

Dr. **BLAŽ BOGOVIĆ**  
 Dr. **MATO PERAK**  
 Dr. **ŽELJKO RADAČIĆ**  
 Fakultet prometnih znanosti  
 Zagreb, Vukelićeva 4

Ekonomika prometa  
 Pregled  
 UDK: 656.03 (4)  
 Primljeno: 21.02.1990.  
 Prihvaćeno: 24.09.1990.

## CIJENE I TARIFE PROMETNIH USLUGA U FUNKCIJI INTEGRACIJSKIH PROCESA U EVROPI

### SAŽETAK

Zbog specifičnosti tržišta prometnih usluga uvijek je postojao veći ili manji utjecaj države na formiranje prodajnih cijena usluga ali i na politiku investiranja u prometnu infrastrukturu. Sada su u toku procesi deregulacije s jedne i jačanje tržišnih funkcija s druge strane. U tim okolnostima treba računati da će u budućnosti na formiranje prodajnih cijena prometnih usluga sve više utjecati ekonomski faktori. To znači da će kao i kod cijena roba i usluga u drugim privrednim djelatnostima, prodajne cijene prometnih usluga biti podložne stalnom utjecaju mnogobrojnih tržišnih faktora koji djeluju u okviru nacionalnog tržišta ali sve više i sa odrazom svih regionalnih i svjetskih ekonomskih zbivanja.

### 1. SPECIFIČNOSTI PROMETNOG TRŽIŠTA

Prometno se tržište odlikuje određenim karakteristikama koje proizlaze iz specifičnih karakteristika proizvodnje prometne usluge odnosno prometnoga procesa.

Prometni proces obilježen je slijedećim osnovnim ili općim karakteristikama:

1. Prometni proces sastoji se u savladavanju prostornih razlika. Za razliku od procesa u drugim oblastima proizvodnje, osnovna odlika prometnog procesa jest u tome što se on odvija u prostoru i što nije vezan za jedno određeno mjesto.
2. Proces proizvodnje i proces potrošnje predstavljanju u vremenskom i prostornom pogledu jedinstveni proces. Prometna usluga postoji samo tada kada se odvija prometni proces i samo tamo gdje se prometni proces odvija. Ona se prema tome može trošiti jedino istodobno s procesom njezine proizvodnje.
3. Prometna usluga kao rezultat rada ne postoji kao materijalni proizvod koji egzistira izvan i poslije završetka procesa proizvodnje. Prometna se usluga ne može uskladištiti kao što se mogu uskladištiti drugi proizvodi u drugim oblastima materijalne proizvodnje.

Ova karakteristika značajno utječe na organizaciju odnosno tehnologiju prometnoga procesa koja se zapravo sastoji u tome da se ponudom prometnih kapaciteta zadovolji potražnja za njima, odnosno tzv. prometna po-

tražnja. Zbog te karakteristike, tj. zbog činjenice da se prometne usluge ne mogu proizvesti i uskladištiti kako bi se zadovoljila prometna potražnja onda kada je ona veća od prometne ponude, te zbog činjenice da su za dato vremensko razdoblje prometni kapaciteti fiksni a da prometna potražnja varira, javljaju se vrlo značajne teškoće u organizaciji prometnog procesa u svim slučajevima kada prometna potražnja naglo poraste.

Ove tri osnovne specifične karakteristike procesa proizvodnje prometnih usluga daju specifično obilježje prometnoj ponudi kao jednom od dva osnovna segmenta prometnog tržišta.

Proizvođači prometnih usluga svoje proizvode nude samo na određenom prostoru, na određenoj mreži, na dijelu mreže, odnosno sasvim konkretno na određenoj relaciji.

S druge strane, specifične karakteristike procesa proizvodnje prometnih usluga daju specifično obilježje prometnoj potražnji kao drugom osnovnom segmentu prometnog tržišta. Naime, korisnici prometnih usluga svoju potražnju mogu realizirati samo na određenom prostoru, na određenoj mreži, na dijelu mreže, odnosno na sasvim određenoj relaciji.

Zbog ovakvog specifičnog karaktera ponude i potražnje prometnog tržišta, prometno-ekonomska teorija smatra da jedinstveno tržište prometnih usluga ne postoji, već da se može jedino govoriti o postojanju tržišta prometnih usluga na određenim relacijama. Međutim, sa stajališta promatranja odnosa između ukupne ponude i potražnje prometnih usluga, ova pojedinačna tržišta ne mogu se ipak shvatiti kao jedinstavan broj nezavisnih tržišta, nego kao kompleks međusobno povezanih i uvjetovanih odnosa na cijeloj prometnoj mreži. To praktički upućuje na potrebu i nužnost da se ova tržišta promatraju kao integralni dijelovi zajedničke cjeline na kojoj se temelji formiranje strukture prometnog sustava, odnosno strukture ponude prometnih kapaciteta koji trebaju optimalno zadovoljiti ukupnu potražnju za prometnim uslugama.

### 2. MOGUĆNOSTI UTJECAJA PROMETNOG TRŽIŠTA NA URAVNOTEŽENJE PROMETNE PONUDE I PROMETNE POTRAŽNJE

Da bi se moglo govoriti o mogućnostima uravnoteženja ponude i potražnje prometnih us-

luga samo djelovanjem tržišta i time uspostavlja optimalne strukture prometnog sustava, treba biti osigurano niz preduvjeta. Mi smo identificirali nekoliko specifičnih karakteristika prometnog tržišta, ali je za odgovor na pitanje uloge i mogućnosti prometnog tržišta da djeluje na uspostavljanje optimalne strukture prometnog sustava bitna činjenica da se o prometnom tržištu može teorijski ispravno govoriti samo ako se pojedina relacija tretira kao posebno prometno tržište. To znači da se odnosi ponude i potražnje prometnih usluga djelovanjem zakonitosti prometnog tržišta mogu eventualno uravnotežiti na određenim relacijama odnosno na određenim prometnim koridorima.

U prvom bi slučaju, kad se dakle radi o pojedinim relacijama, moglo biti govora o mogućnosti djelovanja prometnog tržišta na uravnoteženje ponude i potražnje prometnih usluga i na uspostavljanje određenih konkurentskih odnosa samo unutar pojedine prometne grane.

U drugom bi slučaju, kad se dakle radi o pojedinim koridorima, moglo biti govora o mogućnosti djelovanja prometnog tržišta na uravnoteženje ponude i potražnje i na uspostavljanje određenih konkurentskih odnosa između pojedinih prometnih grana koje djeluju na konkretnom prometnom koridoru samo u slučaju, ako konkretna prometna potražnja može biti zadovoljena prometnom ponudom bilo koje prometne grane koja djeluje na prometnom koridoru. Ovdje treba međutim imati u vidu različite prometno-tehnološke i ekonomske mogućnosti pojedinih prometnih grana s jedne, te različite zahtjeve koje pojedini predmeti prijevoza postavljaju pred prometni sustav, s druge strane, što smanjuje mogućnosti izbora od strane korisnika na određenom prometnom koridoru.

Struktura se prometnog sustava između ostaloga odlikuje postojanjem infrastrukture i njezine različitosti značajne za funkcioniranje prometnoga procesa u pojedinim granama. U vezi s ovim postavlja se i specifično pitanje mogućnosti optimalne tržišne alokacije sredstava u infrastrukturne objekte odnosno fiksne kapacitete.

### 3. ODNOS PROMETNOG TRŽIŠTA I PROMETNE POLITIKE DRŽAVE

Zbog specifičnosti tržišta prometnih usluga uvijek je postojao veći ili manji utjecaj države na formiranje prodajnih cijena prometnih usluga ali i na politiku investiranja u prometnu infrastrukturu. U nekim granama država se pojavljivala i kao organizator prometne djelatnosti.

Danas uočavamo tendenciju napuštanja takvih ambicija od strane velikog broja država i sve većeg prepuštanja prometne djelatnosti slobodnijoj tržišnoj konkurenciji. Dakle, prisutni su procesi deregulacije s jedne i jačanje tržišnih funkcija s druge strane. U tim okolnostima treba računati da će u budućnosti na formiranje prodajnih cijena prometnih usluga sve više utjecati ekonomski faktori, a to znači da će kao i

kod ekonomskih cijena roba i usluga drugih privrednih djelatnosti, prodajne cijene prometnih usluga biti podložne stalnom uticaju mnogobrojnih tržišnih faktora koji djeluju u okviru nacionalnog tržišta, ali sve više i sa odrazom svih regionalnih i svjetskih ekonomskih zbivanja.

### 4. KARAKTER I SPECIFIČNOST CIJENA

Prometna djelatnost kao dio ukupne privredne djelatnosti morat će kroz cijenu svojih usluga pokriti sve troškove proizvodnje i ostvariti određenu dobit pa će prema tome te cijene biti određene u funkciji s općom razinom cijena. Interes prometnih organizacija je da kroz sve elemente privređivanja ostvari sve one koristi koje su inače kroz tržišno poslovanje dostupne i ostalim privrednim organizacijama.

Javna funkcija prometne djelatnosti izazvala je određene korekcije u pogledu određivanja cijena jer je država usmjeravala njihovu djelatnost ka zadovoljavanju određenih društvenih potreba u intenzivnijoj formi bez obzira na rentabilnost. Ta specifičnost cijena u prometu značajno će oslabiti.

Druga specifičnost je u tome što je nemoguće utvrđivati neposrednu ekonomsku cijenu za svaku pojedinu transportnu uslugu, pa će se određena cijena i dalje formirati posrednim putem po grupama usluga s tim, što će neka konkretna usluga biti prosječna cijena koja rezultira iz takvog obračuna.

Konačno, treća specifičnost cijena u prometu je u tome, što tarifske sisteme, tj. nivo i raspon tarifiških stavova, karakterizira veća neizmjenljivost nego kod cijena ostalih roba i usluga na tržištu koje pod utjecajem tržišnog procesa u dodiru sa svim promjenjivim pojavama privrednog života stalno osciliraju na više ili niže.

### 5. POLITIKA CIJENA PROMETNIH USLUGA

S obzirom na sve ove specifičnosti, na formiranje prodajnih cijena prometnih usluga prevladavajući utjecaj imat će troškovi proizvodnje prometnih usluga i naravno dobit. Zbog složenosti procesa rada, velikog obujma usluga, dinamike i disperzije usluživanja, nije moguće postaviti tako precizne kalkulacije po kojima bi se utvrdili troškovi za svaku uslugu i relaciju prijevoza, pa će stoga biti nužno utvrditi troškove tako, da se svi posebni uvjeti mnogobrojnih međufaznih operacija svedu, kao što smo već rekli, na prosječne uvjete pa prema tome na prosječne troškove po grupama usluga a tim slijedom i na prosječnu stopu rentabilnosti unutar određene prometne grane odnosno organizacije.

Naravno, veća rentabilnost, pa prema tome i bolji položaj na tržištu imat će one prometne organizacije i prometne grane koje će biti u stanju obavljati određene usluge pod istim uvjetima ali uz niže troškove.

Zato ni osuvremenjavanje transportnih

tehnologija nije samo sebi cilj, nego je sredstvo ostvarenja mobilnosti i optimalne alokacije transportnih supstrata i u tom kontekstu način da se racionaliziraju troškovi.

## 6. PERSPEKTIVE

Za optimalizaciju efikasnosti i uspješnosti cjelokupnog transportnog procesa sve je značajnije logističko vođenje i upravljanje njime, jer predstavlja element koordinacije i integracije cjelokupnih proizvodnih sustava.

Logističkim reguliranjem robnih tokova u integralnim transportnim tehnologijama tržište se svladava globalno uz svladavanje transportnih procesa od izvora do krajnje destinacije i sve to uz povećanje proizvodnosti i rentabilnosti poslovanja.

Poboljšanjem efikasnosti i uspješnosti ne postiže se dakle samo autonomijom prometnih organizacija o čemu je bilo govora u prvom dijelu ovog rada, nego je isto tako neophodno postići vertikalnu i horizontalnu integraciju tih autonomnih organizacija. Zato će integracijski procesi koji karakteriziraju ovo vrijeme u kojem živimo, ne samo unutar EZ, nego i znatno šire, utjecati na promjenu odnosa i u ovoj oblasti privredne aktivnosti.

Svijet postaje jedinstveno svjetsko tržište. Suvremena poduzeća moraju se osposobiti da na to tržište izlaze sa svjetski standardiziranim proizvodima, koji će biti pored toga funkcionalni i sigurni, ali i jeftini. To nezauzvaj proširuje dimenzije međunarodne razmje-

ne, unapređuje političku suradnju među državama, bez koje i nema privredne suradnje, afirmira direktno investiranje bez obzira na državne granice, izbacuje iz utaknice neuspješne, uz stalnu tendenciju relativnog sniženja nivoa cijena transportnih usluga.

## SUMMARY

### **TRANSPORT FARES AND RATES IN THE SERVICE OF EUROPEAN INTEGRATION PROCESSES**

*Owing to some specific aspects of the transport service market there has always been present a minor or major impact of the state upon the fixing of transport service costs or the policy of investments into the traffic infrastructure.*

*Currently we have the processes of deregulation going on, on one hand, and strengthening of the market functions on the other. In such circumstances one should expect in the future that the fixing of transport service rates is more and more affected by the economic factor which means that as with the costs/prices of goods and services in other industries the fares/transport service charges will be subject to a permanent impact of numerous market factors acting within the scope of the national market yet more and more with respective reflections of all regional and global economic trends.*