

Mr. RADE DMITROVIĆ  
D.P. Luka, skladišta i hidrogradnja  
"Napredak" - Apatin, Maršala Tita 44

Prometna politika  
Pregled

UDK: 656:339.1

Primljeno: 27.02.1990:

Prihvaćeno: 24.09.1990.

## AKTUALNE MERE ZA FUNKCIONISANJE SAOBRAĆAJA U SISTEMU TRŽIŠNOG PRIVREĐIVANJA

### SAŽETAK

*Polazeći od činjenice da će od 1. I 1993. g. funkcionirati jedinstveno evropsko tržište EZ i tom konceptu biti prilagođene i saobraćajne aktivnosti, autor ukazuje na neophodnu potrebu da i naša zemlja do tog roka bezuvjetno prilagodi svoje norme i propise onima u EZ. Konkretno rečeno za sektor saobraćaja, moraju se stvoriti uvjeti za tržišno ponašanje saobraćajnih subjekata. Prema autoru, potrebno je definirati i regulirati uvjete privređivanja pojedinih saobraćajnih grana na transportnom tržištu, kao i izvršiti radikalne promjene u koncepciji i filozofiji poslovne politike prometnih poduzeća, prije svega željeznice.*

### 1. UVOD

Ostvarujući jedan od glavnih zadataka na permanentnoj razradi i primeni marketing koncepcije poslovanja, te imajući u vidu aktuelni trenutak prelaska naše privrede na tržišni sistem privređivanja, opredelio sam se za izbor baš ove teme. Ovde odmah treba reći da smo relativno dugo bili strukturirani kao narcisoidno društvo, kada sa svim postojećim snagama nismo mogli dovoljno efikasno u praksu transplantirati određene ekonomsko-poslovne uzuse i u sve to vreme gotovo da je bilo suvišno i govoriti o marketingu.

Međutim, istini za volju, taj društveni sindrom i nije hendikep samo naše zemlje. Učinjene nepravilnosti ispravljamo sprovođenjem privredne reforme i na putu smo da, ukoliko istrajemo, postignemo dobre rezultate. Savezna vlada je već poprilično uradila na obezbeđivanju marketinškog ambijenta, tako da nam već sada ostaje kao imperativ da nova filozofija razmišljanja i ponašanja uđe u preduzeće. Van sfere uticaja marketinga kao poslovne filozofije nije ni saobraćajni sistem u nas. Saobraćaj, dakle kao specifična privredna djelatnost proizvodnog karaktera se ne bavi stvaranjem novih materijalnih dobara, već prioritarno vršenjem proizvodnih usluga kojim putem uvećava vrednost već proizvedenih materijalnih dobara.<sup>1)</sup>

Saobraćajni sistem u nas i u svetu neumitno mora izvući pouku i da nauči lekciju da se na transportnom tržištu može biti konkurentan samo ako je saobraćajno preduzeće sposobno da zadovolji potrebe i zahteve korisnika po obi-

mu, kvalitetu i troškovima. Jednom rečju da pruži visokokvalitetnu, efikasnu i racionalnu uslugu.<sup>2)</sup>

Funkcionisanje saobraćajnog sistema odlučujuće utiče na funkcionisanje društvenog i privrednog života zemlje. Zbog takve saobraćajne maksime je trajno akutna sintagma saobraćaja da se razvijenost i efikasnost privrede meri efikasnošću funkcionisanja saobraćaja i telekomunikacija. Baš zbog tako visoko akcentovanog značaja saobraćaja na fonu strategije razvoja saobraćaja i veza, opredeljenje društva je za povećanje ulaganja društvene akumulacije. O predominantnom učešću saobraćaja u nacionalnoj strukturi ekonomije rečiti su indikatori koji upućuju da saobraćajni sistem Jugoslavije angažuje oko 20 % osnovnih fondova društvenog sektora privrede (bez vrednosti putne mreže), 9% zaposlenih, 8 % dohotka nacionalne privrede, 20% privrednih investicija, preko 15% amortizacije itd. Međutim, i pored svega izrečenog naš saobraćajni sistem ne odgovara savremenim potrebama, naročito u pogledu njegove strukture, kvaliteta i asortimana usluga koji pruža.<sup>3)</sup>

U pogledu tehnike, tehnologije i organizacije rada naš saobraćaj značajno zaostaje u odnosu na razvijene evropske zemlje, što otežava i uključivanje naše zemlje u evropski saobraćajni sistem, a time i u međunarodnu podelu rada. Takav saobraćajni i telekomunikacioni sistem ne podstiče brži razvoj i ne poboljšava konkurentnost naše privrede na svetskom tržištu. Usporena modernizacija i nedograđenost saobraćajne infrastrukture, velika detipizacija transportnih sredstava i opreme, sporost u uvođenju modernije organizacije rada i novih tehnologija, odsustvo potrebnog stepena automatizacije i integracije neophodnih radnih procesa i neodgovarajuća kadrovska struktura, uslovi su nizak stepen korišćenja raspoloživih kapaciteta, kao i visoko učešće transportnih troškova u vrednosti sistema društvene reprodukcije.<sup>4)</sup>

### 2. USPOSTAVLJANJE ODNOSA IZMEĐU JUGOSLAVIJE I EZ

Naročito u poslednje vreme se sve više govori i piše o Evropskoj zajednici (EZ), kao i saradnji naše zemlje s tom ekonomskom integracijom. Takva saobraćajna poimanja su potpuno logična uvažavajući prevashodno meritornu činjenicu da smo u Evropi i da se sve veći



obim spoljno-trgovinske razmene dešava u koridoru sa zemljama iz Zajednice. Osim toga, ovu Zajednicu konstituišu visoko razvijene zemlje tržišne orijentacije sa veoma razvijenom tehnikom i tehnologijom koje po svojim naučno-tehničkim i ekonomskim potencijalima tendiraju ka uspostavljanju približno ravnopravnih odnosa i sa privredama SAD i Japana kao vodećih ekonomskih zemalja sveta.

S ti u vezi šefovi država i vlada EZ su u Milanu 1985.g. usvojili zaključak da do 1992.g. ostvare evropsko *jedinstveno tržište* i da tom konceptu prilagode saobraćajne aktivnosti. Suštinski, jedinstveno tržište podrazumeva brisanje svih nacionalnih granica unutar EZ, što u oblasti saobraćaja implicite podrazumeva i ostvarenje nekih osnovnih sloboda kao što su:

- sloboda kretanja robe,
- sloboda kretanja ljudi,
- sloboda kretanja kapitala,
- sloboda kretanja usluga

Međutim, EZ je već dala do znanja da pre nego što se formira jedinstveno tržište, dakle pre 1992.g. neće razmatrati ni jedan zahtev za pristup u članstvo EZ. Otuda proizlazi zaključak da se kao imperativ nameće potreba suočavanja sa posledicama koje bi za naš saobraćajni sistem mogle nastati ako se ne budemo hitno, dakle najkasnije do 1992.g. prilagodili promenama koje se i očekuju i koje su u toku u EZ u oblasti saobraćaja. Ako nam je u konceptu pristupa EZ neodoljiva premisa "naše punopravno učešće u razvoju Evrope", onda već sada treba početi sa upodobljavanjem sistema prilagođavanja u jedinstveno tržište EZ.

Dakle, kako je to već rekao predsednik EZ 1982.g. povodom obeležavanja 25-godina postojanja EZ: "čas je ozbiljan i prazni govori nisu više potrebni". Jasno je da ovde poslovna koncepcija domaćeg i međunarodnog marketinga ne rešava probleme prestrojavanja privrede na tržišno poslovanje. Međutim, za ovaj trenutak vremena kod nas i u svetu treba veoma radikalno aplicirati vitalne elemente marketinga tim pre što dolazi vreme tzv. političkog marketinga, a marketing je kao i ekonomija nemilosrdna disciplina, pa prema tome politički marketing je mnogo šira kategorija od politike.

Temeljni pristup proširenog jedinstvenog tržišta sastoji se s jedne strane u povećanju broja ponuđača koji sada zbog novostvorene slobode kretanja mogu u skladu sa svojim sposobnostima odnosno mogućnostima lakše tražiti i pronalaziti za sebe određeno mesto na tržištu, a da pri tom ne naiđu na nacionalne protekcionizme. S druge strane povećava se prodajni prostor kao potencijal svakog ponuđača naročito time, što se ukidanjem nacionalnih carina i uvoznih restrikcija svaki proizvod ili usluga nastala na području zajedničkog tržišta može slobodno plasirati na bilo kom delu tog zajedničkog tržišta.

U tzv. Beloj knjizi publikovani su stavovi EZ o deregulaciji i drugim merama za ostvarenje jedinstvenog tržišta do 1992.g. radi pod-

sticanja preduzetništva, konkurencije i spoljno-trgovinske razmene proizvoda i usluga. Za realizaciju takvih ciljeva nužno je na nivou EZ kao moćne ekonomske grupacije učiniti i sledeće:<sup>5)</sup>

- ukidanje bilo kakvih policijskih i carinskih formalnosti na granicama unutar Zajednice, kada je u pitanju kretanje lica,
- ukidanje svih vrsta barijera,
- približavanje zakonodavstva i poreskih struktura,
- jačanje monetarne strukture i drugo.

Komisija EZ smatra da je ustanovljavanje zajedničkog tržišta usluga jedan od opredeljujućih stavova za jačanje ekonomskih pozicija Zajednice, jer je pravo na slobodu pružanja saobraćajnih usluga u celoj Zajednici jedan od značajnih akceleratora politike saobraćaja. Upravo govoreći jezikom neumoljivih činjenica politika u oblasti saobraćaja sadrži mere koje su već decenijama trebale zauzeti visoko mesto na pijedestalu strategije razvoja saobraćaja i veza u nas, a to su:<sup>6)</sup>

- politika državnih subvencija,
- poboljšanje finansiranja železničkog saobraćaja,
- usklađivanje propisa u drumskom saobraćaju,
- planiranje i radikalno rešavanje izvora finansiranja saobraćajne infrastrukture,
- efikasnija izgradnja i osposobljavanje robno-transportnih centara kao faktora racionalizacije robnog prometa i dr.

U interesu potpunijeg angažovanja saobraćaja Jugoslavije u međunarodnom saobraćaju s EZ treba postići međunarodnu konvenciju o međunarodnoj saradnji u saobraćaju. Pri takvoj orijentaciji realno je računati na dobijanje kredita za osposobljavanje neophodne infrastrukture, uključujući i bespovratna sredstva, imajući u vidu položaj Jugoslavije kao zemlje u razvoju. S obzirom na izložena gledišta i perspektive potrebno je da se u tom smislu sinhronizuje i definiše odgovarajuća saobraćajna politika i strategija razvoja saobraćaja u nas.

### 3. SAVREMENA SHVATANJA I KONCEPCIJE SAOBRAĆAJNE POLITIKE

Savremena shvatanja u saobraćaju i šire u svojoj podsvesti su duboko opterećena ispoljenim oblicima energetske krize izazvane "naftnim šokom", što je imalo negativne implikacije u kreaciji saobraćajne politike kako u nas tako i kod razvijenih zemalja sveta. Drugim rečima u poslovnim orijentacijama privrede prevladalo je gledište orijentacije na što racionalnije korišćenje svih faktora proizvodnje, pa time i transporta kao ključnog faktora racionalizacije u sferi robnog prometa. Upravo nova shvatanja polaze od nužnosti formiranja novih odnosa na domaćem i međunarodnom tržištu.

Brojni naučni instituti, međunarodne organizacije i pojedini autori posvećuju značajnu pažnju utvrđivanju i definisanju sistema mera u domenu saobraćajne politike, koje mogu doprineti izgradnji efikasnog, tehnički i tehnološki



savremenijeg i ekonomski racionalnijeg saobraćajnog sistema. Ilustracije radi nije na odmet apostrofirati nekoliko osnovnih domena saobraćajne politike u kojim segmentima se pojavljuju nova shvatanja i tendencije:<sup>7)</sup>

1. Kao opšti globalni cilj saobraćajne politike determinisan je razvoj ukupnog saobraćajnog sistema date zemlje, a u okviru njega tako definisanog treba da se tek postigne društveno racionalna koordinacija i usmeravanje prevoza prema tehničkim, tehnološkim i ekonomskim karakteristikama pojedinih vidova saobraćaja uz doslednu aplikaciju kriterijuma društvene racionalnosti i efikasnosti na principu autonomnog selektiranja vida prevoza od strane korisnika usluge transporta.
2. Merama saobraćajne politike treba podsticati obezbeđenje brže modernizacije železničkog saobraćaja kao osnove kontinentalnog saobraćajnog sistema u svim onim domenima i pravcima, gde za to postoje komparativne prednosti u odnosu na druge vidove saobraćaja sa stanovišta količine prevoza, udaljenosti i drugih tehničko-eksploatacijskih performansi. Pored ostalog, ovakva orijentacija bazira i na elementima saobraćajne politike evropskih zemalja gde se od strane svih subjekata saobraćajne politike daje težište na modernizaciju železnice.
3. Ono što posebno ide u prilog teme o kojoj raspravljamo jeste orijentacija saobraćajne politike razvijenih zemalja na usklađivanju mera saobraćajne politike i na preduzimanju zajedničkih akcija na planu razvoja i unapređivanja kompletnog evropskog saobraćajnog sistema. Koordinirana saobraćajna politika koncipira se kako unutar EZ, tako i u okviru zemalja SEV-a.

No recimo odmah da se u Zapadnoj Evropi već godinama zastupa teza o zajedničkoj saobraćajnoj politici koja naročito treba da obuhvati usklađivanje programa i plana izgradnje međunarodne saobraćajne infrastrukture i to ne samo sa stanovišta usaglašavanja izbora pravaca, već i zajedničkog obezbeđivanja finansijskih sredstava. Osnovni cilj ekonomskog postulata koordinirane i usklađene saobraćajne politike sublimiran je u trendu obezbeđenja što racionalnije cirkulacije roba u unutrašnjem i međunarodnom robnom prometu, podstičući tako razvoj inostranog turizma, pa time u krajnjoj instanci i ubrzani privredni razvoj svih zemalja Evrope. Efikasnije uključivanje saobraćajnog sistema u nužne tokove fizičke distribucije polazi od bitne pretpostavke i objektivnih zahteva da se usklade makro-ekonomski ciljevi sa mikro-ekonomskim aspektima saobraćajnih preduzeća.

Napred elaborirano pokazuje da su savremene koncepcije saobraćajne politike pre svega u evropskim zemljama orjentisane u dva osnovna pravca:

- učešće državnih organa u definisanju razvojnih programa i obezbeđenju impozantnog dela sredstava za izgradnju i modernizaciju magistralne infrastrukture, i

- razvijanje i jačanje poslovnosti i privređivanja na ekonomskim principima kod svih vidova saobraćaja, a posebno u železničkom saobraćaju, uz neophodnu modernizaciju i poboljšanje tehničkih i tehnoloških parametara.

Da bi se naš saobraćajni sistem efikasnije mogao uključiti u evropski i time postati njegov značajan integralni deo neophodno je što doslednije sprovoditi strategijske ciljeve i zadatke koji su utvrđeni Dugoročnim programom ekonomske stabilizacije u oblasti saobraćaja. Ti ciljevi i zadaci definisani su tako da bi njihova realizacija obezbedila podizanje našeg saobraćajnog sistema na viši tehnički i tehnološki nivo, a time reverzibilno stvorili se preduslovi za njegovo ekonomsko jačanje i efikasno poslovanje. Time bi saobraćaj postao bitan faktor uključivanja naše zemlje u međunarodne robne i turističke tokove, što će sigurno doprineti ne samo povećanju direktnih efekata mereno deviznim prihodima, već će znatno doprineti jačanju konkurentske sposobnosti naše privrede. Adaptiranje i osposobljavanje našeg saobraćajnog sistema prema potrebama privrede, a posebno njenim zahtevima u međunarodnoj robnoj razmeni, traži ne samo odgovarajuće tehničke i tehnološke inovacije i modernizaciju, već i značajne strukturne promene na tržištu saobraćajnih usluga, zatim promene i unapređenje organizacije kao i poslovnog ponašanja u pravcu jačanja tržišne orijentacije.

#### 4. MERE U CILJU STVARANJA USLOVA ZA TRŽIŠNO PONAŠANJE SAOBRAĆAJNIH SUBJEKATA

I pored gotovo cele serije razvojnih dokumenata strategijskog karaktera koji su po liniji vertikalne društveno verifikovani, počev od opštine zaključno sa federacijom, kao i razvojnih dokumenata samoupravno sankcionisanih u horizontalnom smislu između poslovnih subjekata na osnovi neposredno sagledanih ekonomskih interesa, na transportnom tržištu odnosno u strukturi ponude i potražnje nije i pored značajnijeg protoka vremena došlo do programskih realizacije definisanih ciljeva i zadataka. Uzroci su brojni i obzirom na lajtmotiv ovog referata uputno se zadržati samo na onim pre svega egzogenim faktorima koji se javljaju u domenu pravno-institucionalnih sistemskih rešenja čija je ingerencija sublimirana u organima društveno-političkih zajednica.

Koncept mera za racionalno strukturiranje transportnog tržišta u osnovi mora bazirati na konceptu i filozofiji ukupnog privrednog sistema. Otuda inkorporirajući bitne specifičnosti saobraćaja kao infrastrukturne delatnosti od posebnog privrednog i društvenog značaja, raspodela prevoza u saobraćajnom sistemu zemlje i odnosi između transportera i korisnika transportnih usluga moraju fundirati na tržišno-ekonomskim kriterijumima i parametrima. Mere koje treba preduzeti da bi svaka saobraćajna grana ostvarila onu ulogu u saobraćajnom si-



stemu zemlje koja joj pripada u skladu sa verifikovanim opredeljenjima saobraćajne politike mogu se podeliti u dve grupe:<sup>8)</sup>

1. Mere za definisanje i regulisanje uslova privređivanja i položaja pojedinih grana saobraćaja na transportnom tržištu.
2. Mere za unapređenje poslovne politike saobraćajnih poduzeća.

U cilju obezbeđenja ravnopravnih uslova privređivanja kao bitnog faktora koji opredeljuje položaj pojedinih saobraćajnih grana na transportnom tržištu, u okviru saobraćajne politike neophodno je preduzeti sistemske mere u sledeća tri domena:

- finansiranje proširene reprodukcije infrastrukture;
- finansiranje proste reprodukcije infrastrukture;
- formiranje i politika cena prevoznih usluga.

U pogledu ujednačavanja uslova privređivanja između pojedinih saobraćajnih grana na transportnom tržištu posebno je akutno u cilju stvaranja što objektivnijih ekonomskih odnosa ujednačavati uslove privređivanja između železničkog i drumskog saobraćaja, posebno u domenu realnog reprodukovanja saobraćajne infrastrukture.

U formiranju politike cena treba omogućiti slobodno formiranje prevoznih cena u svim saobraćajnim granama i to kako u robnom, tako i u putničkom saobraćaju. Nominacija tih cena treba biti zasnovana na ekonomskim kriterijumima, podrazumevajući neprekidno dejstvo tržišnih zakona i vodeći računa o potrebi održavanja nivoa kako proste, tako i proširene reprodukcije saobraćajne infrastrukture. Prema tome, zadržavanje društvene kontrole cena je potpuno izlišno obzirom da nijedna grana saobraćaja nema ekskluzivitet u monopolu ni na jednu relaciju prevoza, posebno kada su u pitanju prevozi srednjih daljina.

Međutim, druga grupa mera endogene prirode treba da bude usmerena na radikalne promene u koncepciji i filozofiji poslovne politike saobraćajnih preduzeća, a pre svega železnice, gde se prirodno najduže zadržava konzervativizam indoktriniran tezom da je najveći deo korisnika saobraćajnih usluga neminovno i implicitno upućen na ovaj veliki poslovno tehnički sistem. Osnovni cilj svih mera i aktivnosti usmerenih na unapređenje poslovne politike sastoji se u tome da svi privredni subjekti iz oblasti saobraćaja u uslovima konkurencije na transportnom tržištu ostvare takve rezultate poslovanja koji će im omogućiti reprodukovanje svih uloženi faktora proizvodnje uz odgovarajuću stopu dobiti, naravno sve to na osnovu pružanja transportnih usluga odgovarajućeg kvaliteta.

Savremeni tržišni nastup, pored aplikacije savremene nauke, tehnike i tehnologije zahteva nastup novo osposobljenih kadrova, što podrazumeva promenu shvatanja i ponašanja u poslu velikog dela postojećih saobraćajnih poslenika. Pri tome treba poslovne odluke sve više

zasnivati na logističkim principima u transportu robe, što nalaže najveći društveni interes ako već nije degradiran.

## 5. ZAKLJUČAK

Imajući u vidu veoma aktualnu društveno - ekonomsku tematiku koju sam pokušao sažeti u maksimalno minornoj verziji referata, gotovo je sigurno da i pored najboljih želja da se daju kompetentna i relevantna rešenja nisam u potpunosti uspeo. Pa ipak, osnovne pravce ovog rada sintetizovao sam u poruci da je vreme u kome saobraćajna privreda posluje i radi vreme raščišćavanja sa tabu - temama. Saobraćajni poslenici tezu saobraćajnog anahronizma moraju zameniti sa tezom saobraćajne kreacije i tako predložiti nove ciljeve koji će motivisati mlade i kreativne saobraćajne snage inženjerske, ekonomske, pravne i druge struke, koje će znalački umeti da osvoje evropsko i svetsko saobraćajno tržište i tako ući u XXI vek. Dakle, esencijalno gledano, osnovna poruka rada je ostvarenje zajedničkog cilja sa orijentacijom da se stvore impulsivne osnove za ubrzani ekonomski razvoj, za ostvarenje veće efikasnosti za postizanje opšteg blagostanja. Da bi se takav cilj ostvario treba postići potpunu ekonomsku i monetarnu uniju.

Prema tome, Jugoslavija će prilikom podnošenja svoga zahteva za pristupanje u članstvo EZ morati prihvatiti potpuno inoviranu EZ, odnosno evropsko jedinstveno tržište kao jednu od alternativa u uslovima stvaranja sveta bez granica. Kako će pri tome, zbog mnoštva različitih faktora i različitih startnih pozicija, međusobno konkurentni nosioci saobraćaja - drum, železnica i rečni saobraćaj - zbog pristupa Zajednici dospeti u kvalitetno drugu - otežanu situaciju, to valja računati sa snažnim potresima u celom saobraćajnom sistemu u nas. Zato je hitan i neodložan zahtev svih zainteresiranih činioca da im se pravovremeno i u razumnim rokovima omogući evolutivno odvijanje nužnih promena i procesa u postupku prilagodavanja normativima EZ, odnosno njenom jedinstvenom tržištu.

Za amalgamiranje predstojećih transformacionih procesa koje će pretrpeti saobraćajni sistem u nas, mere saobraćajne politike treba usmeriti sasvim konkretno na društveno - racionalnu raspodelu sadašnjih i budućih robnih tokova uz potpuno delovanje tržišnih zakonitosti kako na domaćem tako i na međunarodnom tržištu transporta. Takvom opredeljenju ne protivreći neophodnost svesnog društvenog usmeravanja razvoja saobraćajne infrastrukture, koja ne može bazirati na čistim tržišnim kriterijumima. Drugim rečima, merama ekonomsko - saobraćajne politike treba obezbediti da se preko određivanja prioriteta ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu uz puno uvažavanje tržišnih kriterijuma poslovanja saobraćajnih subjekata vrši potpuno autonoman izbor odgovarajućeg vida transporta od strane korisnika transportnih us-



luga, vodeći računa o podudarnosti sa društveno - racionalnim izborom.

Istaknuto opredeljenje u pogledu koncepta saobraćajne politike u našoj zemlji teorijski je do sada obrazloženo i ugrađeno u sva dokumenta o razvoju saobraćaja. Postojeće i buduće promene unutar privrednog sistema zemlje eruptivnom snagom potenciraju dominantno prisustvo tržišno - ekonomskih kriterijuma u tekućim i razvojnim opredeljenjima kako ukupne privrede tako i saobraćaja. Ovde istaknute tržišne promene ponovo ističemo jer su one integralni deo užeg i šireg privrednog okruženja i u skladu sa njima će sva saobraćajna preduzeća u što kraćem roku morati podrediti i prilagoditi svoju strategiju i politiku razvoja.

#### SUMMARY

#### CURRENT MEASURES FOR PROCEEDING OF TRANSPORT WITHIN THE SCOPE OF A MARKET-ORIENTED ECONOMY

*In view of the fact that effective January 1, 1993 a single European market of the EC is introduced and that traffic activities shall as well be adapted to this concept, the author points out the indispensable requirement for our country to absolutely adjust by that term its*

*standards and regulations to those of the EC. Keeping to the point this would understand for the segment of transport that the conditions are created towards a market-oriented behaviour of traffic/transport community. According to the author it is necessary to define and adjust the conditions of business (earning the income) of individual traffic segments on the transport service market as well as to introduce radical changes in to the concept and philosophy of the business policy of transport companies in the first place the railways.*

#### POZIVNE BILJEŠKE

- 1) R. DMITROVIĆ: Stanje i razvoj rečnog saobraćaja u funkciji racionalizacije robnog prometa, (magistarski rad), 1985. str. 13.
- 2) Prof.dr. S. NOVAKOVIĆ: Zbornik referata sa savetovanja održanog u Kragujevcu od 29. do 31. marta 1989 g, str.1.
- 3) Savezni komitet za saobraćaj i veze, Strategija razvoja saobraćaja i veza, Beograd, Oktobar 1987., str.1.
- 4) Ibidem, str.1.
- 5) Suvremeni saobraćaj '89: "Kako ostati na transportnom tržištu Evrope", S.Jungić, str. 26.
- 6) Ibidem, str. 27.
- 7) Prof.dr. S. NOVAKOVIĆ, op. cit., str.1.
- 8) Ibidem, str. 8.