

Mr. FARUK JAŠAREVIĆ
Udruženje saobraćaja Privredne komore SR BiH
Sarajevo

Tehnologija i organizacija prometa
Stručni rad
UDK 656.1 (497.15)
Primljeno: 10.05.1989.
Prihvaćeno: 27.06.1989.

MJESTO I ULOGA DRUMSKOG TRANSPORTA ZA SOPSTVENE POTREBE U SAOBRAĆAJNOM SISTEMU SR BOSNE I HERCEGOVINE

SAŽETAK

Rezultati ove studije vode nas do zaključka da je drumski transport za sopstvene potrebe (orijentiran na produkciju) izuzetno razvio svoje kapacitete, što pokazuje povećanje fizičkog obujma u transportu, i pokrivanje onih dijelova transportnog tržišta koji su tradicionalno bili rezervirani za javni drumski i željeznički prijevoz.

Sve ovo zahtijeva s gledišta racionalizacije veću kvalitetu transportnih usluga.

Za te potrebe neophodno je omogućiti provođenje suradnje između subjekata javnog drumskog, željezničkog i saobraćaja za vlastite potrebe.

UVODNI DIO

U strukturi saobraćajnog sistema došlo je do značajnih promjena, tako da je izvršena preraspodjela prevoza između željezničkog i drumskog transporta. U ovom kontekstu posebno treba naglasiti ekspanziju prevoza voznim parkovima za sopstvene potrebe, što se negativno odrazilo na porast ukupnih transportnih troškova u privredi.

Svakako da se tu kriju znatne rezerve za smanjenje troškova transporta, jer preusmjeravanjem prevoza, koje realizuju parkovi za sopstvene potrebe, na željeznički i javni drumski transport došlo bi do smanjivanja ukupne mase transportnih troškova, a time i do pada njihovog učešća u vrijednosti robne proizvodnje. Naime, racionalizacija troškova poslovanja predstavlja jedno od bitnih pitanja društveno - ekonomskog razvoja, s obzirom na to da su troškovi jedan od uzroka neefikasnosti i niske ekonomičnosti privrede.

Poduzimanjem zahvata na svođenju drumskog transporta za sopstvene potrebe u racionalnije okvire stvaraju se pretpostavke za smanjivanje transportnih troškova a time i ukupnih troškova reprodukcije.

Iz tih razloga osnovni cilj ovog rada

jest analiza mjesta i uloge drumskog transporta za sopstvene potrebe u saobraćajnom sistemu Bosne i Hercegovine, čiji rezultati treba da posluže za definisanje konkretnih mjera i prijedloga za svođenje ovog vida drumskog transporta u društveno - ekonomski racionalnije okvire.

U pripremi ovog materijala korišteni su podaci Republičkog zavoda za statistiku i raspoloživa analitičko - statistička dokumentacija Udruženja saobraćaja Privredne komore Bosne i Hercegovine.

1. POJAM I OSNOVNA OBILJEŽJA DRUMSKOG TRANSPORTA ZA SOPSTVENE POTREBE

Drumski transport predstavlja kompleksan dio saobraćajnog sistema, koji ima svoje, specifičnosti i karakteristike determinisane tehničkim osobenostima puteva i sredstava, tehnologijom transportnog procesa, te unutrašnjom organizacijom i ekonomijom. On učestvuje u ukupnom funkcioniranju saobraćajnog sistema kao njegov integralni dio i ima karakter podsistema. Pri tome se drumski transport može dekomponovati, tako da se osnovna podjela drumskog transporta odnosi na namjenu voznih parkova pri korišćenju kapaciteta. Tom podjelom vozni parkovi su razvrstani na one za izvršenje opštih potreba i sopstvenih potreba transporta.

Drumski transport za opšte potrebe obično se naziva "javni prevoz" i prema Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list SR BiH, 1982, 37) "javni prevoz je svaki prevoz lica i stvari, koji je pod jednakim uslovima dostupan svakome i vrši se na osnovu ugovora o prevozu zaključenog između imaooca motornog vozila i lica koje koristi prevozne usluge".

S druge strane, prevoz za sopstvene potrebe je prevoz lica i stvari radi zadovoljavanja potrebe imaooca motornog vozila.

S obzirom na to da su autobusi i teret-

ni automobili male eksploatacione jedinice, koje se lako prilagođavaju zahtjevima i potrebama korisnika drumski transport bilježi ekspanziju u svom razvoju. Imajući na umu visok stepen elastičnosti i fleksibilnosti drumskih transportnih kapaciteta, veliki broj se koristi za zadovoljenje sopstvenih potreba, jer se sa njima obezbeđuje:

- mogućnost obavljanja svojih prevoza prema hitnosti i prema posebnim potrebama svojih klijenata,
- smanjenje zaliha u trgovini, direktnim snabdjevanjem kod proizvođača prema potrebama tržišta,
- veća sigurnost izvršenja transportnih operacija u izvjesnim slučajevima,
- korišćenje specijalnih vozila,
- ušteda u troškovima ambalaže i u vraćanju ambalaže,
- obučenost osoblja i
- korišćenje vozila u reklamne svrhe.

Znači, postoje argumenti za opravdanost i korisnost postojanja drumskog transporta za sopstvene potrebe, pod uslovom da transportni kapaciteti nisu predimenzionirani i da su usklađeni sa stvarnim potrebama njihovih vlasnika.

S obzirom na to da ovaj vid transporta postoji i u zemljama sa razvijenim javnim prevozom, i u našim uslovima stoji potreba njegovog funkcionisanja. Neosporno je da proces proizvodnje u nekim privrednim granama zahtijeva postojanje sopstvenog voznog parka lociranog neposredno uz sam proces proizvodnje, ili je čak sastavni dio tehnologije rada. Prihvatljive su iprednosti krajnje decentralizovane organizacije rada kapaciteta za sopstvene potrebe, pa ih imaoci u svakom momentu mogu koristiti za zadovoljenje vrlo heterogenih transportnih potreba.

Međutim, na sadašnjem noviou društveno - ekonomskog razvoja postavlja se pitanje opravdanosti i racionalnosti ekspanzije ovog vida transporta imajući na umu sljedeće:

- znatan dio društvene akumulacije alocira se u nabavku transportnih kapaciteta za sopstvene potrebe, na uštrb ulaganja u osnovnu proizvodnu djelatnost,
- kadrovski potencijal iz proizvodnje angažuje se na organizaciju transporta,
- stepen korištenja drumskih transportnih kapaciteta za sopstvene potrebe je na niskom nivou, jer se najvećim dijelom ti kapaciteti drže u rezervi za interventne i povremene potrebe procesa proizvodnje (mala srednja dnevna i godišnja kilometraža, slaba iskorištenost kapaciteta u povratku, nezadovoljavajući nivo tehničke ispravnosti, naročito sa aspekta bezbjednosti saobraćaja i dr.):

- proizvodno - prometne organizacije, koje plasiraju visoko konjunkturu robu, nisu zainteresovane za jeftiniji javni prevoz, jer sopstvenim transportom ostvaruju ekstradohodak na tržištu, što se negativno odražava na nivo transportnih troškova u cijeni proizvoda, i
- potrošnja pogonskog goriva po jedinici transportnog rada je dosta visoka, zbog slabijeg korištenja vozila u pogledu iskorištenja nosivosti i kilometraže pod teretom.

Iz tih razloga transformacija i svođenje drumskog transporta za sopstvene potrebe u društveno - ekonomski opravdane okvire postaje ekonomska nužnost. U tom slučaju realizaciju transportnih zadataka morali bi preuzeti željeznica i javni drumski transport, što bi neminovno dovelo do njihove reafirmacije na transportnom tržištu i pune valorizacije komparativnih prednosti tih vidova transporta u odnosu na drumski transport za sopstvene potrebe. To, prije svega, znači uspostavljanje dugoročnih i kontinuiranih odnosa sa korisnicima usluga temeljenih na obostranoj ekonomskoj zainteresovanosti. Tom prilikom treba respektovati specifičnosti zahtjeva korisnika usluga i na tim osnovama graditi dugoročna rješenja, kako u pogledu obezbjeđivanja sigurnijeg kvalitetnijeg prevoza, tako i u pogledu zajedničkog udruživanja društvenih sredstava za realizaciju transportnih zadataka.

2. RAZVOJ DRUMSKOG TRANSPORTA ZA SOPSTVENE POTREBE

Od 1965. godine došlo je do intenzivnog razvoja drumskog transporta, čiji su kapaciteti elastični i dinamični, imaju veliku manevrsku sposobnost i visok stepen fleksibilnosti, što im omogućava realizaciju različitih prevoza "od vrata do vrata".

U okviru toga snažnu ekspanziju bilježi drumski transport za sopstvene potrebe, što se najbolje može ilustrovati podacima o dinamici transportnih kapaciteta.

Broj autobusa u drumskom transportu za sopstvene potrebe povećan je u periodu 1980 - 1987. godine, tako da je u 1987. godini dostigao nivo od 1752 jedinice. Međutim, povećanje broja kapaciteta nije imalo pozitivnog odraza na rast učešća ovog vida drumskog transporta u strukturi autobusnog voznog parka, što pokazuje tabela 1.

Slična kretanja mogu se ilustrovati podacima o učešću drumskog transporta za sopstvene potrebe u ukupnoj nosivosti parka, s tim što je to učešće u posmatranom periodu znatno smanjeno, tabela 2.

Tabela 1.

	1980		1985		1987	
	Broj	%	Broj	%	Broj	%
Javni drumski transport	2 920	64,0	3 672	66,0	3 479	66,5
Javni gradski i prigradski transport*	1 093	24,0	2 568	46,2	2 508	59,9
Javni međumjesni putnički transport	1 827	4,0	1 104	19,8	871	16,6
Drumski transport za sopstvene potrebe	1 643	36,0	1 894	34,0	1 752	33,5
Ukupno	4 563	100,0	5 566	100,0	5 231	100,0
Željeznički saobraćaj	544	-	426	-	428	-
Putnički saobraćaj	303 848	-	361 994	-	374 402	-

Izvor podataka: Obrazac MV-1 Republičkog sekretarijata za unutrašnje poslove. Obrazac SA/M-21 Republičkog zavoda za statistiku. Obrazac SG/M-11 Republičkog zavoda za statistiku. Obrazac SA/M-11 Republičkog zavoda za statistiku. Statistika JŽ 1987.

* U javni gradski i prigradski transport uključeni su tramvaji i trolejbusi.

Tabela 2.

	1980		1987	
	Broj putničkih mjesta	%	Broj putničkih mjesta	%
Javni drumski transport	128 772	69,1	289 736	81,0
Javni gradski i prigradski transport	107 598	57,8	239 081	66,8
Javni međumjesni putnički transport	21 174	11,3	50 655	14,2
Drumski transport za sopstvene potrebe	57 508	30,9	67 978	19,0
Ukupno	186 280	100,0	357 714	100,0

Tabela 3.

	1980.				1985.				1987.			
	Broj motornih vozila	%	Broj priključnih vozila	%	Broj motornih vozila	%	Broj priključnih vozila	%	Broj motornih vozila	%	Broj priključnih vozila	%
Javni drumski transport												
- društveni sektor	7817	23,6	3487	26,7	8093	19,7	3563	11,3	7648	17,4	2614	10,9
Drumski transport za sopstvene potrebe												
- društveni sektor	15668	47,2	4313	33,0	17367	42,3	5573	17,7	16591	37,8	5374	22,5
Ukupno	23485	70,8	7800	59,7	25460	62,0	9136	29,0	24239	55,2	7988	33,4
Drumski transport												
- individualna svojina*	9666	29,2	5279	40,3	15561	32,0	22426	71,0	19618	44,8	15888	66,5
Svega	33151	100,0	13079	100,0	41021	100,0	31562	100,0	43857	100,0	23867	100,0
Željeznički saobraćaj			8029				9218				9419	

Izvor podataka: Obrazac MV-1 Republičkog sekretarijata za unutrašnje poslove. Obrazac SA/M-11 Republičkog zavoda za statistiku. Obrazac SA/M-21 Republičkog zavoda za statistiku. Statistika JŽ 1987.

* U drumskom transportu -individualna svojina- u priključna vozila uključene su i traktorske prikolice.

Iz datih pregleda se vidi da drumski transport za sopstvene potrebe ima na raspolaganju značajan broj autobusa, koji se elastično prilagođavaju tražnji i uspješno zadovoljavaju potrebe radnih ljudi za prevozom.

Teretni vozni park, kojim raspolaže drumski transport za sopstvene potrebe, predstavlja vrlo jak prevozni kapacitet u drumskom transportu. Naime, krajem 1987. godine ovaj vid transporta je imao 16 591 teretni automobil i 5 374 priključna vozila. Trend rasta kapaciteta kod pojedinih grana i vidova saobraćaja, kao i struktura dati su u tabeli 3.

Navedeni podaci o velikom broju teretnih automobila u drumskom transportu za sopstvene potrebe, koji su dvostruko veći od kapaciteta javnog drumskog transporta, go-

vore u prilog tvrdnji da se taj vid transporta nalazi u ekspanziji sa izraženom tendencijom širenja i jačanja. U cijelosti respektirajući nužnost postojanja ovog vida transporta, kao prirodnog produžetka tehnološkog procesa proizvodnje, društveno - ekonomski je neprihvatljivo da se on sve više pojavljuje kao direktna konkurencija željeznici i javnom drumskom transportu.

Osim što raspolaže velikim brojem transportnih jedinica drumski transport za sopstvene potrebe sve više uključuje u upotrebu kapacitete veće nosivosti, tako da se ukupna nosivost njegovog voznog parka približila nosivosti parka javnog drumskog transporta. To pokazuje tabela 4.

Razvoj proizvodnje i potrošnje industrijskih, poljoprivrednih i drugih proizvoda, zatim izvoza i uvoza, kao i turizma, uticali

Tabela 4.

Nosivost u tonama

	1980.				1987.			
	MV	%	PV	%	MV	%	PV	%
Javni drumski transport	87 039	42,1	47 703	43,4	98 037	36,0	36 397	24,1
Drumski transport za sopstvene potrebe	78 340	37,9	43 561	39,6	86 273	31,6	59 114	39,1
Ukupno	165 379	80,0	91 264	83,0	184 310	67,6	95 511	63,2
Drumski transport - individualna svojina	41 528	20,0	18 635	17,0	88 281	32,4	55 608	36,8
Svega	206 907	100,0	109 899	100,0	272 591	100,0	151 119	100,0

Tabela 5

	1980.				1985.				1987.			
	Prevezani putnici		Ostvareni p km		Prevezani putnici		Ostvareni p km		Prevezani putnici		Ostvareni p km	
	10 ³	%	10 ⁶	%	10 ³	%	10 ⁶	%	10 ³	%	10 ⁶	%
Željeznički saobraćaj	17 110	4,0	1 421	18,6	19 101	3,1	1 665	20,1	16 757	2,7	1 577	17,9
Javni drumski transport	391 709	91,8	5 837	76,4	574 200	93,5	6 200	75,0	574 862	93,9	6 803	77,0
- javni gradski i prigradski transport	239 118	56,0	1 782	23,3	502 700	81,9	3 100	37,5	523 872	85,5	4 086	46,3
- javni međumjesni putnički transport	152 591	35,8	4 055	53,1	71 500	11,6	3 100	37,5	50 990	8,4	2 717	30,7
Ukupno	408 819	95,8	7 258	95,0	593 301	96,6	7 865	95,1	591 619	96,6	8 380	94,9
Drumski transport za sopstvene potrebe - društveni sektor	18 073	4,2	380	5,0	20 834	3,4	406	4,9	20 801	3,4	453	5,1
Svega	426 892	100,0	7 638	100,0	614 135	100,0	8 271	100,0	612 420	100,0	8 833	100,0

su na povećanje tražnje za transportnim uslugama, što je imalo pozitivnog odraza na dinamiku fizičkog obima prevoza putnika i robe.

Porast broja autobusa u drumskom transportu za sopstvene potrebe imao je odraza na povećanje fizičkog obima prevoza, tako da je krajem 1987. godine taj vid transporta prevezao 20,8 miliona putnika i ostvario transportni rad od 453 miliona putničkih kilometara.

Dinamika i struktura fizičkog obima transporta po pojedinim granama i vidovima saobraćaja prikazani su u tabeli 5.

Očito je da drumski transport za sopstvene potrebe ima vidno mjesto u masovnom prevozu radnih ljudi i građana, s obzirom na to da je po broju prevezenih putnika ispred željeznice i sve više se približava javnom međumjesnom putničkom transportu.

U periodu 1980 - 1987. godine drumski transport za sopstvene potrebe zabilježio je rast fizičkog prevoza robe, kao rezultat povećanja kapaciteta i rasta tražnje za tom vrstom transportnih usluga.

Naime, drumski transport za sopstvene potrebe je u 1987. godini realizovao prevoz 37,2 miliona tona robe, što je za 7,2 miliona tona više od željeznice, a 3,0 miliona tona od javnog drumskog transporta. U isto vrijeme taj vid drumskog transporta bilježi povećanje transportnog rada, tako da je njegovo učešće u strukturi povećano sa 9,5% u 1980. godini na 10,5% u 1987. godini.

Dinamika i struktura prevoza robe po granama i vidovima saobraćaja dati su u tabeli 6.

Prezentirane činjenice upućuju na za-

ključak da u prevozu robe drumski transport za sopstvene potrebe ostvaruje ukupne poslove na sektoru obima prevoza i transportnog rada, i time sve više postiskuje željeznicu i javni drumski transport na periferiju transportnog tržišta.

Uz drumski transport u individualnoj svojini taj vid transporta zauzima sve više prostora na tržištu usluga prevoza robe, što se negativno odražava na nivo transportnih troškova u cijeni proizvoda. Sve to upućuje na potrebu poduzimanja radikalnijih zahvata na obezbjeđivanju materijalnih pretpostavi za osposobljavanje željeznice i javnog drumskog transporta da efikasnije i kvalitetnije realizuju transportne usluge i na taj način ostvare povoljnije pozicije na transportnom tržištu.

3. KOMPARATIVNA ANALIZA TEHNIČKO - EKSPLOATACIONIH POKAZATELJA

Rezultati komparativne analize tehničko - eksploatacionih pokazatelja javnog drumskog transporta za sopstvene potrebe egzaktno pokazuju da je stepen korištenja vozničkih parkova za sopstvene potrebe na niskom nivou, što govori u prilog tvrdnji da je taj vid drumskog transporta neracionalan te da nema društveno - ekonomskog opravdanja za njegov intenzivan razvoj.

Uporedni pregled ostvarenih pokazatelja o korištenju transportnih kapaciteta dat je u tabeli 7.

Iz tabele 7 se vidi da javni gradski i prigradski transport i javni međumjesni putnički transport imaju znatno bolje iskorišćenje kapaciteta od drumskog transporta za sopstvene potrebe, iako imaju izuzetno lošu

Tabela 6.

	1980.				1985.				1987.			
	Prevezene tone		Ostvareni		Prevezene tone		Ostvareni		Prevezene tone		Ostvareni	
	roba	%	t km	%	roba	%	t km	%	roba	%	t km	%
	10 ³		10 ⁶		10 ³		10 ⁶		10 ³		10 ⁶	
Željeznički saobraćaj	26 283	19,8	4 350	41,2	32 114	19,1	5 121	41,6	29 996	17,4	4 802	42,0
Javni drumski transport												
- društveni sektor	44 764	31,7	4 430	42,0	36 404	21,7	4 854	39,4	34 296	19,9	4 203	36,7
Drumski transport za sopstvene potrebe												
- društveni sektor	29 971	21,1	999	9,5	35 557	21,2	1 192	9,7	37 230	21,6	1 201	10,5
Ukupno	103 558	72,6	9 779	92,7	104 075	62,0	11 167	90,7	101 522	58,9	10 206	89,2
Drumski transport												
- individualna svojina	39 152	27,4	771	7,3	63 734	38,0	1 141	9,3	71 012	41,1	1 240	10,8
Svega	142 710	100,0	10 550	100,0	167 809	100,0	12 308	100,0	172 534	100,0	11 446	100,0

Tabela 7.

	Javni međumjesni putnički transport	Javni i gradski i prigradski transport	Drumski transport za sopstvene potrebe
Prosječan broj putničkih mjesta u vozilu	58,2	91,7	38,8
Koeficijent tehničke ispravnosti	83,4	80,9	64,8
Koeficijent iskorišćenja ispravnih vozila	85,3	90,3	48,1
Koeficijent iskorišćenja pređenog puta	71,2	73,1	79,9
Koeficijent iskorišćenja kapaciteta	95,3	93,3	27,6
Prosječno prevezeno putnika jednim vozilom	200 871	58 542	11 873
Prosječno ostvareno p km jednim vozilom u 10 ³	1 566,7	3 119,4	258,5
Prosječan put jednog putnika u km	7,8	53,3	21,8

Izvor podataka: Obrazac SA/M-11 Republičkog zavoda za statistiku. Obrazac SG/M-11 Republičkog zavoda za statistiku. Obrazac SA/M-21 Republičkog zavoda za statistiku

starosnu strukturu voznog parka (preko 50% autobusa starije je od 5 godina), koja se dalje pogoršava zbog problema iteškoća njihovog redovnog obnavljanja.

Slična kretanja mogu se uočiti i kod tehničko - eksploatacionih pokazatelja teretnog voznog parka. Naime, javni drumski transport znatno bolje koristi raspoložive kapacitete od drumskog transporta za sopstvene potrebe, što se najbolje vidi iz tabele 8.

Iz tih razloga transformacija i svođenje drumskog transporta za sopstvene potrebe u društveno - ekonomski opravdane okvire postaje imperativ aktuelnog društvenog trenutka i ekonomske nužnosti, s obzirom na to da je neracionalan i ima velikog uticaja na povećanje učešća transportnih troškova u cijeni proizvodnje.

4. SEGMENTI TRANSPORTNOG TRŽIŠTA KOJE POKRIVA DRUMSKI TRANSPORT ZA SOPSTVENE POTREBE

S obzirom na to da je uspostavljanje sprege željeznice i javnog drumskog transporta i korisnika bitna pretpostavka potpunog, stalnog, pouzdanog i kvalitetnog zadovoljavanja potrebe za uslugama prevoza i preduslov zaustavljanja dalje ekspanzije drumskog transporta za sopstvene potrebe,

Tabela 8.

	Javni drumski transport	Drumski transport za sopstvene potrebe
Prosječna nosivost		
- teretna vozila	12,8	5,2
- priključna vozila	13,9	11,0
Koeficijent tehničke ispravnosti		
- teretna vozila	75,9	66,8
- priključna vozila	74,4	58,6
Koeficijent iskorišćenja ispravnih vozila		
- teretna vozila	83,3	46,1
- priključna vozila	78,2	23,7
Koeficijent iskorišćenja pređenog puta		
- teretna vozila	63,2	67,0
- priključna vozila	58,2	60,6
Koeficijent iskorišćenja kapaciteta		
- teretna vozila	67,1	49,9
- priključna vozila	62,0	46,8
Prosječno prevezeno robe jednim vozilom	3342,0	1695,2
Prosječno ostvareno t km jednim vozilom	409569	54678
Prosječan put jedne tone robe u km	122,6	32,3

Izvor podataka: Obrazac SA/M-11 Republičkog zavoda za statistiku. Obrazac SA/M-21 Republičkog zavoda za statistiku

nameće se realna ekonomska nužnost sagledavanja segmenta transportnog tržišta koje pokriva ovaj propulzivni vid drumskog transporta. Stoga definisanje segmenata transportnog tržišta na koje se penetrirao drumski transport za sopstvene potrebe u krajnjoj instanci treba da posluži za ocjenu tehničkih, tehnoloških i organizacionih mogućnosti željeznice i javnog drumskog transporta da uspješno realizuju prevoz za potrebe OUR-a privrede, svakako imajući na umu položaj i specifičnosti tih organizacija udruženog rada.

Rezultati analiza pokazuju da je u prevozu putnika drumskim transportom prisutan u posljednjoj deceniji trend stalnog i brzog razvoja drumskog transporta za sopstvene potrebe.

Porast broja autobusa, kao i komparativne prednosti u pogledu brzine, kvaliteta, komfora i pouzdanosti funkcionisanja imali su odraza na povećanje fizičkog obima prevoza radnika na posao i sa posla, što je drumski transport za sopstvene potrebe dovelo u poziciju jednog od značajnih subjekata

masovnog prevoza putnika. Komparativna analiza obima i strukture prevoza putnika to zorno pokazuje.

Obim i pravci prevoza uslovljeni su veličinom i strukturom potreba za prevozom i konkretnim zahtjevima i željama prevoza, vezanih za mjesto zaposlenja, turizam, školovanje i drugo, koji faktički predstavljaju osnovne generatore tražnje za uslugama prevoza putnika.

Svakako, radnici koji su prinuđeni da za odlazak na posao i za povratak koriste transportna sredstva predstavljaju veoma značajan faktor generisanja putničkih tokova. U Bosni i Hercegovini taj prevoz se obavlja najvećim dijelom sredstvima drumskog transporta u cjelini, a posebno kapacitetima javnog gradskog i prigradskog transporta.

Budući da se prevoz radnika gotovo isključivo obavlja iz bliže okoline industrijskih centara ili iz gradova u njihovu bližu okolinu gdje su locirani industrijski kapaciteti, prirodno je da ovi prevozi imaju lokalni karakter i kraći prevozni put, te da ih najvećim dijelom apsorbuju javni gradski i prigradski transport (58,5%), zatim javni međumjesni autobuski transport (8,3%) i drumski transport za sopstvene potrebe (7,6%), dok se četvrtina tih prevoza realizuje putničkim automobilima.

S obzirom na to da se radi o prevozima značajne raznovrsnosti pravaca prevoženja i veoma intenzivne frekvencije, moguće ih je usmjeriti u cijelosti na javni gradski i prigradski transport, što upućuje na zaključak da ovaj vid drumskog transporta, koji ima izraženu tendenciju permanentnog rasta, može uspješno supstituisati drumski transport za sopstvene potrebe, kao i prevoze sopstvenim putničkim automobilima. Što se tiče prevoza na duže relacije, koje realizuje drumski transport za sopstvene potrebe u okviru stalnih ili povremenih turističkih aranžmana, moguće ih je usmjeriti na prevozne kapacitete javnog međumjesnog autobusnog transporta.

U drumskom transportu za sopstvene potrebe kapaciteti za prevoz robe bilježe visoke stope rasta i imaju visoko učešće u strukturi ukupnog voznog parka. Osim toga, karakteristična je visoka dinamika prevoza robe sa značajnim promjenama u strukturi prevoza u korist drumskog transporta za sopstvene potrebe.

Osnovni uzroci takvim kretanjima su u tome što se javni drumski transport pomjerio na segmente transportnog tržišta koje tradicionalno pokriva željeznica, jer nije uspio da blagovremeno prestrukturira svoje

kapacitete prema zahtjevima i potrebama korisnika usluga i time suzi prostor za brzi prodor drumskog transporta za sopstvene potrebe, a kasnije i transporta sredstvima u ličnoj svojini građana.

To je neminovno uticalo na raspodjelu ukupnog transportnog supstrata na pojedine grane i vidove transporta, odnosno apsorbovanje robnih tokova sa aspekta udaljenosti prevoženja.

Naime, od ukupnog prevoza najznačajniji dio se realizuje na relacijama do 30 km, gdje je većina robnih tokova usmjerena na drumski transport za sopstvene potrebe i drumski transport sredstvima u ličnoj svojini građana, dok je učešće javnog drumskog transporta u prevozima na toj relaciji neznačajno. S druge strane, u prevozu robe na relacijama od 31 do 100 km, odnosno 101 do 200 km, dominantnu ulogu ima javni drumski transport. Njegovo učešće je posebno visoko u apsorbovanju robnih tokova na relacijama 101 - 200 km, što govori u prilog tvrdnji da se pomjerio na segmente transportnog tržišta, koje bi trebala da pokriva željeznica. Robni tokovi na relacijama preko 200 km najvećim dijelom su usmjereni na željeznički saobraćaj, s tim što značajno učešće ima i javni drumski transport.

Dakle, drumski transport za sopstvene potrebe ima dominantnu ulogu u prevozima na relacijama do 30 km, s tim što se sve više penetrira na prevoz u relacijskom rasponu od 31 do 100 km, postepeno potiskujući javni drumski transport, koji se, opet, sve više orijentiše na one teritorijalne zone djelovanja, koje prema tehničko - eksploatacionim karakteristikama uglavnom odgovaraju željezničkom saobraćaju.

Kada se analizira struktura ukupnog prevoza po pojedinim vrstama proizvoda, dolazi se do zaključka da u strukturi prevoza željeznicom dominiraju uglavni i koks (39,0%), rude gvožđa (17,2%), proizvodi crne i obojene metalurgije (6,3%), dok se kapaciteti drumskog transporta najviše angažuju na prevozima pijeska, šljunka i tucanika (31,1%), zatim cigle, crijepa, kreča i betona (17,7%), obrađenog i neobrađenog drveta (7,6%) i uglja (4,7%).

Dakle, većina roba je orijentisana na drumski transport, s tim što je struktura prevoza robe po pojedinim vidovima drumskog transporta dosta slična.

Naime, u javnom drumskom transportu najveće učešće u strukturi prevezene robe imaju pijesak, šljunak i tucanik (21,8%), zatim obrađeno i neobrađeno drvo (10,2%), uglavni i koks (8,7%) i rude obojenih metala (5,6%), dok su vozni parkovi za sopstvene potrebe

uglavnom bili angažovani na prevozu pijeska, šljunka i tucanika, zatim cigle, kreča i betona, obrađenog i neobrađenog drveta i uglja.

Na osnovu svega toga može se konstatovati da javni i drumski transport za sopstvene potrebe pretenduju na iste robe, s tim što je javni drumski transport u inferiornijem položaju, jer nema izravnu spregu sa korisnicima usluga i nema na raspolaganju kapaciteta koji su usko specijalizovani za zadovoljavanje konkretnih potreba korisnika prevoza. Dakle, drumski transport za sopstvene potrebe nalazi prostor za ekspanziju na onim segmentima transportnog tržišta koje bi po svojim tehničko-tehnološkim karakteristikama trebao pokrivati javni drumski transport. To upućuje na zaključak da bi javni drumski transport sa određenim zahvatima na izmjeni strukture voznog parka u pravcu nabavke vozila manje i srednje nosivosti mogao supstituisati prevoze koje sada OUR-i privrede organizuju u sopstvenoj režiji. Uz to je neophodno učiniti napore na unapređivanju organizacije prevoza, s obzirom na to da korisnici prevoza traže pouzdanost i visok kvalitet funkcionisanja. Značajnijim pomacima javnog drumskog transporta na segmente transportnog tržišta, koje je tradicionalno pokrivao, otvara se širi prostor za prodor željeznice, ali i za intenziviranje saradnje između željeznice i javnog drumskog transporta.

Imajući na umu aktuelne probleme u oblasti akumulativne i reproduktivne sposobnosti javnog drumskog transporta i limitirane materijalne mogućnosti obnavljanja postojećeg voznog parka i izmjene njegove strukture, udruživanje voznih parkova za sopstvene potrebe u OUR-e javnog drumskog transporta početni je korak u svođenju drumskog transporta za sopstvene potrebe u društveno-ekonomski racionalnije okvire, reafirmaciji javnog drumskog transporta na svim segmentima transportnog tržišta sa kojih se povukao, kao i potpunije valorizacije njegovih komparativnih prednosti.

ZAKLJUČAK

Rezultati istraživanja upućuju na zaključak da drumski transport za sopstvene potrebe intenzivno razvija kapacitete i bilježi povećanje fizičkog obima prevoza, te pokriva one segmente transportnog tržišta koje je tradicionalno pokrivao javni drumski transport i željeznica, što nameće ekonomsku potrebu iznalaženja kvalitetnijih i optimalnijih rješenja između željeznice i javnog drumskog transporta, s jedne strane, i korisnika usluga prevoza, s druge strane. U tom smislu je ne-

ophodno obezbijediti međusobno poslovno-tehničko povezivanje željeznice i javnog drumskog transporta, ali i samoupravno i ekonomski racionalno udruživanje transportnih kapaciteta, koje posjeduju korisnici za zadovoljenje sopstvenih potreba, u postojeće OUR-e javnog drumskog transporta i na tim osnovama iznalaziti rješenja za izgradnju cjelovitog sistema organizacije i realizacije transporta na principima saradnje i integrisanih cjelina udruženog rada na zaokruženim područjima robnih i putničkih tokova. Istovremeno treba činiti krupne promjene u javnom drumskom transportu u pravcu:

- razvoja i unapređivanja poslovne orijentacije na lokalni prevoz robe, a naročito uspostavljanjem dugoročnih poslovnih aranžmana sa korisnicima i prestrukturiranja voznog parka prelaskom na vozila koja su prilagođena za snabdjevanje privrede;
- unapređivanja i daljeg razvoja zbirnog transporta;
- razvoja transporta sredstvima specijalne namjene u skladu sa potrebama i zahtjevima korisnika usluga prevoza na principima zajedničkih interesa;
- organizacije jedinstvene mreže transportnih poslovnica i njenog dovođenja u funkciju obezbjeđivanja povratnih tereta u oblasti prevoza robe na dužim i srednjim rastojanjima;
- razvoja markentiškog koncepta proizvodnje i plasmana usluga u javnom drumskom transportu;
- uključivanja u izgradnju i opremanje robnotransportnih centara, i
- uvođenja savremenih informacionih sistema za kontrolu kretanja vozila i daljinsko upravljanja.

U isto vrijeme neophodno je osposobljavati željeznicu za zadovoljenje heterogenih zahtjeva korisnika usluga prevoza.

Na taj način će se steći pretpostavke da OUR-i javnog drumskog transporta preuzmu obavezu kompletne organizacije i realizacije transportnih zadataka korisnika prevoza, čime bi se zaustavila ekspanzija drumskog transporta za sopstvene potrebe i on tehnološki specijalizovao i direktno vezao za sam proces proizvodnje.

Osim toga, moraju se realizovati ukupni i radikalni pomaci u pravcu limitiranja razvoja drumskog transporta za sopstvene potrebe, s obzirom na to da je to skup i neracionalan vid transporta. Članovi Misije Svjetske banke iz Vašingtona bili su iznenađeni kada su obaviješteni da sistem određivanja cijena na malo u Jugoslaviji pogoduje odabiranju skupog načina transporta, a na-

ročito drumskog transporta za sopstvene potrebe, zbog toga što viši transportni troškovi rezultiraju u većoj marži za trgovce, kao i zbog anomalija u poreskoj strukturi.

Iz tih razloga neophodno je aktuelizirati provođenje mjera za regulisanje položaja i odnosa saobraćaja za sopstvene potrebe prema javnom saobraćaju i na transportnom tržištu uopšte, date u Dugoročnom programu ekonomske stabilizacije u oblasti saobraćaja u kome se kaže: "S obzirom na položaj saobraćaja za sopstvene potrebe u našem saobraćajnom sistemu potrebno je preduzimati niz mjera kako bi se on sveo na društveno racionalnu mjeru i položaj koji odgovara stvarnim potrebama. U tom cilju potrebno je:

- da sve organizacije udruženog rada u privredi za svoje parkove evidentiraju i prate troškove eksploatacije i da se pod istim ekonomskim uslovima pojavljuju na tržištu transportnih usluga;
- obezbijediti realno obračunavanje troškova infrastrukture prema tipovima i kategorijama vozila svih imalaca parkova za sopstvene potrebe;
- zabraniti prevoz za treća lica parkovima za sopstvene potrebe. Istovremeno, podsticati međusobno udruživanje ovih pogona i njihovo udruživanje sa OUR-ima javnog drumskog transporta;
- orijentisati ove prevoze na pružanje usluga na kratkim odstojanjima, kao i za obavljanje prevoza specijalnih pošiljki i onih prevoza koji zahtjevaju specijalna transportna sredstva.

Dakle, definisan je širok spektar mjera za regulisanje mjesta, uloge i položaja drumskog transporta za sopstvene potrebe. Međutim, utvrđene mjere se u praksi ne provode tako, da ovaj vid transporta i dalje bilježi uzlazni trend razvoja postajući otvorena i direktna konkurencija javnom drumskom transportu i željeznici.

Iz tih razloga nameće se nužnost konstituisanja mjera ekonomske i poreske politike kojima bi se zaustavila ekspanzija drumskog transporta za sopstvene potrebe, među kojima posebnu pažnju zaslužuje uvođenje obaveza svim OUR-ima privrede da plaćaju porez na promet prilikom nabavke sredstava za reprodukciju u oblasti drumskog transporta, svakako izuzimajući javni drumski transport.

SUMMARY

POSITION AND ROLE OF ROAD TRANSPORT FOR COMPANY PURPOSES (PRODUCTION - ORIENTED ASPECT) IN THE TRANSPORT SYSTEM OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

The results of study lead us to the conclusion that road transport for company purposes (i.e. production - oriented aspect) has been developing its capacities vigorously and thus marks an increase of physical transport volumes, while covering those segments of transport market traditionally reserved for public road and rail transport. All this sets the economic requirement for providing higher - quality and optimum solutions between the public rail and road transport aspects on one side and the custom on the other. In this concern it is indispensable to provide for mutual cooperation of public rail and road transport from the business and engineering standpoint in conjunction with self - management and economic rational cooperation of transport capacities owned by the users of production - oriented transport aspect and their mergers into the existing organizations of associated labour of road transport and on these grounds search for solutions for the institution of a comprehensive management system and operations on the principles of cooperation and integrated segments of associated labour in specified niches of freight and passenger transport market.