

STANJE I PROBLEMATIKA RAZVOJA SAOBRAĆAJA U EVROPSKOJ UNIJI SA POSEBNIM OSVRTOM NA BOSNU I HERCEGOVINU



Ibrahim Jusufrić, prof. dr. sc
Mr Danislav Drašković, dipl. ing
Mr Jasmin Jusufrić, dipl. ing
Saobraćajni fakultet, Travnik

SAŽETAK:

U radu su obrađeni najbitniji aspekti stanja i razvoja saobraćaja kod nas i u Evropskoj uniji. U prvom dijelu rada date su opšte karakteristike u razvoju saobraćaja u posljednjih 10 godina u Evropskoj uniji kao i uloga saobraćajne politike u funkciji razvoja saobraćaja. Posebno je obrađen saobraćajni sistem sa konvencionalnog i modernog pristupa sa uključivanjem logistike što treba da dovede do značajnog smanjenja njegovih troškova saobraćaja što treba da dovede do podrške konkurentnoj snazi pojedinih proizvođača, a time i do potpunije uključivanja našeg saobraćajnog sistema u evropske integracije. Posebna pažnja je posvećena modernom menadžmentu saobraćajnog sistema kao glavnom nosiocu ove aktivnosti.

U okviru toga se posebno sagledava reinženjering poslovnih procesa kao metod kontinuiranog poboljšanja transportnog procesa i upravljanja kvalitetom. Kao ključ savremenog razvoja saobraćaja nameće se potreba za strateško povezivanje saobraćajnih grana i njihove integracije u evropske asocijacije. Ne treba zaboraviti da saobraćaj, pored pozitivnih efekata, proizvodi i negativne efekte na koje raznim mjerama treba uticati prije svega preko nove tehnološke revolucije "3E", ekoloških, ekonomskih i energetski prihvatljivih i obnovljivih energetskih izvora. U rješavanju ovih problema u saobraćaju očekuje se veće angažovanje saobraćajne nauke koja treba da odgovori na mnoge dileme iz oblasti tehnologije transporta, ekologije i razvoja pojedinih vidova saobraćaja i transporta u BiH ti njenom putu Evropskoj uniji..

1. UVOD

Saobraćajni sistem u Evropi se ubrzano razvija, uvodeći velik broj mjera i podsticaja usmjerenih stvaranju jedinstvenog tržišta saobraćajnih usluga. U tom cilju bila je neophodna i pravna regulativa unutar Evropskog saobraćaja. U početku se to rješavalo između susjednih zemalja kroz bilateralne sporazume, a nakon toga počeli su uspostavljati višestrani multilateralne sporazumi koji su regulisali saobraćajnu materiju (kao što je, na primjer, saobraćajni dokumenti, putna signalizacija, težina i dimenzije vozila, obilježavanja cestovnih saobraćajnica, unificirani saobraćajni dokumenti, tehnički pregledi, bezbjednost i dr.) uobličili u regulative u vidu direktiva koje su ih usvajale zainteresirane zemlje da bi prevoz ljudi, roba i vijesti bio što jednostavniji unutar evropskih i drugih zemalja. U posljednje vrijeme prisutan je interes društva za saobraćajem, a njegov razvitak, većim dijelom,

zavisi od razvoja privrede u cjelini. Zahtjevi za razvijenim saobraćajem neprekidno rastu od 70-ih godina dvadesetog stoljeća. Zahtjevi za razvojem robnog i putničkog saobraćaja rastu paralelno sa rastom bruto domaćeg proizvoda (BDP) u pojedinim zemljama. Istovremeno na transport se odvaja značajan dio ličnog dohotka svih ljudi. Procjenjuje se da su godišnja privatna domaćinstva na području Evrope potrošila 750 milijardi eura od čega 15% otpada na transportne troškove. U proteklih tridesetak godina u Evropi robni prevoz je porastao više od 122%, a putnički nešto više od 123%, od čega se najveći dio porasta pripisuje drumskom saobraćaju. Stoga je opravdana tvrdnja da bez efikasnog saobraćaja ne bi bila ostvarena dva osnovna principa Evropske unije, a to su:

sloboda kretanja putnika;
sloboda kretanja roba.

Stare teorije i shvatanja veoma brzo zastarijevaju u svim djelatnostima, pa i u transportu, što uslovljava promjene i dopune klasičnih metoda i tehnologija nastalih u svim drugim uslovima, i što dovodi do nastanka novih (savremenih) metoda i tehnologija koje mogu odgovoriti izazovima moderne privrede XXI vijeka. Savremene tehnologije transporta omogućavaju laku i brzu promjenu vida transporta, odnosno dozvoljavaju maksimalno iskorištavanje konkurentskih prednosti svakog vida transporta odnosno dozvoljavaju maksimalno iskorištavanje konkurentskih prednosti svakog vida transporta u jednom transportnom lancu.

Multimodalni sistemi transporta omogućavaju kombinovanje više vidova transporta sa ciljem pružanja kompletne transportne usluge uz istovremeno smanjenje transportnih troškova.

Transport igra glavnu ulogu u logistici i u kvalitetu usluge distributivnog lanca. Transport mora da zadovolji povećane zahtjeve u pogledu cijena, kvaliteta, fleksibilnosti, bezbjednosti, brzine i pouzdanosti s ciljem dostave robe u zahtijevanom vremenu.

Kada se razmatra životna sredina u kontekstu saobraćaja treba imati u vidu i to da pored pozitivnog i značajnog uticaja transporta na društveno- ekonomski i razvoj društva i države, posebno u vremenu globalizacije, evidentan je i njegov negativan uticaj na okolinu. Transport je jedan od sektora čiji je uticaj na promjene klime najmanje razmatran i istražen, ali i sektor s najvećim rastom ekološki nepovoljnih emisija.

2. OPŠTE KARAKTERISTIKE RAZVOJA SAOBRAĆAJA

Stalni razvoj privrede i društva, naročito u posljednjim decenijama, karakterišu znatne strukturne promjene u asortimanu proizvodnje, u društvenoj i teritorijalnoj podjeli rada. Ovaj proces ima za posljedicu značajne promjene u strukturi potražnje saobraćajnih usluga na saobraćajnom tržištu.

"Na tržištu saobraćajnih usluga ne postoje bitni preduslovi ekonomskog djelovanja slobodne konkurencije. Tržište transportnih usluga je takvo da na njemu ne mogu da djeluju na isti način i u istoj mjeri zakoni tržišne privrede. U saobraćaju ne postoji dovoljna elastičnost ni ponude ni potražnje. Saobraćajna preduzeća moraju da raspolažu kapacitetima za maksimalne mesece rada (naročito železnice koje imaju obavezu prevoženja).

Ovo u znatnoj mjeri utiče na visinu troškova eksploatacije. Osim toga, sam karakter saobraćaja, kao privredne djelatnosti, je takav da uslovljava i specifičan način proizvodnje na tržištu. Saobraćajna preduzeća prodaju svoje proizvode u momentu proizvodnje. Proces proizvodnje saobraćajnih usluga je sinhronizovan sa procesom potrošnje i potpuno se sa njima poklapa. Znači, ne postoji mogućnost elastične politike ponude transportnih kapaciteta, odnosno proizvoda trenaspornne delatnosti na tržištu. Ponuda saobraćajnih usluga, naročito grana vezanih za određenu vrstu puta, ograničena je vremenski i teritorijalno za jedno područje"

Zbog ovoga ne postoje osnovni ekonomski preduslovi za slobodno djelovanje tržišnih zakona, pa time ni za konkurenciju. Pored ovih razloga, koji proističu iz karaktera tržišta transportnih usluga, postoje i drugi faktori koji zahtijevaju regulisanje razvoja saobraćaja i društvenu intervenciju u uspostavljanju odnosa na ovom tržištu. Najznačajniji od tih faktora su različiti dijelovi poslovanja, različiti faktori prevoza i različito formiranje cijena.

Svi ovi razlozi pokazuju da slobodna konkurencija na transportnom tržištu nije svrsishodna ni društveno opravdana. U svim zemljama postoji, u većoj ili manjoj mjeri, intervencija države odnosno društvene zajednice, u oblasti razvoja saobraćaja, a posebno u politici cijena saobraćajnih usluga.

To znači da regulisanje odnosa između saobraćajnih grana, naročito u uslovima nove situacije na tržištu ransportnih usluga, treba vršiti provođenjem politike koordinacije saobraćaja. Mjere kordinacije saobraćaja mogu se odnositi na dva domena saobraćajne politike:

- Na politiku razvoja saobraćajnog sistema u cjelini i pojedinih saobraćajnih grana,
- Na politiku korištenja postojećih transportnih kapaciteta raspodjelom transporta na različite saobraćajne grane.

Koordinacija transporta sadrži, s jedne strane mjere koje imaju za cilj smanjivanje stvarnih troškova svakog oblika transporta i svih pomoćnih, dodatnih transportnih operacija, a s druge strane, primjenu metoda i postupaka koji će omogućiti da se svaki transport obavi onim saobraćajnim sredstvom koje u datom slučaju prouzrokuju najmanje troškove za korisnika i društvenu zajednicu.

3. ULOGA TRANSPORTA U EVROPI

Kao izraz sve veće želje za evropskim ujedinjenjem, Bosna i Hercegovina je na putu takve ideje, u relativno kratkom poslijeratnom periodu, ostvarila značajne korake.

Evropska unija je izradila čitav niz regulativa potrebnih za funkcionisanje jedinstvenog tržišta. Prihvatanje određenih zahtjeva i njihovo poznavanje je neophodno jer imaju uticaj na funkcionisanje i razvoj saobraćaja.

Danas je na području Evrope transport robe i putnika prošireniji i dalekosežniji nego ikada do sada, a posljedica toga su povećani negativni efekti na okolinu i povećanje smrtno stradalih osoba, naročito u drumskom saobraćaju.

Transportni sektor u Evropi osigurava značajan izvor zaposlenja. Od 8,2 miliona osoba zaposlenih u transportnom sektoru. Industrija drumskog transporta zapošljava između 51% svih radnika u sektoru. Od toga 30% obuhvata drumski teretni saobraćaj, a oko 21% ostale aktivnosti u drumskom i kopnenom transportu.

Ako se u taj iznos uključe i zaposleni koji rade u automobilskoj industriji, dobiva se oko 20 miliona evropskih zaposlenika u transportno povezanim aktivnostima. Najveći udio u ovom broju i njihovoj strukturi čine zaposlenici čija je djelatnost vezana uz drumski saobraćaj, koji najviše zagađuje zrak i okolinu.

U svom rapidnom tehnološkom razvoju, saobraćaj je postao i najvećim pojedinačnim potrošačem fosilnih goriva čiji je udio prešao granicu od 55% pa je postao glavnim zagađivačem čovjekove okoline sa nesagledivim negativnim posljedicama. To, praktično, znači da je saobraćaj postao ključni strateški resurs ukupnog čovječanstva čija je potražnja u permanentnom porastu pa se više ne može smanjivati, nego saomo kontinuirano razvijati- povećavati, što zahtjeva u cjelini nov pristup u projektiranju i aplikaciji savremenih transportnih tehnologija, odnosno novu tehnološku revoluciju te novu saobraćajnu politiku države i svjetske zajednice. Budući da danas svjetska zajednica raspolaže odgovarajućim znanjem i savremenim transportnim sredstvima, ne bi trebala biti upitnom nova tehnološka revolucija i saobraćajna politika, koja bi mogla i trebala u potpunosti supstituirati korištenje fosilnih goriva u korist "3E", ekološki, ekonomski i energetski, prihvatljivih obnovljivih energetskih izvora.

U prilog tome govori i današnja nauka koja tvrdi da je upotrebom različitih oblika obnovljive energije (solarne, geotermalne, propulzije i energije vjetra) moguće osigurati energetske potencijale za sljedećih 4 milijarde godina. Transport olakšava pristup poslovima, edukaciji i odmaranju te ima ključnu ulogu u ekonomiji jedne države i svakodnevnom životu njenih stanovnika. Izgradnja i održavanje transportnih sredstava i infrastrukture, s jedne i njihovo korištenje, s druge strane, predstavlja značajan udio u ekonomiji svake države: u

zemljama EU taj udio iznosi 4-8 GDP- a i 2-4 % sveukupnih radnih aktivnosti. Zbog toga je posve jasno da na bilans jedne države jako utiču međunarodna trgovina, transportna oprema i transportne usluge. Troškovi transportnih usluga i lične transportne opreme predstavljaju značajan dio ukupne potrošnje (preko 10%), a uz to i značajan dio državnog prihoda pokriva javne troškove u oblasti transporta, posebno za kapitalne investicije i kompenzacije (subvencije).

Kada se posmatra Bosna i Hercegovina može se reći da je procentualno učešće transporta u BiH u ukupnom bruto domaćem proizvodu cca 11,07%.

Raspodjela teretnog saobraćaja u Bosni i Hercegovini prema procentualnom odnosu saobraćaja u periodu od 1990. pa do 2020. godine dato je u sljedećem pregledu

God.	Vidovi saobraćaja				
	Drumski	Željeznički	Vodeni	Ostalo	Ukupno
1990	60,8	34,2	4,0	1,0	100,0
2010	83,8	12,2	3,0	1,0	100,0
2020	67,0	28,0	4,0	1,0	100,0

4. SAOBRAĆAJ I EVROPSKA UNIJA

Cilj EU je uspostavljanje jedinstvenog transportnog tržišta gdje drumski, željeznički, vodeni i vazdušni transportni preduzetnici djeluju u uslovima slobodnog tržišta i mogu ponuditi neograničen broj usluga na cijeloj teritoriji EU. Transportna politika sastoji se od politika i inicijativa u tri glavne oblasti:

- poboljšanje kvaliteta razvijanjem integriranih i konkurentskih transportnih sistema zasnovanih na naprednim tehnologijama koje također mogu doprinijeti ciljevima iz oblasti okoliša i sigurnosti,
- poboljšanje funkcionisanja jedinstvenog tržišta kako bi se promovisale odredbe efikasnosti, izbora transportnih usluga i štiteći socijalne standarde,
- poboljšanje transportnih veza s trećim zemljama i poticanje pristupa EU operatera drugim transportnim tržištima.

Saobraćajnu politiku EU, od posljednje decenije prošlog vijeka pa do današnjih dana čine dva osnovna dijela: dio koji se odnosi na period 1991.-2000. (Bijela knjiga EU – *White Paper on Common Transport Policy*) u kojoj su definisani elementi – atributi "novog" transportnog sistema EU na osnovama "**Tri I**" principa (*Three I – interconnectivity, intermodality, interoperability*) sa ciljem prevazilaženja nepoželjnog "model split"- a sa dominacijom drumskog saobraćaja i otvaranjem mogućnosti razvoja transportnog sistema u duhu *održivog razvoja* i, drugi, za period 2001.-2010. definisan u Bijeloj knjizi "Evropska saobraćajna politika za 2010: vrijeme za odluku".

Three I – princip podrazumijeva stavljanje određenih atributa kvaliteta na najviši nivo, tj. koncept sistema bi trebalo da proizilazi iz koncepta usluga. Dakle, razumjevanje principa se ne smije svoditi na samo tehničko- tehnološki nivo, već je dostizanje tehničko- tehnološkog nivoa preduslova za ponudu usluga željenog sistema kvaliteta.

Saobraćajna politika EU za period do 2000. se nije mogla temeljiti na 'eksploataciji' uočenih trendova, već na zahtjevima za promjenama postojećih tendencija i redefinisanju kako ciljeva razvoja, tako i same filozofije razvoja.

Srednjoročno i dugoročno je definisano plansko uređenje infrastrukture (sistem Pan- evropskih intermodalnih koridora) kao elemenata integralnog prevoznog puta, uvođenje principa slobodnog pristupa do nje pod istim uslovima za sve učesnike, uvođenje načela plaćanja svih troškova za sve učesnike, unifikacija opreme i sredstava, standardizacija kvaliteta usluge uz ubrzano uvođenje telematskih podsistema za podršku.





To je trebalo da dovede do:

- racionalne upotrebe kapaciteta, grana i čvorova saobraćajnih mreža i vozni sredstava,
- povećanje ukupne efikasnosti saobraćajnog sistema,
- iskazivanja i povezivanja najboljih osobina pojedinih vidova prevoza,
- smanjenja negativnog djelovanja na životnu sredinu.

U Evropskoj uniji su zacrtana i teku (uslovno) dva paralelna procesa:

- proces strateške kompozicije transportnog sistema (razvoj infrastrukture Pan- evropske mreže prema navedenom "Tri I" principu) i
- proces razvoja strategije upotrebe Pan- evropskog sistema – razvoj preduzetništva.

Ova strategija je zacrtana u prethodnoj deceniji prošlog vijeka i u tekućoj deceniji se očekuje njena operativna primjena uz određena prilagođavanja, naročito po pitanjima održivosti transportne djelatnosti.

Poseban zadatak koji se postavlja pred željeznicu (i druge vidove saobraćaja) je razvoj intermodalnog pružanja usluga prevoza u putničkom i teretnom prevozu, čime bi se željeznica uključila u projekat "Saobraćaj po mjeri čovjeka". Ne radi se ni o čemu novom: zahtijeva se lakoća korištenja sistema prevoza. Zahtijeva se jedinstvena informacija vazana za prevozni put (a

ne samo za vid prevoza), usklađenost redova vožnje u tačkama izmjene načina prevoza, jedinstvena vozna karta sa transparentnošću tarifa, briga- odgovornost, okrenutost ka korisniku.

U najkraćim crtama glavne mjere koje će se preduzimati na prostoru EU biće u duhu sljedećih smjernica:

- oživljavanje željeznice kao sistema;
- podizanje kvaliteta u sektoru drumskog transporta (eliminacija cjenovnog dampinga i nivelacija socijalnog zakonodavstva);
- stimulisanje obavljanja pomorskog i prevoza po unutrašnjim plovim putevima;
- uspostavljanje ravnoteže na relaciji "vazdušni saobraćaj – životna sredina";
- izbor načina prevoza na konkurentnim osnovama;
- izgradnja sveevropske saobraćajne mreže;
- veća bezbjednost u drumskom saobraćaju;
- usvajanje politike efikasnog obračuna svih troškova u transportu;
- priznavanje prava i obaveza korisnika;

- razvoj gradskog prevoza visokog kvaliteta; čist i efikasan saobraćaj (istraživanje, nove tehnologije);
- povladavanje efektima globalizacije;
- definisanje srednjoročnih i dugoročnih ciljeva u sferi zaštite životne sredine kao osnove razvoja održivog transportnog sistema.

Ciljevi su postizanje ravnoteže između pojedinih vidova transporta aktivnom politikom promocije intermodalizma u transportu željeznicom, morem i unutrašnjim plovnim putevima. U tom duhu, pokrenuta je glavna inicijativa preko programa "Marko Polo"- kojim se nastavlja, uz podršku EU, program PACT (Pilot Action for Combined Transport).

5. U FUNKCIJI SAOBRAĆAJA

Saobraćajna politika se, kao dio ukupne politike društva, zasniva na poznavanju određenih zakonitosti u odvijanju saobraćaja i uvažavanju njegove funkcije u ekonomskom i društvenom sistemu zemlje. Zato se saobraćajna politika ne može smatrati samo dijelom ekonomske nego i dijelom društvene politike, prije svega onih elemenata te politike koji se odnose na socijalne, političke, nacionalne i odbrambene strane saobraćaja. U skladu s tim, saobraćajna politika, ma koliko vodila računa o efikasnosti, rentabilnosti, ekonomičnosti i drugim pokazateljima ekonomske uspješnosti, ne može zanemariti društvenu stranu ukupne razvojne politike.

Osnovni ciljevi saobraćajne politike su:

- stalan doprinos ekonomskom rastu i blagostanju;
- povećanje efikasnosti i ekonomičnosti saobraćajnog sistema;
- udovoljavanje društveno- saobraćajnim potrebama;
- uklanjanje i ublažavanje nepovoljnih efekata izazvanih saobraćajem.

Teorija je definisala osnovne odrednice saobraćajne politike. Osnovno pitanje je kako se to provodi u praksi? Radi se i o dugoročnim planskim smjernicama, kao i svakidašnjim operativnim aktivnostima.

Saobraćaj je sastavni dio procesa proizvodnje, a zadaća mu je omogućiti povezivanje proizvodnih faktora što se koriste u proizvodnom procesu te osigurati nesmetan pristup tržištu gotovih proizvoda. Velik dio razvojnih planova zemalja u razvoju čine planovi o ulaganju u saobraćajne djelatnosti. Tehnologija saobraćaja zavisi od privrednog sistema. Ako društveno- ekonomski odnosi u privredi nisu na odgovarajućem nivou, tehnologija saobraćaja ne postiže dovoljan stepen razvoja. Privredno razvijene zemlje imaju saobraćajno tržište s optimalnim odnosom saobraćajne ponude i potražnje. U zavisnosti od prevladavajućih djelatnosti (primarna, sekundarna, tercijarna), prevladava učešće pojedinih vrsta prevoza.

Veličina i struktura bilateralne razmjene, odnosno spoljnotrgovinski partneri, imaju veliki uticaj na saobraćajne tokove u međunarodnom teretnom prevozu. Smanjeni obim industrijske proizvodnje odnosno nestanak osjetnog dijela proizvodnje okrenute prema izvozu te veliki udio tercijarnih djelatnosti, velika je zapreka boljem razvoju saobraćajne djelatnosti u BiH. Osnovni dokument kojim bi se trebala usmjeravati saobraćajna politika jest *Strategija saobraćajnog razvoja BiH*.

Sadašnja strategija je stara gotovo deset godina i u međuvremenu je bilo mnogo promjena na transportnom tržištu te društveno- političkih promjena zbog pripremnih aktivnosti za ulazak u Evropsku uniju. To su neki od brojnih razloga za potrebom izrade nove strategije. Postoji nekoliko bitnih elemenata koji bi svakako trebali biti ugrađeni i posebno naglašeni u novoj strategiji:

- modaliteti odnosa između različitih saobraćajnih grana i njihov budući razvoj;
- uloga multimodalnog prevoza;
- uticaj logističkih aktivnosti na saobraćajni sistema;
- savremene transportne tehnologije;
- Konkurentnost bosanskohercegovačkog prevoznništva;

- ekološki aspekti;
- socijalni dijalog;
- sklad s pravnim odredbama Evropske unije,
- projekcija infrastrukturnog razvoja.

Uz mjere i aktivnosti, potrebno je definisati i planski predočiti realno ostvarive ciljeve razvoja saobraćajnog sistema.

6.1 Saobraćajni sistemi: konvencionalni pristup

Saobraćaj ima ključnu ulogu u ekonomskoj aktivnosti. Štoviše, on je prva od svih ekonomskih djelatnosti koja pridonosi stvaranju nacionalnog dohotka i koja je bitna u njegovoj realizaciji. Budući da je izvedena potražnja za saobraćajnim uslugama dio agregatne potražnje, logično je da ukupni privredni rast saobraćajnog sistema proizvodnja saobraćajnih usluga. Jednako se tako može utvrditi i obratna veza, tj. da poboljšanje saobraćajnog sistema utiče na stopu opšteg privrednog rasta, budući da je saobraćaj jedan od faktora proizvodnje koji se može supstituirati za druge, u zavisnosti od tehnologija i relativnih cijena faktora proizvodnje. Osim navedenih direktnih veza, jednako su tako dokazani potencijalni pozitivni indirektni uticaji saobraćaja na privredu (vanjske ekonomije).

Saobraćajni troškovi i cijene saobraćajnih usluga znatno utiču na poslovnu konkurentnost i na investicione odluke. Saobraćajne mreže pridonose višoj konkurentnosti mnogih privrednih aktivnosti, gradova, regija i zemalja, pridonoseći tako mnogim konkretnim lokacijskim odlukama. Jednako tako, lokalne saobraćajne veze oblikuju raspoloživost i zapošljavanje sadašnje i buduće radne snage. Saobraćajne mogućnosti čine mnoge poslove atraktivnim, ali mogu voditi i centralizaciji proizvodnje i distribucije bliže tržištima.

Sve saobraćajne grane važne su u podršci ekonomskom prosperitetu. Ipak, treba se reći kako saobraćaj ne kreira nova radna mjesta na dugi rok.

Investicije u saobraćajne sisteme moraju biti dio šire strategije privrednog razvoja na svim nivoima (od lokalnog i regionalnog do nacionalnog).

Odnos saobraćaja i privrednog razvitka može se posmatrati s mikro i makro aspekta. S aspekta mikroekonomskog nivoa, ekonomski učesnici odlučuju o lokaciji svojih aktivnosti uzimajući u obzir raspoložive saobraćajne mogućnosti i troškove/ cijene saobraćajnih usluga (minimizacija ukupnih saobraćajnih troškova u opskrbi faktorima proizvodnje i isporuci gotovih proizvoda) s ciljem maksimizacije profita.

Makroekonomski nivo uzima u obzir razvijenost saobraćajnih sistema, strukturu saobraćaja, saobraćajnih mogućnosti i kvalitet saobraćajnih usluga u zadovoljavanju saobraćajnih potreba privrednih aktivnosti i opšteg privrednog razvoja sa aspekta geografskog područja, grada, regije ili zemlje.

Mora se reći kako je saobraćaj integralno uzevši presudan input ne samo za privredni, već i za uravnoteženi društveni i politički razvoj. U tome učestvuju ne samo konvencionalne prevozne grane već naglašeno telekomunikacijski sistemi, te urbano i regionalno planiranje koji su usko povezani sa transportom.

Moderne tehnologije društva znanja uslovljavaju i/ ili iziskuju strukturne promjene u saobraćajnom sistemu, kako bi saobraćajne usluge kao presudan opšti input posredovale u optimizaciji ekonomskih, društvenih i političkih međuođnosa.

6.2 Saobraćajni sistemi: savremeni pristup

U analizama prevoza i komunikacija s aspekta cost- benefit analize trošak saobraćajnih usluga smatra se dodatnim troškom, koji se u kalkulacijama preduzeća prevaljuje u proizvodne troškove inputa. Smanjenje tog troška omogućava preduzećima da smanje troškove proizvodnje i povećaju produktivnost i konkurentnost. Dakle, poboljšanja u saobraćajnom sistemu pojavljuju se kao koristi u preduzećima.

U domaćinstvima se taj proces takođe pojavljuje kao koristi u dva oblika:

- (1) smanjeni dio dohotka zbog nižih troškova saobraćajnih usluga povećava dio dohotka raspoloživ za druga dobra i usluge;

- (2) smanjenje potrošnje vremena u prevozu ostavlja više raspoloživog vremena za dodatne radne/ proizvodne ili potrošne aktivnosti.

U modernoj ekonomiji znanja i globalizacije djelotvorni logistički sistemi, percipirani kao logistička revolucija komplementarni su brzorastućim sistemima ekonomskih operacija i prostornog rasporeda saobraćajne potražnje. Logistička revolucija snažno smanjuje potrebe držanja zaliha, što smanjuje troškove ekonomskih operacija, podiže konkurencijsku snagu pojedinih proizvođača, regionalnih i nacionalnih ekonomija u međunarodnim i globalnim razmjerama.

Savremene logističke transformacije jako pridonose poboljšanju pristupačnosti, također jednom od najdjelotvornijih načina smanjenja ukupnih troškova, postizanja ekonomije razmjera i osnovnih promjena u strukturi proizvodnje. To sve ima iznenađujuće široke uticaje na ekonomiju, posebno na poslovne cikluse, a kao kranji rezultat na podizanje konkurentnosti koja povezuje nacionalnu i globalnu ekonomiju. Ključ logističke revolucije su komunikacije budući da omogućavaju stalnu interakciju između proizvođača i njihovih opskrbljivača. Jedino tako je moguće djelotvorno funkcionisanje, sistema just- in- time zaliha, tj. pravovremene (ni ranije- ni kasnije) isporuke u odnosu na proizvodnju. Pouzdanost modernih logističkih sistema silno smanjuje prevozne troškove, a time i troškove zaliha, isporuka i na kraju ukupnih troškova proizvodnje. Sve to ima trajne implikacije prevoza i komunikacija u ekonomiji znanja.

7. SAVREMENI MENADŽMENT U SAOBRAĆAJNOM SISTEMU – OSNOV ZA EVROPSKE INTEGRACIJE

7.1 Tranzicijska transformacija saobraćajnih organizacija

Bosanskohercegovačke saobraćajne organizacije, kao ukupni nosioci aktivnosti saobraćajnog sistema sa svojim podsistemima, u bosanskohercegovačkoj privredi imaju značajnu ulogu zbog toga što se radi o preduzećima s jako velikim brojem radnika za bosanskohercegovačke prilike koji sa svim svojim karakteristikama i društvenom ulogom u uslovima zahtjevane ubrzane tranzicije privrednog sektora ove države, predstavljaju za Bosnu i Hercegovinu poseban resurs. Vlada do sada nije imala snage preduzeti radikalnije mjere u transformaciji velikih saobraćajnih kompanija u savremene saobraćajne organizacije, što je osnovni uzrok izgubljenog novca i vremena na višekratne, i po nekompetentnom osoblju neuspjela prilagođavanja tih preduzeća standardima Evropske unije. Znanje ili ukupno znanje saobraćajnih kompanija, taj osnovni resurs kojeg se u tradicionalnim državnim organizacijama apsolutno negira, kad postane kompatibilno s kvalitetom znanja vanjskog okruženja, biće ključni faktor funkcionisanja savremenog menadžmenta i most u povezivanju saobraćajnih organizacija evropskog sjevera i juga u funkciji proizvodnje najboljih saobraćajnih usluga.

7. 2 Reinženjering poslovnih procesa u saobraćajnim preduzećima

Reinženjering poslovnih procesa (Business Process Reengineering) "prihvaćen je u svijetu kao alternativa i nadogradnja koncepcijama i metodama kontinuiranog poboljšanja procesa i upravljanja kvalitetom".

Ovaj koncept pripada novoj organizacijskoj filozofiji unapređivanja organizacijskih odnosa, koji ubrzanim postupcima organizaciju čine znatno fleksibilnijom i efikasnijom u unutrašnjem i vanjskom okruženju, koje zbog toga jednako tako reaguje na organizacijske zahtjeve za potpunim prihvaćanjem ciljnih veličina menadžment konkretne kompanije. Reinženjering poslovnih procesa kao jedan od načina restrukturiranja preduzeća, novi pojam, menadžersku filozofiju, poslovnu orijentaciju, praktičnu, teoretsku ili naučnu disciplinu, odnosno intuitivnu spoznaju, nije jednostavno definisati, ali treba znati odakle proces započeti, ko će sve u to biti uključen, ko formuliše ideje u pogledu promjena i u kojoj je mjeri moguće zakoračiti u suštinu problema transformacije organizacije, te temeljno, radikalno i drastično zakoračiti u redizajn poslovnih procesa da bi se dostigla potrebna efikasnost ukupnih organizacijskih elemenata i resursa.

Reinženjeringom poslovnih procesa u bosanskohercegovačkim saobraćajnim preduzećima moguće je izazvati velike i kvalitetne organizacijske promjene, tako da će dobro usmjerene u kratkom vremenu proizvesti određene implikacije, i to: funkcijske odjele zamijeniti procesni timovi stručnjaka i specijalista različitih profila potrebnih za realizaciju određenog procesa, jednostavne poslove pojedinaca zamijenit će višedimenzionalni zadaci, nadgledani pojedinci će postati samostalni i autonomni nosioci poslova, umjesto uske specijalističke naobrazbe tražit će se kompletno obrazovanje, nagrađivanje zaposlenih prema aktivnostima zamijenit će nagrađivanje prema rezultatima koje će postizati, napredovat će se na osnovu znanja i sposobnosti, rad će biti usmjeren zadovoljstvu korisnika, odnosno kupaca usluga, a ne udovoljavanju nadređenim menadžerima, nadglednici će postati treneri, a organizacijska struktura će postati plitka i niska s ugrađenim centrima odgovornosti na prihvatljivim

tačkama. Menadžment saobraćajnih preduzeća mora znati računati troškove i gubitke koje organizacija ima zbog negativnih stavova, niske motivacije, nezadovoljstva zaposlenih i sličnih "neuhvatljivih" subjektivnih varijabli o kojima se nije vodilo dovoljno računa, odnosno menadžeri moraju znati procijeniti dobit od njihovih poboljšanja. Uporno insistiranje upućivanje naučnika i istraživača ne važnost upravljanja ljudskim potencijalima, praksa saobraćajnog sistema je samo sporadično prihvatila i uglavnom ignorisala s tragičnim posljedicama za neke saobraćajne kompanije i njihove najkompetentnije, a marginalizirane i diskriminirane kadrove najproduktivnije radne i životne dobi, zbog koje je praksa izgubljeno dragocjeno vrijeme u prilagođavanju kompanija zahultalom valu globalizacije i na tim osnovama potrebne transformacije i implementacije u saobraćajne avropske asocijacije.

Osim specifičnosti tržišta, promjena koje su posljednjih godina inače vrlo intenzivne, prevoznici imaju dosta nejasnoća u pogledu:

- optimalne veličine voznog parka
- modela organizacije preduzeća;
- outsourcinga;
- Specijalizacije.

Iskustvu, bor optimalnog tržišta vrlo složen proces, koji zahtijeva dobru pripremu i planiranje te analizu ostvarenih pokazatelja. Za to je potrebno imati stručno i motivisano osoblje, koje mora neprestano pratiti i istraživati promjene na tržištu, te s tim u najvećoj mogućoj mjeri uskladiti rad voznog parka i sve potrebne aktivnosti s ciljem što uspješnijeg poslovanja.

Stručno osoblje preduzeća mora biti upoznato s potojećim opštim stanjem na svim zanimljivim transportnim tržištima, kao i o svo radu na tržištima temeljem svih potrebnih analiza poslovanja, koristeći gotovo isključivo naučne i stručne metode rada. Različite karakteristike prevoznih procesa te pojava ograničavajućih faktora na itineraru, zahtijevaju od odgovornog osoblja saobraćajnog preduzeća, brze i konkretne odluke.

Posjedovanje optimalne veličine voznog parka je od važnih pretpostavki održivog razvoja prevoznike tvrtke. Fiksni troškovi za višak nedovoljno iskorištenih prevoznih kapaciteta osjetno opterećuju poslovanje preduzeća. U slučaju gubitka većeg kupca bolje je smanjiti vozni park, i u dogledno vrijeme, dok se dodatno ne poveća potražnja, pojačano angažovati podgovarače.

U pogledu specifičnosti prevoznog procesa, postoji neizvjesnost prevozne potrebe, reakcije konkurencije, neizvjesnost administrativnih ograničenja i drugo. Gotovo svaki prevozni proces ima različita obilježja te uvijek treba težiti boljoj i savremenijoj organizaciji.

Menadžment saobraćajnog preduzeća mora poznavati strukturu troškova poslovanja, a firma mora biti organizovana na takav način da postoje sve potrebne stručne službe koje su u stanju pružiti relevantne podatke za analizu poslovanja.

Praćenju troškova poslovanja ne pristupa se naučnim metodama, već je uglavnom riječ o paušalnim procjenama odgovornih osoba, utemeljenim na iskustvu, uz nedovoljno izraženu vezu s pokazateljima djelatnosti prevoznike tvrtke i aktuelnog stanja na saobraćajnom tržištu. Naročito se to odnosi na fiksne troškove, koje velik broj prevoznika jednostavno zanemaruje u kalkulacijama, ne vodeći dovoljno računa da njihovom ugradnjom u vozarinu omogućava vlastitom preduzeću održivi razvoj.

Sve to pokazuje da je izbor optimalnog tržišta vrlo složen proces, koji zahtijeva dobru pripremu i planiranje te analizu ostvarenih pokazatelja. Za to je potrebno imati stručno i motivisano osoblje, koje mora neprestano pratiti i istraživati promjene na tržištu, te s tim u najvećoj mogućoj mjeri uskladiti rad voznog parka i sve potrebne aktivnosti s ciljem što uspješnijeg poslovanja. Stručno osoblje preduzeća mora biti upoznato s postojećim opštim stanjem na svim zanimljivim transportnim tržištima, kao i o svo radu na tržištima temeljem svih potrebnih analiza poslovanja, koristeći gotovo isključivo naučne i stručne metode rada.

Različite karakteristike prevoznih procesa te pojava ograničavajućih faktora na itineraru,

zahtijevaju od odgovornog osoblja saobraćajnog preduzeća, brze i konkretne odluke.

7. 3 Strateško povezivanje saobraćajnih kompanija

Strateško povezivanje saobraćajnih kompanija Bosne i Hercegovine u uslovima slobodnog kretanja kapitala i resursa ovih preduzeća, ali i buduće stanje uslovljeno pristupanjem Evropskoj uniji s dozvolom ulaska konkurencije u tržište nabavke proizvoda i usluga državnih kompanija i državne administracije, činit će jedan od velikih zaokreta u daljoj poslovnoj politici velikih bosanskohercegovačkih tehničkih preduzeća, zbog činjenice što će na zajedničkim tržištima nastupati djelotvornijim rasporedom inputa i efikasnijom distribucijom outputa na relativno širokom prostoru.

Unutrašnje i vanjsko okruženje svake saobraćajne organizacije jako će se izmijeniti pod uticajem varijabli nove ekonomije i globalne orijentacije, snažnim prodorom konkurencije na tržišta tradicionalnih organizacija, i stalne prenapregnutosti odnosa između privrednih aktera agresivnog nadmetanja za premoćnim uticajem nad kupcima saobraćajnih proizvoda i usluga.

Saobraćajne kompanije učvršćivanjem poveznice funkcije sjevera i juga Evrope s neutralisanjem multipliciranja transportnih kapaciteta na istim relacijama, nužno će se morati strateški povezivati i stavirati dodatnu vrijednost zasnovanu na uzajamnosti po kojoj partneri preuzimaju, mijenjaju ili integrišu specifične poslovne resurse i kompetencije radi obostrane koristi, pa svaki partner mora za sebe stvarati veću vrijednost nego što može učiniti samostalno, budući da je na izvjestan i opipljiv način motivisan tako postupiti.

Bosanskohercegovačke saobraćajne kompanije više ne mogu funkcionisati u kompatibilnim i netransparentnim uslovima s Evropom, a na manjim saobraćajnim tačkama nepovezane sa ostatkom svijeta, moraju biti spremne prihvatiti savremene globalizacijske organizacijske trendove i "brandove" kao svoje fiksne konkurentske faktore u stvaranju kooperativnih interkorporacijskih odnosa na sadašnjim i

budućim saobraćajnim i drugim tržištima.

Menadžment saobraćajnih preduzeća će sam odrediti ciljeve, izabrati tehnike i sredstva koja vode do određenog stepena integracije, menadžeri će pronaći najbolji način upravljanja strateškim savezom, zauzeti stavove i formirati principe donošenja poslovnih odluka, zajednički odlučivati i procjenjivati doprinose, upravljati ciljevima, mjeriti uspješnost upravljanja savezom, te uspješno otklanjati eventualne sukobe, u čemu će pomoći stvaranje potpune percepcije virtualizacije saobraćajnih preduzeća Bosne i Hercegovine ako se sadašnji menadžment promjeni, a mnogi "menadžeri" zamijene savremeno orjentisanim, obrazovanim i sposobnim.

7. 4 Sistem potpunog kvaliteta saobraćajnih kompanija

Osnovno pitanje na koje u bosanskohercegovačkim saobraćajnim preduzećima nema pravog odgovora jest: kako stalnim poboljšavanjem kvaliteta istovremeno povećati i vrijednost usluge za kupce te osigurati profitabilnost za saobraćajne kompanije, koje uz to imaju i druge ozbiljne izvore svakodnevnih neuspješno regulisanih troškova.

Savremeni menadžment je rješenje koje treba prihvatiti, a savremeni menadžeri (kompletni i spremni na stalno usvajanje novih multidisciplinovanih znanja i vještina) ključ su rješenja problema državnih, birokratizovanih, centralizovanih, neorganizovanih, skupih i tehnološki i organizacijski zaostalih saobraćajnih kompanija, koje trenutno nisu u stanju efikasno tranzitirati ponuđeni saobraćaj.

Poznati faktori uticaja na kvalitetu saobraćajnih proizvoda i usluga kakvi se isporučuju potrošačima mogu se definisati kao: tržišni zahtjevi i djelovanje konkurencije, tržišna politika saobraćajnih organizacija, politika proizvoda i usluga organizacije, specifikacije proizvoda i usluga potpomognuti upravljanjem kvalitetom procesa (sposobnost procesa, menadžerski postupci osiguravanja i kontrole kvaliteta saobraćajnih proizvoda i usluga, stepen saglasnosti sa specifikacijama).

8. EKOLOŠKI PROBLEMI SAVREMENOG TRANSPORTA

Pored pozitivnog i značajnog uticaja transporta na društveno- ekonomski i razvoj društva i države, posebno u vremenu globalizacije, evidentan je i njegova negativan uticaj na okolinu. Transport je jedan od sektora čiji je uticaj na promjene klime najmanje razmatran i istražen, ali i sektor s najvećim rastom ekološki nepovoljnih emisija.

Ove značajne ekonomske koristi popraćene su i negativnim efektima transporta na okolinu, koji u visokorazvijenim zemljama dostižu i do nekoliko procenata GDP- a. Negativni efekti transportnih aktivnosti, uglavnom, se odnose na saobraćajne nezgode, zagušenja, zagađenja tla, zraka i vode, buku koju proizvode transportna sredstva, potrošnju energije, zemljišta i drugih prirodnih resursa koji se koriste za proizvodnju vozila i infrastrukture.

Svi ovi negativni uticaji moraju se posmatrati integralno jer među njima postoji visoki stepen međuzavisnosti, a oni dovode do direktnih i indirektnih uticaja na:

- ljudsko zdravlje (respiratorni organi, oči, efekti akutnog trovanja, kancerogeni efekti, efekti na mehanizme odbrambenog sistema prema infekcijama);
- okolinu (zaprljanje materijala, korozija, gubici u poljoprivrednoj proizvodnji, umiranje šuma, zagađenje vode i zemljišta);
- kvalitet svakodnevnog života (neugodni mirisi, smanjena vidljivost, buka).

Saobraćajne nezgode su očigledan primjer uticaja koji saobraćaj ima na ljudsko zdravlje. Većina nesreća događa se u drumskom saobraćaju. Razvoj u posljednjih 30 godina rezultirao je velikim smanjenjem ljudskih žrtava, ali i dalje svake godine 40.000 ljudi izgubi živote u saobraćajnim nesrećama.

Jedna od negativnih posljedica na okolinu je gubitak i životnih sredina i njihova fragmentacija. Postoji mnogo slučajeva gdje su lokacije s važnim ekološkim vrijednostima okružene saobraćajnom infrastrukturom. Posmatrajući ovaj problem sa stajališta različitih oblika transporta, može se reći da je ravnomjerno raspoređen.

S ciljem smanjivanja negativnih uticaja, u posljednje tri decenije učinjen je značajan napredak kada je riječ o politici u oblastima zaštite čovjekove sredine, energije i transporta, i to po sljedećim pitanjima: uvođenje novih standarda za nova transportna sredstva, uvođenje novih procedura za zaštitu čovjekove sredine kada su u pitanju nove infrastrukture, ušteda goriva, kvaliteta goriva i menadžment u saobraćaju.

Međutim, uprkos ovom napretku broj transportnih sredstava (posebno u drumskom saobraćaju) i s njim povezani volumen transporta kontinuirano rastu brže negoli ekonomski rast.

Priroda problema vezanih za uticaj transporta na okolinu čini da oni budu internacionalizirani, ne samo zbog opšte potrebe za harmoniziranjem politike u oblasti zaštite čovjekove sredine, nego prije svega činjenice da su:

- transportna sredstva proizvodi koji su prisutni na međunarodnom tržištu, tako da standardi i regulative koje se odnese, naprimjer, na buku i emisije ne smiju biti korišteni kao netarifne barijere na tržištu;
- transportna vozila izazivaju emisiju zagađivača zraka koji slobodno prelaze granice država (npr. NOR), ili pridonose globalnom zagađenju zraka (CO₂);
- sama transportna sredstva prelaze državne granice, tako da je prijeko potrebno imati neophodan stepen harmonizacije u oblasti nabavke goriva i standardizacije u oblasti zaštite okoline;

Stepen do kojeg se sve vrste ekonomskih instrumenata mogu upotrijebiti za ostvarivanje ciljeva zaštite okoline od negativnih uticaja transportnog sektora, predstavlja posebno važno pitanje. Iskustva postignuta u okviru Evropske unije pokazuju da se uvođenje novih tehnologija ili čistih goriva može značajno ubrzati putem

različitih poticajnih mehanizama i ekonomskih instrumenata. Tako su u mnogim zemljama uspješno prošle ekonomske mjere usklađivanja cijena bezolovnog s olovnim benzinom i dizel gorivom, odnosno mjere uvođenja poreskih olakšica ili subvencija kada se radi o kupovini "čistih" ili "mirnijih" transportnih sredstava.

Sistem oporezivanja i plaćanja usluga u transportnom sektoru predstavlja determinirajući faktor kvantiteta i načina korištenja transportne usluge. Glavni cilj EU politike je da se kod određivanja cijena uključe marginalni socijalni troškovi, uključujući i troškove destrukcije okoline, nesreća i zagušenja. Kao najbolji način uspostavljanja "prave cijene" smatra se prebacivanje težišta s fiksnih taksi i cijena (godišnje takse za vozila ili plaćanje godišnjih karti za autoputeve) na varijabilne takse i cijene (putarine, porezi na gorivo, naplaćivanje po kilometru puta).

Konačno, krucijalni uslov za održivost u saobraćanju roba je aplikacija principa korisničkog plaćanja. Trebalo bi primjenjivati takse po kilometru za teška transportna sredstva za robu. Pri ovom, treba uzimati u obzir vanjske troškove i različito tarifirati prema maksimalnoj težnji i klasi emisija. Bez obzira na činjenicu da je u mnogim slučajevima teško utvrditi vanjske troškove transporta, nužno je činiti praktične korake k tom cilju, kako bi se onda adresirali upravo na one koji do njih dovode.

Dosadašnja iskustva u svijetu pokazuju da su ova pitanja još uvijek regulisana na način koji nije konzistentan s osnovnim ciljevima politike zaštite okoline. Postoje i znaci napretka. Tako se, npr. većina članica EU kreće prema poreznim strukturama koje prave razliku između načina transporta prema troškovima u pogledu na okruženje.

9. MJESTO I ULOGA NAUKE U SAOBRAĆAJU

Saobraćajnim stručnjacima i naučnicima, orjentisanim istraživanju i analizama saobraćajnih resursa, poznat je mukotrpan i dugotrajan postupak pripreme i primjene naučnih saznanja u rješavanju čak najjednostavnijih problema saobraćajnih organizacija u tehničkom,

tehnološkom, pravnom, organizacijskom ili privrednom području djelovanja i bezuspješnog. Činjenica je da je saobraćajna izolovanost Bosne i Hercegovine nanijela nepopravljivu i nenaplativu štetu ukupnoj privredi države, je takođe nezaobilazna činjenica da je saobraćajna nauka decenijama zapostavljena u odnosu na druga naučna područja.

Budući da bez saobraćajne struke i saobraćajne nauke nije moguć kvalitetan pomak u saobraćanju roba, ljudi i informacija, te da taj problem bez navedenih subjekata nije riješila ni jedna razvijenija država, i od Bosne i Hercegovine se očekuje da iz saobraćajne politike isključi političare, i struku prepusti stručnjacima i naučnicima iz teoretskog, praktičnog i ekspertno-simulacijskog usmjerenja kako bi se ublažile dosadašnje posljedice nekompetentnosti u saobraćajnoj politici i dostigle vrijednosti kompatibilne sa vrijednostima saobraćajno organizovanih evropskih i drugih država.

Savremeni menadžment inkorporiran u saobraćajne i naučne discipline i saobraćajne kompanije u cjelini, te implementiran u programe saobraćajnih obrazovnih institucija, u mnogo većoj dimenziji od dosadašnje, pridonijet će tehnički, tehnološki i organizacijski superiornijim rješenjima ukupnih saobraćajnih problema i stvoriti predušlove kvalitetnog tranzitiranja evropskog saobraćaja po raspoloživoj saobraćajnoj infrastrukturi u svim smjerovima, a posebno smjerom sjever – jug – sjever, u čemu će pripomoći sve intenzivnija potražnja i ponuda, danas uglavnom na saobraćaj orjentisane turističke industrije.

Menadžment "kao proces oblikovanja i održavanja okoline u kojoj pojedinci, radeći zajedno u grupama efikasno ostvaruju izabrane ciljeve", s menadžerima "koji alociraju ljudske i materijalne resurse, usmjeravaju operacije u preduzeću i planiraju budućnost, te pokušavaju odrediti najefikasniji put ostvarenju ciljeva", mogu ubuduće znatno korisnije pridonositi ukupnoj naučnoj angažovanosti na planu savremenog usmjeravanja saobraćajnih resursa i njihovog efikasnog korištenja s ciljem kvalitetnog Sistema u duhu *održivog razvoja* i, drugi, za period 2001.-2010. definisan u Bijeloj knjizi

uvjeravanja vlasnika tih preduzeća u potrebe praktične primjene naučne istine.

uvezivanja bosanskohercegovačkih saobraćajnih podсистema u evropske saobraćajne integracije, s jedinstvenim, a liderskim pristupom u povezivanju Evrope u snažnu saobraćajnu evropsku cjelinu.

10. ZAKLJUČAK

Transport olakšava pristup poslovima, edukaciji i odmaranju te ima ključnu ulogu u ekonomiji jedne države i svakodnevnom životu njenih stanovnika. Izgradnja i održavanje transportnih sredstava i infrastrukture, s jedne i njihovo korištenje, s druge strane, predstavlja značajan udio u ekonomiji svake države: u zemljama EU taj udio iznosi 4-8 GDP- a i 2-4 % sveukupnih radnih aktivnosti. Zbog toga je posve jasno da na bilans jedne države jako utiču međunarodna trgovina, transportna oprema i transportne usluge. Troškovi transportnih usluga i lične transportne opreme predstavljaju značajan dio ukupne potrošnje (preko 10%), a uz to i značajan dio državnog prihoda pokriva javne troškove u oblasti transporta, posebno za kapitalne investicije i kompenzacije (subvencije).

Savremene tehnologije transporta omogućavaju laku i brzu promjenu vida transporta, odnosno dozvoljavaju maksimalno iskorištavanje konkurentskih prednosti svakog vida transporta u jednom transportnom lancu.

Multimodalni sistemi transporta omogućavaju kombinovanje više vidova transporta sa ciljem pružanja kompletne transportne usluge uz istovremeno smanjenje transportnih troškova. Saobraćajnu politiku EU, od posljednje decenije prošlog vijeka pa do današnjih dana čine dva osnovna dijela: dio koji se odnosi na period 1991.-2000. (Bijela knjiga EU – *White Paper on Common Transport Policy*) u kojoj su definisani elementi – atributi "novog" transportnog sistema EU na osnovama "**Tri I**" principa (*Three I – interconnectivity, intermodality, interoperability*) sa ciljem prevazilaženja nepoželjnog "model split"- a sa dominacijom drumskog saobraćaja i otvaranjem mogućnosti razvoja transportnog "Evropska saobraćajna politika za 2010: vrijeme za odluku".

Cilj EU je uspostavljanje jedinstvenog transportnog tržišta gdje drumski, željeznički, vodeni i vazdušni transportni preduzetnici djeluju u uslovima slobodnog tržišta i mogu ponuditi neograničen broj usluga na cijeloj teritoriji EU. Transportna politika sastoji se od politika i inicijativa u tri glavne oblasti:

- poboljšanje kvaliteta razvijanjem integriranih i konkurentskih transportnih sistema zasnovanih

na naprednim tehnologijama koje također mogu doprinijeti ciljevima iz oblasti okoliša i sigurnosti,

- poboljšanje funkcionisanja jedinstvenog tržišta kako bi se promovisale odredbe efikasnosti, izbora transportnih usluga i štiteći socijalne standarde,
- poboljšanje transportnih veza s trećim zemljama i poticanje pristupa EU operatera drugim transportnim tržištima.

MODEL SAVREMENOG ORGANIZOVANJA SISTEMA JAVNOG MASOVNOG TRANSPORTA PUTNIKA (JMTP)

**Prof. dr Pavle Gladović,
Fakultet Tehničkih nauka u Novom Sadu**

REZIME:

Savremena organizacija sistema javnog masovnog transporta bazira se na strategiji "održivog razvoja" i "kvaliteta života". Polazeći od navedene strategije, u radu je prikazan mogući postupak organizacije i uključenja više prevoznika u sistem javnog masovnog transporta putnika (JMTP), na takav način da se obezbedi maksimalna proizvodna, troškovna i ekonomska efikasnost i efektivnost sistema, putem predloženog troškovnog modela.

1. UVOD

Danas ne treba više dokazivati značaj i ulogu javnog masovnog transporta putnika (JMTP) u gradovima, pošto je opšteprihvaćen stav, da je to nezamenljiva funkcija u životu svih građana, privrede i aktivnosti u gradu.

Ključni trendovi u ovoj delatnosti su:

- Obaveza i briga lokalnih zajednica za obezbeđenje mobilnosti stanovnika i za JMTP uz ograničeno korišćenje putničkih automobila, saglasno strategiji "održivog razvoja" i "kvaliteta života",
- Otvaranje tržišta usluga za sve prevoznike i sve vrste vlasništva,
- Potreba da se poveća proizvodna efikasnost i snize troškovi poslovanja prevoznika,

- Integracija svih podsistema i
- Pritisak građana na organe lokalne samouprave da se realizuje viši nivo kvaliteta uz prihvatljivu cenu usluga u JMTP, i jedinstvenu kartu za sve prevoznike i vidove prevoza.

JMTP ima dvostruku funkciju: to je prostorno ekonomičan oblik transporta, koji rasterećuje već gotovo sasvim zagušene gradske saobraćajnice i obezbeđuje prevoz onima koji ne raspolažu nikavim drugim saobraćajnim sredstvom.

U smislu širem od onoga koji važi za ovaj pristup (koji se koncentriše samo na upravljanje saobraćajem), JMTP igra vitalnu ulogu u gradovima, tako što obezbeđuje i olakšava ekonomske i društvene procese koji predstavljaju