

ALOJZIJE POLJAKOVIĆ

Javna skladišta

Dr. JOSIP STANTIĆ

"Agros"

Subotica

Integralni transport
Pregled
UDK: 656.78:338.48
Primljeno: 28.06.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

BERZE TERETA I INFORMATIKA U FUNKCIJI SNABDEVANJA TURISTIČKIH PODRUČJA

SAŽETAK

U sklopu problematike snabdijevanja turističkih područja, posebno pokvarljivim namirnicama, autori se zalažu za formiranje neprekidnog rashladnog lanca, kao jedine garancije da će se do momenta prodaje i potrošnje sačuvati kvalitet i izgled voća. Kao optimalno rješenje oni vide formiranje berzi tereta gdje bi se registrirali s jedne strane svi raspoloživi kapaciteti davalaca usluga, a s druge strane količine i tokovi roba korisnika usluga.

1. UVOD

Poznato je kakva je danas organizacija snabdevanja građana uopšte, a posebno turističkih područja. Turistička ponuda naše zemlje nije dovoljno obogaćena sadržajima koji izazivaju vanpansionsku potrošnju. Trgovina – zasnovana na snabdevačkoj logici, ne može udovoljiti šarolike zahteve ljudi različitih navika i spremnosti, tj. neće ih izazvati da se kroz vanpansionsku potrošnju odluče na kupovinu.

Potrebu za diverzifikacijom turističke ponude želimo prikazati samo na jednom segmentu snabdevanja (prodaje), gde su očigledne razlike kakvo je činjenično stanje danas, od onoga kakvo bi moralo biti.

Reč je konkretno, o snabdevanju turističkih područja voćem i povrćem. Nećemo opisivati kako je danas, već kako bi trebalo biti organizovano, a razlika između onoga što imamo i što bismo trebali imati, lako je uočljiva.

2. SPECIFIČNOSTI TRANSPORTA VOĆA I POVRĆA

Polazimo od osnovnog pravila u snabdevanju (i transportu) voća i povrća, a to je krajnji cilj: da proizvodi dođu do potrošača: (1) prirodno zreli, (2) zdravi, (3) lepog izgleda i (4) neoštećeni.

Pri tome mislimo da do ruke potrošača odnosno na prodajnom pultu, na trpezi, ovi proizvodi moraju doći upravo takvi. Razvijajući ovu ideju, mogli bi poći čak od zdravstvenog turizma, na bazi naučne primene – korišćenja ishrane voćem i povrćem u zdravstve svrhe uopšte, a posebno za starije generacije.

Za ostvarivanje pomenutog krajnjeg cilja, potrebno je kao granični uslov imati neprekidni transportni lanac. Kako ovaj granični uslov ne postoji, proizvođači, na zahtev trgovaca, beru voće zeleno, umesto u fazi fiziološke zrelosti. U ovoj fazi zrelosti plod uglavnom prekida fiziološku vezu s biljkom na kojoj se razvijao. Plod je tada "zreo" za berbu, ali ne još i za upotrebu, jer će tek u potpunosti zrelosti manifestovati najbolje svoje osobine i najveću vrednost kao hranjiva namirnica, a u mnogim slučajevima kao poslastica.[1]

U ovom periodu, od fiziološke zrelosti do dozrelosti, putem rashladnog transportnog lanca i drugim merama, mora se

usporavati dozrevanje, za koje vreme roba mora doći do potrošača, što je u klasičnom transportu nemoguće postići.

Iako je već davno i zaboravljeno da smo se mlekom i mesom nekada snabdevali na sličan način, bez neprekidnog transportnog lanca, nije na odmet podsetiti se na ta vremena, kad je i to bio teško rešiv problem. Na tom planu danas, slomljeni su svi otpori.

Prostor nam ne dozvoljava da objašnjavamo opširnije značaj suvremenih transportnih tehnologija uopšte, što će, uvereni smo, biti inače uspešno učinjeno u sklopu osnovne teme: "Saobraćaj u funkciji turizma". Stoga napominjemo samo toliko da se savremena tehnologija transporta zasniva na principima primene transportnih lanaca, "kao odgovarajućeg oblika realizacije protoka materijala (robe), koji obuhvata niz sinhronizovanih operacija transporta, pretovara i skladištenja, kojim se obezbeđuje protok robe od isporučioaca do primaoca".[2]

U prilogu ovog materijala, data je šema mogućih (10) kombinacija transportnih lanaca na relaciji drum–železnica [3], po kojoj se vidi da je danas u primeni npr. 1. i 2., tj. direktan prevoz drumom, a da je naše opredeljenje, prema zahtevima koje smo citirali po prof. Stankoviću, za sistem 7. i 8., tj. dovoz i razvoz kamionima, međuprevoz železnicom.

Povezivanje jednog turističkog područja s proizvodnim područjem (voćarski reon), odnosno, rashladni transportni lanac sastoji se od tri osnovne karike:

- pakirnica ili manipulativna frigorična stanica u bazenu proizvodnje,
- izotermička transportna sredstva, i
- hladena distributivna skladišta u potrošačkim centrima (veletržnica).

U manipulaciji se preporučuje primena paleta, kontenera, a naročito je u interesu primena frigokontenera.

Važno je da se od mesta proizvodnje do mesta potrošnje ne prekida rashladni lanac, jer je to jedina garancija da će se sačuvati kvalitet i izgled voća.

3. POTREBA ZA KONZUMNIM HLADNJAČAMA

Međutim, posebno želimo naglasiti ulogu distributivne rashladne stanice.

Ona treba da ima karakter konzumne hladnjače, odnosno veletržnice. Ovo zbog toga što tu nastaje presudan trenutak bitke za kvalitet, jer iz stanja *dozrelosti* vrlo lako i brzo voće prelazi u stanje *prezrelosti*, pa i truljenja. Ovo kratko čuvanje, manipulacija i prezentacija moraju se obavljati krajnje stručno i do kraja strogo u kontrolisanom hladnom transportnom lancu.

Stoga smatramo neophodnim, da distributivni centri (RTC) moraju imati mašine za pakovanje plodova (manjih i većih paketa) putem termoskupljajuće folije, odnosno neko drugo adekvatno polietilensko ili PVC pakovanje.

Pored toga, ovakva pakovanja također sprečavaju prezrevanje plodova, odnosno produžavaju vek upotrebe voća i povrća za par dana, u najboljoj zrelosti.

Napominjemo da u našoj zemlji 15% poljoprivrednih proizvoda propada zbog nedostatka ambalaže ili neadekvatne tehnike pakovanja (iz prospekta Avtotehne, Ljubljana, mašina za pakovanje).

4. VAŽNOST NEPREKINUTOG TRANSPORTNOG LANCA

Da bi odagnali možda nečiju pomisao da su naši predlozi megalomanski planovi sistema hladnjača za svako mesto i za svako vreme, napominjemo da će se potrebe za ovim sistemom utvrđivati poznatim metodama planiranja i organizovanja transporta.

Međutim, iskustveno izražavamo naše uverenje da bi 3-5 ovakvih centara zadovoljilo turističko područje jugoslovenskog primorja, od čega, koliko nam je poznato, već postoje embrioni u Zadru i Dubrovniku.

Naše opredeljenje za RTC u funkciji snabdevanja voćem i povrćem, moglo bi se oceniti dvojako:

Na prvi pogled, izolovano posmatrano, transportni lanac bi mogao značiti poskupljenje dostave robe do potrošačkih centara.

Međutim, u jedinstvenom sistemu integralnog transporta, preko RTC, kao mesta vezivanja transportnih lanaca, odnosno mesta gde se susreću razni vidovi saobraćaja, po logici stvari treba da dođe do snižavanja ukupnih troškova transporta.

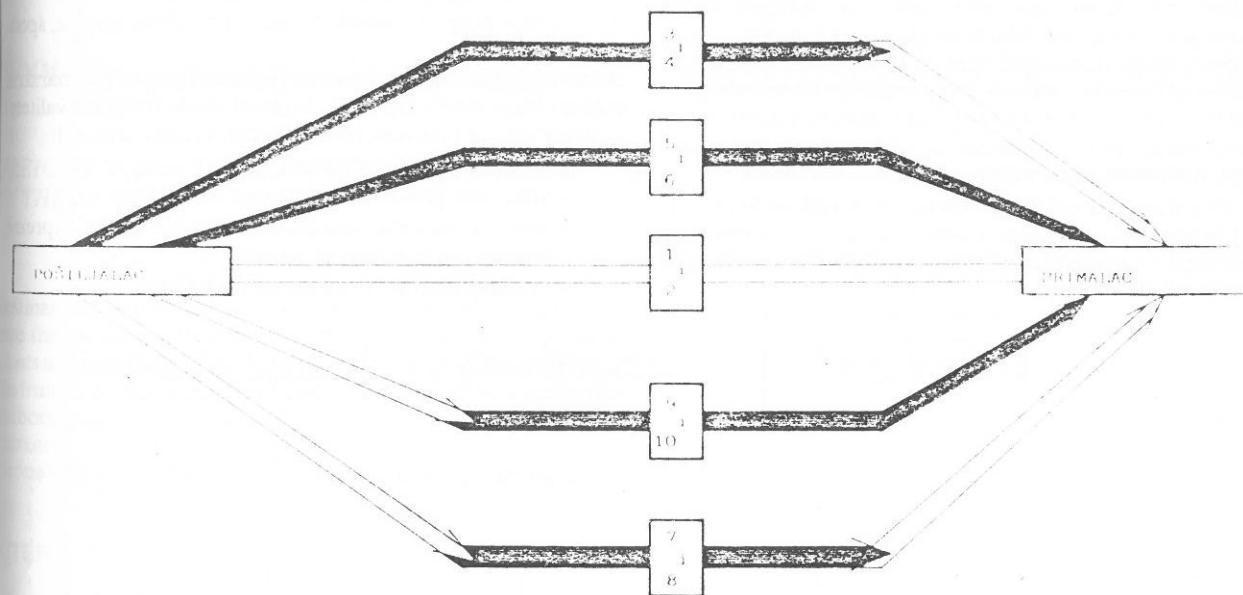
U prilog ovoj tvrdnji iznećemo samo neke činjenice i spoznaje.

Ako železnička kola u vozovima provedu samo 12% vremena, a u stanicama 70% (38% na tehničkim, a 32% na utovarno-istovarnim operacijama) [4], onda je očigledno da je drugačija organizacija utovara, koncentrisana u RTC, uz mehanizaciju i danonoćni rad savremene organizacije, garancija da će se ta vremena smanjiti, a time i troškovi. U stvari, ubrzanje obrta kola od 10% dalo bi privredi na korišćenje 4.000 kola bez novih investicija. [5] S obzirom na veliko učešće fiksnih troškova u ceni koštanja železničke prevozne usluge ovo bi imalo velikog uticaja na snižavanje troškova eksploatacije.

Nadalje, također prema S. Novakoviću, razvijanje kooperacije u korišćenju sredstava između saobraćajnih grana postavlja se kao jedan od odlučujućih faktora za sniženje cene koštanja ukupnih transportnih troškova.

Ovu drugu izloženu postavku želimo u ovom izlaganju operacionalizirati i koliko je to moguće dovesti do kraja. Ista je prihvaćena Dugoročnim programom ekonomske stabilizacije u oblasti saobraćaja, gde se kaže da će se na "naučnoj osnovi definisati model transportnog plana koji bi služio kao osnov za ocenu društvene racionalnosti prevoza. Bitno je obezbediti izvršenje kompletne transportne usluge uz najniži trošak društvenog rada i sredstava." [6]

Stručnjaci danas taj model, kao osnov tržišnog privredivanja vezuju za berze tereta (skraćeno) ili berze transporta,



Železnička transportna sredstva
Druška transportna sredstva

Sema 1. Moguće strukture transportnog lanca.

Prema dr. R. Perišić: Savremene tehnologije transporta – I, str. 492.

DESET OSNOVNIH STRUKTURA TRANSPORTNOG LANCA

1. direktni prevoz paketizovanih pošiljaka drumskim vozilima
2. direktni prevoz paletnih jedinica drumskim vozilima
3. prevoz paketizovanih pošiljaka železničkim vozilima pri čemu pošiljalac raspolaže industrijskim kolosekom
4. prevoz paletizovanih pošiljaka železničkim vozilima pri čemu pošiljalac raspolaže industrijskim kolosekom
5. prevoz paketizovanih pošiljaka železničkim vozilima pri čemu primalac i pošiljalac raspolažu industrijskim kolosekom
6. prevoz paletnih jedinica železničkim vozilima pri čemu primalac i pošiljalac raspolažu industrijskim kolosekom
7. prevoz paketizovanih pošiljaka železničkim vozilima pri čemu primalac i pošiljalac ne poseduju industrijski kolosek
8. prevoz paletnih jedinica železničkim vozilima pri čemu primalac i pošiljalac ne poseduju industrijski kolosek
9. prevoz paketizovanih pošiljaka železničkim vozilima pri čemu primalac raspolaže industrijskim kolosekom, a pošiljalac nema kolosek
10. prevoz paletnih jedinica železničkim vozilima pri čemu primalac raspolaže industrijskim kolosekom, a pošiljalac nema kolosek

skladištenja i manipulacije robom (npr. "Centroslavija" Novi Sad)[7], a iste vezuju za postojanje RTC-a, ne samo kao izvora robe, nego i kao mesta fizičkog skupljanja svih davalaca i korisnika usluga.

5. BERZE TERETA – OPTIMALNO REŠENJE

"Osnovni zadatak berze bio bi, u prvo vreme, registracija svih raspoloživih kapaciteta *davalaca usluga* u integralnom i kombinovanom domaćem i međunarodnom transportu (pakovanje, manipulacija, RTC, skladište, svi vidovi prevoza, agencijske i špeditorske organizacije). Istovremeni zadatak je registracija svih količina i tokova robe *korisnika usluga*. Sledeći zadatak bi bio da se na osnovu prikupljenih kapaciteta i tokova robe utvrdi najracionalniji prevoz, a zatim obezbedi i njegova realizacija..."[8]

Iz šeme broj 2 u prilogu i opisa funkcije berze tereta vidi se da je reč o usklađivanju transportne ponude i potražnje saobraćajnih usluga podržanom informacijskim sistemom čijim posredovanjem na jednom mestu i u odgovarajućem času dobijamo sve relevantne podatke na osnovu kojih se u kratkom roku može uskladiti ponuda i potražnja.

Iz šeme se također vidi da berza prima godišnje i druge ročne planove, zaključke, a sve u cilju da bi se davaoci usluga mogli prethodno informisati o obimu tražnje koja postoji. Ona također prima i konkretne zahteve, ročne i ad hoc i usklađuje ih s ponudom kapaciteta, tarifama i drugim uslovima davalaca usluga.

Naglašavamo ipak da povratne sprege, makar i "prečicom", moraju postojati, usled toga što je saobraćaj sistem kojeg mnogobrojni spoljni faktori mogu poremetiti. Tako, npr., kod utovara mogu nedostajati neki od tovarnih dokumenata ili bilo koji drugi obavezan podatak kojeg najhitnije treba dobiti u najdirektnijoj interakciji. Pored toga, za bezbedno i dobro funkcionisanje berze tereta neophodne su informacije npr. o stanju vremena, o promeni plana vožnje, nezgodama vozača i sl.

Neophodno je istaći da berza tereta obavlja svoju zastupničku i posredničku delatnost putem zaključivanja ugovora o posredovanju sa zainteresovanim komitentima ("Centroslavija", čl. 2. Poslovnika).

Ovakav kontrolisani sistem konkurencije davalaca usluga berzi, iskustva tržišne privrede nas tome uče, mora uticati na smanjenje troškova uopšte, na racionalizaciju rada, kao i na kvalitet usluge.

Na izloženi način koncipirana berza tereta je u stvari jedan opšti koncept upravljanja saobraćajnim procesom, koja sama za sebe, ako bi bila jedna, malo znači s obzirom na ograničeni broj ponuđača i tražilaca, kao i na relativno mali prostor koji pokriva. Ako, npr., u okolini turističkog bazena postoji mreža RTC-a i berzi tereta, kao i u okolini snabdevačkog područja, funkcija sistema je potpunija jer se ponuda i potražnja mogu skladnije podmirivati ako ne iz prvog, onda iz drugog ili trećeg centra (po principu spojenih sudova putem informacija o raspoloživim resursima i potrebama konsolidovanim na nivou korisnika berze).

Ako na ovaj način posmatramo ulogu berze tereta, sledi pretpostavka, da će sve berze tereta biti "jedinствена organizacija" s jednom, ne upravljačkom, ali informacionom centralom.

Mnogi ulazni podaci (npr. broj slobodnih vagona u zemlji i po planu prebacivanja iz područja u područje) moraju se obuhvatiti centralno i tek potom distribuirati u mrežu berzi. Isto tako, pojedini veliki transportni, terminski zahtevi za transport velikih količina robe, također se možda moraju centralno distribuirati (licitacija) itd.

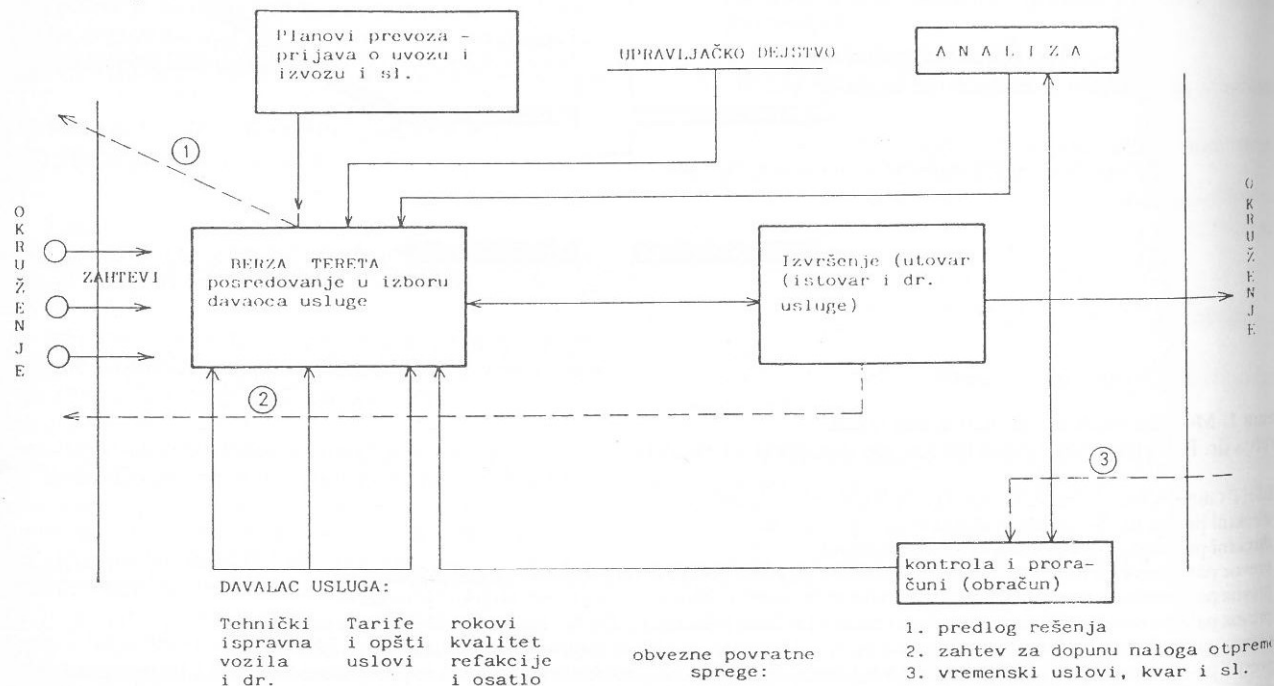
U stvari, u robno-transportnim centrima vrši se raspored robnih tokova na odgovarajuće grane saobraćaja između turističkog i proizvodnog područja.

Neophodno je da se informacijski sistemi koji prate:

- tehnologiju stvaranja turističkih usluga,
- tehnologiju proizvođača – snabdevača, i
- tehnologiju transportnih usluga (skladište, prevoz, špedicija),

otvore na jedinstvenim osnovama (jezikom) prema računarskom sistemu berze tereta. On treba da obuhvati ekonomske kvalitete i kvalitete usluga, odnosno, raspored robnog toka zavisi od:

- razvijenosti saobraćajnica,
- vrste robe koja se transportuje,
- raspoloživih kapaciteta grana saobraćaja u RTC otpreme,
- kvaliteta raspoloživih kapaciteta,
- opremljenosti RTC-a prijema i otpreme, i



Šema 2. Berza tereta

Modifikovani "ukrupnjeni informaciono funkcionalni model dnevnog planiranja prevoza na nivou transportne organizacije" – Dr. R. Perišić
Savremene tehnologije transporta I, str. 320.

– cene prevoza pojedinih prevoznika.

O svemu tome moramo raspolagati validnim informacija-

ZAKLJUČAK

I na kraju, važno je ukratko ukazati na neke činjenice.

Iako je berza tereta samo segment logističkog lanca u prometu (saobraćaju), ipak smatramo da se i ovde rešenje problematike kreće u dva osnovna pravca, koji se ne mogu niti zamisliti jedan bez drugoga.

Naime, logistika, čiji principi baziraju na "aktivnostima koje omogućavaju oblikovanje, usmeravanje, upravljanje i kontrolu protoka tereta i informacija unutar i između sustava" zahteva: brzo i efikasno komuniciranje koje nije moguće obezbediti bez korišćenja informatičke tehnologije, tj. izgradnje i primene informacionog sistema u prometu (saobraćaju).

Činjenica je, dakle, da su to dva dela jedne celine, jer se razvojem logistike istovremeno razvija i koristi i usavršava sve savremeniji informacioni sistem koji ujedno čini osnovu upravljačkoj funkciji.

Organizacija savremene berze tereta u funkciji snabdevanja turističkih područja može u budućnosti da "obeća" ostvarenje krajnjeg cilja izloženog na početku ovog izlaganja, da voće i povrće stigne do potrošača zrelo, zdravo, lepog izgleda i neoštećeno.

SUMMARY

FREIGHT MARKET AND INFORMATION SCIENCE IN THE SERVICE OF TOURIST AREA SUPPLY

Within the scope of issues referring to the supply of tourist destinations, particularly with perishable goods, the authors advocate the introduction of an uninterrupted chain of refrigerating plants as a sole guarantee that by the time of sale and consumption the fruit be of same quality and looks. As an optimum solution the authors consider the introduction of freight (goods) exchanges i.e. markets to have registered all available capacities of the suppliers on one side and quantities and flows of goods of the users on other.

LITERATURA

- [1] D. STANKOVIĆ: Opšte voćarstvo, III deo. Subotica 1973., p. 39
- [2] Dr. R. PERIŠIĆ: Savremena tehnologija transporta, I deo. Beograd 1985., p. 212
- [3] Ibidem, p. 492
- [4] Dugoročni program ekonomske stabilizacije 1.1.8.
- [5] Dr. S. NOVAKOVIĆ: Uticaj transportnih troškova na privredu (III izdanje). Beograd 1971., p. 35
- [6] Cf.: supra, bilješke ispod teksta broj 4, pogl. 3.2.2.1.
- [7] DTD "Centroslavija" OOUR Transport Novi Sad, Osnivački dokumenti Poslovne jedinice Berze transporta, skladištenja i manipulacije robom, Novi Sad 1987/88.
- [8] Dr. B. DAVIDOVIĆ: Model berze transportnih usluga u uslovima tržišnog koncepta privređivanja. Zbornik sa savetovanja "Tržišni koncept privređivanja u oblasti manipulacije, skladištenja i transporta". Kragujevac 1989., p. 51