

Dr. DAMIR ŠIMULČIK
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb, Vukelićeva 4

Ekonomika prometa
Prethodno priopćenje
UDK: 657.372.3:656.8
Primljeno: 07.05.1990.
Prihvaćeno: 09.07.1990.

NEKONZISTENTNOST POLITIKE OBRAČUNAVANJA REALNE AMORTIZACIJE I REVALORIZACIJE INFRASTRUKTURE PTT PROMETA

SAŽETAK

Zakovitosti ekonomske reprodukcije prisutne su i u području PTT prometa odnosno infrastrukture PTT prometa. Proces amortizacije predstavlja prenošenje dijela vrijednosti na novi proizvod ili uslugu i ima karakter troška koji konzument mora snositi u cijelosti. Da bi on to mogao snositi u cijelosti, ona mora prvenstveno biti realno utvrđena.

U članku se eksploracijom utvrđuju momenti koji su uzrokovali vođenje nekonzistentne politike obračunavanja nerealne amortizacije pa prema tome i revalorizacije infrastrukture PTT prometa. Amortizacija ima središnju ulogu u procesu reprodukcije infrastrukture PTT prometa odnosno cjelokupnog PTT prometa, a revalorizacija je osnova za utvrđivanje sadašnje vrijednosti bez čijeg se poznavanja ne može procijeniti stvarna veličina amortizacije i obavljati ekonomska reprodukcija PTT prometa odnosno infrastrukture PTT prometa. Zakovitost je imanentna za cjelokupni sustav prometa i gospodarskog života jedne zemlje.

1. UVOD

Imanentnost procesa društvene reprodukcije ogleda se između ostalog i u sukcesivnom prenošenju vrijednosti osnovnih sredstava na novostvoreni proizvod i uslugu. To znači da se osnovna sredstva u materijalnoj i nematerijalnoj proizvodnji troše odnosno prenose dio svoje vrijednosti na novi proizvod ili uslugu.

Proces trošenja osnovnih sredstava u procesu reprodukcije može biti uvjetovan:¹

1. tehničkim trošenjem osnovnih sredstava i
2. ekonomskim trošenjem osnovnih sredstava.

Tehničkim trošenjem osnovnih sredstava u procesu društvene reprodukcije smanjuje se njihova tehnička sposobnost i njihova vrijednost.²

Drugi oblik trošenja osnovnih sredstava, tzv. ekonomsko trošenje, generira iz procesa zastarijevanja u vezi s napretkom znanosti i tehnike, koji omogućuju proizvodnju novih, boljih, jeftinijih i ekonomičnijih osnovnih sredstava.³

Profesor Babić ukazuje na nepobitnu činjenicu da se pritom osnovna sredstva ne mije-

njaju materijalno, odnosno ne smanjuje se njihova tehnička sposobnost, ali im se zbog izmijenjenih gospodarskih uvjeta smanjuje vrijednost na sličan način kao i pri tehničkom trošenju osnovnih sredstava.

Amortizacija kao značajna pretpostavka procesa ekonomske reprodukcije – investicijske aktivnosti u krajnjoj konsekvenciji ima tri središnja zadatka. To su:⁴

"1) ona odražava trošenje osnovnih sredstava i smanjuje njihovu vrijednost, bez obzira na to je li uvjetovana tehničkim ili ekonomskim uzrocima,

2) ona služi kao sredstvo za određivanje dijela vrijednosti osnovnih sredstava koji je s njih prešao na proizvode, odnosno usluge što se stvaraju uz njihovo korištenje, i

3) ona treba osigurati mogućnost obnavljanja odnosno zamjene dotrajalih osnovnih sredstava."

Pređene činjenice ukazuju na to da amortizacija u procesu društvene reprodukcije mora egzistirati radi li se o materijalnoj ili nematerijalnoj proizvodnji. To znači da u procesu reprodukcije moraju biti zadovoljene dvije osnovne egzistencijalne činjenice: a) realno utvrđen vijek trajanja i b) realno utvrđena stopa otpisa osnovnih sredstava koja ne smije biti u koliziji s nasumce utvrđenom zakonskom stopom otpisa dotičnog osnovnog sredstva.

U protivnom, te gospodarske grupacije imaju u procesu reprodukcije dva vrlo heterogena stanja: u slučaju nerealno utvrđenog vijeka trajanja obavljamo eksploataciju osnovnih sredstava i u razdoblju kada je ono već tehnički zastarjelo, što ometa primjenu suvremene tehnologije, u konkretnom slučaju infrastrukture PTT prometa odnosno cjelokupnom PTT prometu.

Drugi primjer ukazuje na to da je stopa otpisa upravo proporcionalna s mogućnošću primjene suvremene tehnike i tehnologije, budući da se iz tog segmenta crpi veći dio financijskih sredstava za proces obnove – reprodukcije.

I jedan i drugi slučaj u svom egzistencijalnom obliku negativno utječu na osiguranje obnavljanja odnosno zamjene osnovnih sredstava, budući da je u prvom slučaju utvrđen nerealni vijek trajanja, pa sredstva egzistiraju, ali tehnički i tehnološki je ono zastarjelo. To utječe intenzivno na proces zaostajanja tog oblika prometa i njegovog uklapanja u šire regionalne

integracijske procese.

Nerealno utvrđena stopa otpisa također se negativno manifestira, jer suprotno ekonomskoj logici produžuje vijek trajanja osnovnih sredstava koja su nakon tehničkog trošenja umjetno u funkciji, a u suštini djeluju afunkcionalno na cjelokupan proces prijenosa vijesti u PTT prometu.

Nepobitna je činjenica koncipiranja konzistentne politike realne amortizacije i revalorizacije u infrastrukturi PTT prometa. To je i osnovna investicijska aktivnost odnosno proces osuvremenjavanja tehnike i tehnologije, koja ide u pravcu primjene suvremenih dostignuća u telekomunikacijskom sustavu - dijelu sustava PTT prometa.

2. DOSADAŠNJA NEKONZISTENTNA POLITIKA OBRAČUNAVANJA REALNE AMORTIZACIJE INFRASTRUKTURE PTT PROMETA

Nekonzistentna prometna politika u našoj zemlji, koja nije imala kvalitete kompleksnosti, komprehenzivnosti, koja je bila prilično kolebljiva uz značajnu dozu anemičnosti nagomilala je niz neriješenih odnosa u svim prometnih granama u zemlji. Mjere gospodarske politike su različitim intenzitetima i u različitim ne baš uvijek pogodnim razdobljima inicirale intenzivniji razvoj PTT prometa. Zajednička im je negativna crta što nisu počivale na solidnijim i dubljim znanstvenim ispitivanjima, već su temeljene na trenutačnim potrebama čija je realizacija zahtijevala solidnije pripreme i sklad ciljeva i mjera gospodarske politike. Takav nesklad značajka je jednoga dužega razvojnog razdoblja infrastrukture PTT prometa odnosno cjelokupnoga sustava PTT prometa.

Nekoherentnost planiranih mjera gospodarske politike s ciljevima urodila je procesom nerealizacije i prolongiranja realizacije razvojnih programa PTT prometa. Sve to usporilo je tempo sinhroniziranog praćenja suvremene tehnologije poštanskog a naročito telekomunikacijskog sustava u našoj zemlji za onima u zemljama zapadne Evrope.

Najznačajniji segmenti razvoja PTT sustava i PTT infrastrukture sintetizirani su u sljedećim mjerama gospodarske politike:

- a) sustav cijena - sfera primarne raspodjele,
- b) proces financiranja pretplatničke mreže i
- c) problem utvrđivanja realne amortizacije a s time u vezi i realne revalorizacije osnovnih sredstava PTT prometa.

Problem utvrđivanja realne amortizacije vrlo je kompleksno pitanje, koje zahtijeva niz sintetiziranih akcija cjelokupnog PTT podsustava. Proces amortizacije u sustavu poslovanja PTT prometa različito je tretiran u pojedinim vremenskim razdobljima i često je kolidirao s ekonomskom funkcijom reprodukcije.

Tako praksa nije bila u mogućnosti osigurati prijeko potrebna sredstva za zamjenu dotrajale PTT opreme i objekata PTT infra-

strukture.

Razlozi su mnogobrojni, tako da njihovo djelovanje nema uvijek isti intenzitet, nego je u proporcionalnoj zavisnosti s mjerama prometne, kreditno-monetarne politike, politike cijena i nadležnosti različitih subjekata nad sferom primarne raspodjele. To znači da je i gospodarski položaj, a u tom kontekstu i proces realne amortizacije, bio interakcijski vezan s odlukama nadležnih organa za cijene.

Takav prilaz automatski dovodi u pitanje smisao amortizacijske mase otpisanih sredstava, a ujedno i aktualizira i pitanje njihove revalorizacije kao činitelja ekonomske reprodukcije sredstava PTT prometa i infrastrukture PTT prometa.

Ta razmatranja aktualiziraju nadalje čitav spektar pitanja iz područja vođenja nekonzistentne prometne i PTT politike, čiji negativni efekti lepezasto djeluju na sve pore društveno-gospodarskog života zemlje. Nagomilani problemi manifestiraju se na cjelokupan podstav PTT prometa i izazivaju značajne probleme među kojima se mogu apostrofirati najutjecajniji za takvo stanje:⁵

- sporija gradnja poštanske (ali i telefonske) mreže,
- pad kvalitete poštanskih usluga (posebno zbog ukidanja noćnog zračnog prijevoza poštanskih pošiljaka),
- nemogućnost uspostavljanja ekonomskih odnosa među organizacijskim cjelinama poštanskog prometa na dohodovnim načelima.

Sve to ukazuje na to da problem nije u području nosilaca infrastrukturne politike već u nemogućnosti formiranja cijena iz koje se alimentiraju sredstva za financiranje gradnje i održavanja, uz poslovičan proces nemogućnosti sinhroniziranog uspostavljanja tehnološkog i dohodovnog jedinstva u PTT prometu na razini Jugoslavije.

Stopa zaduženosti PTT organizacija bila je u prethodnim razdobljima vrlo visoka i iznosila je od 34% u godini 1974. do 63% u godini 1977.

Od ukupnih ulaganja u investicije na otplatu anuiteta otpada 26%. Investicijska ulaganja u PTT kapacitete u odnosu na ukupan prihod PTT organizacija u SR Hrvatskoj iznose od 18,9 do 39,4%, u prosjeku 24,7% u godini 1979. Danas se ona kreću znatno povoljnije nego u prethodnim godinama i iznose oko 12% u 1987. i 8,3% u 1988. godini.

Izvori financiranja PTT investicija u godini 1988.

	Vlastita sredstva	Krediti banaka	Ostala sredstva
SR Hrvatska	33,9	66,1	-
SFRJ	52,1	47,9	-

Izvor: Poslovni izvještaj i statistika ZJPTT, O. c., str. 42 i 45.

Analizirajući strukturu financiranja PTT investicija,⁶ vlastita sredstva sudjeluju u prosjeku s 33,9% a sredstva Poštanske štedionice s oko 6,2%.

Jedna od značajki financiranja PTT infrastrukture nalazi se u oblasti stjecanja dohotka prodajom PTT usluga koje su dijelom pod neposrednom društvenom kontrolom a dijelom se utvrđuju na temelju sporazuma ili ugovora. Ta činjenica otežava veće investicijske zahvate, budući da troškovi poslovanja rastu u prosjeku brže od odobrene visine cijena u PTT prometu. Osim toga, karakteristična je i različita politika cijena za pojedine vrste usluga, što stvara i različite uvjete stjecanja dohotka u PTT djelatnosti.

To je prisutno i u telefoniji i u telegrafiji, gdje se, npr., telefonija mora tretirati kompleksno od pretplatnika pa preko krajnjih, čvornih, glavnih, tranzitnih i međunarodnih telefonskih centrala s kompleksnom mrežom spojnih putova u širem smislu. Dakle, za razvoj suvremene telefonije treba osigurati sredstva koja će omogućiti nesmetan razvoj svih razina telefonskog prometa.

Prisutnost problematike, a i financiranja, budućeg razvoja PTT infrastrukture u kompleksu PTT prometa, koje je nedovoljno razvijeno s obzirom na potrebe privrede i društva, nalaže da se tom problemu priđe s izuzetnom pažnjom. Stručne institucije u okviru PTT prometa SR Hrvatske predlažu mjere koje bi osiguravale realizaciju planiranih programa izgradnje i modernizacije PTT infrastrukture u nas.⁷

Razmatrajući predložene mjere, uočava se da one idu u pravcu dogradnje sustava financiranja gradnje i održavanja a uz to i neophodnog procesa osuvremenjavanja PTT infrastrukture, ali je neophodno dati i naglasak na proces dosljedne realizacije, što će u odnosu na nestabilnost u realizaciji planiranih programa razvoja u prometnoj infrastrukturi i općenito u gospodarskim tokovima zemlje biti značajna poteškoća, s obzirom na procese koji su prisutni u gospodarskim tokovima. Dijelom se može identificirati uzročnik: to je nekonzistentna politika obračunavanja realne amortizacije, a time i revalorizacije PTT prometa odnosno infrastrukture PTT prometa. Usprkos tim nedostacima treba težiti za uspostavljanjem novih telekomunikacijskih službi, znači intenzivnog procesa osuvremenjavanja prijenosa govora, vizualne komunikacije, prijenosa podataka posebnom mrežom i telematske usluge.

3. PRETPOSTAVKE ZA REALIZACIJU KONZISTENTNE POLITIKE OBRAČUNAVANJA REALNE AMORTIZACIJE I REVALORIZACIJE INFRASTRUKTURE PTT PROMETA

Procesom eksplikacije politike poslovanja i obračunavanja realne amortizacije infrastrukture PTT prometa eksplicitne su činjenice

da je društvena kontrola cijena PTT prometa onemogućila interpoliranje ekonomskih principa da korisnik plaća u cijelosti PTT infrastrukturu⁸, a u isto vrijeme društvo nije osiguralo mehanizam kompenzacije za troškove PTT infrastrukture kao u željezničkom prometu ili u nizu gospodarskih objekata u našem društvu (rudarstvo, turizam, poljoprivreda, niz neracionalnih gospodarskih objekata i dr.).

Praksa ukazuje na to da je takav sustav cijena PTT prometa doveo do visoke stope zaduženosti PTT organizacija. Stopa zaduženosti je od 35% u godini 1974. dospjela čak na 63% u godini 1977, što je iznad svih granica tolerancije. Sadašnje stanje je znatno povoljnije i postoje izgledi da se u dogledno vrijeme uskladi sa stvarnim potrebama intenzivnijega tehnološkog razvoja PTT prometa.

Dosadašnje financiranje razvoja PTT infrastrukture karakterizira relativno velik udio vlastitih sredstava u odnosu na druge grane i grupacije. Tako ono u zadnjim godinama bilježi znatan trend poboljšanja, ipak su neophodni značajniji naponi da se sanira dugogodišnje zastajanje ove prometne grane u kontekstu s njenim stvarnim razvojnim potrebama.

Nezavisno od slabosti koje su bile ili su prisutne u sustavu PTT prometa, neophodno je zadržati paradigmu da zapravo proces obračunavanja realne amortizacije predstavlja činjenicu bez koje ne možemo zamisliti operacionalizaciju osuvremenjavanja tehnologije poštanskog a ni telekomunikacijskog sustava. U tom kontekstu neizbježan je i proces revalorizacije koji označuje utvrđivanje stvarne vrijednosti osnovnih sredstava.

U procesu revalorizacije prisutne su dvije vrste različitosti: između tržišne cijene i knjigovodstvene vrijednosti sredstava rada, koja može biti veća ili manja. U slučaju da je razlika između tih dviju veličina manja, manja je i razlika između ostvarenog prihoda i ukupno utrošenih sredstava. U protivnom, tj. pri većoj razlici između tih dviju veličina, pojavljuju se negativne posljedice u poslovanju.

Mnogi autori⁸ ukazuju na činjenicu da "zakonska revalorizacija jest društvena mjera provođenjem koje bi se trebalo osigurati realno iskazivanje vrijednosti imovine kojom raspolažu pojedini korisnici društvenih sredstava, i kojom bi se trebalo omogućiti suzbijanje pojave prelijevanja supstancije društvene reprodukcije u sredstva tekuće potrošnje. Njom bi se trebalo osigurati izdvajanje amortizacije u realnim iznosima i time suzbijanje umjetnog povećanja sredstava dohotka za raspodjelu, a samim tim i pojave osobne i društvene potrošnje na račun sredstava što se iskazuju kao dohodak a realno pripadaju materijalnoj osnovi rada."

Proces revalorizacije u poslijeratnom razdoblju, odnosno do godine 1975, može se okarakterizirati kao "drastično obezvređenje ukupno uloženi sredstava u prometu s trajnom posljedicom njihova neekonomskog naknađivanja u vrijednosti izvršenog rada, odnosno stalnog

prelijevanja supstancije prometa u druge oblasti ili supstancije društvene reprodukcije u sredstva potrošnje".⁹ Drugim riječima, objekti prometne infrastrukture, u našem slučaju infrastrukture PTT prometa, u cijelom poslijeratnom razdoblju nisu mogli na adekvatan način riješiti problem ekonomske reprodukcije, što je generiralo iz neriješenih momenata u vezi s revalorizacijom njihove osnovne vrijednosti, koja nije bila ni tretirana kao ekonomska kategorija, konkretno kao dobro u općoj upotrebi odnosno društvena služba na koju se nisu primjenjivale ekonomske zakonitosti.

Središnji činitelj koji je uvjetovao proces dezinvestiranja u području infrastrukture PTT prometa u sljedećim je činjenicama:

1. nerealno utvrđena nabavna vrijednost osnovnih sredstava na koju je slijedom i revalorizirana stopa bila nerealna, pa dobivamo umanjenu neophodnu masu za proces reprodukcije,
2. dihotomija između stvarnog vijeka trajanja i zakonske stope amortizacije na sredstva rada i infrastrukturne objekte. To drugim riječima ukazuje na to da zakonska regulativa nije temeljena na ekonomskoj stvarnosti. Time je došlo do prelijevanja osnovne vrijednosti sredstava rada i infrastrukturnih objekata PTT prometa u druge gospodarske oblasti.

Eksplikacija problema upućuje nas samo na jednu moguću i realnu činjenicu, a to je stvaranje konzistentne politike obračunavanja realne amortizacije i revalorizacije infrastrukture PTT prometa odnosno cjelokupnog podstava PTT prometa. U tom kontekstu neophodne su pretpostavke kao realnost pri utvrđivanju vrijednosti osnovnih sredstava, čime je automatski i realan proces revalorizacije, stvaranje kauzaliteta između dviju neophodnih kategorija koje možemo sagledati kroz radikalnu izmjenu zakonskih stopa otpisa (amortizacije) čime bi se približio zakonski vijek trajanja osnovnih sredstava stvarnom vijeku trajanja.¹⁰

Taj segment je neophodan za realizaciju u procesu sustava PTT prometa ako nam je znano postupno zaostajanje u primjeni suvremenih tehničkih i tehnoloških dostignuća u PTT prometu u našim društveno-gospodarskim prostorima. Problem je još značajniji ako ga sagledavamo kroz prizmu valorizacije turističkih potencijala, integracijskih procesa sa zemljama EZ i naposljetku tehnološkog jedinstva sustava PTT prometa u Jugoslaviji, koji nije cjelovit u nizu značajnih segmenata.

ZAKLJUČAK

Funkcija utvrđivanja realne amortizacije i revalorizacije PTT infrastrukture i cjelokupnog PTT prometa središnji je činitelj ekonomske reprodukcije.

Koncipiranjem konzistentne politike obračunavanja amortizacije i revalorizacije sustava PTT prometa dobiva ekonomska obilježja koja su do sada samo djelomice bila prisutna.

Neadekvatnim ili polovičnim obračuna-

vanjem amortizacije infrastrukture PTT prometa dobiva se iskrivljena slika gospodarske realnosti u kojoj dolazi do prelijevanja fiksne supstancije društvene reprodukcije u sredstva tekuće potrošnje, što se nalazi izvan domašaja ekonomskih zakonitosti u procesu koncipiranja tržišne ekonomije u našim prostorima.

SUMMARY

INCONSISTENCY OF THE POLICY OF ASSESSMENT OF REALISTIC DEPRECIATION AND POSTAL TRAFFIC INFRASTRUCTURE REVALORIZATION

Regularity of economic reproduction is present even in the area of postal traffic - i.e. the postal infrastructure. The process of depreciation represents the transfer of a portion of the worth into a new product or service and has the character of cost which the user must pay in full. For him to be able to bear the charges this values must be in the first place well-grounded.

This paper defines the moments which have caused the implementation of a non-consistent policy of assessment of unrealistic depreciation and in this revalorization of postal traffic infrastructure. Depreciation has the central role in the process of reproduction of postal infrastructure i.e. the overall postal traffic while the revalorization makes the basis for the assessment of the current value which if not known makes impossible the evaluation of the actual worth of depreciation and completion of economic reproduction of postal traffic i.e. the infrastructure of postal traffic. This regularity of pattern is immanent to the overall traffic system and economic life of any country.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Š. BABIĆ: Uvod u ekonomiku poduzeća, Zagreb, Školska knjiga, 1961, str. 128.
2. O.c., str. 128.
3. O.c., str. 128.
4. O.c., str. 128 i 129.
5. B. BOGOVIĆ, Ž. RADAČIĆ, M. PERAK: Ekonomika prometnog sistema. Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 1984, str. 421.
6. Na temelju podataka "Poslovnog izvještaja i statistike ZJPTT za 1988", Beograd, 1989.
7. Predlaže se da lokalni PTT promet dobije tretman komunalne infrastrukture, čime bi se izbjegle česte skupe (neracionalne) gradnje mjesne kabelaške TT mreže. Širi oblik osiguranja (prikupljanja) sredstava za razvoj PTT prometa moguć je planiranjem u okviru interesnih sfera, i to zbog stabilnosti izvora i zbog zakonski adekvatnog načina prikupljanja sredstava i jedinstvenog načina za sve organizacijske oblike PTT prometa u SR Hrvatskoj. Sljedeći korak jeste usklađivanje izgradnje magistralnih i međunarodnih PTT kapaciteta između PTT organizacija unutar republika i pokrajina, odnosno unutar SFRJ (Generalnim

planom PTT mreže Jugoslavije utvrđeno je koje kapacitete i gdje će se izgrađivati međunarodni TT kapaciteti, i to u gotovo svim republikama i pokrajinama, što nije nimalo racionalno).

8. **V. ŠIMIĆ:** Ekonomsko vrednovanje ulaganja i reprodukcije sredstava u cestovne prometnice. Doktorska disertacija, Ekonomski fakultet, Zagreb, 1982, str. 242.
9. **V. ŠIMIĆ:** O.c., str. 246.
10. O tome detaljnije: B. Bogović, Ž. Radačić, M. Perak: O.c. str. 424. i M. Perak: Eksploatacija telekomunikacija. Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 1985, 293 str.

LITERATURA

- [1] **Š. BABIĆ:** Uvod u ekonomiku poduzeća. Zagreb, Školska knjiga, 1961.
- [2] **Z. JELINOVIĆ:** Komparativna analiza pokušaja zacrtavanja prometne politike na dugi rok. Savjetovanje Saveza prometnih inženjera i tehničara: Uloga i značenje luka u gospodarskom sustavu zemlje, knjiga 1, Split, 1985, str. 1-25.
- [3] **M. PERAK:** Eksploatacija telekomunikacija. Zagreb, Fakultet prometnih znanosti, 1985.
- [4] **D. ŠIMULČIK:** Teorija i praksa financiranja izgradnje i održavanja prometne infrastrukture - komparativna analiza. Doktorska disertacija, Ekonomski fakultet, Zagreb, 1984.