u određenom vremenu uz potpuno korišćenje sredstava za rad i potpunu zaposlenost radne snage.[6]

Ovakva definicija se može prihvatiti i kada je u pitanju saobraćajno preduzeće koje proizvodi određenu količinu saobraćajnih usluga, izraženu u neto tonskim i/ili putničkim kilometrima, u određenom vremenu, uz potpuno korišćenje transportnih sredstava i potpunu zaposlenost radne snage.

Potpuno korišćenje transportnog kapaciteta, kao kategorije poslovne ekonomije, zahteva dalje preciziranje pojma kapaciteta, posebno zbog prisustva korisnika usluga u samom procesu proizvodnje.

U tom smislu kapacitet valja posmatrati iz sledećeg tri aspekta:

- (1) kvantitativnog;
- (2) kvalitativnog; i

(3) ekonomskog.

(1) Kvantitativno, kapacitet se može definisati po više kriterija:

- ukupni ponuđeni kapacitet prevoza, u tonama i broju putnika i ponuđenim neto tonskim i/ili putničkim kilometrima;
- radni kapacitet, ili kapacitet radnog parka i kapacitet inventarskog parka transportnih sredstava; i
- maksimalni, minimalni i optimalni kapacitet.

Ovo su osnovne kategorije kapaciteta značajne za poslovnu ekonomiju saobraćajnog preduzeća, kao i za analizu ekonomije i racionalnosti korišćenja transportnog kapaciteta.

Transportni kapacitet saobraćajnog preduzeća proizilazi iz strukture ponuđenog kapaciteta pojedinih transportnih sredstava kojima saobraćajno preduzeće raspolaže, a taj se kapacitet u različitim saobraćajnim granama različito izražava i meri i to za svaku transportnu jedinicu posebno.

U železničkom saobraćaju struktura kapaciteta je najkompleksnija. To je posledica specifičnog karaktera pruge kao saobraćajnog puta, a takođe i tehnologije transporta u železničkom saobraćaju.

Zbog nužnosti strogog regulisanja kretanja vozova i nemogućnosti njihovog ukrštanja na otvorenoj jednokolosečnoj pruzi, kao i preticanja na dvokolosečnoj pruzi, osim u stanicama, kapacitet železničke pruge izražava se u obliku dve veličine:

- propusna moć pruge; i
- prevozna moć pruge.

Propusna moć pruge izražava se i meri prema broju pari vozova koji se mogu propustiti prugom u periodu od 24 h. Ovako izražena, propusna moć zavisi od više činilaca koji se javljaju kao kategorije investicione i organizacione prirode u poslovnoj i razvojnoj politici železnice. Najbitniji faktori koji utiču na propusnu moć pruge jesu: stanje pruge u pogledu dozvoljenih brzina, dužina međustaničnih odstojanja, dužina staničnih prolaznih koloseka (propusna moć stanice), organizacija saobraćaja na pruzi, itd.

Prevozna moć pruge izražava se i meri u količini robnih i putničkih tokova koji mogu da se ostvare na jednoj pruzi u periodu od godinu dana, tj. u tonama robe i broju putnika koji se tom prugom u pomenutom periodu mogu prevesti. Prevozna moć pruge zavisi od šire strukture tehničkih i tehnološko-organizacionih faktora koji su predmet razvojne i tekuće poslovne politike železnice. Prevozna moć pruge pre svega određuju

njena propusna moć i okolnosti koje na tu propusnu moć utiču, a zatim još i drugi, kao što su: kapacitet pruge u pogledu dozvoljenih osovinskih pritisaka, tj. dopuštene tonaže vozova, dopuštene brzine kojima se vozovi mogu kretati, vučna snaga lokomotiva, nosivost vagona, itd.

Kapacitet lokomotiva izražava se u vučnoj snazi lokomotiva: elektro, dizel (i parnih) pojedinačno i ukupno u kilovatima (kW) ili konjskim snagama (KS) i jedinicama bruto rada koji su sposobne da ostvare. Rad lokomotiva izražava se lokomotivskim i bruto tonskim kilometrima koji se prosečnomogu ostvariti normalnim korišćenjem lokomotivskog parka.

Kapacitet putničkih kola (vagona) izražava se u broju ponuđenih sedišta i broju ponuđenih sedišta/kilometara koji se mogu ostvariti normalnim korišćenjem i organizacijom kola.

Kapacitet teretnih kola (vagona) izražava se uponudenoj nosivosti u tonama robe koje se mogu prevesti raspoloživim kolskim parkom i ponuđenim neto tonskim kilometrima koji se angažovanjem voznog parka mogu ostvariti. Kapacitet teretnih kola se određuje i njihov se rad meri na bazi statičkog i dinamičkog opterećenja kola. Statičkoopterećenje u tonama obeležava tehničku strukturu kola, tj. koliko se tona robe po jednoj osovini može utovariti u kola.

Dinamičko opterećenje obeležava broj tona robe koja se u kolima prosečno može prevoziti, što potpada pod organizaciju korišćenja kolskog parka.

Kapacitet voza kao osnovne transportne jedinice formirase na osnovu kriterija kapaciteta pruge, lokomotiva i kola. Isključivo voz, s lokomotivom kao parcijalnim vučnim kapacitetom i odgovarajućim brojem kola, kao parcijalnim prevoznim kapacitetima, predstavlja transportni kapacitet železnice koji se izražava u bruto težini voza (u tonama) i u bruto tonskim kilometrima. Za poslovnu ekonomiju i utvrđivanje racionalnosti organizacije saobraćaja od značaja je odnos između bruto i neto rada vozova, tj. odnos između tara težine voza i neto težine robe koja se u njemu prevozi, a to znači odnos između bruto tonskih i neto tonskih kilometara.

U ostalim granama saobraćaja kapacitet se kvantitativno izražava samo u broju ponuđenih tona i tona/kilometara i broja putnika i putnika/kilometara i to ukupno i po pojedinim transportnim jedinicama. To znači da se kapacitet izražava isključivo za pokretne transportne kapacitete kao što su brodovi, autobusi, kamioni, avioni...

U ovim granama saobraćaja saobraćajni put nije sastavni element kapaciteta saobraćajnog preduzeća. Tehnička struktura saobraćajnog puta u ovim saobraćajnim granama može da predstavlja samo limitirajući faktor korišćenja postojećih transportnih kapaciteta saobraćajnih preduzeća

(2) Kvalitativno izražavanje kapaciteta

predstavlja veoma značajnu komponentu procesa proizvodnje saobraćajnih usluga, posmatrano sa stanovišta poslovne politike preduzeća.[7]

Kvantitativno, preduzeće može da ostvari veći obim proizvodnje lošijeg kvaliteta od standardnog. Time nije izražen pravi kapacitet preduzeća, jer ako uslede reklamacije (vraćanje proizvoda) pojaviće se razlika između mogućeg obima proizvodnje i realizovane proizvodnje. Zbog toga se kapacitet definiše isključivo kao mogući obim proizvodnje standardnog kvaliteta.[8]

Ovakav način definisanja kvaliteta veoma je bitan, posebno u putničkom saobraćaju, jer je korisnik usluge prisutan u samom procesu prevoza. Uzmimo, na primer, da je kapacitet voza u putničkom saobraćaju 500 putnika prema ponuđenom broju sedišta. Ako se u vozu nalazi 600 putnika, znači da sto putnika, za plaćenu kartu koja podrazumeva mesto za sedenje u vozu, nema mesto za sedenje već mora, sve vreme vožnje ili na jednom delu puta, da stoji. U tom slučaju nisu svi putnici dobili odgovarajući kvalitet usluge.

U analizi kapaciteta se u ovom slučaju ne može konstatovati da je kapacitet povećan za sto putnika, tj. da je povećan stepen korišćenja kapaciteta. Stepem korišćenja kapaciteta može se povećati racionalnijom organizacijom saobraćaja vozova i korišćenjem kola, a ne prenapregnutim opterećenjem kola i većim brojem putnika od broja ponuđenih sedišta.[9]

Takva odstupanja od standardnog kvaliteta usluge uglavnom nisu moguća u autobuskom i avionskom saobraćaju. U ova saobraćajna sredstva ne može (ne sme) se ukrati više putnika jer postoji kontrola ulaska putnika, koje u železničkom saobraćaju nema.

(3) Ekonomsko posmatranje kapaciteta

od značaja je za poslovnu politiku saobraćajnog preduzeća, jer veličina i stepen korišćenja kapaciteta u saobraćaju predstavljaju izrazitije činioce ekonomije proizvodnje nego u drugim granama proizvodnje.

Određena, kvantitativno izražena veličina kapaciteta u obimu saobraćajnih usluga može biti

ostvarena sa istim standardnim kvalitetom, ali s višim ili nižim troškovima. Priutvrđivanju veličine kapaciteta u određenom obimu proizvodnje usluga, utvrđuju se i normirani (standardni) troškovi koje ta proizvodnja treba da prouzrokuje. Međutim, ako se taj obim proizvodnje usluga ostvari uz više troškove, onda to nije realan kapacitet, u onoj meri u kojoj troškovi prevazilaze predviđeninivo. Stoga, ekonomsko posmatranje kapaciteta zapravo predstavlja suštinsko posmatranje kapaciteta kao kategorije dinamike troškova.[10]

Definisanje kapaciteta saobraćajnog preduzeća kao kategorije organizacije saobraćaja važno je radi preduzimanja i sprovođenja organizacionih mera za racionalno korišćenje kapaciteta. Međutim, definisanje kapaciteta kao kategorije dinamike troškova ima za cilj da ukaže na ekonomske posledice racionalnog ili neracionalnog korišćenja kapaciteta.

4. ZAKLJUČAK

Imajući u vidu prvenstveno zaštitu životne sredine, bezbednost saobraćaja, sniženje transportnih troškova privrede i društva kao i nivo potrošnje energije, možemo zaključiti da je formiranje optimalne strukture saobraćajnog sistema neophodno i neminovno, i to prema komparativnim prednostima pojedinih saobraćajnih grana, a u skladu sa sveukupnim potrebama privrede i društva. Prema ovakvim kriterijima i treba da budu formirane i osnove koncepcija i izbor ciljeva saobraćajne politike kao segmenta ukupne makroekonomske politike.

U okviru svake od saobraćajnih grana posluju saobraćajna preduzeća kao mezoekonomski sistemi i kao nosioci transportne funkcije u procesu fizičke distribucije robe i kretanja stanovništva. Samim tim, ona predstavljaju i organizacione sisteme koji su nosioci funkcija poslovne logistike. Njihov osnovni cilj je da sa što manje angažovanih i utrošenih sredstava ostvare što povoljnije finansijske efekte – dobit (profit).

U okviru svake od saobraćajnih grana posluju saobraćajna preduzeća kao mezoekonomski sistemi i kao nosioci transportne funkcije u procesu fizičke distribucije robe i kretanja stanovništva. Samim tim, ona predstavljaju i organizacione sisteme koji su nosioci funkcija poslovne logistike. Njihov osnovni cilj je da sa što manje angažovanih i utrošenih sredstava ostvare što povoljnije finansijske efekte – dobit (profit).

Prema tome, cilj proizvodnje leži u ostvarivanju povoljnog ekonomskog efekta, a sredstvo da se taj cilj ostvari jeste organizacija koju treba uspostaviti i njome upravljati. To znači da se organizacija može definisati kao „težnja da se privredna

aktivnost u praktičnoj realizaciji ekonomskog cilja meri i objašnjava, kako bi rukovodstvo i upravni organi (preduzeća) mogli da uočavaju pojave i probleme i sve procese usmeravaju i njima ovladavaju“.

Pošto transport predstavlja produžetak procesa proizvodnje u prometu to i transportni troškovi predstavljaju dodatne troškove troškovima proizvodnje. Ovi troškovi uvećavaju vrednost proizvoda i kao takvi predstavljaju značajan faktor formiranja cena robe na tržištu, čime utiču i na opšti standard stanovništva. To upućuje na činjenicu da se uštede na transportnim troškovima odražavaju na sniženje ukupnih troškova fizičke distribucije, a time i na sniženje ukupnog nivoa cena robe. Ove činjenice jasno ukazuju na značaj racionalne organizacije saobraćaja kao funkcije u procesu fizičke distribucije. Jer, saobraćaj predstavlja sponu među svim fazama društvene reprodukcije, a posmatrano iz aspekta teorije logistike, transport je osnovni nosilac funkcije distribucije u logističkom lancu aktivnosti distribucionog sistema.

Proizilazi da su kvalitet upravljanja saobraćajnim sistemom i kvalitet njegove organizacije na makroekonomskom nivou, koji se postižu pravilnim usmeravanjem razvoja strukture saobraćajnog sistema prema komparativnim prednostima svake saobraćajne grane pojedinačno i obezbeđivanjem podjednakih uslova konkurencije između saobraćajnih grana i preduzeća u njima na saobraćajnom tržištu, direktno povezani i snažno utiču na uslove organizacije i upravljanje poslovanjem samih saobraćajnih preduzeća kao osnovnih nosilaca transportnih funkcija u privredi i društvu.

LITERATURA

- [1] Gviliam, K. N., Mackie, P. J.: „Economics and Transport Policy“, London, 1975.
- [2] Kolarić, V.: „Karakteristike tržišta saobraćajnih usluga“, Beograd 1967, str. 36 i „Organizacija i ekonomija saobraćaja“, Beograd, 1978, str. 368.
- [3] Kolarić, V.: „Karakteristike tržišta saobraćajnih usluga“, studija, Saobraćajni institut, Beograd, 1967.
- [4] Neufeind, R.: „Verkehrspolitik und Umweltschutz, Konzeption einer Umwelt orientiren
- [5] Neumann, R.: „Ökologie und Verkehr“, Berlin, 1980.
- [6] Novaković, S.: „Ekonomika saobraćaja“, Beograd, 1978, str. 348–349



- [7] Ötle, K.: „Verkehrspolitik“, Stuttgart, 1967, str. 7.
- [8] Ranić M.: „Osnovi menadžmenta i menadžment preduzeća“, Travnik, 2011.god.
- [9] Verkehrspolitik“, Köln, 1978.
- [10] Voigt, F. : „Verkehr“, Erster Band-Erste Hälfte: Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Berlin, 1973, str.35.