

P R E D G O V O R

— Razvoj strukture saobraćajnog sistema drugom polovinom XX veka, pre svega u privredno razvijenim zemljama Zapadne Evrope (a neposredno zatim i u ostalim evropskim zemljama), nedvosmisleno je potvrdio da **saobraćaj predstavlja prvi opšti uslov normalnog odvijanja društvenog života i ekonomskog razvoja**. Kao posledica takve uloge saobraćaja pojavila se nužna potreba da državni organi osmišljenom saobraćajnom politikom u okviru opšte ekonomske i socijalne politike države i društva pristupe svesnom, savesnom i planskom usmeravanju saobraćaja.

Argumenti koji potvrđuju naznačeno mesto saobraćaja u razvitku društvenih odnosa i privrednom razvoju nalaze se iznad svega u (negativnim) posledicama načina razvoja saobraćajnog sistema u prethodnom periodu koje su, najpre u privredno i saobraćajno razvijenim zemljama, ukazale na neminovnost uvođenja i formiranja sistemskih koncepcija saobraćajne politike te novih orijentacija u usmeravanju razvoja strukture saobraćajnih grana. Pomenute negativne posledice proizašle su u prvom redu iz stihijskog i nekontrolisanog ekspanzivnog razvoja motorizacije oličenog u intenzivnom razvoju drumskog saobraćaja, s jedne strane, i paralelno s tim, tehničkog, tehnološkog i ekonomskog zaostajanja železničkog saobraćaja, s druge strane. Struktura saobraćajnog sistema razvojem motorizacije (i zaostajanjem u razvoju železnice) uticala je (i utiče) na energetske bilans zemlje, bezbednost saobraćaja, mobilnost stanovništva, životnu sredinu, zauzimanje prostora itd. Međutim, s razvojem kombinovanog integralnog transporta u kome sukcesivno (pa čak i paralelno) učestvuju različite saobraćajne grane, izlaze na videlo komparativne prednosti železnice, naročito u procesima multimodalnih kooperacija i integracija saobraćajnih grana u zadovoljavanju rastućeg obima tražnje i zahteva za kvalitetom saobraćajnih usluga.

Imajući u vidu prvenstveno zaštitu životne sredine, bezbednost saobraćaja, sniženje transportnih troškova privrede i društva kao i nivo potrošnje energije, možemo zaključiti da je formiranje optimalne strukture saobraćajnog sistema neophodno i neminovno, i to prema komparativnim prednostima pojedinih saobraćajnih grana, a u skladu sa sveukupnim potrebama privrede i društva. Prema ovakvim kriterijima

treba da budu formirane i osnove koncepcija i izbor ciljeva saobraćajne politike kao segmenta ukupne makroekonomske politike.

— U okviru svake od saobraćajnih grana posluju saobraćajna preduzeća kao mezoekonomski sistemi i kao nosioci transportne funkcije u procesu fizičke distribucije robe i kretanja stanovništva. Samim tim, ona predstavljaju i organizacione sisteme koji su nosioci funkcija poslovne logistike. Njihov osnovni cilj je da sa što manje angažovanih i utrošenih sredstava ostvare što povoljnije finansijske efekte – dobit (profit).

*Prema tome, cilj proizvodnje leži u ostvarivanju povoljnog ekonomskog efekta, a sredstvo da se taj cilj ostvari jeste organizacija koju treba uspostaviti i njome upravljati. To znači da se organizacija može definisati kao „težnja da se privredna aktivnost u praktičnoj realizaciji ekonomskog cilja meri i objašnjava, kako bi rukovodstvo i upravni organi (preduzeća) mogli da uočavaju pojave i probleme i sve procese usmeravaju i njima ovladavaju“.**

Ekonomске procese u preduzeću izučava posebna nauka (ekonomika preduzeća), a organizacija, kao instrument ostvarenja ciljeva ekonomije proizvodnje, izdvaja se u samostalnu naučnu disciplinu. Ona se bavi teorijom organizacije preduzeća i može se raščlanjivati na različite funkcije koje se izučavaju kao posebne oblasti: organizacija upravljanja, organizacija rukovođenja, planiranja, finansiranja, nabavke, prodaje, organizacija proizvodnje i različitih drugih funkcija poslovanja.

U savremenom razvoju društvene podele rada teorija organizacije i upravljanja razvija se po granama privrede: organizacija i poslovanje industrijskih, poljoprivrednih, saobraćajnih, turističkih i ugostiteljskih preduzeća, itd.

*Prema nesumnjivo ispravnom Marksovom tumačenju, saobraćaj predstavlja četvrtu oblast materijalne proizvodnje jer transport robe predstavlja „produžetak procesa proizvodnje koji se vrši u okviru prometnog procesa i za prometni proces“.** Na taj način, transport se tretira kao samostalna delatnost, pa tako i organizacija i upravljanje*

* H. Nordsick-Scherer: „Organisationslehren“, Stuttgart, 1961, str. 4.

** Marks, K.: Kapital, II tom, Beograd, 1947, str. 117.

saobraćajnim preduzećima predstavlja posebnu oblast teorije organizacije i upravljanja.

Pošto transport predstavlja produžetak procesa proizvodnje u prometu to i transportni troškovi predstavljaju dodatne troškove troškovima proizvodnje. Ovi troškovi uvećavaju vrednost proizvoda i kao takvi predstavljaju značajan faktor formiranja cena robe na tržištu, čime utiču i na opšti standard stanovništva. To upućuje na činjenicu da se uštede na transportnim troškovima odražavaju na sniženje ukupnih troškova fizičke distribucije, a time i na sniženje ukupnog nivoa cena robe. Ove činjenice jasno ukazuju na značaj racionalne organizacije saobraćaja kao funkcije u procesu fizičke distribucije. Jer, saobraćaj predstavlja sponu među svim fazama društvene reprodukcije, a posmatrano iz aspekta teorije logistike, transport je osnovni nosilac funkcije distribucije u logističkom lancu aktivnosti distribucionog sistema.

Proizilazi da su kvalitet upravljanja saobraćajnim sistemom i kvalitet njegove organizacije na makroekonomskom nivou, koji se postižu pravilnim usmeravanjem razvoja strukture saobraćajnog sistema prema komparativnim prednostima svake saobraćajne grane pojedinačno i obezbeđivanjem podjednakih uslova konkurencije između saobraćajnih grana i preduzeća u njima na saobraćajnom tržištu, direktno povezani i snažno utiču na uslove organizacije i upravljanje poslovanjem samih saobraćajnih preduzeća kao osnovnih nosilaca transportnih funkcija u privredi i društvu.

Upravo je stanovište autora o nemogućnosti separatnog posmatranja, tj. rešavanja problematike upravljanja saobraćajnim sistemom na makroekonomskom nivou, odvojeno od problematike organizacije i upravljanja saobraćajnim preduzećima kao mezoekonomskim celinama, iniciralo naslov ove knjige u kome je, i formalno i suštinski, integrisana osnovna ideja razumevanja saobraćaja kao jedinstvenog velikog interaktivno spregnutog sistema i u ekonomsko-organizacionom i u tehničko-tehnološkom smislu.

Stoga, štivo koje sledi može svojim sadržajem podjednako zadovoljiti kriterije udžbenika namenjenog studentima fakulteta, visokih i viših škola, kao i interesovanja upravljačkih struktura u saobraćajnim preduzećima i nadležnih u institucijama koje učestvuju u kreiranju i sprovođenju saobraćajne politike.

Autor