

MIODRAG VUJNOVIĆ, dipl. inž.
Udruženje saobraćaja PK Jugoslavije
Beograd

Prometna politika
Stručni rad
UDK: 656.1-025 (497.1) "1992"
Prilmeno: 09.02.1989.
Prihvaćeno: 04.10.1989.

JUGOSLOVENSKI DRUMSKI PREVOZNICI NA JEDINSTVENOM EVROPSKOM TRŽIŠTU 1992.G.

SAŽETAK

U radu se analizira položaj cestovnog prometa unutar jedinstvenog unutrašnjeg tržišta EZ, kad će doći do potpunog ukidanja kontrole na granicama i zabrane kabotaže. Ujedno autor razmatra najavljene tehničke uslove u pogledu karakteristika tzv. evropskog kamiona i pojednostavljenje transportne dokumentacije, da bi u tom svjetlu ocijenio status jugoslavenskih autoprevoznika i njihove šanse nakon 1992.g.

1. UVOD

Jedinstveno unutrašnje tržište EZ, tržište od 320 miliona potrošača, je stvarnost koja će otpočeti 1992.g. Autori Osnivačkog ugovora EZ su već od početka zamišljali stvaranje slobodnog, jedinstvenog unutrašnjeg tržišta na kome će se robe, lica, usluge i kapital kretati u punoj slobodi i čije će dobro funkcionisanje biti osigurano tako što će se pružati garancija protiv iskrivljenja konkurencije, putem približavanja zakonodavstva i putem usklađivanja sistema posrednih poreza. Stvaranje Jedinstvenog tržišta ima tri osnovna aspekta:

- potrebno je stopiti 12 nacionalnih tržišta Zajednice u jedno jedinstveno ogromno tržište od oko 320 miliona potrošača,
- jedinstveno tržište treba da bude tržište u ekspanziji, ne statično već dinamično,
- potrebno mu je osigurati takvu fleksibilnost kako bi došlo do usmjeravanja resursa - ljudskih, materijalnih i finansijskih u one oblasti gde će se optimalno koristiti.

Polazeći od prvog aspekta kao osnovnog cilja, ali ne gubeći iz vida i ostala dva, Komisija EZ je, 1985.g., izradila dokument pod nazivom "Ostvarivanje unutrašnjeg tržišta" (Bela knjiga Komisije, namenjena Evropskom savetu), u kome su predložene mere za njihovo dosledno ostvarivanje. Ove mere odnose se na:

- uklanjanje fizičkih granica,
- uklanjanje tehničkih granica,
- uklanjanje poreskih granica.

Pod uklanjanjem fizičkih granica podrazumeva se nestajanje graničnih carinskih ispostava između zemalja-članica i ukidanje svih oblika kontrole roba i lica, čime se eliminišu nepotrebna zadržavanja na granicama, troškovi koji se time prouzrokuju, kao i sve one neprijatnosti koje sa sobom donosi isparcelisano tržište. Ovo je od posebnog značaja za drumski sa-

obraćaj jer to znači i nestajanje dugih i mučnih graničnih kontrola robe (carinskih, sanitarnih, fito-patoloških i sl.), putnika i vozila (potvrda saglasnosti sa nacionalnim tehničkim propisima u cilju bezbednosti, kontrola prevoznih dozvola i sl.). Uslovi za ukidanje graničnih kontrola stvoriće se međusobnim približavanjem nacionalnih zakonodavstava, donošenjem zajedničkih normi i propisa i međusobnim priznavanjem nacionalnih normi i propisa.

Ukidanje kontrola na granicama, bez obzira na značaj, ne omogućava samo po sebi stvaranje pravog zajedničkog tržišta, ako nije praćeno i uklanjanjem tehničkih granica. Tu se, pre svega, misli na definisanje jedne sasvim nove strategije kojom bi se došlo do ujednačavanja različitih tehničkih propisa, koji se odnose na kvalitet i osobine proizvoda (u cilju zaštite zdravlja, čovekove okoline, očuvanja bezbednosti i sl.), zatim propisa kojim se sada sprečava slobodno kretanje usluga, lica (u pogledu slobodnog izbora mesta življenja i rada, izbora profesije i sl.), kapitala i sl. Ovo ujednačavanje postići će se, kako donošenjem novih zajedničkih propisa, tako i usklađivanjem i uzajamnim priznavanjem postojećih, polazeći od ekvivalenosti ciljeva radi čijeg postizanja su i doneti.

Uklanjanjem tehničkih barijera obezbediće se sloboda pružanja saobraćajnih usluga unutar cele Zajednice, a stvaranje slobodnog tržišta u ovom sektoru, koji predstavlja više od 7% društvenog proizvoda u Zajednici, imalo bi značajnog ekonomskog odjeka u industriji i trgovini. Slobodno tržište u oblasti drumskog saobraćaja zahteva donošenje sledećih mera:

- najkasnije do 1988.g. ukinuti sva količinska ograničenja u prevozu robe (kvote prevoznih dozvola) i utvrditi uslove koji će omogućiti prevozniku iz jedne države-članice da vrši unutrašnji prevoz u drugoj državi-članici (kabotaža),
- nastaviti sa liberalizacijom pružanja usluga prevoza putnika i uvesti novi režim do 1989.g.

Granične kontrole koje se trenutno sprovode su prvenstveno poreskog karaktera. Prema tome, ukidanje granica će morati dovesti do promena u naplati poreza na dodatnu vrednost (TVA), koji se primenjuje u zemljama EZ otkako su ukinute carine. Porez na dodatnu vrednost je direktno uključen u krajnju cenu dobara i usluga i razlike u poreskoj stopi dovode do značajnih razlika u cenama. Potrebno je, dakle, pronaći mehanizam koji bi, u odsustvu granične kontro-

le, omogućavao državama-članicama da sprovede neposredne poreske stope, koje bi bile u velikoj meri različite. Ako bi se pošlo od pretpostavke da se prodaja i kupovina preko granica tretira na isti način kao prodaja i kupovina unutar granica države članice, onda bi se porez na dodatnu vrednost plaćao kod prodavca, a kupac bi u svojoj zemlji bio oslobođen plaćanja. U tom slučaju bi trebalo uspostaviti sistem clearing-a, kako bi se porez na dodatnu vrednost, naplaćen u državi - izvozniku, nadoknadio državi-uvozniku (sada se taj porez plaća na granici zemlje-uvoznika i plaća ga kupac).

Promene u načinu naplate poreza na dodatnu vrednost su za drumske prevoznike značajne, jer se ovim plaćanjem susreću prilikom svakog ulaska u drugu zemlju-članicu pošto unose gorivo u rezervoarima.

Ukratko ćemo se osvrnuti dokle se stiglo u sporovođenju predloženih mera koje su od interesa za drumski saobraćaj unutar EZ:

- januara 1988.g. uveden je Jedinstveni administrativni dokument kojim se drastično smanjuju administrativne procedure u trgovini i transportu robe unutar Zajednice,
- decembra 1987.g. usvojene su direktive (sa primenom od 1. jula 1988.g.) o izduvnoj emisiji putničkih vozila i izduvnoj emisiji komercijalnih vozila, a u toku je donošenje direktive u vezi izduvnih čestica dizel-goriva i izduvne emisije vozila ispod 1400 cm³,
- u postupku pred Savetom EZ je predlog o bescarinskom ulasku goriva u rezervoarima vozila (kamiona) koja prelaze nacionalne granice i predlog o eliminisanju dvostruke provere na internim graničnim punktovima,
- delimično je usvojen bescarinski prenos goriva u rezervoarima komercijalnih teretnih vozila i u autobusima,
- u finalnoj fazi je organizacija tržišta (kvote Zajednice) za prevoz robe drumovima i između država članica,
- u postupku su i dokumenti o obezbeđenju pružanja usluga od strane prevoznika bez stalnog boravka u državi članici, u robnom (iz 1988.) i putničkom saobraćaju (iz 1987.).

2. PROBLEMI NA PUTU USPOSTAVLJANJA JEDINSTVENOG TRANSPORTNOG TRŽIŠTA U EZ

Uspostavljanje jedinstvenog transportnog tržišta unutar EZ nailazi na probleme čije rešavanje ne zavisi samo od zemalja članica. Naime, u uspostavljanju jedinstvenog saobraćajnog sistema na celoj svojoj teritoriji EZ se susreće sa problemom tranzita preko Švajcarske, Austrije i Jugoslavije, koje su se "isprečile" na putu prema Italiji, Grčkoj i dalje prema Bliskom istoku. Ako se ove teškoće ne reše onda neće ići brzo ni sa otklanjanjem sadašnjih teškoća unutar Zajednice u ostvarenju Jedinstvenog tržišta do kraja 1992. U EZ posebno ističu

nejednakost konkurencije koju trpe proizvodi što dolaze iz Italije i Grčke, a tranzitiraju preko pomenutih zemalja, mada se može generalno reći da robe iz svih zemalja EZ koje tranzitiraju preko Švajcarske, Austrije ili Jugoslavije nailaze na sledeće prepreke:

- nedovoljan kapacitet drumske i železničke infrastrukture,
- znatno ograničenje težine i dimenzija drumskih vozila,
- kontingentiranje broja drumskih vozila,
- naplata drumskih taksi,
- zadržavanje na granicama,

Problemi sa kojima se drumski prevoznici EZ suočavaju u svakoj od pomenutih zemalja su sledeći:

Švajcarska

Ova zemlja donela je niz mera u cilju da na najmanju meru svede drumski transport preko svoje teritorije:

- ograničenje najveće dozvoljene težine vozila na 28 tona (u Zajednici - 40 tona),
- ograničenje najveće širine vozila na 2,30 m (u Zajednici 2,50 m),
- visoke drumske takse,
- ograničeno radno vreme carinarnice i naplata visokog iznosa za carinjenje drumskih teretnih vozila,
- komplikovan carinski postupak,
- razna ograničenja saobraćaja (zabrana saobraćaja praznikom, noću itd.).

Nametnuta ograničenja dovela su do prebacivanja velikog dela tranzitnog saobraćaja na ionako veoma opterećene saobraćajnice preko Austrije (procenjuje se da je 15 mln t drumskog tranzita skrenuto van Švajcarske i prebačeno uglavnom na Austriju).

Austrija

I vlada ove zemlje donela je ograničavajuće mere:

- uvedene su takse za drumska vozila i drumarine na nekim saobraćajnicama,
- broj prevoza stranih drumskih vozila preko Austrije je kontingentiran.

Jugoslavija

Ovde su teškoće vezane, uglavnom za infrastrukturu i propise:

- nije dovršen transjugoslovenski autoput,
- kontingentiran je broj prevoza stranim drumskim vozilima,
- naplaćuju se naknade za korišćenje drumova (plaćaju samo strana vozila),
- dugo čekanje na granici i dugo trajanje prevoza.

U toku 1988.g. završena je prva faza pregovora između EZ i svake od pomenutih zemalja.

Švajcarci i Austrijanci imali su veoma čvrst stav i ne žele odustati od donetih restriktivnih mera, pozivajući se na zaštitu svojih saobraćajnica, zaštitu čovekove okoline i sl. Kao rešenje nude prebacivanje roba sa druma na

železnicu i korišćenje kombinovanog saobraćaja drum-železnica.

Jugoslovenska delegacija je smatrala da razgovore sa EZ treba voditi na mnogo široj osnovi od one koju je ponudila EZ (drumski tranzit preko Jugoslavije), pa je pokrenula pitanja vezana za infrastrukturu, drumski, železnički, rečni i vazdušni saobraćaj, lučki tranzit i sl.

U daljem tekstu osvrnućemo se na tok razgovora u vezi sa drumskim saobraćajem.

EZ smatra da je potrebno liberalizovati (ukinuti sva kvantitativna ograničenja) tranzit preko Jugoslavije radi lakšeg komuniciranja sa Grčkom. Mi, za sada, ovo ne možemo prihvatiti zbog ograničene propusne moći i lošeg stanja naših saobraćajnica. Također, EZ smatra da su jugoslovenske putne takse diskriminatorne i traži da se Jugoslavija prilagodi budućem sistemu naplata u EZ. Naš stav je da putne takse nisu diskriminatorne, ali da se o novom načinu naplate za vozila EZ može razgovarati. EZ je zatražila da Jugoslavija usvoji opterećenje od 11,5 tona po pogonskoj osovini. Jugoslavija je spremna da ovo prihvati pod uslovom da EZ snosi troškove adaptacije infrastrukture.

EZ je pokrenula i pitanja usklađivanja normativa o maksimalno dozvoljenom zagađenju od izduvnih gasova, uvođenju bezolovnog benzina i saradnje u definisanju "evropskog kamiona". Jugoslavija je spremna o svemu razgovarati, ali u "ceni" tranzita očekuje i adekvatnu naknadu za mere zaštite čovekove okoline i naneće štete.

Jugoslavija od EZ traži ukidanje kvantitativnih ograničenja (dozvole) za tranzit preko Zajednice, povećanje kontingenata bilateralnih dozvola za zemlje Zajednice, a veoma je zainteresovana za dobijanje multilateralnog kontingenta dozvola, kojim za sada raspolažu samo članice, a služi za nesmetano obavljanje prevoza između zemalja članica.

Delegacija EZ je pokazala spremnost, da od pomenutih pitanja, u drugoj fazi pregovora, razgovora o ukidanju kvantitativnih ograničenja za tranzit, dok je ostalo pod znakom pitanja.

Značajno je imati na umu neke činjenice. Naime, kolikogod grčki prevoznici imaju problema u uspostavljanju veza preko Jugoslavije sa ostalim zemljama Zajednice (zbog nedovoljnog kontingenta tranzitnih dozvola), toliko i jugoslovenski prevoznici nailaze na neshvatljive prepreke na putu povećanja obima prevoza iz evropskih zemalja za Grčku (tzv. prevozi između trećih zemalja koji podležu režimu dozvola, a jugoslovenski prevoznici od grčkih vlasti dobijaju samo 200 komada godišnje, bez spremnosti grčke strane da razgovara o bilo kakvom povećanju).

Takođe, u bilateralnom i tranzitnom saobraćaju za pojedine zemlje EZ (Belgija, Francuska, Italija) jugoslovenski prevoznici se susreću sa kvantitativnim ograničenjima, izraženim u nedovoljnom broju dozvola za prevoz, što onemogućava našem drumskom saobraćaju da prati povećanje naše robne razmene sa ovim zemljama.

Stoga je sasvim shvatljivo jugoslovensko

insistiranje na rešenju slobodnog pristupa jugoslovenskih prevoznika na celo saobraćajno tržište EZ, sa mogućnostima da obavljaju sve vrste prevoza (bilateralne, tranzitne i između trećih zemalja), u "zameni" za rešenje pitanja tranzita vozila EZ preko Jugoslavije.

3. JEDINSTVENI MEĐUNARODNI DRUMSKI SAOBRAĆAJ I JEDINSTVENO TRŽIŠTE

U daljem tekstu razmotrićemo moguće efekte koje će na naš drumski saobraćaj imati rezultati pregovora EZ-Jugoslavija, kao i na njegov položaj na budućem Jedinstvenom tržištu.

3.1. Administrativna i druga ograničenja

Prema ličnom mišljenju autora ovog teksta, u drugoj fazi pregovora sa Jugoslavijom (koja je već otpočela) EZ neće prihvatiti da pregovara o onako širokoj lepezi pitanja koje je u prvoj fazi ova pokrenula. Verovatno će prihvatiti da razgovara o onim pitanjima koja su od direktnog interesa za EZ i zbog kojih su, uostalom, oni i krenuli u pregovore, a to su: drumski i železnički saobraćaj i infrastruktura.

Izvesno je da će se, i nakon 1992.g. jugoslovenski drumski saobraćaj za i preko zemalja EZ obavljati pod režimom dozvola (dakle kvantitativnog ograničenja) kao što će to, uostalom, važiti za drumski saobraćaj zemalja EZ za i preko Jugoslavije.

Moguća su dva rešenja:

1. Ugovaranje kontingenata dozvola na bilateralnim osnovama, između Jugoslavije i svake zemlje-članice EZ pojedinačno (što je i sadašnja praksa).
2. Utvrđivanje kontingenta dozvola između Jugoslavije i EZ, na recipročnoj osnovi.

U prvom slučaju ne bi bilo znatnijih odstupanja od sadašnje prakse, osim što bi bio moguć uticaj EZ na zemlju-članicu da sa Jugoslavijom ugovori kontingente čija će visina maksimalno zadovoljiti interese i potrebe obeju strana.

Drugi slučaj, za nas povoljniji, znači da Jugoslavija ne bi ugovarala kontingente dozvola za svaku zemlju-članicu posebno, već bi sa EZ ugovorila jedinstven kontingent, a dozvola iz ovog kontingenta važila bi za svaku zemlju-članicu. EZ bi, u ukupnom kontingentu ugovorenom za EZ, utvrđivala pripadajući deo za svaku zemlju-članicu pojedinačno.

Jugoslovenska ideja je da bi se do visine ovog kontingenta došlo sabiranjem postojećih kontingenata kojima Jugoslavija raspolaže za svaku zemlju-članicu pojedinačno. Povoljnost ove varijante za jugoslovenske prevoznike pokazaćemo na primeru. Naime, za bilateralne prevoze za Holandiju raspolažemo sa 6 000 dozvola, a iskoristimo svega 3 000. Za Belgiju imamo 3 000 dozvola za bilateralni prevoz, a treba nam još toliko. Belgijanci odbijaju da nam povećaju kontingent i rešenja, za sada, nema. Sabiranjem kontingenata na nivou EZ i stvaranjem jedinstvenog kontingenta, viškom postojećih holandskih dozvola, pokrili bismo manjak

belgijskih i time, bez faktičkog povećanja broja dozvola, zadovoljili potrebe za prevozom za Belgiju. No, bilo kako bilo, možemo sa sigurnošću zaključiti da će se, i ubuduće, jugoslovenski prevoznici, pri stupanju na Jedinstveno tržište EZ susretati, kako sa administrativnim (kvote dozvola za prevoz), tako i sa fizičkim (kontrola na granicama između zemalja-članica EZ) i poreskim barijerama.

Pregovori između Jugoslavije i EZ mogu donekle ublažiti negativne posledice ovih barijera, ali ih, zasigurno, neće ukinuti.

Osvrnimo se zato i na ostale okolnosti koje će pratiti naše prevoznike na Jedinstvenom tržištu.

3.2. Položaj jugoslovenskih prevoznika na budućem Jedinstvenom tržištu

Sa čime će se susresti jugoslovenski prevoznici radeći na budućem jedinstvenom tržištu EZ?

Sa sigurnošću možemo konstatovati da će doći do pada cena transportnih usluga. Dva su razloga za to:

a) Ukidanjem svih vrsta granica i graničnih kontrola štedi se na vremenu i ukida se potreba za angažovanjem (i plaćanjem) brojnih pratećih službi lociranih na granicama (špediterske, sanitarne, fitopatološke i sl.). Odmah možemo primetiti da ova pogodnost neće važiti za jugoslovenske prevoznike (niti za ostale prevoznike iz zemalja nečlanica EZ), što nas stavlja u nepovoljniji položaj u odnosu na prevoznike iz EZ.

b) Pojačana konkurentska borba, koju će omogućiti slobodan pristup prevoznika jedne zemlje-članice na tržište druge, neminovno uzrokuje pad cena transportnih usluga. Smatra se da će težinu konkurentne borbe najlakše podneti prevoznici srednje veličine, sa oko 80-120 vozila u voznom parku. Ovakvim konkurentskim cenovnim uslovima moraće se prilagoditi i naši prevoznici i to onim dobrima, izgleda, neće biti nemoguće, obzirom da su sada sa cenama niži od vodećih evropskih prevoznika. Cene koštanja prevezenog tkm, za vozilo ukupno težine 40 t, pri prosečno predenom putu od 10 000 km za mesec, kreću se:

- jugoslovenski prevoznici	- 5,12 FRF
- holandski prevoznici	- 5,30 FRF
- italijanski prevoznici	- 5,85 FRF
- francuski prevoznici	- 5,97 FRF

No, treba odmah reći da cena prevoza neće biti presudan faktor za budućeg naručioca prevoza pri izboru prevoznika. Prednost će imati oni prevoznici koji garantuju kvalitetan i brz prevoz. Ovo se postiže, pre svega, kvalitetnim vozilom i vozačkim osobljem. Starosna struktura voznog parka jugoslovenskih međunarodnih prevoznika je preko 6 godina, dok njihova zapadno-evropska konkurencija raspolaže vozilima starim 2-3 godine, u proseku. Jedan od razloga za ovakvo stanje jugoslovenskog voznog

parka jesu gotovo nepodnošljivi uslovi nabavke kvalitetnih zapadnih vozila (kvota, carina, porezi i sl.). Sa ovakvim problemima se ne susreću prevoznici iz zemalja EZ. No, u poslednjih par godina situacija se i kod nas osetno popravila ozakonjivanjem leasing-a kao načina nabavke vozila. Oni koji su na vreme uvideli pogodnosti leasinga sada raspolažu vozilima za međunarodni saobraćaj mlađim od dve godine i potpuno su angažovani na konvertibilnom međunarodnom tržištu, jer ih uslovi otplate vozila na to primoravaju. Ovakvima, uslovi rada na budućem jedinstvenom tržištu EZ neće pričinjavati veće teškoće.

Izvesno je da će doći do naglog razvoja informatike u međunarodnom drumskom saobraćaju. Tu se, pre svega, misli na informacione berze raspoloživih tereta i transportnih kapaciteta, sa ciljem da se zadovolje potrebe imaoća robe, sa jedne i imaoća transportnih kapaciteta, sa druge strane. Postojeće berze na evropskom tržištu su, svakako, pozitivan predznak za ovakvu tvrdnju.

Samo nekoliko jugoslovenskih prevoznika u svom radu koristi računare i to, pre svega, za potrebe obračuna i statistike, a nijedan se nije uključio u rad bilo koje postojeće informacione berze. Ne žele li jugoslovenski prevoznici da budu gurnuti u stranu, dobijajući trećerazredne (i iz treće ruke) terete na evropskom tržištu, moraju postati korisnici usluga informacionih berzi tereta i kapaciteta. To podrazumeva odgovarajuću opremu i stručne kadrove i potpuno napuštanje tradicionalnog načina rada. Mišljenja sam da je, prethodno, potrebno oformiti nacionalnu berzu, putem koje bi se zainteresovani prevoznici zatim uključili u međunarodne berze i međunarodnu podelu rada savremenog tipa.

Susreće se jugoslovenski prevoznici i sa pojačanom konkurencijom u "osvajanju" povratnih tereta iz zemalja EZ za Jugoslaviju, Grčku, Tursku i sl. Naime, ako se, npr. holandski prevoznici, koji su već sada spremni za uslove rada na budućem jedinstvenom tržištu, dosad nisu pojavljivali kao konkurencija u prevozima iz SR Nemačke za Grčku, razlog može biti i nedostatak odgovarajućih prevoznih dozvola. Ubuduće, taj razlog otpada, pa će jugoslovenski prevoznici imati priliku da se, pored ostalih, ogledaju i sa najboljim prevoznicima Evrope Holandanima. Ovakvu borbu moći će izdržati samo mali broj jugoslovenskih prevoznika i to onih koji će posjedovati sve ono o čemu je do sada bilo reči u ovom poglavlju.

Želimo li isključiti nepoželjne strane konkurente iz prevoza roba iz jugoslovenske spoljnotrgovinske razmene (izvoz i uvoz), neophodno je menjati, sada veoma nepovoljne, kupoprodajne paritete. Cilj je da se obezbedi takav paritet pri prodaji i kupovini koji omogućava da organizacija prevoza i sam prevoz budu u rukama jugoslovenske firme. To znači-kupovati na paritetu FOB, a prodavati na paritetu CIF. Sada radimo upravo obrnuto, ne vodeći računa o ogromnoj šteti koju time proizvodimo. No, rešenje ovog problema je u rukama spoljnotrgovinskih organizacija, a ne transportera.

Saradnja između jugoslovenskih prevoznika, objedinjeni nastup na tržištu EZ i eliminisanje sopstvene nelojalne konkurencije, učiniće njihovu poziciju daleko jačom na ovom tržištu. Šta znači objedinjeni nastup najbolje svedoče rezultati koje postižu naši prevoznici koji poseduju rashladne kapacitete (hladnjače), ujedinjeni u Sekciji prevoznika sa rashladnim kapacitetima u Udruženju saobraćaja PKJ, čija se vozila ne vraćaju prazna u zemlju. Prostora za ovakvu i sličnu saradnju među prevoznicima ima još mnogo. Neophodno je, takođe, ojačati saradnju i sa stranim prevoznicima, iz komercijalnih razloga i radi razmene iskustva, sa domaćim i stranim špediterskim kućama, proizvodnim i spoljnotrgovinskim organizacijama. Cilj prevoznika treba da bude ulazak u dugoročne poslove, kao što je industrijska kooperacija naših i stranih proizvođača (npr. OPEL-IDA KIKINDA, RENAULT-IMV, CITROEN-CIMOS i sl.). Ovakvi poslovi obezbeđuju stabilnost poslovanja i maksimalno korišćenje kapaciteta u oba pravca.

Smirivanje rata na Bliskom istoku će dovesti do porasta tokova robe iz Zapadne Evrope ka ovom regionu i to je značajna šansa za jugoslovenske prevoznike. Učestvujući u razgovorima sa predstavnicima udruženja prevoznika SR Nemačke, Holandije i drugih zemalja, slobodan sam da zaključim da ne postoji izražen interes za većim uključivanjem prevoznika ovih zemalja u pomenute prevoze. Smatra se da jugoslovenski i bugarski prevoznici neće imati značajniju konkurenciju u ovom poslu.

I konačno, treba temeljno razmotriti šta donosi mogućnost formiranja mešovitih prevoznčkih preduzeća u zemlji i inostranstvu. Kakav će, recimo, biti na Jedinstvenom tržištu tretman mešovitog transportnog preduzeća iz Jugoslavije u kome strani ulagač, poreklom iz neke zemlje-članice EZ, ima pretežni deo kapitala. Da li će vozila takvog preduzeća imati jednake uslove (bez dozvola, graničnih i poreskih barijera) kao i vozila prevoznika iz EZ? To, za sad, ne znamo, ali ostavlja prostor za razmišljanje.

Međutim, znamo da će mešovito prevozničko preduzeće, formirano na području EZ, uz učešće jugoslovenskog kapitala, biti na Jedinstvenom tržištu tretirano kao i ostala prevoznička preduzeća iz EZ. Dakle, sa mnogo povoljnosti.

Vredno razmišljanja jeste šta donosi osnivanje sopstvenog preduzeća u nekoj od zemalja članica EZ, uz sve pogodnosti koje Jedinstveno tržište nudi. Imaju li naši prevoznici takvog interesa? U to ćemo se uskoro uveriti.

3.3. Tranzit kroz Austriju

Koliko god prevoznici iz EZ imaju problema u tranzitiranju Austrije, još više ih imaju jugoslovenski. Od svih ograničenja koje Austrija nameće drumskom saobraćaju, u cilju smanjenja drumskog tranzita, najteže nas pogađa kontingentiranje tranzitnih dozvola. Znamo li da se pretežan broj prevoza iz Jugoslavije za Zapadnu Evropu obavlja preko Austrije, jasno je da je kontingent od 33 000 tranzitnih austrijskih dozvola tragično mali. Činjenica je i da godinama

ostaje nepromenjen, a znamo kako raste robna razmena između Jugoslavije i Zapadne Evrope.

Poređenja radi, pomenuću da za SR Nemačku raspolažemo a 44 000 dozvola, pri čemu 90% prevoza ide preko Austrije. Nesrazmera je očigledna.

Insistiranje Austrije na kombinovanom prevozu drum-železnica tera jugoslovenske prevoznike da značajno koriste ovu mogućnost, ali, istina je, to nije rešenje već nužno zlo.

Zato svi eventualno povoljni uslovi koje dogovorimo sa EZ neće imati stvarnu vrednost dokle god se ne reši pitanje tranzita preko Austrije, koja je za jugoslovenske prevoznike "kapija Evrope". Moramo pri tome maksimalno koristiti uticaj EZ, u cilju zajedničkog rešavanja ovog ključnog problema.

U zaključku recimo samo to da će oni jugoslovenski prevoznici, koji su mudro vodili svoj razvoj i nastup na ino-tržištu, nakon 1992.g. stabilno raditi na budućem Jedinstvenom tržištu. Za nespремne tamo neće biti mesta. No, to nikako ne treba shvatiti kao nešto loše. Jugoslovenski međunarodni drumski saobraćaj je u svome razvoju trpio i mnogo teže lomove i udarce, ali je opstajao i bivao jači.

Tako će biti i ovoga puta jer drumski saobraćaj ima jasnu perspektivu.

SUMMARY

YUGOSLAV ROAD-HAULIERS AND THE UNIFIED EC MARKET 1992.

The author analyses the position of road transport inside the unified EC markets when there will not be any frontier control or when cabotage will not be forbidden. At the same time the author considers the announced technical conditions from the point of view of performance, the so-called aeropian lorry and the simplification of the transport documents. In this way he evaluates the Yugoslav road-hauliers and their chances after 1992.