

Prof. dr. **ŽELJKO RADAČIĆ**
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb

Ekonomika prometa
Pregled
UDK: 656:339.1
Primljeno: 10.05.1989.
Prihvaćeno: 27.06.1989.

PROMETNO TRŽIŠTE KAO ČINILAC STRUKTURIRANJA I FUNKCIONIRANJA PROMETNOG SUSTAVA

SAŽETAK

Specifične karakteristike procesa proizvodnje prometnih usluga daju specifično obilježje prometnoj ponudi i prometnoj potražnji. O mogućnostima prometnog tržišta da djeluje na strukturiranje i funkcioniranje prometnoga sustava može se teorijski ispravno govoriti samo ako se pojedina relacija ili prometni koridor tretiraju kao posebno prometno tržište.

Tržište samo ne može biti efikasan činilac alokacije kapitala u fiksne fondove, a kako se struktura prometnoga sustava između ostaloga razlikuje postojanjem infrastrukturnih objekata, to se vrlo ograničuje mogućnost tržišta da djeluje na uspostavljanje optimalne strukture prometnog sustava.

Odnosi između ponude i potražnje prometnih usluga ne mogu se dakle regulirati automatikom prometnog tržišta, pa se prema tome ni strukturiranje prometnog sustava odnosno reguliranje odnosa pojedinih prometnih grana u prometnom sustavu ne može prepustiti samo utjecaju prometnog tržišta.

A. KARAKTERISTIKE I SPECIFIČNOSTI PROMETNOG TRŽIŠTA

U procesu proizvodnje prometne usluge ljudski rad se opredmećuje odnosno materijalizira na predmetu prometa. To materijaliziranje rada sastoji se u premještanju predmeta prometa s jednog mjesta na drugo uz istodobno održavanje kvalitete i kvantitete materije predmeta prometa u onom obliku koji mu daje svojstva uporabne vrijednosti tj. svojstva što ih je predmet dobio u procesu njegove ranije proizvodnje, odnosno stvaranja i razvoja ako je predmet transportiranja živi čovjek. Ako se predmet prometa pojavi kao roba na tržištu, on u sebi nosi opredmećeni rad procesa transportiranja i stoga vrijednost odnosno cijena prometne usluge ekonomski zakonito ulazi u vrijednost predmeta prometa kao njegov sastavni dio. Naime, objektivno dani materijalno - ekonomski nosilac vrijednosti i cijene prometne usluge jest

predmet prometa na kojemu je opredmećen rad transporta kao procesa proizvodnje. Uporabna vrijednost prometne usluge materijalno je određena položajem predmeta prometa a njezina vrijednost količinom živog i opredmećenog rada koji je u danim uvjetima bio društveno potreban za izvršenje prometnog procesa. Ako je prometni proces organizacijski odvojen u samostalnu privrednu organizaciju a proizvodnja se prometnih usluga obavlja kao proizvodnja robe tj. kao proizvodnja proizvoda namijenjenih razmjeni putem tržišta, onda se i vrijednost prometne usluge pojavljuje kao samostalna vrijednost samostalnog proizvoda nezavisno od vrijednosti predmeta prometa ako je on kao proizvod namijenjen razmjeni putem tržišta.

Prema definiciji opće ekonomske teorije o tržištu, tržište predstavlja kompleks odnosa između ponude i potražnje na određenom području i u određeno vrijeme. Uvezi s tim osnovne funkcije tržišta izražavaju se u sljedećem:

- 1) Na tržištu se obavlja realizacija proizvedene robe što znači da ona dolazi na tržište s vrijednošću stvorenom u procesu proizvodnje na temelju utrošenog individualnoga radnog vremena, a na tržištu se formira njezina tržišna vrijednost odnosno tržišna cijena na temelju društveno potrebnoga radnog vremena.
- 2) Tržište je glavni oblik veze između robnih proizvođača i tek se na njemu vidi je li individuani rad bio stvarno društveno potreban, odgovara li prosječnoj produktivnosti, da li proizvođač ostvaruje dobit ili gubitak i da li ukupna individualna proizvodnja odgovara društvenim potrebama, te utječe na reguliranje proizvodnje.
- 3) Dovodeći u vezu mnogobrojne proizvođače i potrošače, na osnovi djelovanja zakona ponude i potražnje tržište uravnotežuje cjelokupnu ponudu i potražnju. Inače zakon ponude i potražnje u osnovi, kao što je općepoznato, djeluje na sljedeći način:

Ako se na jednom tržištu, na kojemu je formirana određena cijena, poveća potražnja za nekom robom u odnosu prema ponudi ili ako se smanji ponuda u odnosu prema postojećoj potražnji, cijena robe se povećava. Ako se pak potražnja smanjuje a ponuda povećava, cijena pada. S druge strane, cijene utječu na ponudu i potražnju one imaju tendenciju da se stabiliziraju na razini na kojoj se izjednačuju ponuda i potražnja neke robe; svako povećanje cijena smanjuje potražnju i povećava ponudu a svako sniženje cijena povećava potražnju i smanjuje ponudu.

Iz tih razmatranja o karakteru proizvodnje prometnih usluga kao robe koja se razmjenjuje na tržištu te funkcije tržišta na kojem djeluje zakon ponude i potražnje pristaje da se može govoriti o postojanju prometnog odnosno transportnog tržišta te da pod njim treba razumijevati kompleks odnosa što se formiraju između ponude i potražnje prometnih usluga.

Prometno se tržište, međutim, odlikuje određenim specifičnim karakteristikama koje proistječu iz specifičnih karakteristika proizvodnje prometne usluge odnosno prometnoga procesa.

Prometni proces, kao što znamo, obilježen je sljedećim osnovnim ili općim karakteristikama:

- 1) Prometni proces sastoji se u svladavanju prostornih razlika. Za razliku od procesa proizvodnje u drugim oblastima materijalne proizvodnje, osnovna odlika prometnog procesa jest u tome što se on odvija u prostoru i što nije vezan za jedno određeno mjesto.
- 2) Proces proizvodnje i proces potrošnje u vremenskom i prostornom pogledu predstavljaju jedinstveni proces. Prometna usluga postoji samo onda kada se odvija prometni proces i samo ondje gdje se prometni proces odvija. Ona se prema tome može trošiti jedino istodobno s procesom njezine proizvodnje.
- 3) Prometna usluga kao rezultat rada ne postoji kao materijalni proizvod koji egzistira izvan i nakon završetka procesa proizvodnje. Prometna se usluga ne može uskladištiti kao što se mogu uskladištiti drugi proizvodi u drugim oblastima materijalne proizvodnje. Ta karakteristika značajno utječe na organizaciju odnosno tehnologiju prometnog procesa koja se zapravo sastoji u tome da se ponudom prometnih kapaciteta zadovolji potražnja za njima, odnosno tzv. prometna potražnja. Zbog te karakteristike, tj. zbog činjenice da se prometne usluge ne mogu proizvesti i

uskladištiti kako bi se zadovoljila prometna potražnja onda kada je ona veća od prometne ponude, te zbog činjenice da su za dano vremensko razdoblje prometni kapaciteti fiksni a da prometna potražnja varira, pojavljuju se vrlo značajne teškoće u organizaciji prometnog procesa u svim slučajevima kada prometna potražnja naglo raste.

Te tri osnovne specifične karakteristike procesa proizvodnje prometnih usluga daju specifično obilježje prometnoj ponudi kao jednom od dvaju osnovnih segmenata prometnog tržišta.

Proizvođači prometnih usluga nude svoje proizvode samo na određenom prostoru, na određenoj mreži, na dijelu mreže, odnosno sasvim konkretno na određenoj relaciji.

S druge strane, specifične karakteristike procesa proizvodnje prometnih usluga daju specifično obilježje prometnoj potražnji kao drugom osnovnom segmentu prometnog tržišta. Naime, korisnici prometnih usluga mogu realizirati svoju potražnju samo na određenom prostoru, na određenoj mreži, na dijelu mreže, odnosno na sasvim određenoj relaciji.

Zbog takvoga specifičnoga karaktera ponude i potražnje prometnog tržišta prometno - ekonomska teorija smatra da jedinstveno tržište prometnih usluga ne postoji već da se može jedino govoriti o postojanju tržišta prometnih usluga na određenim relacijama.¹

Međutim, sa stajališta promatranja odnosa između ukupne ponude i potražnje prometnih usluga, ova pojedinačna tržišta ne mogu se ipak shvatiti kao jednostavan zbroj nezavisnih tržišta, nego kao kompleks međusobno povezanih i uvjetovanih odnosa na cijeloj prometnoj mreži. To praktički upućuje na potrebu i nužnost da sa ta tržišta promatraju kao integralni dijelovi zajedničke cjeline na kojoj se temelji formiranje strukture prometnog sustava, odnosno strukture ponude prometnih kapaciteta koji trebaju optimalno zadovoljiti ukupnu potražnju za prometnim uslugama.

B. PROBLEM USPOSTAVLJANJA STRUKTURE PROMETNOG SUSTAVA

Problem povezanosti elemenata prometnog sustava unutar njega samoga odnosno problem strukturiranja prometnog sustava predstavlja vrlo složeno teorijsko i praktično pitanje a veličina i važnost toga problema proistječu iz nekih specifičnih karakteristika prometa kao složenoga dinamičkog sustava.

Istodobno, iz činjenice da promet odnosno prometni sustav predstavlja dio društvene reprodukcije, da svojim djelovanjem omogućuje njezino odvijanje, da omogućuje realizaciju robe na tržištu, da omogućuje zadovoljavanje prometne potražnje koja postoji i koja se stvara u njegovom okruženju, da visina vrijednosti prometnih usluga odnosno visina transportnih troškova utječe na visinu cijena svih ostalih proizvoda i usluga, iz činjenice, dakle, takvog značenja mjesta i uloge prometnog sustava u funkcioniranju cjelokupnoga društvenog i privrednog života proistječu naglašeno zanimanje da se optimalnim funkcioniranjem prometnog sustava i pojedinih njegovih podsustava i elemenata osigura optimalno zadovoljavanje prometne potražnje. Teško bi bilo odmah odgovoriti na pitanje što znači optimalno funkcioniranje prometnog sustava u smislu optimalnog zadovoljavanja prometne potražnje. Najopćenitije, međutim, to bi moglo značiti zadovoljavanje prometne potražnje prometnom ponudom u zoni između minimuma društveno potrebnog rada i maksimuma efekata u proizvodnji prometnih usluga ili zadovoljavanje prometne potražnje po vrstama, vremenu i prostoru odgovarajućom ponudom prometnih kapaciteta. Takav najopćenitiji zahtjev koji mora zadovoljiti prometni sustav pretpostavlja njegovu sasvim određenu strukturu, pa se u vezi s tim odmah postavljaju dva osnovna pitanja:

1. Što je zapravo optimalna struktura prometnog sustava?
2. Kako se uspostavlja optimalna struktura prometnog sustava?
 - (1) Što se tiče odgovora na prvo pitanje, treba istaknuti da optimalna struktura i funkcioniranje prometnog sustava pretpostavljaju:
 - a) u tehničkom aspektu - međusobnu usklađenost kapaciteta i funkcije infrastrukturnih objekata i transportnih sredstava svih prometnih grana,
 - b) u tehnološkom aspektu - usklađenost odvijanja prometnog procesa, posebno pri kombiniranom odnosno integralnom transportu, i to u pogledu vremena izvršenja, načina obavljanja i nosilaca pojedinih faza i operacija, osobito u tzv. kontakt-nim točkama.
 - c) U organizacijskom aspektu - međusobnu usklađenost unutarnjih organizacija pojedinih subjekata u okviru pojedine prometne grane, posebno u slučajevima kombiniranoga transporta, zatim međusobnu

usklađenost organizacija pojedinih grana (iako se organizacija pojedine grane uspostavlja više u funkciji njezinih vlastitih tehničkih i tehnoloških specifičnosti) u smislu sjedinjavanja funkcioniranja grane i njezina odnosa s drugim granama itd.,

d) u ekonomskom aspektu - usklađenost ekonomskih odnosa u smislu ispravnoga utvrđivanja vrijednosti prometne usluge za pojedine prometne grane (što pretpostavlja uključivanje svih elemenata reprodukcije u vrijednost prometne usluge, zatim ispravnog dekomponiranja vrijednosti prometne usluge u okviru pojedine prometne grane, usklađenost ekonomskih odnosa nosilaca pojedinih djelatnosti unutar pojedinih grana, usklađenost financiranja proširene reprodukcije i inače usklađivanje uvjeta privređivanja među granama itd.

Optimalna struktura i funkcioniranje prometnog sustava nadalje pretpostavljaju međusobnu usklađenost tehničkih sredstava, tehnološkog procesa, organizacije i ekonomije poslovanja u svakoj prometnoj grani posebno i kod svakoga pojedinog nosioca prometnih aktivnosti, zavisno od specifičnih uvjeta pojedine prometne grane. Struktura prometnog sustava uspostavlja se u zavisnosti od ciljeva koje društvo pred njega postavlja.

Oblikovanje strukture prometnog sustava prema svakom od pojedinih ciljeva dalo bi različite odnose elemenata prometnog sustava. Najlakše bi bilo prometni sustav strukturirati u funkciji samo jednoga cilja. Međutim, takva bi situacija bila nerealna i hipotetična. Kao dio ukupne reprodukcije promet ima mnogo zadaća koje mora obaviti pa se pred njih postavlja čitav niz ciljeva, ponekad i međusobno suprotnih. Tako je struktura prometnoga sustava uvijek funkcija čitavog niza ciljeva.

- (2) Što se tiče odgovora na drugo pitanje (kako se uspostavlja optimalna struktura prometnog sustava), on je još teži od odgovora na to što je optimalna struktura prometnog sustava. Činjenica je da u svakom trenutku postoji određena struktura prometnog sustava uspostavljena unutarnjim zakonitostima funkcioniranja sustava i zakonitostima tržišta ali i utjecajem društva prometnom politikom.

Daljnje razmatranje ovoga problema prelazilo bi, međutim, okvire ovog rada.

C. MOGUĆNOSTI UTJECAJA PROMETNOG TRŽIŠTA NA USPOSTAVLJANJE ODREĐENE STRUKTURE PROMETNOG SUSTAVA

Da bi se moglo govoriti o mogućnostima uravnoteženja ponude i potražnje prometnih usluga djelovanjem tržišta i time uspostavljanja optimalne strukture prometnog sustava, trebalo bi biti osigurano više preduvjeta odnosno pretpostavki. Mi smo, međutim, već do sada identificirali čitav niz specifičnih karakteristika prometnog tržišta, ali je za odgovor na pitanje o ulozi i mogućnosti prometnog tržišta da djeluje na uspostavljanje optimalne strukture prometnog sustava bitno to da se o prometnom tržištu može teorijski ispravno govoriti samo ako se pojedina relacija tretira kao posebno prometno tržište. To znači da se odnosi ponude i potražnje prometnih usluga djelovanjem zakonitosti prometnog tržišta mogu eventualno uravnotežiti na određenim relacijama odnosno na određenim prometnim koridorima. U prvom bi se slučaju, kad se dakle radi o pojedinim relacijama, moglo govoriti o mogućnosti djelovanja prometnog tržišta na uravnoteženje ponude i potražnje prometnih usluga i na uspostavljanje određenih konkurentskih odnosa samo unutar pojedine prometne grane. I zaista se mogu identificirati konkurentski odnosi na pojedinim relacijama u okviru cestovnog, pomorskog, riječnog i zračnog prometa.

U drugom bi slučaju, dakle kad se radi o pojedinim prometnim koridorima, moglo biti govora o mogućnosti djelovanja prometnog tržišta na uravnoteženje ponude i potražnje i na uspostavljanje određenih konkurentskih odnosa između pojedinih prometnih grana koje djeluju na konkretnom prometnom koridoru samo u slučaju ako konkretna prometna potražnja može biti zadovoljena prometnom ponudom bilo koje prometne grane koja djeluje na prometnom koridoru. Pritom međutim treba imati na umu različite prometno - tehnološke i ekonomske mogućnosti pojedinih prometnih grana, s jedne strane, te različite zahtjeve što ih pojedini predmeti prijevoza postavljaju pred prometni sustav, s druge strane, što smanjuje korisnike mogućnosti izbora a time i mogućnost konkurencije i onih prometnih grana koje djeluju na određenom prometnom koridoru.

Struktura se prometnog sustava između ostaloga odlikuje postojanjem infrastrukture i njezine različitosti značajne za funkcioniranje prometnoga procesa u pojedinim prometnim granama. U vezi s tim postavlja se i specifično pitanje mogućnosti

optimalne tržišne alokacije sredstava u infrastrukturne objekte odnosno fiksne kapacitete.

Poznato je da se slabosti tržišne alokacije sredstava pojavljuju onda kad promatramo dugoročne procese investiranja u fiksne kapacitete, jer oni na duži rok određuju i tempo privrednog razvoja i strukturu proizvodnje, pa u tržišnoj alokaciji fiksnih sredstava leži uzrok disproporcionalnosti proizvodnje. Dakle, samo tržište ne bi moglo biti efikasan alokator fiksnih sredstava s obzirom na njihov tok te formiranje opsega i pravaca njihova angažiranja. Ukratko, tržište ne može osigurati optimalan razvoj prometne infrastrukture. Investicije u fiksna sredstva, koje se osnivaju isključivo na tržišnim kriterijima, zbog tržišne neizvjesnosti i razlike između rentabilnosti sa stajališta poduzeća i društva, često su neefikasne, pogotovu u uvjetima nepostojanja ili neperfektnosti monetarnog tržišta.³

Prema tome, prometno tržište je takvo tržište na kojemu ne postoje bitni preduvjeti djelovanja slobodne konkurencije jer ne postoji dovoljna elastičnost ni ponude ni potražnje, a to znači da ne postoje osnovni ekonomski preduvjeti za slobodno djelovanje tržišnih zakonitosti. Odnosi između ponude i potražnje prometnih usluga ne mogu se regulirati automatikom prometnog tržišta, pa se prema tome ni strukturiranje prometnog sustava odnosno reguliranje odnosa pojedinih prometnih grana u prometnom sustavu ne može prepustiti samo utjecaju prometnog tržišta. Mogućnosti prometnog tržišta na uspostavljanju određene strukture prometnog sustava vrlo su ograničene.

SUMMARY

MARKET OF TRANSPORT SERVICES AS AN ELEMENT OF TRANSPORT SYSTEM STRUCTURING AND FUNCTIONING

Specific aspects of the process of production of transport services assign specific characteristics to the transport demand and supply. From the theoretical standpoint we can only discuss correctly the possibilities of the transport market to act upon the structuring and functioning of the transport system if we consider an individual route or a corridor as a separate transport market.

Market alone cannot be an efficient element for allocation of capital into fixed funds and, moreover, as the structure of a transport system differs, among other things, by respective infrastructure facilities, the possibility of the market to act

upon the institution of an optimum transport system structure is restricted to a degree.

The relationships of transport supply and demand cannot be therefore regulated by the automatism of the transport market so that, consequently, the structuring of the transport system, that is the regulation of relationships of individual transport industries within the transport system cannot be left exclusively to the effects of transport market.

POZIVNE BILJEŠKE

1. **V. KOLARIĆ:** Organizacija i ekonomija saobraćaja. Beograd, Rad, 1978, str. 362.
2. **V. KOLARIĆ:** Ibidem, str. 365.
3. Privredni sistem SFR Jugoslavije - svodni prikaz istraživanja. Zagreb, Konzorcij ekonomskih instituta za makroprojekt "Privredni sistem SFRJ", Informator, 1978, str. 176 i 177.