

ПРОИЗВОДЊА И РАЗВОЈ САОБРАЋАЈНИХ УСЛУГА У УСЛОВИМА ТРЖИШНЕ КОНКУРЕНЦИЈЕ

Предраг Рстић
Универзитет „Унион – Никола Тесла“, Београд
Факултет за право, безбедност и менаџмент „Константин Велики“, Ниш

Саобраћај представља први општи услов нормалног одвијања друштвеног живота и економског развоја једне земље. Саобраћајне услуге чине значајан фактор друштвене делатности, које истовремено представљају самосталну привредну област, али и значајан предуслов за развој других привредних области. Другим речима, као привредна делатност, саобраћај стимулише развој индустрије, обављајући функцију превозиоца масовних количина производа. Побољшање брзине кретања, редовитост и сигурност доприносе да се средства која су уложена у производњу роба што пре врате из процеса промета у процес производње. Саобраћајне услуге се због своје значајне функције морају посматрати и као непосредан и као посредан саставни део привреде засноване на развијеној подели рада.

Кључне речи: *производња, развој, саобраћајне услуге, тржиште, понуда, тражња, конкурентност*

Увод

Саобраћајна услуга као производ, због технолошког процеса њене производње, има специфичну употребну вредност. Она се вишеструко разликује од осталих производа људског рада у другим областима производње. Употребну вредност производ стиче искључиво у процесу своје потрошње. За највећи број производа процес потрошње је временски и просторно одвојен од процеса њихове производње. Према томе, да би ступио у потрошњу производ мора бити транспортован. Због тога процес транспортовања представља продужетак процеса производње употребне вредности сваког производа, јер се производња довршава тек достављањем производа с места производње на место потрошње.¹ Специфичност функције саобраћаја, као интегралног сектора привреде, испољава се у специфичности употребне вредности саобраћајне услуге као производа рада у саобраћају. Саобраћајна услуга представља остварену промену места транспортованог производа или путника.

Производи рада у осталим областима материјалне производње јесу материјална добра која, после завршетка процеса рада, на тржишту егзистирају самостално.

¹ Voigt, F., *Theorie der regionalen Verkehrsplanung*, Berlin, 1964, pp 65-86.

Саобраћајна услуга, насупрот томе, није материјални производ. Њену употребну вредност сачињава промена места објекта транспортовања (људи или робе).² Процес рада у транспорту представља мењање места путника и робе. Та чињеница уједно представља и услугу као објекат размене између саобраћајног предузећа и корисника (као потрошача).

Саобраћајне услуге као производ на тржишту

Из карактеристике саобраћајне услуге као производа рада у процесу транспортовања произилазе две основне чињенице битне за пословање саобраћајних предузећа.

Прва чињеница је да услуга као производ, у ствари, представља сам процес превоза. Квалитет услуге, у основи, оличава квалитет организације процеса превоза. При томе квалитет услуга добија посебан значај у конкурентским односима између саобраћајних грана на саобраћајном тржишту. Квалитет саобраћајне услуге, у поређењу с квалитетом осталих производа на релацијама између произвођача и потрошача услуга, посебно је сложена категорија.³ За разлику од осталих производа, чији квалитет купац при куповини робе (у радњи, у излогу, при разним презентацијама, на сајмовима и сл.) може да види пре него што се одлучи за куповину, квалитет саобраћајне услуге не може се унапред знати. Корисник може само да претпоставља (наслућује) квалитет саобраћајне услуге, али праву оцену њеног квалитета може дати само након обављеног процеса превоза.

Квалитет саобраћајне услуге заправо представља резултанту између очекивања корисника и оствареног квалитета процеса превоза, а сама оцена квалитета превоза зависи од резултата услуге, као и врсте и начина процеса у којем је извршена.

У путничком саобраћају, за пословање саобраћајних предузећа битни су они аспекти квалитета који се односе на очекивања путника у току самог путовања, и то у вези с директно и индиректно узајамно повезаним факторима квалитета:⁴

1. директно с путовањем повезани су фактори: брзина, тачност, комфор, цена и избор реда вожње, а директни релевантни фактори односе се на понашање возног особља, информације и резервације;

2. индиректно, факторе представљају: сигурност, услови путовања, околина, чистоћа, угоститељске услуге.

Све наведене аспекте квалитета услуге, као производа и објекта размене, коју унапред плаћа, путник сазнаје накнадно, у току путовања и по обављеном путовању и може их оценити тек пошто је услугу потрошио и спознао све елементе доброг или лошег квалитета.

Због тога, ради обезбеђења квалитета услуге унапред, саобраћајна предузећа морају предузимати посебне организационе мере процеса рада у саобраћају. На пример, савремене железнице утврђују мапе критеријума квалитета и организују понуду у међународном и домаћем саобраћају (InterCity, EuroCity) у складу с разли-

² Коларић, Н., *Организација и економија саобраћаја*, Београд, 1978, стр. 367.

³ Коларић, Н., *Менаџмент у саобраћају*, Београд: Висока туристичка школа, 2007, стр. 183.

⁴ Коларић, Н., *Организација и економија саобраћаја*, Београд, 1978, стр. 56.

читим циљевима и нормама услуга у дневном и ноћном саобраћају. Посебне организационе мере за обезбеђење квалитета услуга крећу се у следећим оквирима:

- услуге пре и после путовања;
- услуге у станицама;
- критеријуми у вези с путовањем возом;
- помоћ путницима у решавању евентуално насталих проблема у току пута;
- остале услуге у току пута;
- тарифна политика;
- сигурност путовања.

Да би се сви ови елементи квалитета услуге обезбедили мора се спровести посебно организовање целокупног особља које учествује у процесу производње услуга. У робном саобраћају се у савременом развоју привреде стално постављају захтеви за квалитетније услуге, што значи за виши степен организације процеса превоза у саобраћајној логистици.

Основни критеријуми квалитета услуге у робном саобраћају, у том смислу, односе се на:

- укључивање транспорта у продукциони процес „just-in-time”, што претпоставља доставу робе у право време, на право место и у правој количини, и
- коришћење савремених информационах и комуникационих техника и технологија ради оптимизирања логистичког процеса, као и формирање централног информационог система за индивидуално коришћење.⁵

Да би се обезбедио овако структуриран квалитет услуга, технолошки процес мора бити тако организован да омогући реализацију основног критеријума, тј. доставу праве робе на право место, у право време и у правој количини.⁶ Основни циљ организације производње услуга јесте: брзо, тачно, доступно кориснику, проточно, еколошки чисто, превоз који се спроводи „од врата до врата” у сарадњи с различитим саобраћајним гранама, како би се обезбедила комплетна услуга.

Према томе, захтеви корисника за квалитет услуга, као производа који представља предмет размене на саобраћајном тржишту, поклапају се с организационим процесима у самом технолошком процесу превоза, јер саобраћајно предузеће продаје, у суштини, само промену места.

Друга чињеница у организацији пословања саобраћајног предузећа, која произилази из специфичности услуге као производа рада, јесте да су процес производње услуга и процес њене потрошње временски и просторно идентични. То значи да нема лагеровања услуга.

Сваки други производ, из било које области производње, по завршетку процеса производње доставља се на место потрошње. То значи да су у њиховом случају процеси производње и потрошње раздвојени временски и просторно. Међутим, у саобраћају се услуга не може издвојити из процеса производње. Гашењем процеса рада у премештању робе или путника гаси се и сама услуга. Саобраћајно предузеће завршава свој процес превоза, а корисник истовремено завршава потрошњу

⁵ Коларић, Н., *Менаџмент у саобраћају*, Београд: Висока туристичка школа, 2007, стр. 265.

⁶ Bates, I., Roberts, M., *Perspectives de l'utilisations et de la possessions de l'automobile*, Table Ronde Paris: CEMT, 1981, p. 27.

услуге. Због тога у саобраћајном предузећу планирање продаје услуга, у суштини, представља планирање организације процеса превоза и коришћења транспортних капацитета, а то се, са становишта саобраћајног предузећа, поклапа с планирањем маркетинг-логистике.

Основне специфичности саобраћаја, као сложеног техничко-технолошког система, произилазе из карактера услуге која се идентификује са самим процесом рада. Специфичност процеса рада огледа се у посебном понашању свих чинилаца процеса рада. Док је у индустријској производњи средство за рад стабилно, с радником уз машину, а као предмети рада циркулишу сировине, материјал, полупроизводи и производи, у транспортном процесу, за разлику од претходног, у оптицају су сви чиниоци процеса рада. Јер, „људи и роба путују транспортним средствима, а путовање, премештање овог средства, управо сачињава процес производње који је резултат њеног дејства”.⁷

Према томе, радник у камиону, аутобусу или возу покреће транспортно средство и у процесу кретања врши процес производње услуге. Из тога произилази и садржај проблематике организације производње услуга, као и мере за њену реализацију. Сам процес производње, у овом случају, испољава се као:

1. просторни процес (процес савладавања простора);
2. процес симултане масовне производње великог броја и разгранате структуре саобраћајних услуга истовремено, на комплексно повезаним саобраћајним путевима и
3. процес производње саобраћајне услуге, као интегралног производа у парцијалним, али организационо и технолошки повезаним процесима рада.

Основна карактеристика процеса рада, да се он одвија у сталном просторном кретању представља извор диференцирања организационих мера и структуре саобраћајних токова. То, уједно, представља суштински разлог примене маркетинг логистике са становишта корисника услуга (производних и прометних предузећа), као и са становишта саобраћајних предузећа која су произвођачи услуга.

Пре свега, према распореду производних и потрошачких региона и степену њихове концентрације, на одређеном простору формирају се регионални саобраћајни правци са својим токовима путника и робе, али с различитом густином саобраћаја на њима. Из тога произилази сегментација саобраћајног тржишта на просторној основи, чију структуру сачињавају:⁸

- локални градски и приградски саобраћај,
- међуградски унутрашњи саобраћај, и
- међународни саобраћај.

Према густини саобраћаја формирају се главни магистрални правци и споредни локални (регионални) правци. У друмском саобраћају, на пример, разликују се: ауто-путеви, путеви I, II, III реда, а у Европи се формира мрежа Е-путева обележених бројевима Е-1, Е-2 итд. У железничком саобраћају диференцирају се главне магистралне и споредне пруге (са слабијим интензитетом саобраћаја), а посебан сегмент чине „брзе пруге”, способне да поднесу брзине возова и до 500 km/h и транзитне пруге у међународном саобраћају.

⁷ Новаковић, С., *Економика саобраћаја*, Београд, 1978, стр. 112.

⁸ Коларић, Н., *Менаџмент у саобраћају*, Београд: Висока туристичка школа, 2007, стр. 224.

Према даљини превоза, у робном саобраћају подела се врши на кратколинијски и дуголинијски саобраћај. Једна од првих држава које су дефинисале границу између кратколинијског и дуголинијског саобраћаја јесте Немачка, где је та граница постављена на раздаљини од 50 км. На тој основи предузећа друмског саобраћаја се тамо региструју за кратколинијски превоз (до даљине од 50 км) или дуголинијски (на даљине преко 50 км). Ова подела извршена је ради регулисања конкуренције путем усмеравања превоза – за краћа растојања на друмски саобраћај, а за дужа растојања на железнички који је за овакве превозе друштвено рентабилнији. Из ове поделе извире проблематика организације саобраћаја и коришћења превозних капацитета, обезбеђивања повратног товара, контактирања с корисницима, прикупљања и обраде информација, организовања пословница и сл.

У путничком саобраћају просторни процес производње услуга такође се јавља као извор организационе мера и функција саобраћајних предузећа. Организација превоза у свакој грани саобраћаја, пре свега, захтева израду и објављивање реда вожње и његово усклађивање између саобраћајних грана и предузећа. Јер, редовима вожње морају бити обезбеђене везе у саобраћајним чворовима и прикључним станицама, где се мењају транспортна средства.

Симултана масовна производња саобраћајних услуга је друга технолошка карактеристика организације саобраћаја која комплетира напред условљену проблематику организације, а која је, опет, последица просторног деловања процеса рада.⁹

Територијално деловање процеса превоза захтева и територијалну организацију саобраћајних предузећа и то на различитој основи. На пример, у железничком саобраћају технолошки процес захтева стварање организационих јединица на комплетној мрежи, по свим службама. У саобраћајној служби, рецимо, станице имају и комерцијалну функцију (пријем и отпрема путника и робе, контактирање с корисницима услуга), а исто тако и технолошку функцију (регулисање саобраћаја возова). За једне пошиљке, на пример, станица је отпремна, за друге представља станицу приспећа, а за треће је транзитна, где се врши „прерада” робе, претовар из воза у воз или манипулисање вагона за колске пошиљке, ранжирање комплетних возова у ранжирним станицама и сл.

Између свих организационих јединица мора постојати усклађеност процеса рада. Поремећаји у процесу рада у једној станици нарушавају ред вожње и процес рада у другој станици, а тиме и у целокупном „транспортном ланцу”. Слична је организација робног саобраћаја, типа симултане производње услуга, и у друмском, речном и поморском саобраћају, где луке, као и у случају железничког саобраћаја, имају мултифункционалну улогу (обрађује се широка структура пошиљки, од више пошиљалаца већем броју прималаца, која формира робне токове на одређеним пругама, путевима и бродским линијама).

Интегралност саобраћајне услуге је трећа карактеристика технолошког процеса која се надовезује на претходну карактеристику симултане масовне производње. У робном саобраћају комплетну саобраћајну услугу, са становишта корисника услуга, представља превоз пошиљке „од врата до врата”, односно од магацина пошиљалоца до магацина примаоца робе. У путничком саобраћају комплетну саобраћајну услугу са становишта корисника услуга представља превоз путника „од стана до стана”, тј. од места поласка до циља путовања.

⁹ Коларић, Н., *Организација и економија саобраћаја*, Београд, 1978, стр. 87.

На овом превозном путу путника, односно робе, саобраћајну услугу може да изврши:¹⁰

- једно саобраћајно предузеће на целом превозном путу, у сопственој организацији превоза „од стана до стана” или „од врата до врата” (на пример: у редовном саобраћају аутобусом, камионом, железницом уз допунску дистрибуцију средства друског саобраћаја, итд.);

- већи број саобраћајних предузећа исте саобраћајне гране (на пример, у железничком саобраћају: у случајевима где је мрежа подељена на већи број железничких предузећа или у међународном железничком саобраћају у којем сарађује више различитих железничких управа);

- већи број предузећа различитих саобраћајних грана у комбинованом превозу, где се у процес превоза на превозном путу укључују предузећа различитих грана саобраћаја, свако на свом делу превозног пута. Овде једна путничка агенција (у путничком саобраћају), или једна шпедитерска организација (у робном саобраћају), може бити организатор превоза и избора комбинације предузећа учесника у комбинованом превозу друског, железничког, речног, поморског и авио-саобраћаја.

У савременој логистици основни циљ је „да се права роба достави у право време, у правој количини и на право место” уз најниже трошкове дистрибуције. Поред процеса превоза, као физичког кретања робе, у логистички систем дистрибуције робе укључује се још читав низ активности којима се обезбеђује интегралност услуге са становишта корисника. Савремени развој интегралног транспорта уноси нове организационе форме којима се на превозном путу формира „транспортни ланац”. Са становишта саобраћајних предузећа, свако извршава услугу превоза на свом делу превозног пута (камион у довозу до робнотранспортних центара или контејнерских терминала; железница до лука; бродови између лука и даље, опет, железницом и друским саобраћајем). Све те парцијалне услуге превоза појединих саобраћајних предузећа на превозном путу за корисника имају употребну вредност само као комплетна, интегрална услуга превоза на целом превозном путу.

Због тога саобраћај представља специфичан техничко-технолошки систем који делује у простору, уз нужно просторно и временско регулисање ради обезбеђења комплетне интегралне услуге превоза. Целовитост услуге може се обезбедити само јединственошћу технолошког процеса и свих активности у логистичком систему дистрибуције. На тој основи заснива се савремени развој просторног аспекта физичке дистрибуције и нових концепција управљања физичком дистрибуцијом и маркетингом.¹¹

У путничком саобраћају, исто тако, целовитост саобраћајне услуге захтева обједињавање процеса превоза и обезбеђење веза. Савремени развој путничког саобраћаја, који подразумева све веће удаљености циља путовања, не би био могућ без функционисања саобраћајног система као интегралног система. Због тога се у свим гранама саобраћаја организује усклађивање редова вожње, летења, као и усаглашавање редова вожње у главним чворним станицама. Формирају се међународне организације по гранама саобраћаја, као што су Међународна железничка унија, Међународна унија друског саобраћаја, ваздушног саобраћаја, Европска конференција министара транспорта, итд.

¹⁰ Коларић, Н., *Организација и економија саобраћаја*, Београд, 1978, стр. 93.

¹¹ Benson, D., Whitehead, G., *Transport and Distribution*, London, 1985, p. 145.

Концепт функционисања саобраћајног тржишта

Тржишна оријентација у формирању пословне политике саобраћајних предузећа значи да саобраћајна предузећа самостално утврђују правац и садржај своје пословне политике на основу тржишта и односа који на њему владају.

Као основа формирања пословне политике саобраћајних предузећа релевантни су односи између глобалне тражње за саобраћајним услугама и ефективне понуде саобраћајних услуга, затим односи између саобраћајних грана и предузећа у структури понуде саобраћајних капацитета и односи у економском положају и условима конкуренције на саобраћајном тржишту.

Саобраћајно тржиште је динамичка категорија и на њему се стално дешавају промене, како на страни тражње саобраћајних услуга, тако и на страни њихове понуде. Стога, саобраћајно предузеће мора непрестано да прати настале појаве и промене на тржишту и да своје пословање усмерава према уоченим појавама и променама.

Према томе, да би поставило циљеве и структуру свог развоја, те утврдило садржај и мере пословне политике, саобраћајно предузеће мора стално да прати промене дејства тражње за саобраћајним услугама, понуде капацитета за задовољење тражње и услова и односа конкуренције на саобраћајном тржишту.

Основни смисао пословне политике саобраћајних предузећа представља задовољење потреба за превозом робе и путника у оквиру привреде и друштва. Само ако се усмери на тај циљ, предузеће може остварити свој економски интерес садржан у реализацији што бољег финансијског резултата који се огледа у дохотку и добити, а тиме и задовољење својих потреба. Те потребе синтетизоване су у обезбеђењу фондова за одвијање просте и проширене репродукције, фондова плата радника, осталих фондова за задовољење заједничких потреба и, наравно, у обезбеђењу нето профита (добити), после покрића свих трошкова и издатака. Према томе, циљ задовољења потреба привреде и друштва за превозом саобраћајно предузеће остварује из сопствених економских интереса, што је могуће реализовати првенствено сталним истраживањем фактора који одређују обим и структуру тражње за услугама.¹²

Систематизација фактора тражње за саобраћајним услугама у саобраћајно-економској теорији је различита. Фокт ове факторе систематизује са становишта планирања развоја саобраћаја, Бедер даје најширу систематизацију, а В. Колариц издваја следећих пет фактора:

- општи ниво развоја привреде и друштвених потреба за превозом,
- територијални размештај привреде и становништва,
- структуру производње и стандард становништва,
- способност подношења транспортних трошкова и
- развојну политику у саобраћају.

Фактори тражње за саобраћајним услугама углавном се посматрају целовито. Међутим, полазећи од разлике у организацији саобраћајних процеса и структуре мера пословне политике, факторе тражње на тржишту робног саобраћаја, као и на тржишту путничког рационално је анализирати одвојено. На тај начин могуће је ефикасније утврђивање мера пословне политике.

¹² Коларић, Н., *Организација и економија саобраћаја*, Београд, 1978, стр. 80.

Односе у развоју привреде и саобраћаја, као њеног сектора, треба разматрати, пре свега, са аспекта утицаја општег привредног раста на раст тражње за саобраћајним услугама.

У свим истраживањима саобраћајног тржишта утврђено је да постоји корелација између развоја привреде и саобраћаја изражена у корелацији развоја друштвеног бруто производа и обима робног саобраћаја, а у путничком саобраћају корелација односа националног дохотка и обима путничког саобраћаја.

Следећа димензија дејства на развој саобраћајног тржишта и тражње за саобраћајним услугама јесте развој структуре привреде. Општи раст привреде даје садржај пословној и развојној политици саобраћајних предузећа у погледу прилагођавања укупних капацитета транспортних средстава тражњи за саобраћајним услугама. Уколико предузећа спорије прилагођавају величину капацитета тражњи за услугама, морају се, у оквиру своје пословне политике, организационим мерама усмерити ка рационалном коришћењу капацитета, јер би у супротном долазило до њихове пренапрегнутости са свим даљим негативним последицама.

Анализом развоја структуре привреде лако је закључити да су се, упоредо с процесом привредног развоја, дешавале и одговарајуће промене у структури тражње за саобраћајним услугама, што је изазвало неминовно прилагођавање структуре саобраћајних капацитета потребама тражње. Структура индустрије (екстрактивне и пољопривреде) даје глобалну структуру производње, а тиме и тражње за саобраћајним услугама, док структура појединих области индустрије прераде проширује структуру тражње у погледу структуре транспортних капацитета и квалитета саобраћајних услуга.

Претежно учешће екстрактивне индустрије (производње угља, руда, сировина и репроматеријала) захтева транспортне капацитете за масовне превозе. То је било карактеристично за период индустријализације када долази и до брзог развоја прерађивачке индустрије. Развој науке, технике и нових технологија унео је промене у структуру производње, што се, пре свега, односи на развој прерађивачке индустрије. Овакви процеси мењају структуру тражње за саобраћајним услугама, и то у два правца:

– прво, повећава се тражња за чешћим отправањем већег броја мањих пошиљки према већем броју купаца, што значи да се јавља тражња за мањим транспортним јединицама које могу флексибилније да се користе и

– друго, мења се структура тражње у погледу брзине превоза и квалитета услуга, што значи да расте тражња за брзим и континуираним превозом, за посебним условима превоза и за комплетном саобраћајном услугом „од врата до врата”.

Под дејством ових промена дошло је до снажних супституционих процеса. Огроман део превоза робе прелио се са железнице на друмски саобраћај. Експанзија развоја друмског саобраћаја имала је за последицу појаву јаке конкуренције на саобраћајном тржишту, тако да се учешће железнице у укупном обиму превоза непрестано смањивало, а учешће друмског саобраћаја се повећавало. Овакве тенденције развијале су се захваљујући способности предузећа друмског саобраћаја да задовоље потребе корисника флексибилнијим прилагођавањем капацитета и по обиму и по времену. Јер, предузећа друмског саобраћаја располажу капацитетима који су, за разлику од капацитета железнице, прилагодљиви по величини (појединачно мањи) и омогућавају превозе директно од магацина пошиљаоца до магацина примаоца без претовара и тиме превозе чине сигурнијим у погледу могућности оштећења робе при претовару.

Измењени захтеви у погледу брзине и посебних услова превоза стимулисали су развој интегралног транспорта, превоз робе контејнерима и развој мултимодалног комбинованог саобраћаја. Према томе, промене у структури привреде утичу на мењање структуре саобраћајног система мењањем структуре тражње за саобраћајним услугама. Због тога, саобраћајна предузећа у своју пословну политику морају да укључе одговарајуће мере усмерене на прилагођавање структуре капацитета тражњи за услугама.

Основни циљ саобраћајне политике државе јесте да обезбеди оптималну структуру саобраћајног система. То значи да треба да омогући процес усаглашавања понуде транспортних капацитета према стварним потребама друштва и структуре привреде. Остваривање овог циља захтева постављање јасних концепција саобраћајне политике и, сагласно њој, планирање, доношење и доследну реализацију дугорочне инвестиционе политике у оквиру стратешке економске политике.

С обзиром на то да је држава водила железницу као државно предузеће с буџетским пословањем и обавезама јавне службе (да извршава превозе без обзира на своје комерцијалне интересе), железница, депресираним ценама услуга и великим обимом социјалних повластица (у путничком саобраћају) и стимулативним ценама (као инструментом економске политике, у робном), није могла да обезбеди сопствену репродукцију капацитета и изврши њихову модернизацију. Стога није била у могућности да прати технички прогрес, а ни држава јој за то није обезбеђивала финансијска средства.¹³

Насупрот томе, под притиском развоја аутомобилског саобраћаја и ауто-индустрије, држава је градила путну инфраструктуру и омогућавала брз развој друмског саобраћаја, док је железница, у исто време, била и даље основни носилац транспортне функције све до шездесетих година XX века, када започиње снажан развој друмског саобраћаја. До тог периода железница је била основни носилац транспортне функције и у путничком и у робном саобраћају, са већ тада старосном структуром чији капацитет није био у стању да одговори изазовима конкуренције младих саобраћајних грана. Иако већ израубовани и у знатном броју већ књиговодствено отписани, капацитети железнице били су у том периоду, захваљујући организационим мерама, потпуно искоришћени.

Међутим, шездесетих година XX века наступа снажан екстензивни развој моторизације, о којем је већ било речи, који је у наредних двадесет година (1960–1980) потпуно изменио односе у понуди капацитета, како у путничком саобраћају, тако и у робном. У развијенијим европским земљама, већ пред крај овог периода, у укупном обиму превоза путника (у копненом саобраћају), превоз индивидуалним путничким аутомобилом био је заступљен са преко 80%, јавним друмским саобраћајем 11% и железничким мало испод 9%.¹⁴

Промене у структури понуде транспортних капацитета имале су за последицу и велику промену у структури понуде саобраћајних услуга. Друмски саобраћај преузима доминацију и у путничком и у робном саобраћају, што због флексибилнијег прилагођавања тражњи за услугама, с једне стране, што због техничког заостајања капацитета железнице и неједнаких услова конкуренције, с друге.

¹³ Зеленика, Р., Интеракције спрега спедиције, технологије транспорта и логистике, *Железнице бр. 10/1988*, стр. 1068.

¹⁴ UIC – Groupe de travail, 1/C/1, *Etude de l'evolution dmographique*, Paris 1979.

Конкурентност као фактор саобраћајне и економске политике

Понуда транспортних услуга може се посматрати као категорија планирања економске и саобраћајне политике и као категорија пословне политике саобраћајног предузећа. У првом случају планирају се и усклађују друштвене потребе за превозом робе у процесу друштвене репродукције, као и укупне потребе за путовањем у односу на понуду капацитета целокупног саобраћајног система. У другом случају реч је о конкретном усклађивању понуде и тражње за саобраћајним услугама.¹⁵

Политиком државе у области инвестиција у изградњу саобраћајне инфраструктуре, као и формирања економског положаја саобраћајних предузећа кроз примарну и секундарну расподелу, саобраћајним предузећима омогућава се усклађивање развоја капацитета и њихове понуде према насталим потребама за превозом. Међутим, тражња за саобраћајним услугама у целини може се задовољавати искључиво динамичним мењањем односа учешћа појединих саобраћајних грана у понуди саобраћајних услуга. Али, подела рада на саобраћајном тржишту, између саобраћајних грана и саобраћајних предузећа у њима, у стварности се не одвија према њиховим одговарајућим компаративним предностима са становишта друштвене рентабилности, већ поједине саобраћајне гране и предузећа преузимају велике масе превоза који им природно не гравитира. Основни узроци такве поделе рада су:

- неједнаки технички услови конкуренције и
- неједнаки економски услови конкуренције између саобраћајних предузећа у појединим саобраћајним гранама на саобраћајном тржишту.

Са развојем друмског саобраћаја и јачањем његове конкурентске способности на саобраћајном тржишту отпочели су процеси преливања једног дела тражње за саобраћајним услугама са железнице на друмски саобраћај. Овај се процес великим делом одвијао управо из техничких разлога, тј. због одговарајућих техничких карактеристика транспортних средстава.

У робном саобраћају роба која захтева масовни превоз по својој „природној гравитацији“ уобичајени је репрезентант тражње за услугама железничког саобраћаја, како по величини транспортних капацитета, тако и по начину превоза. На пример, масовни превоз сировина, руда, угља, итд. или превоз на дуга одстојања (због изражене дегресије трошкова према даљини превоза), природно припадају железници. Насупрот томе, роба која захтева мање транспортне јединице, које не трпе претовар и које се превозе на мање удаљености, природно гравитира друмском саобраћају.

Према томе, са становишта друштвене рентабилности било би нормално, понудом капацитета на саобраћајном тржишту, управо на такав начин вршити поделу рада између саобраћајних грана и одговарајућих предузећа. Међутим, друмски саобраћај је преузимао од железнице и оне превозе за које је она апсолутно друштвено рентабилнија, укључујући чак и производе црне и обојене металургије, те грађевинског материјала и то на дужим одстојањима. Супституциони процеси између железнице и друмског

¹⁵ Новаковић, С. и група аутора, *Студија о трошковима инфраструктуре у друмском саобраћају и накнаде корисника путева*, Београд: Саобраћајни институт, 1980, стр. 15.

саобраћаја, изражени у преливању превоза са железнице на друмски саобраћај, последица су, како законитости развоја тражње, тако и техничког заостајања железнице.

Законитости развоја тражње испољене су у структурним променама захтева привреде у односу на саобраћајне капацитете. Развој прерађивачке индустрије имао је за последицу захтеве за све чешћим превозом – у различитим правцима, зависно од тржишта – већег броја денцаних пошилики које захтевају мање транспортне јединице. За такав облик тражње друмски саобраћај има много израженије компаративне предности, јер може флексибилно да прилагођава капацитете захтевима корисника услуга и по времену и по обиму (од двотонских до 50-тонских камиона који сваку пошилику могу да превезу у свако време у жељеном правцу).¹⁶

Железница, као технолошки систем, нема такву еластичност. Превоз робе из једне станице може се обавити тек када се формира комплетна колска пошилика или када се накупи довољно робе за формирање воза. Да би одговорила насталим структурним променама у тражњи за услугама железница је принуђена да покрене промене у организацији превоза у смислу преузимања денцаних превоза и организације превоза робе по систему „од врата до врата“, као и развој и организацију контејнерског саобраћаја. Све то захтева нове инвестиције у капацитете, реконструкцију пруга и њихово оспособљавање за велике брзине и у путничком и у робном саобраћају, као и нове методе пословања комплетне железнице.

На поменуте нове захтеве и промену структуре у тражњи за услугама железница је споро реаговала. Дуго је била као саобраћајна грана запостављена у програмима развоја. Технички је заостајала, јер није било инвестиција намењених за реконструкцију и модернизацију капацитета, а сама железница, услед депресираних цена услуга и с обавезама јавне службе, није могла да обезбеди акумулацију за своју репродукцију и модернизацију. Због тога је слабио квалитет услуге, брзине су или опадале или се споро повећавале, а превозни капацитети нису више одговарали растућим потребама за комфором.

У развијеним европским земљама је већ после првог удара енергетске кризе (с почетка седамдесетих година XX века) остварена значајна преоријентација у саобраћајној политици у правцу реafirмације железнице. Уложене су велике инвестиције у изградњу нових пруга за велике брзине (200 км/х до 300 км/х, па и до 500 км/х) и реконструкцију постојећих пруга за брзине од најмање 160 км/х. Уведени су модерни INTER-CITY возови, а у међународном саобраћају EURO-CITY, с великим брзинама и високим комфором по систему „сат-такт“, што означава поласке возова између већих градова на сваки сат у истом минути.

Овакве инвестиционе и организационе мере повећале су конкурентску способност железнице и почео је да се остварује концепт у подели рада између саобраћајних грана на саобраћајном тржишту који предвиђа повратак на железницу свих путника на раздаљинама до 500 км, укључујући оне који су користили ваздушни саобраћај.

Према томе, реконструкцијом и модернизацијом капацитета може се вратити изгубљена конкурентска способност настала услед техничког заостајања и обезбедити поновно коришћење стварних компаративних предности железнице у односу на остале гране саобраћаја.

¹⁶ Коларић, В., *Карактеристике тржишта саобраћајних услуга*, студија, Београд: Саобраћајни институт, 1967, стр. 65-69.

Закључак

Анализа развоја саобраћајних услуга и саобраћаја као сектора привреде указује на веома висок степен међузависности развоја привреде и саобраћаја са снажно израженим повратним спрегама, па се због тога саобраћајна политика и посматра као део економске политике друштва. Пошто саобраћај представља један од основних фактора развоја привреде, основни циљ менаџмента мора бити обезбеђивање складног развоја капацитета саобраћаја с потребама привреде и друштва.

Овај циљ произилази из основне функције саобраћаја која се огледа у повезивању процеса производње појединих производа и процеса укупне друштвене репродукције. Саобраћај својом транспортном функцијом врши превоз сировина, полупроизвода и готових производа, од места производње до места њихове потрошње. У случају прекида тог ланца у било којој фази, прекида се и процес репродукције, јер саобраћај своју функцију врши у свакој фази кретања капитала.

Привредни раст утиче и на демографски развој и мењање социјалне структуре становништва, што представља један од разлога раста потреба за саобраћајним услугама. То значи да и између развоја привреде и друштва постоји снажна међузависност. С једне стране, саобраћај се својим позитивним дејствима појављује као акцелератор привреде, јер тада убрзава њен раст; затим, негативним дејством, када због заостајања у развоју у односу на осталу привреду кочи даљи привредни раст и неутралним дејством, када се међусобни односи раста саобраћаја и привреде благовремено усклађују. С друге стране, структурне промене у привреди и демографском развоју утичу на развој структуре саобраћајног система својим повратним дејством. Одатле произилази да се, на основу демографског развоја, саобраћајном политиком морају усклађивати и односи у развоју понуде саобраћајних капацитета и тражње за саобраћајним услугама у путничком саобраћају.

На сваком степену развоја привреде и потреба за транспортом транспортни капацитети морају се усклађивати с променама у развоју привреде.¹⁷ Пошто је основни циљ друштва, када је у питању саобраћајна политика, усклађивање понуде и тражње транспортних капацитета са израженим потребама за превозом, задаци пословних политика различитих саобраћајних предузећа јесу да ту понуду саобраћајних услуга усклађују с платежно способном тражњом за услугама, а упоредо с динамиком развоја транспортних капацитета. Према томе, држава својом активном економском политиком треба да делује на формирање тражње за саобраћајним услугама, с једне стране, а саобраћајном политиком на формирање понуде капацитета и саобраћајних услуга, с друге стране.

Литература

[1] Bader, W., *Produktionswolumen*, Dusseldorf-Freiburg, 1958.

[2] Batest, I., Roberts, M., *Perspectives de l'utilisations et de la possessions de l'automobile*, Table Ronde, Paris: CEMT, 1981.

¹⁷ Bader, W., *Produktionswolumen*, Dusseldorf-Freiburg, 1958, p.43.

- [3] Benson, D., Whitehead, G., *Transport and Distribution*, London, 1985.
- [4] UIC – Groupe de travail, 1/C/1, *Etude de l'evolution dmographique*, Paris 1979.
- [5] Voigt, F., *Theorie der regionalen Verkehrsplanung*, Berlin, 1964.
- [6] Зеленика, Р., Интеракције спрега спедиције, технологије транспорта и логистике, *Железнице бр. 10/1988*.
- [7] Коларић, В., *Карактеристике тржишта саобраћајних услуга, студија*, Београд: Саобраћајни институт, 1967.
- [8] Коларић, Н., *Менаџмент у саобраћају*, Београд: Висока туристичка школа, 2007.
- [9] Коларић, Н., *Организација и економија саобраћаја*, Београд, 1978.
- [10] Новаковић, С. и група аутора, *Студија о трошковима инфраструктуре у друмском саобраћају и накнаде корисника путева*, Београд: Саобраћајни институт, 1980.
- [11] Новаковић, С., *Економика саобраћаја*, Београд, 1978.