



УНИВЕРЗИТЕТ „ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ“ - ШТИП
ФАКУЛТЕТ ЗА ТУРИЗАМ И БИЗНИС ЛОГИСТИКА

ЕКОНОМИКА ВО

СООБРАЌАЈОТ

-авторизирани предавања за интерна употреба-

Доц.д-р. ЦАНЕ КОТЕСКИ

Гевгелија, Штип, Скопје, 2011 година

Предговор

Прирачникот по Економика на сообраќајот како резултат од потребите е наменет пред се за студентите од Факултетот за Туризам и Бизнис логистика и за сите останати лица кои сакаат да се занимаваат во текот на нивниот живот со професијата туризам т.е како идни РТА - раководители на туристички агенции, ТВ - туристички водичи и ТП - туристички придружник.

Отаму и содржината на овој прирачник е прилагодена на потребите за овие кадри за успешна подготовка, полагање и добивање на потребната лиценца.

Основната функција на прирачникот, согласно со наставната програма на предметот преставува скроман мал дел од содржините кои се опфатени за изучување:

- I. Карактеристики на сообраќајот како активност;
- II. Форми и видови на сообраќај и нивни економски карактеристики и;
- III. Формирање на цени во сообраќајот.

Поради кратките рокови на подготовка на прирачникот небев во можност се да поправам и исправам, но затоа очекувам и однапред сум благодарен на сите примедби кои ќе ги добијам на ова прво издание од прирачникот.

Прилеп, јули 2011 година.

Автор

СОДРЖИНА

I.КАРАКТЕР НА СООБРАЌАЈОТ КАКО АКТИВНОСТ.....	
1.Поим и карактер на сообраќајот како активност.....	
2.Карактеристики на основните елементи,резултати и процеси на производството во Сообраќајот.....	
3.Историска условеност и појава на сообраќајот како самостојна активност.....	
II.ФОРМИ И ВИДОВИ НА СООБРАЌАЈ И НИВНИТЕ ЕКОНОМСКИ КАРАКТЕРИСТИКИ:	
1.Форми и видови на сообраќај;.....	
2.Поделба на сообраќајот према економската функција и начинот на организација.....	
2.1.Јавен сообраќај и сообраќај за сопствени потреби.....	
2.2.Редовен сообраќај и сообраќај од случај до случај.....	
2.3.Меѓуопштински и локален сообраќај.....	
III. Формирање и политика на цената во сообраќајот:	
1. Општ пристап и принципи на формирање на превозните цени.....	
2. Железничка тарифа и тарифска политика.....	
2.1. Концепти за формирање на тарифа во услови на монополска положба на железницата на пазарот.....	
2.2. Концепти на формирање на тарифа во услови на конкуренција на транспортниот Пазар.....	
2.3. Развој и карактеристики на тарифниот систем и тарифна политика во нашата земја...	
3. Формирање и политика на цената во морскиот сообраќај.....	
3.1.Формирање на цена на линискиот пазар.....	
3.2. Формирање на цена на трамперскиот и танкерскиот пазар.....	
4. Формирање на цена во воздушниот сообраќај.....	
4.1. Специфичности во формирањето на цената во авио сообраќајот.....	
4.2. Начин на формирање на цената во воздушниот превоз заснован на IATA Конференциите.....	
4.3. Формирање на цена во авио превозот во процесот на неговата дерегулација.....	

I. КАРАКТЕР НА СООБРАЌАЈОТ КАКО АКТИВНОСТ:

1. ПОИМ И КАРАКТЕР НА СООБРАЌАЈОТ КАКО АКТИВНОСТ

Во целта на дефинирањето на сообраќајот како активност потребно е да се утврди да ли секое транспортирање – преместување на стоки и луѓе од едно место на друго може да се смета за сообраќај во социјално – економска смисла, т.е сообраќајот како еден од бизнис областите во рамките на социјалната поделба на работата. Транспортирањето на стоки и луѓе може по својот економски карактер да биди двојно. Прво може да се врши во процесот на производството на поедини материјални добра и второ во рамките на сообраќајниот процес. Во секој процес од производството доаѓа до преместување, промена на местото на поедини фактори од производството, било на предметот за работа или на орудието за работа, како и на самата работна сила. Оваа појава особено е карактеристична за големите индустриски компании, како на пример за металургиските комбинати, рудниците за јаглен, злато, сребро, бакар, дијаманти, компаниите кои вршат експлоатација на шуми, градежните компании и т.н.

Преместувањето на предметот на работа и на орудијата за работа кое се врши во такви компании се обавува во рамките на техничката поделба на работата. Ова преместување може да се врши на различни начини било со специјални уреди, или со посебни транспортни средства. Преместувањето на некои сировини и полуфабрикати во големите компании или рудници се врши со посебни индустриски железници или камиони.

Транспортните средства се користат и за пренос на готовите производи од работилниците во магацините. Сите овие преместувања на материјалните добра се вршат како составен дел, еден елемент во процесот на производството, дури и таквото транспортирање се смета за едно од врските во техничката поделба на работата во рамките на производните компании. Таквото преместување се врши во рамките на процесот на производството и за самиот процес на производството. Материјалните добра кои се пренесуваат него напуштаат уште процесот на производство, така нивниот пренос се одвива во рамките на (техничката) поделба на работата. Ваквиот транспорт, кој се врши во рамките на компанијата, без обзир на каква одалеченост се наоѓаат одредени погони еден од друг, се нарекува интерен (внатрешен) транспорт. Како еден од значајните фактори внатрешниот транспорт кој допринесува на порастот на продуктивноста на работата, за подобра искористеност на производните капацитети, рационализација на работењето и т.н. затоа на организацијата на внатрешниот транспорт се посветува големо внимание, затоа што тука се наоѓаат значајни резерви кои овозможуваат забрзување на процесот на производство и снижување на трошоците. Се повеќе во внатрешниот сообраќај се користат технички модерни средства и специјални уреди, дизалици, вилјушкари, транспортни ленти, лифтови, вагони, камиони и т.н. кои допринесуваат за заштеда на работна сила, и пораст на продуктивноста и снижување на трошоците на производството. Внатрешниот , или уште како се вика „Фабрички транспорт“, не е самостојна дејност него се појавува како една од кариките во техничката поделба на работата на компаниите со развиен технолошки процес. За да преместувањето на материјалните добра од едно на друго место има карактер на самостојна активност потребно е тоа да се одвива во рамките на социјалната поделба на работа. Потребно е ова преместување да се одвива по завршувањето на процесот на производство на материјалните добра, во областа на сообраќајот. Економската теорија

смета дека тогаш кога тоа материјално добро втаса во областа на потрошувачка, т.е. до потрошувачот. Ова важи како за материјалните добра наменети на производната, (суровини, гориво, опрема, полупроизводи, итд.), така и за оние кои се наменети за финална лична потрошувачка (храна, пијалоци, обувки, телевизори, облека, фрижидери, и други трајни производи од финална потрошувачка). За да може робата да дојди во областа на потрошувачка, потребно е да бидат преместени од произведувачот до потрошувачот, т.е. да бидат транспортирани. Сообраќајот има за цел да овозможи реализација општествена употребна вредност на стоката, да овозможи одвивање на процесот на општествена репродукција. Сообраќајот со преместувањето на стоката од произведувачот до потрошувачот овозможува реализација на производот, а процесот на општествена репродукција е завршен дури тогаш кога робата ќе влезе во областа на потрошувачката, сообраќајот има карактер на производна активност. Поради тоа и работата потрошена на извршување на процесот на транспорт се смета за производствена работа, како да е потрошен и на самото производство на материјалните добра. Основни критериуми за набљудување на процесот на транспортот и за поделбата на внатрешен транспорт (фабрички) и на сообраќај како самостојна активност, треба биди утврдување дали процесот на транспортот се обавува во рамките на самиот произведен процес во компанијата или во рамките на процесот на сообраќајот. Транспортот ако се одвива во рамките на производно-технолошкиот процес, тогаш не припаѓа на сообраќајот како активност. Ако транспортирањето се обавува во областа на сообраќајот и во целта на овозможување на тој процес, тогаш се работи за сообраќај како самостојна стопанска активност. Отука транспортот се смета за **„продолжение на процесот на производство, кој се врши во рамките на сообраќајниот процес и за сообраќаен процес“**. Економската теорија тргнува од констатацијата, дека сообраќајот е една од основните области на материјалното производство, затоа што: “Освен екстрактивната индустрија, земјоделската и преработувачката индустрија постои уште во четвртата област на материјалното производство, која исто така поминува низ различни степени на занаетчиско, манифактурно и механичка работа; - тоа е транспортна индустрија (Lokomotions industrie) било да пренесува луѓе или стока.

Самосталноста на сообраќајот како економска активност се гледа пред се во тоа што за организација и извршување на процесот на транспортирање се ангажираат посебни средства за производство и работна сила. Посебното ангажирање на средства за производство, која по својот технички карактер не заостанува зад најсовершените орудија за работа во индустријата, покажуваат дека сообраќајната активност е самостојна технички и организациона. Местото на сообраќајот јасно е одредено во рамките на процесот на општествената репродукција и можно е секогаш точно да се утврди од кој момент настанува процесот на транспортирање како самостојна економска активност и каде таа завршува. Основните карактеристики на сообраќајот како самостојна активност произлегува од констатацијата дека тој е истовремено продолжеток на процесот на производство на сите останати производни активности, али да се тој обавува во рамките на сообраќајниот процес. Дефинирањето на поимот за сообраќајот неможе да биди потполно ако се ограничи само на истакнување на техничките особини на процесот на транспортот, ниту пак, само со давање на неговите економски карактеристики. Технички гледано, сообраќајната активност е идентична со извршувањето на просторната промена – промена на местото на наоѓање на објектот за превоз.

Економската карактеристика, извршувањето на таа просторна промена се состои во тоа што таа се врши во рамките на општествената поделба на работата што и на тој начин овозможува обавување на процесот на општествена репродукција за најголемиот дел на производот. Дефиницијата за сообраќајот мора, да опфати и технички и економски

карактеристики на сообраќајот како економска активност. Било која дефиниција сложена, па и на едноставни појави и феномени е условна. Од поштување и поради незината коректност ќе ја прифатиме дефиницијата која одамна е дал Стојан Новакович, а која гласи “сообраќајот е онаа самостална економска активност која се занимава со пренос на материјални добра, луѓе и вести, од едно место на друго, а во целта овозможување на сообраќај на стока и задоволување на општествените потреби во превозот како и меѓусебната размена на мисли на луѓето, сообраќајот во литературата често се дефинира од гледиште на техничките карактеристики, набљудување на средствата кои служат за обавување на процесот на транспортирање. Таква дефиниција за сообраќајот дава професорот Емил Сакс, кој го кажува следното. “Предмет на следните истражувања го чинат сообраќајните средства во потесен и обичен смисол на зборот:уредите кои служат за преместување на лица, роба и вести како и за непосредна размена на мисли помеѓу просторно одвојените лица, значи, исто она што се нарекува транспорт и комуникација“. Слични дефиниции усвоиле многу автори, особено од германската школа. Така на пример, Е.Ван дер Боргт вели: “Под сообраќај треба значи, да сметаш, целокупност на помошните средства и објекти за совладување на просторните одалечености“. Карл Пират под сообраќај подразбира “збир на технички и организациони уреди, кои се потребни за промена на местото (пренос) на лица, стока и вести“ или ги меша функциите на сообраќајот со останатите функции во сверата на сообраќајот, што се гледа од дефиницијата на Јозеф Грунзела, кој под сообраќај подразбира “сите взаемни односи на поедините економски субјекти, и тоа не само чисто економски, кои имаат за цел размена на роба и други економски вредности, него и општи културни кои по пат на превоз на лица и вести имаат за цел образование, општествен живот и опоравување“.

Подоцна сваќањата за сообраќајот покажуваат дека тој во германската школа се дефинира и од гледиште на општествената поделба на работата и економската функција на сообраќајот. Така Андреас Предел, во својата книга „Verkehrspolitik“ (“Сообраќајна политика“) го вели следното: “сообраќајот означува дел од општата економија, т.е. збир на процеси кои во рамките на економијата служат за совладување на просторот.

Во оваа смисла сообраќајот опфаќа транспорт на лица, стока и вести во секаков облик, на вода, на копно и во атмосферата. И други германски автори во поново време пристапуваат на третирање на сообраќајот како на самостална област на економијата. Во “новата америчка литература, по правило, сообраќајот се разгледува како посебна економска активност. Многу често се среќаваат гледишта кои сообраќајот го сметаат и како производна активност, продолжение на процесот на производството. Така Марвин Фер вели: “Во економијата, сообраќајот се смета за дел од производството затоа што тој создава место на употребна вредност на некоја стока. Стоката мора да биди пренесена од местото каде природата го дала или од местото каде се произведени таму каде постои потрошувачка за нив. Слични гледишта застапуваат и П.Луклин, Д.Пигрум и др. Не сметајќи да дефинициите се поим за сообраќајот како активност особено релеванти, (а тоа се гледа и од тоа колку се предходно наведени старите дефиниции), сакаме да укажеме на следните негови основни карактеристики:

а. Сообраќајот е производна активност (оти обезбедува завршување на процесот на репродукција на сите производи чие се место на производството не поклопува со местото на потрошувачка)

б. Сообраќајот је сообраќајна активност (оти својата активност ја обавува во сверата на сообраќајот)

в. Сообраќајот е услужна активност (затоа што е резултат на неговиот процес на производство на транспортната услуга)

г. Сообраќајот е терцијална активност (затоа што е услужна активност)

д. Сообраќајот е инфраструктурна активност (не само затоа што сообраќајната инфраструктура има доминантно учество во вредноста на неговите основни фондови, него и затоа што преку обавувањето на активности од транспортот тој обезбедува инфраструктура за функционирање на вкупната економија и некономска активност, а исто така секој човек како поединец.

2. КАРАКТЕРИСТИКИ НА ОСНОВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ, РЕЗУЛТАТИ И ПРОЦЕСИ НА ПРОИЗВОДСТВОТО ВО СООБРАЌАЈОТ

Сообраќајот е производна активност, па неговите основни елементи од процесот на производство, како и кај другите производни процеси, се следните:

1. Предмет на работа
2. Средства за работа
3. Работа (работна сила)

1. Кога е во прашање предметот на работа во сообраќајот, во науката се разликуваат:

- а. Предмети за работа од основната активност и
- б. Предмети за работа од помошните активности.

При тоа објекти на превозот (стока и патници), „представува предмет на работа од основната активност. Во сообраќајот резултат на неговиот произведен процес е промената на местото на наоѓање, просторните промени на стоката и патниците. Додека објектите на превозот, како „предмети за работа од основните активности“ секако дека не се трошат и неја пренесуваат својата вредност на превозна услуга.

Вистинските предмети за работа во сообраќајот се „предмети за работа од помошните активности“, а тоа се: погонската енергија, гориво, мазут, различни материјали за одржување на транспортните средства и др. Тоа се предмети на работа кои се трошат во процесот на производство во сообраќајот и кои „ја пренесуваат“ својата вредност на вредноста на транспортните услуги.

2. Под **средства за работа** се подразбираат сите оние средства со помош на кои се делува на предметите за работа во целта на производство на новиот производ (новата употребна вредност). Во сообраќајот се разликуваат две основни групи на средства за работа а тоа се:

а. Превозни капацитети и

б. Инфраструктурни капацитети.

а. Превозните капацитети во сите други видови на транспорт се многу скапи единици (авиони, морски и речни бродови, локомотиви, железнички вагони, и.т.н.

б. Кај инфраструктурните капацитети, секој километар на современ пат и железничка сообраќајница (километар од автопат или современа железничка пруга), по нивото на

потребните вложувања представува „голема фабрика“, големите фабрики се морските пристаништа, аеродроми и речните пристаништа.

3. кога е во прашање работата (работната сила) во сообраќајот, во прашање е „конкретна работа“, која бара извршители со конкретни квалификации. Извршен персонал во сообраќајот се (пилоти, капетани на бродови, машиновозачи на возови, па и возачи на автобуси и камиони).

Резултатот на работа во сообраќајот е сообраќајна (транспортна, превозна) услуга.

Во сообраќајот треба да се разликува процесот на производство од процесот на работа, па према тоа се разликуваат и единиците за мерење (изразување), обемот на производство од единиците за мерење на работа. Обемот на производство на превозните услуги, квантитативно се изразува со производната тежина на стоката и далечината на превозот, т.е. бројот на патници и далечината на превозот.

Единиците за мерење на обемот на превоз во сообраќајот: нето тонски (ntkm), и нето патнички (пркм) километри.

1. Обемот на превоз во **стоковниот сообраќај** се изразува преку нето тонски километри (ntkm). Еден ntkm е еднаков на производниот превоз на 1 тон стока на одалеченост од 1 километар, **1 ntkm = 1 ton x 1 km**

На пример: возило превезило 10 тони стока на одалеченост од 200км. Обемот на производствено транспортните услуги е = 10 x 200 = 2.000 ntkm.

2. **Во патничкиот сообраќај** обемот на превоз се изразува преку нето патнички километри (пркм). Еден пркм е еднаков на производот од превозот на 1 патник на одалеченост од 1 километар, т.е.:

На пример: возилото превезило 50 патници на одалеченост од 100км. Обемот на производната транспортна услуга е = 50 x 100 = 5.000 пркм.

3. Ако сообраќајното претпријатие обавува **превоз на стока и патници**, тогаш неговиот обем на превоз треба да изразува во така наречени редуцирани нето километри (rпкм). Притоа обемот на превоз во пракса изразува собирање ntkm и пркм, што не е коректно. Оти нето километри во патничкиот и стоковниот сообраќај несе мерки за ист квалитет. Статистиката вкупниот обем на превоз на (стока и патници) се изразува преку редицираните нето километри (rпкм).при тоа се користат „пондери“ со кои се може нето километрите остварени во стоковниот и патничкиот сообраќај, подразбирајќи да производството на 1 пркм има поголем „квалитет“ од производството на 1 ntkm.Тој пондер е во добра мера прашање на конвенцијата, оти е тешко егзатно и прецизно да се утврди меѓусебниот однос на стоковниот и патничкиот нето километар.

За да транспортерите меѓутоа, можат да произведат одреден обем на превозни услуги (нето работа), тие мораат да извршат значително поголема количина т.н.брuto работа. Затоа што во процесот на производната превозна услуга мора да се потроши енергија (работа) не само за превоз на стока и патници, него и за движење на самото транспортно средство. Тоа значи, мора да се направи превоз од поголема количина брутo (која опваќа нето терет плус сопствената тежина на возниот, односно на пловниот парк, а во патничкиот сообраќај, тежината на патникот плус тежината на патничкиот возен, т.е. пловен парк). Единиците за изразување на потрошената работа се брутo тонски (btkm). Притоа е:

Обемот на бруто работа во стоковниот сообраќај = $(Q + T) \times L$, каде:

Q-тежина на стоката изразена во тони;

T-сопствена тежина на возилото;

L-одалученост на превозот.

Односно:

Обемот на бруто работа во патничкиот сообраќај = $(P + T) \times L$, каде:

P-тежина на патниците (конвенционално се усвојува дека тежината на 1 патник 80 кг);

T-сопствена тежина на возилото;

L-одалученост на превозот.

Карактеристики на процесот на производство во сообраќајот се, следните:

***Територијална неограниченост** за разлика од другите производни активности процесот на производство не е ограничен (лоциран) на едно место, него се обавува на транспортните патишта, кои единствено зависат од расположливоста на сообраќајната инфраструктура.*

***Високиот степен на поддржување**- што подразбира како висок степен на учество на државата во сопственоста и активноста на сообраќајот (посебно кога е во прашање сообраќајната инфраструктура), така и пропишувањето на низа мерки од доменот на безбедноста и функцијата на јавните служби од страна на државата, кое транспортерите мора да го почитуваат, без обзир на дејството на тие мерки на нивните службени резултати.*

3. ИСТОРИСКИ УСЛОВИ ЗА ПОЈАВА НА СООБРАЌАЈОТ КАКО САМОСТОЈНА АКТИВНОСТ

Сообраќајот постанал самостојна област на економијата дури тогаш кога тоа било потребно за обезбедување понатамошен развој на останатите економски активности и на самиот сообраќај. Поради тоа сообраќајот во својот развој треба да го разгледуваме историски, поради што различните типови на транспорт, нивото и темпото на неговиот развој, техничката опременост и организацијата на работа, во разни општествено – економски формации.

Во првобитната заедница потребите за транспорт биле многу малку незначителни.

Општествената поделба на работата, како и размената, била на многу ниско ниво, во почетниот стадиум од својот развој, како и количеството на производи наменети за транспортот била многу мала. Во тоа време транспортот имал внатрешен карактер, ги задоволувал потребите за пренесување на собраните предмети од местото на нивното пронаоѓање до местото на живеење на поедините членови од родовските заедници, исто така и транспортните средства биле многу примитивни – рачваста гранка, патеки, бале на грбот на човекот или на домашното товарно животно, чамци од издлабени стебла. Транспортните средства му припаќале на самите производители, што значи транспортот не постоел како самостојна област во рамките на општествената поделба на работата.

Во робовладетелското општество сообраќајот во својот развој прави значителен напредок, како по обемот, така и по својата техничка опременост. Најголемиот дел од робовладетелската економија има природен карактер, се произведува за задоволување на потребите во рамките на самата фарма, стоканата размена сеуште се наоѓа на многу ниско ниво. Во периодот на најголемиот развој на големите робовладетелски држави, како во Европа и во Азија постепено се развива трговијата па во врска со неа и сообраќајот. Начесто се тргувало со ткаенини, жито, зачини, исто така цветала и трговијата со робови.

Во исто време се развива и размената на поедини робовладетелски држави. Ова допринесува да се развива транспортната врска помеѓу одалечените краеве на светот, посебно помеѓу приморските градови на бреговите од Средоземното море. На база на морската трговија се развиле државите Феникија, Картагина, и подоцна и Римската Империја, која го развива и унапредува не само морскиот транспорт веќе изградува цел систем на патишта низ целата незина територија. Најмногу од тие патишта имале војно стратегиски карактер, али тие објективно допринеле на брзиот и јак развој на трговијата, а со тоа и на општиот развој на производните сили. Многу патишта во Римската Империја градени се со цел за освојување на нови територии. Слични појави можат да се сретнат и во некои азиски земји, особено во Персија. Значителен број од тие патишта биле со калдрма, опремени со анови и поштенски станици за одмор на патниците. Некои од тие патишта сочувани се и до денешни денови. Најголемиот дел од транспортот и понатака се обавувал во внатрешноста на поедини економски единици, на латифундиите од робовладетелите. Транспортот, кој се одвивал помеѓу поедини места или помеѓу поедини држави, бил во рацете на трговците. Сопствениците на бродовите и запрежните коли биле од трговци. Едно исто лице со своите транспортни средства превезувало стока или носело на пазарот со цел за продажба. Иако постоеле извесни транспортни средства, на пример, големи бродови кој ги движеле веслачи робови, иако тие средства можеле да пренесуваат голема количина на стока и по неколку илјади луѓе, сепак транспортот сеуште останува како една од помошните активности во рамките на трговијата. Ни во робовладетелското општество не се издвојува во самостојна економска активност.

Во феудализмот доаѓа до извесно опаѓање на транспортот покрај политичката и економска расцепканост на Европа. Многу патишта изградени од страна на Римјаните во првата половина од средниот век се запуштени и недоволно користени. И феудалната економија имала претежно природен карактер, затоа што се ориентирала на првенствено на подмирување на потребите со производи добиени во рамките на феудалните фарми. Размената на стока помеѓу поедини феудални економски единици била многу ограничена. Во раниот феудализам трговијата во градовите била исто така слаба и имала претежно скитачки карактер. Трговците носеле своја роба на коњи и одеде од место до место да би продавале роба, веќе и со патувањето си ги обавувале своите услужни активности. Во тоа време постоела и несигурност на патувањата и покрај честите разбојништва и напади на трговските каравани. Сето тоа го кочеле развојот на трговијата и транспортот. Во услови на голема политичка расцепканост на тогашна Европа, постоел огромен број на мали држави во кои владееле поедини феудалци. Секој од нив воведувал свој режим на трговија и посебни давачки и царини кои го отежнувале движењето на стоката и го кочеле развојот на трговијата. На пример, во XIV век на Рајна постоеле 64 царински станици, на Елба 35, на Дунав 77 и т.н. ова ни покажува како тогашните државички биле и економски исцепкани и како во нив не постоеле основни услови за развој на трговијата. Феудалците во тоа време од транспортот преку нивните територии создале многу доходни извори на приходи. Поради тоа техниката на транспортирање многу бавно напредувала, а во едно време се забележува и незинско назадување.

Интересно е да се спомни да истовремено додека во европските земји транспортот стагнирал, дури и опаѓал, дошло до релативно значаен развој на трговијата и сообраќајот во феудалниот арапски калифат, кој во тоа време ги опфаќал сите земји на Средниот Исток, Северна Африка и некои делови на Јужна Европа. Во Европа доаѓа доживување на трговијата и транспортот дури со развојот и јакнењето на стоковното производство во приморските градови на Средоземно море, а подоцна на бреговите на Северно море и Атлантикот (во Холандија, Британија, Германија, Португалија и Шпанија). Транспортот кој почнал да се развива како плод на јаката размена предизвикана со порастот на стоковното производство и манифактурата – која тогаш се појавува – врши сега свое влијание на забрзување на нивниот развој. Маркс рекол: „трговијата и пловидбата се прошириле побрзо него манифактурата која играла второстепена улога; колониите почнале да постануваат големи потрошувачи, поедини нации низ долготрајната борба го делеле меѓусебниот пронајден светски пазар, најмоќната поморска држава Англија, добила превласт во трговијата и манифактурата. Нацијата која имала предност во поморската трговија и која поседувала најголема колонијална моќ, обезбедувала за себе и најширок како квантитативен, така и квалитативен развој на манифактурата.

И покрај тоа што во касниот период на феудализмот транспортот почнува се повеќе да се развива, тој останува сеуште споен со трговијата. И овде трговецот по правило е сопственик на транспортните средства, како на поморските едрењаци, така и на товарните запреги.

Капиталистичкиот начин на производство со порастот на стоковното производство, размената и општествената поделба на работа создале услови за издвојување на сообраќајот во самостојна област на производството. Веќе во XV и XVI век почнуваат да се појавуваат сопственици на бродови кои се занимаваат исклучиво со превоз на туѓи товари, како на пример, во италијанските и холандските пристаништа. Веќе од XVI век започнува да се развиваат организирани поштенски врски (пренесување на писма) и превезување на патници по копнените патишта. Тогашниот поштенски и патнички сообраќај се одржувал само помеѓу најголемите центри, а брзината на патување била многу мала. Слични организации постоеле не само во земјите на Средна Европа. Познати се „Татари“- конјаници кои пренесувале пошта и организирале придружба и превоз на патници. Англија како колефка на капитализмот и во развојот на сообраќајот одела побрзо од другите земји. После индустриската револуција во Англија во XVIII век, кога се преминува на машинската индустрија, расти количеството на продуктите наменети за продажба, а посебно се појавуваат огромни маси на тешка роба како што се: градежни материјали, метали, јаглен и др., кои требало сега да се превезуваат. Постоечките транспортни средства биле недоволни, тие се претвораат во кочница на забрзаната капиталистичка индустрија и мора да бидат заменети со нови, современи, појаки и побрзи сообраќајни средства. Се доаѓа до нови откритија кои доведуваат до изградба на парните бродови и до пронаоѓање на железницата. Поврзаноста на индустриската револуција и изградбата на новите транспортни средства доведоа да Маркс го кажи следното: Револуцијата на начинот на производството на индустријата и земјоделството направиле неопходна револуција во општи услови на општествениот производен процес, во средствата за врска и транспорт. Средствата за врска и транспорт оставени од времето на манифактурата, тесно се претвориле во неподносливи окови за крупната индустрија со незината треска на производство, незиниот масовен обем, со незиното непрекидно префрлување на масата на капитал и работници од една област на производство на друга и со новите врски кои таа ги создала и кои се прошириле во светски пазар. Кај врските и транспортот дошло затоа со помош на системот на речни бродови,

железницата, океанските бродови и телеграфите до постепено прилагодување на големиот индустрискиот начин на производство.

Железницата и парабродарството, кои се појавиле во првата четвртина од XIX век, започнале многу брзо да се развиваат. Нивниот развој допринесол да се поголем дел од производите се претворени во стоки, и помогнал брзиот развој на капитализмот особено продорот на капиталистичките транспортни средства кои барале за нивната изградба и експлоатација огромни парични средства. Толкави пари неможеле да дадат поединци, поради тоа изградбата на железницата и организацијата на големите парабродски компании воглавно вршени преку акционерски друштва. Железницата во најголем број земји градена од страна на државата или од страна на големите акционерски компании, чии акционери често им била и државата. Поради тоа градењето на железници и парабродови била една од значајните стимулации за создавање на големите концерни и давало значителна мотивација за централизација на капиталот. Со оглед на така големите средства кои биле неопходни за изградба и експлоатација на модерните сообраќајни капацитети, настанала потреба да за таа потреба ангажираат посебни капитали. Тогаш доаѓа до ангажирање на еден дел на општествениот капитал во областа на сообраќајот, во изградба и формирање на сообраќајни претпријатија кои се занимаваат со транспорт на стоки како професионална активност.

Според ова гледаме дека со преовладување на капиталистичкото стоковно производство и развојот на крупната машинска индустрија се создале основните предуслови за издвојување на сообраќајот во самостојна област на материјалното производство. Сообраќајот на тој начин постанал значајна карика во процесот на капиталистичкиот начин на стопанисување и еден од битните столбови на развојот на капитализмот. Масовното производство барало голем пазар, а формирањето на голем простран пазар барал јак и масовен транспорт. Масовен транспорт можеле да обезбедат модерни транспортни средства, а ова барало огромни суми на пари за нивната изградба, како и посебен начин на организација на нивното искористување и ставање на располагање на заинтересираните. Поради тоа неопходно било сообраќајот да се издвои во посебна економска активност, како би можел да служи на општите потреби, а не само на задоволување на потребите на сопствениците на транспортните средства. Развојот на техниката во почетокот на овој век донесол на пазарот нови сообраќајни средства кои постепено го заземале потребното место во сообраќајниот систем. Автомобилскиот и воздушниот сообраќај постанувале постепено се позначаен фактор во транспортот на стоки и патници. Како што железницата влијаела на овозможувањето на превозот на масовна количина на стоки, така појавата на автомобилите допринесла на зголемувањето на бројот на патувања и покренала огромна маса на луѓе. Меѓутоа појавата на автомобилот има едно посебно значење од гледиште на тенденција во осамостојувањето на транспортната активност. Појавата на железницата и парабродот хитно барале издвојување на сообраќајот во посебна стопанска активност – иако тоа незначе дека и понатака поедини економски гранки, нивните крупни претпријатија располагале со сопствен железнички возен парк и пруги, со сопствен бродски простор – така што развојот на автомобилите создава нови можности за стопанските организации. Автомобилите биле со мали експлоатациони единици, за нивната набавка не се потребни огромни средства како кај другите сообраќајни гранки, додека организацијата на превозот во авто сообраќајот не бара посебни и специјални институции кои бисе за тоа грижеле. Портади тоа индустриските и трговските претпријатија можат за создавање на својот сопствен превоз да набавува камиони и на тој начин ја намали нивната зависност од јавниот сообраќај. Познато е во последно време дека се повеќе јакни тенденцијата на развој на транспортот за сопствени потреби. Се повеќе растат бројот на камиони кои сесопственост

на големите трговски и индустриски претпријатија, па дури и малото стопанство и претпријатија располагаат со извесен влезен парк. Поради тоа денес се манифестира една појава која е во извесен смисол во спротивност со појавата на осамостојувањето на сообраќајот како економска активност. Меѓутоа оваа појава не значи да сообраќајот како самостојна област на материјалното производство апсолутно да опаѓа и ги смалува своите капацитети. Транспортот за сопствените потреби се повеќе се развива. Тој не се ограничува само на извршување на внатрешниот (фабрички) транспорт во рамките на процесот на производството, веќе се појавува и во сферата на сообраќајот и превезува готови производи на пазарот. Јасно е дека таа појава создава нова ситуација на пазарот на транспортни капацитети и транспортни услуги и за неа треба да се води рачун при превземањето на мерки во областа на сообраќајната политика. Поради тоа ние во нашите разгледувања на проблемот на сообраќајната политика во поедини земји, на одговорно место мора да се позанимаваме со тоа прашање, со обзир на значењето и делот кој го вршат возните паркови за сопствени потреби во вкупниот превоз на стоки.

II. ФОРМИ И ВИДОВИ НА СООБРАЌАЈ И НИВНИ ЕКОНОМСКИ КАРАКТЕРИСТИКИ

1. ФОРМИ И ВИДОВИ НА СООБРАЌАЈ

Поделбата на сообраќајот може да се врши на разни начини. Како критериуми за поделбата можат да ни послужат некои технички карактеристики, начинот на организација на сообраќајот како и некои економски функции на поедини сообраќајни активности.

Технички критериуми за поделба на сообраќајот се:

а) видови на сообраќајни патишта и

б) видови на погонската моќ, природна и вештачка погонска снага, нафтата и незините деривати, електрична и атомска енергија, гасот и разни видови на хибридна енергија.

Према современата техника на сообраќајните средства, сообраќајот може да се одвива на копно, вода и во воздух. Отаму е и основната поделба на три видови.

а) сувоземен

б) воден и

в) воздушен.

Како сообраќаен пат на копно може да бидат различни, така да сувоземниот сообраќај понатака се дели на три основни вида:

а) железнички сообраќај

б) патен сообраќај и

в) цевоводен сообраќај.

Сообраќајот на вода понатака се дели на две основни гранки:

а) речен и езерски и

б) поморски сообраќај.

Покрај овие видови на сообраќај, во сообраќајот како економска активност се вбројуваат и

а) телефонско – телеграфскиот и

б) радио врските.

Преносот на поштата неможи да се смета како посебна сообраќајна гранка во техничка смисла, него единствено во бизнис – организациона затоа што за обавување на оваа активност се формираат посебни економски организации. Сообраќајот како бизнис активност не го опваќа преносот на електро енергија со посредство на далеководите, иако според сите битни карактеристики, навистина се специфичен вид на сообраќај (транспорт).

Друг критериум кој може да ни послужи за поделба на сообраќајот на поедини видови е **објектот на превозот**. Према видот на објектот на превозот, сообраќајот се дели на:

а) патнички сообраќај и

б) стоквен сообраќај.

Поделбата на сообраќајот на патнички и сообраќај на стоки (патнички и стоквен сообраќај), условува одредена организација, одредени уреди, деловни простории и т.н., и влијаел на формирањето на трошоците кои се појавуваат при извршувањето на превозниот процес. И од општествено – економско гледиште различни се функциите кои се обавувале во превозот на стоки од функциите кои се извршувале во превозот на патници. Методолошката поделба на сообраќајот на стоквен и патнички, не се поклопува потполно со објектот на превоз. Најчесто под патнички сообраќај се подразбира, покрај превозот на патници уште и превоз на патничкиот багаж и експресна стока. За суштинско економско набљудување на поделбата на сообраќајот према објектот на превозот важно е да се разликуваат овие две основни групи: луѓето и стоките, без обзир што од практични методолошки причини мора често да се вршат и други групирања. Кога е збор за поделбата на сообраќајот према објектот на превозот треба да се спомени и преносот на вести, телеграфско – телефонските и радио врски. Кај овој пренос не постои отелотворен објект на пренос, него се работи за фактот на услуги на други лица преку технички комуникациони средства на телеграфот, телефонот и радио – врската.

2. ПОДЕЛБА НА СООБРАЌАЈОТ ПРЕМА ЕКОНОМСКАТА ФУНКЦИЈА И НАЧИНОТ НА ОРГАНИЗАЦИЈА

2.1. ЈАВЕН СООБРАЌАЈ И СООБРАЌАЈ ЗА СОПСТВЕНИ ПОТРЕБИ

Основната поделба на сообраќајот *према начинот на задоволување на потребите на корисникот и организацијата на превозот* може да се изврши на:

а) јавен сообраќај (го извршуваат специјализирани сообраќајни претпријатија) и

б) сообраќај за сопствени потреби (го обавуваат производни, трговски и сите други фирми и поединци).

а) Јавниот сообраќај се одликува со тоа што сообраќајните бизнис организации кои обавуваат превоз во јавниот сообраќај имаат обврска да обавуваат превоз под исти услови за сите корисници. Јавните транспортни претпријатија потребно е да ја примаат

на превоз целата стока и патници под исти услови, секако со исполнување на соодветни одредби на склучувањето на договорот за превоз и наплата на превозната цена по тарифа. Јавните транспортни компании располагаат со одредени сообраќајни средства и мрежа и обавуваат превоз на туѓа сметка, покрај наплатата на цените кои одговараат за извршените услуги. Јавните транспортни претпријатија ги продаваат своите услуги и вршат превоз на стоки и патници според прописите кои ги донесуваат надлежните власти.

Најголеми и најопшти обврски од сите сообраќајни гранки во јавниот превоз има железницата. Железницата во сите земји обавува со својот превоз функција на јавна служба. Оваа функција на јавна служба на железницата и наметнува обврска која влијае на незината положба како компанија. Најзначајни обврски на железницата како јавна служба се:

- Обврска за одржување на сообраќајот на сите пруги кои се пуштени во јавен сообраќај, без обзир на интензитетот на сообраќајот и економичноста на сообраќајот;
- Обврската за превезување, т.е. железницата е должна да прима на превоз секаква стока чие превезување не е забрането по прописите за одржување на јавниот ред и безбедност, и ако тоа е можно према сообраќајно – техничките прописи (ако стоката со својата големина и форма не го загрозува сообраќајот на патниците и останатата стока која се превезува);
- Обврска за одржување на редот на возење и тарифата. Тарифата, освен тоа, мора да бидат одобрени од надлежните органи.

Кај останатите сообраќајни гранки, функциите на јавна служба не се така изразени како кај железницата. Во јавниот патен сообраќај на автотранспортните претпријатија несе должни да примаат секаква стока за превоз, многу се мали обврските во поглед на одржување на редовните линии. Обврската за превезување значително е по оштра во патничкиот сообраќај, ако автотранспортните претпријатија, доколку пријават одредена линија, мора да одржуваат сообраќај на незе се дотогаш додека со суспензијата на сообраќајот не се согласи органот кој ја издал дозволата за отворање на линијата.

б) сообраќајот за сопствени потреби е таков облик на превоз каде сопственикот на транспортните средства обавува превоз со своите сопствени возила со цел за задоволување само на своите потреби. Према одговорните меѓународни конвенции, точно е прецизирано кој превоз може да се смета како сообраќај за сопствени потреби. Така на пример, одредено е да стоката која се превезува мора да биди во сопственост на сопственикот на превозното средство, односно негов производ, или стока која тој ја купил со цел за понатамошна преработка, доработка или пак препродажба. Работната сила која се ангажира во обавувањето на процесот мора да биди во работен однос со сопственичкото превозно средство, ако корисникот (сопственикот сам не управува со возилото. Сообраќајот за сопствени потреби најмногу е развиен во областа на патниот транспорт (отаму е и честиот синоним за сопствен превоз – сопствен автопарк), поради тоа што таму постојат мали експлоатациони единици. Во сите развиени држави и земјите во транзиција) многу е големо учеството на камиони за сопствени потреби во вкупниот возен парк. Во сообраќајот за сопствени потреби кој служи за задоволување на личните потреби на поединци спаѓаат и патничките автомобили. Сообраќајот за сопствена потреба интензивно се развивал се до почетокот на 90-тите години од XX век кога големите, по правило мултинационални компании почнале да ја преиспитуваат неговата исплатливост баш во секоја ситуација. Трендот на благо намалување на учеството на

сопствениот превоз во вкупниот превоз е присутен во развиените земји во светот во последните 20-тина години. Се испоставува дека нее секогаш рационално да се извршува превоз во сопствена режија, него е посебно кога се има во вид понатамошната реализација на превозот и поголема количина на стока многу исплатливо е да се ангажира јавен транспортер кој за нас ќе го направи тој сегмент на движење на стоката. Со ангажирање на јавните превозници се зголемува вработеноста во економијата, оти се работи за вработувања во посебна економска гранка. Ангажирањето на јавните превозници има своји недостатоци (од аголот на корисникот на превозот- на пр. производните или трговските фирми): губитокот на контрола над стоката во процесот на превозот, понекогаш неоправдано високите цени на превозот (поради олигополските ситуации на транспортниот пазар) и непознатите во врска квалитети на превозната услуга од страна на јавното транспортно претпријатие. Нее за потценување ни сталниот број на патници кои се превезуваат со сопствени возила. Јасно е дека таа појава мора да има значајно влијание на политиката на развојот на јавните сообраќајни претпријатија, особено на железницата и јавниот автобуски сообраќај.

2.2. РЕДОВЕН СООБРАЌАЈ И СООБРАЌАЈ ОД СЛУЧАЈ ДО СЛУЧАЈ

По нациот на обавување на превозот јавниот сообраќај може да биди

- **Редовен и**
- **Сообраќај од случај до случај.**
- **Редовниот сообраќај** представува таков облик на јавен сообраќај каде однапред е одреден редот на возење (време на пристигнување и тргнување) на линија со точно означени места во кои сообраќајното средство се задржува. Редовниот сообраќај уште се вика линиски сообраќај. Неговото значење за корисниците на транспортните услуги е многу голем. Корисниците можат однапред точно да знаат кога им стојат на располагање поедини превозни средства, кога можат да стигнат до некое место, кога нивната стока ќе биди превезена. Значењето на редовниот сообраќај за нормално функционирање на економијата, како и за одвивање на останатите општествени активности е извонреден. Само со организација на редовниот сообраќај на одредени линии можат бизнис организациите однапред да планираат снабдување на сировини и останати материјали, како и да предвидуваат превоз на своите готови производи.
- **Сообраќајот од случај до случај или сообраќај по потреба**, представува таква организација на превоз каде услугата на корисникот се дава на негово барање, или во посебни прилики. Редовниот сообраќај се организира за превоз на патници во сите сообраќајни гранки. Во патниот сообраќај превозот од случај до случај постои многу често кај превозот на патници. Превозот на туристи со моторни возила најчесто се организира како сообраќај по потреба, иако можат да постојат и некои туристички линии. И во железничкиот сообраќај можат да се организираат специјални возови кои превезуваат одредени лица према желбата на нарачателот, како на пример локалната самоуправа од Прилеп за време на пивото фестот кој се одржува веќе традиционално 9 години од 14 - 17 јули, побарува од Македонски Железници специјални возови за гостите од Куманово – Скопје – Велес до Прилеп. Што значи да и во железничкиот сообраќај каде далеку преовладува редовен сообраќај, можат да се организираат превози на патници од случај до случај. Во последно време во авио сообраќајот се повеќе се развива систем на чартер летови, на пример турската авио компанија ТАФ која стопанисува со македонските аеродроми оваа година организира чартер летови за Венеција во

Италија по цена од 79 евра, како облик на сообраќај за потребите на одреден број на туристички агенции кои го закупуваат целиот авион и на тој начин ги превезуваат своите патници до некои туристички дестинации (најчесто мора или и други континентални дестинации). Поделбата на редовен и нередовен превоз особено е карактеристичен за морскиот сообраќај. Во морскиот сообраќај превозот на стоки се организира на два начини:

1. Во облик на линиска пловидба и

2. во облик на слободна пловидба.

1. Линиската пловидба представува таков тип на организација на морскиот сообраќај, каде се превезуваат стоки и патници се обавува со бродови, кои се обраќаат на однапред одредена линија со задолжително застанување во одредени пристаништа. Во линиската пловидба мора да постои ред на пловидбата и објавена тарифа. Линиската пловидба обезбедува извесна сигурност на заинтересираните странки дека сообраќајот на одредени релации ќе биде обезбеден и превозот на нивниот товар може да се изврши со редовни превозни средства. Линиската пловидба и по своја организација на работа и по начинот на формирање на цените, понатака според односите помеѓу транспортерите и корисниците, значително се разликуваат од слободната морска пловидба. Во слободната морска пловидба, бродовите се користат по потреба за превоз на стоки од едно пристаниште во друго, према желбата на нарачателот, т.е. корисникот на превозот.

2. Слободна, односно трамперска пловидба, се обавува без утврден ред на возење, правци и релации на незиното движење зависат од состојбата на пазарот на бродскиот простор, а условите на превозот (рокот на испорака, цената на превозните услуги и др.) се утврдуваат со слободна спогодба помеѓу заинтересираните странки (сопственикот на бродот, т.е. транспортното претпријатие и корисникот на превозот). Према денешната состојба на пазарот за бродски простор во морскиот сообраќај, може да се рече дека слободното пловење опфаќа поголем дел од превозот, и тоа особено за масовни стоки.

2. 3. МЕЃУМЕСЕН И ЛОКАЛЕН СООБРАЌАЈ

Поделбата на сообраќајот на меѓумесниот и локален се прави према **просторната оддалеченост** на која превозот се одвива, односно према големината на територијата која сообраќајот ја опслужува. Меѓумесниот сообраќај ги опфаќа сите оние превози кои имаат за цел преместување на стоки и патници од едно место на друго. Локалниот сообраќај ги опфаќа оние превози кои се вршат во рамките на една населба (град, место).

Од ова дефиниција, резултира тешкотијата со која се среќаваме при разграничувањето на меѓумесниот и локалниот сообраќај. Се поставува прашањето да ли локалниот сообраќај го опфаќа само превозот во рамките на едно место, односно каде е границата помеѓу овие два облици на сообраќај. Ако стриктно се држиме на дефиницијата за меѓумесниот сообраќај ги опфаќа сите превози помеѓу две места без обзир на новната одалеченост, тогаш во меѓумесниот сообраќај би го класифицирале како превезува на поголеми така и превезуваат на мали далечини. Постои и друга поделба на меѓумесниот сообраќај на т.н.

- **далечински превоз и**
- **блиски превоз (превоз на мала одалеченост).**

Во разни земји поставувањето на граници помеѓу овие два видови на превоз е различна. Тоа е условено од структурата на економијата. Разместувањето на

производствените и трговските капацитети и големината на самата државна територија. Некои одалечености кои во услови на огромни пространства како САД и Русија, прават близок превоз, преставуваат во рамките на малите земји превезуваат на големи одалечености. Најчесто во европските земји како близок сообраќај се смета обавувањето на превозот на одалеченост до 50 км. Сите превози преку таа одалеченост се сметаат далечински сообраќај. Многу често превозите на блиска одалеченост се нарекуваат и локален сообраќај, во смисол на локално значење на извршување на тој сообраќај.

Поделбата на меѓумесен и локален сообраќај има посебно значење за економското изучување на сообраќајот, затоа што принципите на организацијата на работа, начинот на искористување на средствата, како и условеноста на политичкиот развој и изградбата на сообраќајните капацитети се различни. За развој на меѓумесниот сообраќај заинтересирани се големите политичко-територијални единици, поради тоа политиката на развој на јавниот сообраќај кој служи за извршување на меѓумесниот сообраќај, по правило, мора да го водат државите или униите на државите. Развојот на локалниот сообраќај, на пример, градскиот сообраќај во поедини големи градови- по правило, е во делокругот на економската политика на локалните органи. Тоа незнаци дека државата нее заинтересирана за развојот на градскиот сообраќај во најголемите градови.

Политиката на развојот на тој сообраќај, грижата околу организирањето, околу експлоатацијата, отворањето на нови линии, модернизацијата и тн. Е работа за која се непосредно и најмногу заинтересирани жителите на едно блиско подрачје и поради тоа сосема е правилно на водењето на таа политика биди во компетенција на самите локални органи на власта. Поделбата на далечински и близок сообраќај, особено во патниот моторен сообраќај, има свои оправдани причини покрај тоа што едниот и другиот вид бара одговорен начин на организација на работа, начинот на превземање на транспортот и др. Од гледиште на водење на сообраќајната политика во една земја, особено поради потрбите на кординација на сообраќајните гранки потребно е ова разликување. Единствено на тој начин може да се врши правилно споредување и утврдување на компаративна економичност и општествена рентабилност на сообраќајните гранки. Сигурно е дека споредувањето на трошоците на превоз помеѓу железничкиот и патниот сообраќај не би смеел да се врши, а да се неводи сметка за одалеченоста на која стоката се превезува во едната и другата гранка на сообраќајот. Потади тоа оваа поделба нее само чиста апстрактна конструкција, него таа има посебно практично значење во преземањето на целата низа на мерки во областа на сообраќајната политика.

Како некои општи критериуми за разграничување на далечинскиот од блискиот сообраќај може да се земи и извесна можност на задоволување на одредени потреби на корисникот на превозот во текот на еден ден. Според некои автори, се смета близок превоз во патничкиот сообраќај оној превоз, каде патувањето во заминувањето и враќањето може да се направи во текот на еден ден без ноќевање во местото на патување. Тоа значи дека патниците и возилата во тој случај во текот на истиот ден ќе се вратат во местото од каде тргнале. Од ова гледаме дека на границата помеѓу блискиот и далечинскиот транспорт влијае и степенот на развој на сообраќајната техника, оти од тоа зависи брзината на патување, па према тоа, и можноста за враќање на патниците во местото на нивното живеење во текот на еден ден. Се смета дека ако патникот може во текот на истиот ден да отпатува во некое место, да ги заврши неговите работи и да се врати во местото на живеење, тоа е близок сообраќај. Меѓутоа, таа граница може да биди многу растегната, во зависност од видот на превозното средство кое се користи, од соодветноста на возниот ред и т.н. Поради тоа, сепак повеќе можиме да одлучиме за некој цврст критериум кој нам би ни овозможувал поставување на одредени граници

помеѓу блискиот и далечинскиот превоз, не во смисла на негово стриктно развојување, него поради посебното разгледување, особено во врска со економските анализи на трошоците и испитувањата на економската рационалност на користење на поедините сообраќајни средства на поедини растојанија.

3.ЕКОНОМСКО – ЕКСПЛОАТАЦИОНИ КАРАКТЕРИСТИКИ НА ПОЕДИНИТЕ СООБРАЌАЈНИ ГРАНКИ

На денешниот степен на развој на сообраќајната техника на корисниците на превозните услуги за задоволување на сообраќајните потреби можат да стојат на располагање на сообраќајните средства неколку сообраќајни гранки. Количеството и квалитетот на сообраќајните услуги, кое го дава едно сообраќајно средство зависи од неговите технички, експлоатациони и економски карактеристики. Тие економско – експлоатациони карактеристики можат воедно да послужат и за рангирање на поедините транспортни гранки, при изборот на видот на транспортот во анализата на логистичките активности на одредена фирма. Економско – експлоатационите карактеристики се основа за изведување на конкурентски предности и недостатоци на сите сообраќајни гранки, како основа на менаџментската анализа. Техничките, експлоатационите и економските карактеристики на поедините сообраќајни средства ги одредуваат и условуваат нивното место во сообраќајниот систем на една земја. Особините на поедините сообраќајни средства особено доаѓаат до израз и можат меѓусебно да се споредуваат по поединечни експлоатациони односно економски карактеристики на услуги кои тие ги даваат. Поради тоа ќе ги наблудуваме тие карактеристики споредени на основа на неколку најважни експлоатациони особини, и тоа:

- а) транспортна способност односно капацитет на превозот;**
- б) брзина на превозот;**
- в) безбедност на превозот;**
- г) навременост и точност во извршувањето на превозот;**
- д) можност за прилагодување на сообраќајните потреби и**
- ѓ) економичност односно цена на чинење на превозните услуги;**

Секако, списокот на економско – експлоатациони карактеристики на видовите на сообраќај може да биди и подолг. Дадената анализа ограничена е со наважните карактеристики на видовите на превоз, кои се заеднички и за стоковниот и за патничкиот превоз. Покрај овие напред изложени експлоатациони и економски особини на поедините сообраќајни средства, кои влијаат на положбата на една сообраќајна гранка во сообраќајниот систем, треба да спомениме дека уште некои елементи имаат влијание на тоа. Така на пример, **удобност на превозот** особено при превозот на патници игра значања улога.

Удобноста во патувањето се гледа во давање на одредени можности да патникот за време возењето што попријатно се чувствува. На степенот на удобноста делуваат цела низа на елементи како на пример:

- **можност за давање место на секој патник,**
- **еластичност при движењето на возилото (вибрации),**
- **вентилација,**

- **мирис,**
- **ладење,**
- **топлина и т.н.**

Брзината на патување исто така во значителна мера влијае на квалитетот на превозната услуга и дава одредена удобност. Степенот на удобноста е релативен и зависи дали патувањето се обавува на кратка или поголема одалеченост, потоа какви се навиките на патувачкиот свет и др.

Што се однесува на економичноста на превозот, односно големината на цената на чинење на превозните услуги на поедини сообраќајни средства, која игра многу значајна улога во нивниот развој и одредување на нивното место.

3.1.ТРАНСПОРТНА СПОСОБНОСТ

Превозните капацитети на поедините сообраќајни средства во прв ред зависат од техничките особини, од условите и начинот на експлоатација. Производството на масовна стока која дава милиони тони на нафта, јаглен, челик, градежен материјал и разни артикли за широка потрошувачка бара сообраќајни средства кои имаат огромни превозни капацитети. На поедини сообраќајни средства превозните капацитети се различни. Тие зависат од многу фактори од технички карактер. Во копнениот сообраќај досегашните искуства покажуваат дека железницата располага со многу поголеми капацитети од патниот сообраќај. Незината употреба поради тоа за превоз на тешка стока со масовно количество како што се градежни материјали, руди и д.р. многу значаен и по својот обем далеку го поминува обемот за масовни стоки на моторниот патен сообраќај. Нивото на денешната техника овозможува извршување на железницата на огромни превози и можиме да речиме дека тоа е сообраќаен вид со најголеми превозни капацитети на копнениот превоз. Во светот денес постојат две врсти на железнички капацитети:

- 1. Америчко – руски тип на железница, кој има широк колосек, поголеми капацитети на вагоните до 50 т по еден вагон и цели композиции од 3000 т., и**
- 2. Европски тип на железница, не само во Европа него и во Азија, дел и во Африка, со помал нешто капацитет на вагони кои имаат носивост од 20-40 тони, и композиција до 1500 т.**

Најголема транспортна способност имаат морските сообраќајни средства. На танкерите поединечната носивост се движи до 500.000 тони, за превоз на растурлив товар до 300.000 тони и бродови за превоз на генерални товари со носивост до 80.000 тони. По оваа карактеристика одма потоа се наоѓаат транспортните единици на речниот сообраќај. Транспортните единици со еден систем засновани на системот на репресија, потиснување можно е да се превезат до 20.000 тони на терет, додека системот на влечење до 10.000 тони.

Основни капацитети во патниот превоз се:

- 1. Шлепер до 26 тони бруто, и од 20-22 тони нето носивост и**
- 2. Автобус просечно 50 патници на места за седење или 120 патници во градски сообраќај.**

Превозниот капацитет е значително поврзан и во воздушниот сообраќај – стоковниот до 50 тони, Аирбус-ов авион Белуга и патнички дури до 800 патници, авион Аирбус 380. Кај некои сообраќајни гранки при споредување на транспортната способност потребно е да се набљудува и брзината на обрт на едно возило т.е на една композиција оти и тоа во

значителна мерка влијае на превозниот капацитет. Речните, особено морските бродови имаат, како една експлоатациона единица, значително поголем транспортен капацитет од железницата, а поготово од автомобилите.

- Ако го набљудуваме вкупниот обем на превозот – количеството на тони стока и
- Одалеченоста на која стоката се превезува;

Ќе дојдиме до други резултати него ако статички го споредуваме превозниот капацитет на еден брод и една композиција од возот. Кога се работи за споредување на превозните капацитети на поедини сообраќајни гранки, мора да се има во предвид и чинењето на сообраќајните средства, односно големината на инвестицијата по еден тон носивост односно по едно патничко место. Кога се пристапува на детални анализи ова треба да се земи како важен показател и треба да се има во предвид, особено кога треба да се донеси одлука на соодветноста на изборот на патот при инвестирањето во проширувањето на сообраќајните капацитети и мрежи. Во развојот на сообраќајот досегашното искуство покажува дека во сувоземниот сообраќај железницата располага со најголеми транспортни капацитети. Капацитетите на морските и речните бродови се поголеми и нивното користење е порационално за превоз на масовни количини во сите оние правци каде тоа е можно. И покрај најмалите поединечни капацитети, најчесто превозот се врши со патен превоз посебно кај стоките со широка потрошувачка, пред се поради неговата голема еластичност во превозот и широко распространетата инфраструктурна мрежа.

3.2. БРЗИНА НА ПРЕВОЗОТ

Една од многу значајните технички и експлоатациони особини е брзината на превозот на поедини сообраќајни средства. На прво место брзината на превозот зависи од техничките карактеристики на едно сообраќајно средство. На сите сообраќајни средства брзината на превозот непрекинато се зголемува и таа особено расте напоредно со порастот на капацитетите на поедини сообраќајни средства. Кога ја споменуваме брзината на сообраќајните средства, како фактор кој влијае на квалитетот на превозната услуга, исто така на превозната способност на поедините сообраќајни гранки, треба да имаме во предвид да разликуваме неколку видови на брзини:

1. **Максимално можна брзина која едно сообраќајно средство према своите технички карактеристики може да ги достигни (техничка брзина);**
2. **Брзина на возење, брзина со која едно сообраќајно средство просечно вози во реални околности на превозниот пат и состојба на квалитетот на сообраќајното средство и**
3. **Брзина на патување т.е. комерцијална брзина, брзина со која еден патник односно тон на стока се превезат од местото на тргнување до упатувачкото место (со сите застанувања, рефракција, кршење на сообраќајот и т.н.).**

Техничката брзина на поедини сообраќајни средства за да навистина може да дојди до израз, потребно е на организацијата за превоз да се обезбеди што по поволен однос помеѓу максимално – техничката брзина на возење на една страна, и на другата страна помеѓу брзината за возење и брзината на патување т.е., комерцијална брзина. Ако комерцијалната брзина е блиска на брзината на возење, дотолку повеќе доаѓаат до израз техничките карактеристики и предности на едно сообраќајно средство над друго. Поради тоа организацијата на превоз е:

- **особено времето на задржување на попатните станици,**

- бројот на тие задржувања,
- организацијата на приклучните врски и т.н.

е многу значања за воспоставување на што по рационален однос помеѓу брзината на вистинското движење на стоката и патниците и техничката брзина на сообраќајните средства. Она што ја интересира економијата и секој поединец е пред се брзината на патување т.е. комерцијалната брзина при превозот на стока. Времето поминато на патот зависи од брзината на патување, према тоа брзината на патување влијае на вистинските губитоци на времето околу извршувањето на патувањето т.е. околу извршувањето на работи кои се цел на патувањето.

Авио превозот остварува најголеми брзини на превоз. Комерцијалните стандардни брзини се движат во опсег од 800-1200 км/ч, а максимално остварените брзини забележани кај авионот од типот Конкорд преку 2000 км/ч – овој авион поради силните технички проблеми, несреќи како и нерентабилност пред неколку години е повлечен од редовниот сообраќај. Значајни резултати се постигнати исто така во зголемувањето на брзината на автомобилите, многу патнички автомобили патуваат денес со брзина од 180-200 км/ч, и постигнуваат максимална брзина од 400-500 км. Во железничкиот сообраќај благодарейќи на модерните локомотиви, воведувањето на електричната влеча, постигнати се огромни резултати во зголемувањето на брзината. Успесите кои се остварени на брзите пруги познати се во ЕУ, САД и Јапонија. Најпознатиот Кинески воз Маглев, практично лебди над шините користејќи магнетна левитација, може максимално да оствари 596 км/ч. Освен овие и во други европски развиени држави редовните возови за превоз на патници остваруваат брзини од 160 км/ч, а на така наречените брзи пруги, кои веќе прават формирана мрежа во рамките на европската магистрална мрежа сообраќајот се одвива со брзина на возење од 250-300 км. На европските железници значајно е дека не само што се зголемува техничката брзина него и брзината на патување. Железницата се бори за местото кое и одговара во конкуренцијата со воздушниот и автомобилскиот сообраќај. Сообраќајната техника во услови на понатамошен развој и се повеќе барања кои економијата и населението се поставуваат во однос на брзината на патување т.е. превозот на стоки, брзината на сообраќајните средства ќе игра се по значајна улога во одлучувањето на корисничкиот превоз при изборот на сообраќајните средства. Затоа брзината на превозот секако ќе биде еден од најважните фактори, кои мора да се имаат во предвид кога се прават компаративните споредувачки анализи на социјалната корисност и ефикасност на поедините сообраќајни гранки.

3.3. БЕЗБЕДНОСТ НА ПРЕВОЗОТ

Безбедноста на превозот на стоката и патниците на едно сообраќајно средство е еден од многу значајните економско- експлоатациони и технички карактеристики. Технолошкиот процес и со оглед на обавувањето на превозот, кој се манифестира во движење на сообраќајните средства и пренесувањето на стока и патници од едно место на друго, врзана е и појавата на некои опасности. Таа опасност може да се појави било во облик на оштетување или уништување на стоката, било во видот на повреда или загинавање на патниците. Самиот технолошки процес на движење на сообраќајните средства инцидентно е со такви можности. Поради тоа обезбедувањето на сигурност при превозот на стоки и патници од основните задачи на секој превозувач – на секоја сообраќајна бизнис организација. При превозот сигурноста никогаш не е апсолутна, таа може да биде само релативна.

Таа по правило зависи од:

- **техничките карактеристики на сообраќајните средства;**
- **начинот на движење;**
- **брзината на возење;**
- **организацијата на превозот;**
- **мерки кои се превземаат за обезбедување на движењето на возилата и т.н.**

Основните причини на нарушување на безбедноста на сообраќајот лежат во несовршеноста на човечката работа и можноста на грешки во работата и во организацијата на извршување на превозот, и во снагата на погонската сила која се користи за движење на сообраќајните средства. Во сообраќајот безбедноста може да се набљудува од два аспекти:

1. **безбедност на лицето кое го извршува процесот на превозот по своја професионална должност и**
2. **безбедноста на стоката и патниците кои се превезуваат.**

Обезбедувањето на сигурност на еден и друг вид е многу значајно. Државите особено ги интересира степенот на безбедност на сообраќајот во однос на луѓето, како лица вработени во сообраќајот, така и на патниците.

Во досегашниот развој на сообраќајната техника факт е дека овој степен на безбедност и покрај тоа, што брзината на превозот непрекинато се зголемува, на се поголема.

По правило, колку брзината на превозот на едно сообраќајно средство е помала, безбедноста при превозот е поголема и обратно. Мора да се има во предвид дека со зголемувањето на брзината е усовршувана и техниката на експлоатација, особено средствата за врска и осигурување. Порастот на брзината немал за последица на опѓање на безбедноста. Напротив, ако погледиме како се движела безбедноста на стоката, особено безбедноста на патниците на поедини сообраќајни средства, ние ќе видиме дека сигурноста на патувањето од година во година се зголемува. За постигнување на висока безбедност најдобар пример при превозот, и покрај порастот на брзината нам ни дава железницата. Железницата успеала да оствари многу висока безбедност при превозот на патници, поголема него што е остварена на поштенските анализи кои возеле со многу помала брзина. Во Франција во 1855 година гинел просечно по еден патник на 385.000 превезени лица. во железничкиот сообраќај во почетокот на овој век безбедноста на патување достигнала такви размери да на 25 милиони превезени лица загинало само едно лице. Понатака тоа значи дека и апсолутната и релативната безбедност на железницата многу висока, што е еден од незините главни конкурентски предности. За така висока безбедност при превозот на патници во железничкиот сообраќај мора да му заблагодариме на усовршувањето на:

- **конструкциите на колите;**
- **Сигнално сигурносните уреди;**
- **Добро организираната служба за врски;**
- **Многу високиот степен на организација на сообраќајните служби;**
- **Особено пратење на одењето на возовите и т.н.**

Најголем степен на безбедност од сите видови на сообраќај по природа на нештата се остварува во цевоводниот транспорт, во кој се споени превозниот пат и превозното средство. Втор по рангот на безбедноста е секако авио превозот, иако во последно време, посебно од 11 септември 2001 година – одземањето од страна на екстремистите и паѓањето на неколку авиони истиот ден во САД, безбедноста се истакнува како една од

потенцијално долгорочните проблеми во овој вид на сообраќај, али не само поради грешка на пилотот или нефункционалноста на леталото, веќе пред се поради терористички напади. Према податоците IATA, здружението на светските авиопревозници , пред 30-тина години со еден инцидент, не мора за паѓање на авион:

- да речиме му откажал моторот;
- Лизгање од пистата и т.н.

Се случувало на 1000 часови на летање, додека последните години 1 инцидент се случувал на 2000 часови на летање, што зборува во прилог на значителното унапредување на безбедноста на авионите. Со еден дел и резултатот на острите мерки во врска со безбедноста која се превзема на своите релевантни светски аеродроми, максимално елиминирање и контрола на предмети, посебно на течноста која е возможно да се внесе во рамките на личниот багаж. Иако се чини дека многу лошата безбедност во авионскиот него во патниот сообраќај реалната ситуација е сосема подруга. Кога ќе падни еден авион можат да загинат во еден ден на пр. 200 луѓе. Но секако секој ден на светските патишта гинат по неколку стотина луѓе, што е многу повеќе од еден авион кој не паѓа секој ден. Од ова можиме да констатираме дека безбедноста на луѓето и стоката најниска во патниот превоз, посебно во земјите како нашата каде прописите и нивната примена многу мали. Кога заеднички ќе се пристапи на решавање на проблемите на безбедноста во патниот сообраќај, тогаш резултатите се видливи, што покажува табела 1. Сите членки на ЕУ 15, пред проширувањето на ЕУ од 2004 и 2007 година, остварувале смалување на бројот на загинати на милион жители, просечно на ниво на ЕУ15 пад за 8 години е 26% помалку загинати на 1 милион луѓе. Некои земји оствариле многу значајни падови во бројот на загинати на пр. Германија, Велика Британија, Австрија, Шведска, Данска и Финска. Грција, која по својот менталитет на луѓето, разбирањето за безбедноста во сообраќајот, многу блиска на Балканскиот Регион, иако ЕУ 15 остварила 5% зголемување на бројот на загинати на 1 милион жители. Во Република Македонија безбедноста на сообраќајот, посебно на патниот уште нее на потребната висина.

Табела 1. Процент на смалување на бројот на загинати на 1 милион жители на територијата на ЕУ 15

Држава	1990	1996	1998	Промена 1990/1998
Белгија	198	134	147	-26%
Данска	123	98	85	-31%
Немачка	139	107	95	-32%
Грчка	202	197	212	+5%
Шпанија	232	140	151	-35%
Франција	198	146	152	-23%
Ирска	136	125	116	-15%
Италија	126	116	110	-13%
Луксембург	186	171	143	-23%
Холандија	92	76	68	-26%
Аустрија	202	127	119	-41%
Португалија	305	275	243	-20%
Финска	130	79	78	-40%
Шведска	90	61	60	-33%
В. Британија	94	64	61	-35%
ЕУ-15	155	117	114	-26%

Извор: Еуростат за одредени години

Табела 2. Сообраќајни несреќи со настрадани лица во Р.Македонија во периодот од 1997-2007 година

	Сообраќајни несреќи Traffic accidents	Настрадани лица Victims in accidents					Потешко и полесно повредени лица Heavily and lightly injured
		вкупно total	загинати лица killed				
			сè all	возачи drivers	патници passengers	пешаци и други pedestrians and others	
1997	2 293	3 377	178	63	48	67	3 199
1998	2 184	3 206	197	74	66	47	3 019
1999	2 172	3 200	216	92	59	65	2 984
2000	1 667	2 502	162	67	46	49	2 340
2001	1 300	1 937	107	43	35	29	1 830
2002	1 628	2 600	176	76	66	34	2 424
2003	1 926	2 868	118	59	31	28	2 750
2004	1 988	3 082	155	72	45	38	2 927
2005	2 821	4 319	143	62	47	34	4 176
2006	3 313	5 076	140	68	24	48	4 936
2007	4 037	6 306	173	83	55	35	6 133

1) Не се опфатени несреќите со материјална штета 1) Accidents with material damage are not covered

Извор на податоци: Транспорт и други комуникации, 2007, 8.4.8.03. бр.609.

Многубројни се причините за големиот број на несреќи. Тие можат да се групираат према делувањето на следните четири групи на фактори:

1. Човекот, и тоа како возач или пешак;
2. Сообраќајниот пат;
3. Сообраќајното средство; и
4. Околината, во која спаѓа не само опкружувањето на патот, него и општите услови на регулативниот и социјалниот карактер.

Сепак најголем број на несреќи е последица на грешките на:

- возачите, кои можат да бидат со различен карактер;
- непочитување на сообраќајните прописи;
- консумирање на алкохол;
- недоволна обученост;
- замор;
- психолошка неподготвеност;
- здравствената состојба и т.н.

често причини за несреќи се:

- лошиот квалитет на патот, како во поглед на техничките параметри, така и состојбата на коловозот, како и техничката неисправност на возилото.

Со сигурност може да се каже дека безбедноста на патиштата во Македонија може да се зголеми најмногу со два важни фактори:

1. унапредување на законот за безбедност на сообраќајот и негова потполна примена и
2. изградба на квалитетни сообраќајници, дозавршување на коридорот 10, Демир Капија – Удово, дозавршување на афтопатот во Западна Македонија-Албанска граница, третата лента на патот Прилеп-Градско, Велес-преку планината Бабуна-Прилеп, патот Велес-Штип-Радовиш-Струмица, железничката пруга кон бугарија и др. И осовременување на постоечките патни правци.

После многу години во Р.Македонија е донесен законот за безбедност во сообраќајот на патиштата со многу модерни решенија од светската пракса. Законот стапи на сила во мај -2007 година.

Значи, во современите услови во светот највисок степен на безбедност се реализира во воздушниот, а најнизок во патниот сообраќај. Железничкиот сообраќај, по својот техничко-експлоатациони карактеристики, има предуслов да биди најбезбеден вид на превоз, али воздушниот сообраќај, кој тие предуслови ги нема, со почитување на строгите процедури насочени кон превенцијата на безбедност, го заминал. Во релативна смисла, во кој безбедноста исклучиво и можи да биди разгледувана, воздушниот сообраќај денес е дури побезбеден и од пешачкиот. Исто така постигната е и многу висока безбедност при превозот на стока. Остварена е и незина заштита од кршење, расипување и оштетување.

Во тој поглед бродарството како морското, така и речниот дава најмногу сигурност па потоа железничкиот и камионскиот превоз. Со изградбата на специјалните транспортни средства за превоз на тешки и гломазни предмети, за превоз на брзо расиплива стока, свежо месо, риба, млеко, градинарски и овошни култури и т.н. сообраќајните средства денес се во состојба да обезбедат сигурен превоз скоро за сите видови на стока. Усовршувањето на конструкциите на колите и со воведувањето на специјални уреди, сообраќајните гранки даваат покрај масовност и брзина и многу висок степен на безбедност во превозот на стоки.

3.4.НАВРЕМЕНОСТ И ТОЧНОСТ ВО ИЗВРШУВАЊЕТО НА ПРЕВОЗОТ

За да едно сообраќајно средство би можело да одговори на барањата на економијата, тоа мора да биди способно да извршува процес на превоз со извесна навременост и точност. Навременоста на превозот во поширок смисол подразбира извршување на превоз по однапред утврден ред на возење, т.е. пловење, без прекин.

Навременоста е многу значања од гледиште на корисникот на превозните услуги, затоа што тие можат да знаат кога им стојат на располагање транспортните средства и за кое време можи да биди извршен превозот. Точноста на превозот е потесен поим од навременоста или редовноста на сообраќајот и подразбира извршување на процесот на превозот секојдневно во точно одредено време према редот на возење. Редовноста на сообраќајот и точноста во извршувањето на процесот на превозот, иако меѓусебно се разликуваат сепак се дополнуваат. Према сегашната состојба на организацијата на сообраќајот и техничката способност на поедини сообраќајни средства за одржување на редовниот сообраќај не е можно кај сите сообраќајни гранки. Една од битните предности на железничкиот сообраќај е неговата навременост, што значи дека климатските услови ретко кога му сметаат во вршењето на превозот. На железничките прекини поради временска непогода траат многу кратко време. Европските и Јапонските но не нашите возови се исклучително точни. Прекините во работата кај другите сообраќајни средства за време на зимските месеци се многу чести, а кај некои и редовна појава. Особено ова важи за речниот сообраќај, кој ја прекинува работата за време на зимото, некаде подолго, а некаде пократко време, што зависи од климатските услови. Речниот сообраќај на тој начин неможи да даде трајност и редовност во снабдувањето на индустријата со гориво и суровини, и во преносот на готовите производи од производителите до потрошувачите. Некогаш и во лето овој вид на превоз има проблеми поради нискиот водостој. Помалку подложен од влијанијата и зависноста од временските непогоди е патниот моторенсообраќај, него речниот сообраќај, али доста повеќе од железницата. Тоа е условено со самиот сообраќаен пат и техничките карактеристики на возилата, со малата маса на возилата и малата способност на пробивање низ завеаните патишта. Можиме да

констатираме дека патниот превоз може да биди многу точен, само ако неговата навременост предходно испочитувана. Истото важи и за авио сообраќајот, кај кого исклучителната точност во принцип може да биде нарушена само по две основи:

- **временските услови и**
- **„гужва“ на небото.**

Значи и авио сообраќајот е релативно осетлив на климатските услови, кои ако се нарушени ја загрозуваат и неговата многу добра точност, па дури и ако авионот касни при полетувањето тој тоа време може да го надохнади во текот на летот. Во целта на унапредувањето на навременоста во последно време на авио сообраќајот се поставуваат дополнителни стандарди на светските аеродроми за слетување и при многу лоши услови и на магла до 50 м., видливост. Цевоводниот сообраќај е многу уреден, ништо нанего неможе да влијае и точен.

3.5.МОЖНОСТ ЗА ПРИЛАГОДУВАЊЕ НА СООБРАЌАЈНИТЕ ПОТРЕБИ

Одредувањето на положбата на едно сообраќајно средство во вкупниот сообраќаен систем, при изборот на видот на транспорт во логистичката анализа на секоја фирма, влијае можноста на прилагодување на сообраќајните барања на корисникот на превозот,

- еластичноста на превозот.

Кај сообраќајните средства таа особина доаѓа до израз во можноста да поедини сообраќајни средства што подобро да се прилагодат на барањата на корисникот и да према своите капацитети, подвижност и еластичност ја даде и бараната услуга.

Транспортните единици на патниот сообраќај се најеластични сообраќајни средства, па према тоа и средствата кои можат најдобро да се прилагодат на барањата на корисникот. Како во патничкиот ова важи и во теретниот сообраќај. Со оглед на големините на експлоатационите единици, потоа на разгранетоста на патната мрежа, патниот моторен сообраќај може да ги опслужува најшироките подрачја и да допри до најодалечените корисници. Можноста на територијалното зафаќање е најголема во патниот сообраќај.тој може практично да превези било која количина на роба и патници, на било која релација, во било кое време. Патниот моторен сообраќај со своите мали експлоатациони единици- автомобилите, така наречени (pick-up возила), може да се прилагоди на барањата за ситен превоз, да превезува мала количина на стока, и на тој начин ги задоволува потребите и на оние корисници кои не предаваат пратки во масовно количество. Автомобилот со својата еластичност овозможува превоз од фабрика до потрошувачот, „од врата до врата“. Таа можност во обавувањето на превозот преставува најзначајна предност на авто сообраќајот во споредба со другите сообраќајни гранки. Автомобилите и при превоз на патници е најеластично превозно средство. Најдобро тој може да одговори на барањата на пединецот и да ги задоволи потребите за застанување и занимавање во било кое место. Автомобилскиот сообраќај затоа, особено со задоволство се користи во туристички цели. Сите други видови на сообраќај се толку еластични колку што им је инфраструктурата распространета. Железницата како сообраќајно средство врзана е за одреден- специфичен пат, која за извршување на процесот на превоз бара специјална организација со одредени службени места за вкрстување во разминувањето на возовите и т.н., неможе така лесно да се прилагодува на потребите и барањата на корисникот. Територијално, таа е значително ограничена и врзана за

опслужување на подрачјето низ која поминува железничката пруга. Во поглед на еластичната понуда на капацитети исто така е малку динамична него патниот сообраќај. Организацијата на железничкиот сообраќај ја исклучува можноста на застанување или тргнување на возот по желба на патникот. Ова ни покажува дека прилагодливоста на железничкиот сообраќај и незината еластичност е значително помала и да тоа има влијание на воспоставување на односи помеѓу сообраќајните гранки. По прашањето на еластичноста на превозот интересен е односот на железницата и патниот сообраќај (се споредува превоз на иста количина на стока на иста одалеченост):

- до 50 км., апсолутно конкурентен е патниот сообраќај;
- од 50-100 км., железницата е еднакво конкурентна ако на двата краја на превозот постои интерна пруга (пруга која влегува во некој произведен или дистрибутивен капацитет);
- од 100-200 км., железницата е еднакво конкурентна ако на едниот крај од превозот постои интерна пруга
- над 200 км., железницата е поконкурентна од патниот превоз (средни и долги релации на превоз);

Кај речниот сообраќај тука очигледно е многу мала еластичноста и можноста за прилагодување на изворите на стока и патници. Самата природно-географска положба на пловните реки ги одредува и нивните гравитациони подрачја. Изградбата на канали ја ублажува нееластичноста и неможноста на прилагодување на речниот сообраќај на потрбите на корисникот. Меѓутоа и каналите, како штотое познато неможат да се градат на сите терени и во сите правци. Отаму нееластичноста и слабата прилагодливост на речниот сообраќај останува дури и во услови на постоење на каналска мрежа. Морскиот сообраќај има свој одреден домен на делување, така прашањето на неговата прилагодливост на потебите на превозот т.е. на изворите на бруто и патници се поставува во многу мала мерка.

III. ФОРМИРАЊЕ НА ЦЕНИ ВО СООБРАЌАЈОТ

1. ОПШТ ПРИСТАП И ПРИНЦИПИ ВО ФОРМИРАЊЕТО НА ПРЕВОЗНАТА ЦЕНА

Висината на превозната цена е битен елемент на пазарната конкуренција на поедините превозни цени кои се елемент кој битно ја одредува позицијата и пазарното учество на видовите на транспорт и конкретните превозници на транспортниот пазар.

Пристапите за формирање на превозна цена, историски гледано, се менувале во склад со промените и нивото на развиеност на сообраќајниот систем, нивото на развиеност и структурата на транспортниот пазар, третманот на сообраќајот во економската политика, третманот на транспортниот пазар и степенот на неговата регулираност, како и теоретските свајчајна и концепти, кои и предходеле на праксата или кои ги користеле предходните емпириски искуства. Анализирајќи ги теориските и практичните економско-политички пристапи на политиката на цена во сообраќајот, кои се развиле и користеле во предходниот период, со денешното веќе и историско значење на временската дистанца, може да се заклучи да нивниот основен определувачки концепт произлегувал од степенот на развиеност на транспортниот пазар и условите на конкуренцијата на тој пазар. Монополската позиција на пазарот како целина, или на поедини сегменти на тој пазар, изразени преку монополска или олигополска структура, воделе кон доминација на монополистичкиот пристап и критериум во формирањето на превозната цена. Кај овој

пристап на однос на платежната способност на корисникот и неговата стока почнувајќи како основна кај одредувањето на висината и диференцијацијата на превозната цена.

Олигополската позиција на пазарот води кон договорен (картелно) формирање на превозната цена, која се реализира преку различни форми на картелен договор. Карактеристични примери за тоа се картелните цени во линискиот морски сообраќај, меѓународниот редовен воздушен сообраќај, а во добра мерка и цените во патничкиот редовен (линиски) патен сообраќај.

Бизнис политиката, заснована на производниот концепт, користи концепт на формирање на цена на производот и услугите „трошоците плус“, кое подразбира да продажната цена треба да обезбеди покривање на просечните единечни трошоци и одредена стапка на добивка. Пристапите за формирање на превозна цена, во чија основа се наоѓа цената на коштање на единицата на превозната услуга, мора да ги уважуваат структурата и динамиката на трошоци од бизнис транспортерите.

Посебно мора да се уважуваат две битни структури на трошоци:

- 1. Структура и динамика на трошоци во зависност од степенот на искористеноста на капацитетите (обемот на превоз), и**
- 2. Структура и динамика на трошоците во зависност од одалеченоста на превозот.**

Во такви услови трошоците по единица на превозна услуга доминантно се определени со степенот на искористеноста на капацитетите, односно со обемот на превозот реализиран со дадените капацитети на инфраструктурните и транспортни средства, како и со дадените ангажиран број на вработени. Таа висока зависност на единечните трошоци од степенот на искористеноста на капацитетите е дефиниран како „закон на цена на сообраќајот“.

Со константност на варијабилните трошоци по единица на превозна услуга, јасно е дека единичната цена на коштање зависи од динамиката на единечните фиксни трошоци. Во моментот на формирање на превозната цена, која секогаш и предходи на почетокот од процесот на производство на транспортните услуги, вистинскиот обем на превоз не е познат, а со тоа транспортерите не можат да го знаат ни вистинскиот износ на единечните фиксни трошоци. На пример, во меѓународниот воздушен сообраќај се претпоставува дека искористеноста на капацитетите на седиштата во авионот од 55%, а на сличен начин постапуваат и другите превозници, секако не и со ист претпоставен процент на искористеност на капацитетите.

Од аспект на одалеченост на превозот, за формирање на превозната цена битна е структурата и динамиката на почетно-завршните и трошоците на цистиот превоз. Дегресијата на почетно-завршните трошоци по еден километар обезбедува и дегресија на единичната цена на коштање на превозната услуга, која се манифестира со растот на одалеченоста на превозот. Тоа обезбедува основа и за дегресија на единечните превозни цени кога одалеченоста на превозот се зголемува. Можностите на оваа дегресија се определени со учество на почетно-завршните во вкупните трошоци на производството на транспортната услуга, кај поедини видови на транспорт и нивните транспортери. Тоа учество и можност се поголеми кај железничкиот, воздушниот, морскиот и речниот, а помалку се кај патниот сообраќај.

Односот на структурата и динамиката на трошоци во зависност од степенот на искористеност на капацитетите, како и од одалеченоста на превозот, кај формирањето на превозната цена се обезбедува преку следните два општи принципи, применливи во политиката на цената на сите видови на транспорт:

- 1. Принципот на диференцирање на цена во зависност од степенот на искористеност на капацитетите;**
- 2. Принцип на диференцирање на превозните цени во зависност од одалеченоста на превозот.**

Примената на првиот принцип подразбира диференцирање на превозните цени во зависност од :

- **големината и тежината на стоковната пратка, и**
- **бројот на патници кои треба да се превезат.**

Превозните цени се пониски за поголемите транспортни пратки, и обратно повеќе се за мали транспортни пратки. Во политиката на тарифа овој принцип се вика принцип на хоризонтално степенување на тарифа. Со кристењето на овој принцип транспортерите ги стимулираат корисниците за подобро користење на товарната способност (капацитетот) на превозните средства.

Примената на вториот принцип резултира во дегресирање на превозните цени по поедини зони на одалеченост на која превозот се одвива. Се подразбира дека единечните превозни цени пониски него што е одалеченоста на превозот поголема. Тоа правило важи како за стоковен и за патнички сообраќај. Во политиката на тарифата овој принцип е познат како принцип на вертикално степенување на тарифа.

„Трошоците плус“, како пристап на формирање на превозната цена оправдан е во случаи кога транспортерите немаат проблем за продажба на своите услуги. Основно прашање кое се наметнува, во битно изменети пазарни услови, е со која превозна цена може да се придобие превозот. Секако да успешно работење на транспортерот и во пазарно заснованата политика на превозните цени, подразбира неопходност на покривање на трошоците на работа со приход обезбеден од остварениот превоз. Прашањето на кое политиката на цени треба да одговори е како да со пазарно прифатливи цени на превозот да се обезбеди покривање на цени на коштање на превозните услуги. Високите единечни фиксни трошоци, во таква ситуација, определува многу висока цена на коштање, која неможи да биди ни приближно покријана со пазарно прифатлива превозна цена. Просечна цена на коштање постанува тогаш кога потполно неупотреблива за одредување на висината на превозната цена. Патот за пронаоѓање на решение се маргиналните трошоци како долна граница на превозните цени. Во дадената зона на вработеност на маргиналните трошоци се изедначуваат со износот на единечните варијабилни трошоци. Се дотогаш додека пазарно пазарно прифатливата цена обезбедува покривање на варијабилните, како и делот на фиксни трошоци, со зголемување на обемот на превозот, незината висина е економски оправдана за транспортерот.

Цената на превозните услуги во сообраќајот можат да се формираат на два начини:

- 1. со слободна спогодба- договорно или према посебен договор помеѓу транспортното претпријатие и корисникот на превозната услуга; и**
- 2. со пропишување на единечни превозни цени во облик на тарифи.**

Формирањето на продажна цена по пат на слободна спогодба се применува по правило во нередовниот сообраќај во сите сообраќајни гранки. Во поедини гранки на сообраќај ваквиот организационен облик на превоз е доминантен, како што е случај со превозот на стока во патниот сообраќај а потоа и кај превозот на растурени и течни терети во морскиот сообраќај (слободно пловење). Во сите видови на транспорт се појавува нередовен сообраќај, кој подразбира вработување (чартерување) на транспортни средства (автобуси, авиони, бродови, возови) од страна на корисникот, за обавување на одреден превоз. Во едниот и другиот случај цената се договара помеѓу транспортерот и корисникот. Во редовниот (линиски) сообраќај, кој подразбира обавување на превоз по однапред утврден ред на возење (пловидба, лет) превозната цена се одредува по пат на тарифа. Ваквиот облик на организирање на сообраќајот карактеристичен е за железницата, како кај превозот на стоки така и кај превозот на патници, потоа за линиски морски и речен превоз на стока, а присутен е во сите видови на сообраќај кај превозот на патници. Под тарифа се подразбира „ систематски изработен и по законски прописи направен збир на сите одредби компетентни за:

- превозен договор;
- Превозни цени и спореден данок,

Со кој превозот се регулира подеднакво за секого, кој ќе ги исполни вонего наведените услови. Оваа дефиниција за тарифа кој ја дал Јосип Цугмус во книгата „ Основи на железничката тарифа“ е општо прифатена.

Тарифите за разлика од цените утврдени на друг начин имаат извесни обележја. Тие обележја се:

- Јавност,
- Еднаква примена,
- Сталност и едноставност.

Тарифата мора да биде објавена во предвидениот рок пред стапување на сила, и тоа во службена публикација, пристапна за секого. Еднаква примена за секого кој ќе ги исполни пропишаните услови оневозможуваат вистинска и лична дискриминација на корисникот.

Тоа ја олеснува бизнис калкулацијата, планирањето на цените и позитивно влијае на работењето на бизнис организациите. И едноставноста е значајно обележје на тарифата иако се повеќе тоа се занемарува. Тарифата постанува се посложена така за нивно користење потребно е одредено стручно знаење.

2. ЖЕЛЕЗНИЧКА ТАРИФА И ТАРИФСКА ПОЛИТИКА

Пристапите и концептите во формирањето на превозните цени на железницата, во вториот предходен историски период, како од теоретски така и од аспект на практична примена, определувани се пред се, со позицијата на железницата на транспортниот пазар. Таа позиција битно се менувала од постанокот на железницата (1825 година) до денес. До 1850 година може да се третира како период на воведување на железницата, во тоа време на нов и модерен вид на транспорт, во сообраќајниот систем и на транспортниот пазар, после 1850 година можиме да издвоиме два периоди:

1. 1850-1950 г., во кој железницата има монопол на транспортниот пазар
2. 1950-2009 г., до денес, во кој железницата го губи монополот на транспортниот пазар, односно во кој работи во услови на конкуренција, при што е со протокот на премеото степенот на конкуренцијата зголемуван.

Во двата периоди превозната цена на железницата се формираат во облик на железнички тарифи.

2.1. КОНЦЕПТИ ЗА ФОРМИРАЊЕ НА ТАРИФИ ВО УСЛОВИ НА МОНОПОЛСКА ПОЛОЖБА НА ЖЕЛЕЗНИЦАТА НА ПАЗАРОТ

Монополската положба на железницата на пазарот на транспортни услуги овозможува на железницата да врши монополистичко одредување и диференцирање на превозните цени. Тоа значи дека железницата своите цени ги формирала одредувајќи го нивното највисоко ниво така да побарувачката може да го поднеси, т.е. „да железницата од корисникот наплати се она што се може да се наплати“. Со таков пристап, настанал „најкарактеристичниот аспект на железничката тарифа на сите времиња: Нивно диференцирање према вредноста на стоката која се превезува“. На таа основа настанале и бројни вредности на стоката во незините различни варијанти. Примената на тарифскиот принцип „ад валорем“ овозможила превоз на масовна стока, од мала единечна вредност, посебно на енергетски и други суровини, и производи на базната индустрија. Меѓутоа треба да истакниме дека диференцирањето на превозните цени према критериумот на вредноста, односно на платната способност на стоката, во услови на монополска положба на железницата, итекако била во незин економски интерес. Растојанието помеѓу цената на стоката во местото на продажба и местото на производство по правило е поголема, или бар постои можност да биди поголема, кај поскапите него кај поефтината стока. Кај поголемите растојанија цената на железницата можела за себе да обезбеди поголем профит. Треба да забележиме да растојанијата на превозните цени не биле еднозначно одредени со растојанијата во вредност на стоката, него помеѓу овие две големини постоела помалку или повеќе изразена меѓузависност. Диференцирањето на превозната цена заснована на начелото за вредноста на стоката влијае негативно на реалното формирање на вредност, т.е. цена на поедини стоки. Транспортните трошоци, како додатни трошоци на трошоците на производството, преставуваат значаен елемент во формирањето на стоката. Изразената диференцијација на цената во зависност од вредноста на стоката значи отстапување на превозната цена најмногу, т.е. пониско од вистинската вредност на превозната услуга.

Втората област во која изразито се манифестираат негативните последици на примената на начелото „ад валорем“ е пазарот на транспортните услуги. Неговата примена доведува до нерационална распределба на превозот по поедини сообраќајни гранки, особено помеѓу железничкиот и патниот сообраќај.

Примената на начелото „ад валорем“ имало негативни последици и за економската положба на железницата. Иако општата економска положба на железницата во поголемите европски држави условена со делувањето на низа фактори, сепак таа положба е битно условена со концептот на тарифскиот систем.

Очигледно е дека негативните последици и примената на начелото „ад валорем“, во домените на нерационалната распредела на превозот на сообраќајниот пазар и економската положба на железницата, се изрази во периодот во кој железницата почнува да ја губи својата монополска позиција. Битна карактеристика на тарифските системи засновани на начелото „ад валорем“ е постоење на голем број на тарифни оделенија (до 25) и големото тарифен опсег (до 12:1). Тарифните оделенија при тоа претставуваат групи на стоки класифицирани по критериумот на нивната вредност, а тарифниот опсег преставува релативен однос на цената на превоз на стоката од првото и последното тарифно оделение. Модификацијата на тарифскиот систем, заснован на овој концепт, заправо се вршеле низ смалување на бројот на оделенија и тарифниот опсег.

2.2. КОНЦЕПТИ ЗА ФОРМИРАЊЕ НА ТАРИФИ ВО УСЛОВИ НА КОНКУРЕНЦИЈА НА ТРАНСПОРТНИОТ ПАЗАР

Наместо вредноста на стоката која се превезува, основа за формирање на железничките цени стануваат трошоците на превозот, т.е. начелото на вредност на превозната услуга. Овој концепт на тарифа очигледно преставува примена на генералниот економски пристап на формирање на продажната цена позната под името „трошоци плус“, кој се користи во услови на производниот концепт на бизнис политиката на компанијата. Користењето на трошоците на превозот, како основа за формирање на тарифа, мора да ја почитува структурата на трошоци на железницата и меѓузависноста помеѓу висината на трошоци, нивоата на превозните цени и обемот на превозот. Во железничкиот сообраќај, фиксните трошоци имаат исклучително големо учество во структурата на вкупни трошоци. Од тие причини, трошоците по единица на превезена услуга силно зависи од големината на обемот на превоз.

Во литературата е разработен поголем број на теоретски пристапи за формирање на тарифи засновани на трошоците на превозот. Поедини пристапи се разликуваат помеѓу себе во главно по тоа која големина и тип на трошоци се земаат како основа за формирање на превозната цена. Алтернативните изрази на трошоци кои притоа се користат се:

- Просечната цена на чинење по единица на превезена услуга, варијабилни или маргинални трошоци. Поранешните теоретичари, посебно Емил Сах, ја земаат просечната цена на чинење на превозната услуга како основа за формирање на цената. Одстапувањата на превозните цени нагоре или надолу од просечната цена на чинење засновани се на вредноста на стоката која се превезува.

Францускиот теоретичар М.Хуттер го формулирал теоретскиот принцип на тарифирање по кој при одредување на превозната цена треба да се земат во обзир и трошоците на превозот и состојбата на транспортниот пазар. Тој исто така ја истакнувал потребата на разликување на превозната цена во зависност од степенот на искористување на капацитетот на железничката мрежа и очекуваните услови на зависноста од степенот на искористување на капацитетите на железничката мрежа и очекуваните услови на идниот развој на железницата. Во врска со тоа, тој разликува три случаи:

1. Кога мрежата е потполно искористена а обемот на превоз расти;
2. Кога мрежата е непотполно искористена а превозот стагнира; и
3. Кога е мрежата непотполно искористена а превозот е во нагло опаѓање.

Со текот на времето и зголемувањето на транспортниот пазар, теоретските концепти за формирање на превозна цена, освен трошоците, се поинтензивно се препорачуваат и прифаќаат на пазарните услови како корективен критериум. тркнувајќи од таквата концепција, препорачуваме да висината на превозната цена треба да биди поставена помеѓу:

- Долна граница, која треба да биди еднаква на маргиналните трошоци на основниот транспорт;
- Горна граница, која води сметка за нивото на трошоци на превозот на железницата и за превозните цени на патниот сообраќај кои го сочинуваат „таванот“.

Со воведувањето на трошоци на превозот како основна детерминанта на нивото на превозната цена значи воведување на чисти економски елементи во тарифната

политика на железницата. Теорискиот пристап на формирање на превозната цена на железницата, кои се разработуваат во новиот период, ја одржуваат структурата на транспортниот пазар која егзистира во современиот период. Во литературата посветена на маркетингот, железницата е дадена како индикативен пример на погрешна процена на пазарната ситуација и трендови на транспортниот пазар. М.Милисавлјевич, на пример со право укажува дека железницата него изгубила превозот затоа што другите сообраќајни гранки биле фаворизирани, него затоа што самата неја прилагодила својата бизнис политика на изменетата пазарна ситуација. Наместо производниот мора да се бара примена на пазарниот (маркетинг) концепт на вкупната бизнис политика на железницата, а во рамките на него и пазарно заснованата политика на цена, како битен инструмент на маркетингот мих-а. Успешното работење на железницата и во пазарно заснованата политика на превозната цена, подразбира неопходност на покривање на трошоците на работа со приходот обезбеден од остварениот превоз. Како што е веќе истакнато, пат за изнаоѓање на решение во таква ситуација се маргиналните трошоци како долна граница на превозната цена. Во дадената зона на вработеност маргиналните трошоци се изедначуваат со износот на единечните варијабилни трошоци. Се дотогаш додека пазарно прифатлива превозна цена обезбедува покривање на варијабилните, како и дел од фиксните трошоци, со зголемување на обемот на превоз, незината висина е економски оправдана за транспортерите. Контролата на превозните цени на железницата е еден од многу битните инструменти кои државата ги користела за регулирање на транспортниот пазар. Контролата на превозната цена се остварува на разни начини, почнувајќи од директното одредување на висината на тие цени од страна на државата (редок случај), или одобрување на цената која ја одредуваат транспортните претпријатија (чест случај). Притоа се користат три различни типови на цена:

- Фиксна,
- Интервали (интервал дефиниран како разлика помеѓу најниските и највисоките дозволени цени), и
- Минимални.

Во хармонизирани услови на стопанисување не постои, значи важни причини за ограничување на самосталноста на железничките компании во креирањето на нивните бизнис политики и формирање на цена, како составен дел на бизнис политиката. Различните позиции на железницата на конкретна релација – на поединечни транспортни пазари, очигледно да бараат и диференцирање на цената по тие релации, согласно на тие позиции. Превозните цени во склад со тоа треба да се диференцираат во зависност од нивото на побарување на поедини временски интервали во текот на денот, недела, месец и година, што подразбира пониска цена во периодите на низок интензитет на побарувачка, и обратно, повисока цена во интервалите на „сообраќајни шпигеви“. На ваквата диференцијација на превозната цена се ставаат и во функција на „пеглање“ на неравномерноста на побарувачка, а со тоа и во функција на подобро искористување на капацитетите од транспортните средства.

2.3.РАЗВОЈ И КАРАКТЕРИСТИКИ НА ТАРИФНИОТ СИСТЕМ И ТАРИФНА ПОЛИТИКА ВО НАШАТА ЗЕМЈА

Развојот на тарифниот систем на југословенските железници се до распадот во 1990 година може да се види во два карактеристични периоди:

- **Прв, од 1945-1970 година; и**
- **Втор од 1970- година до денес.**

Првиот период е период во кој доминирале единствени просечни превозни цени- систем на единствени производни цени засновани на доминантната улога на тарифното начело на вредноста на превезената стока.

Така на пример:

- Од 1945-1960 година, бројот на тарифни оделенија во железничкиот стоковен сообраќај бил 25, а тарифски се движи 9:1.
- Во 1960 година бројот на тарифни оделенија се намалил на 12, а тарифски се движи 6:1.
- Веќе во 1961 година бројот на тарифски оделенија е намален на 10, а тарифски се движел од 2.8:1, таквиот концепт на тарифен систем се задржува до 1970 година.

1. Во доменот на диференцирање на превозната цена према објектите на превоз:

Во стоковниот сообраќај диференцирањето на превозните цени се врши према видот на стоката, али со значително стеснување на влијанието на вредноста и платната способност на стоката. Бројот на тарифни оделенија и растојанието на тарифите се смалува. Растојанието на тарифата се движи од 1:1.7, што во однос на поранешната структура на тарифата преставува значително ублажување на растојанието. Овој распон подоцна уште повеќе е снижен на околу 1:1.3, што значи дека превозот на стока со најголема вредност поскап од превозот на најевтината стока е само околу 30%. Освен тоа, на класификацијата на стоката во поедини тарифни оделенија сега во значително поголема мера влијае степенот на искористување на тарифните оделенија сега во значително поголема мера влијае на степенот на искористување и трошоците кои предизвикуваат поедини видови на стока. Тоа значи дека и во хоризонталното степенување на тарифата се повеќе се внесува економскиот елемент, што треба да влијае на рационална распределба на превозот помеѓу сообраќајните гранки и на реално формирање на транспортните трошоци за поедини видови на стока.

2. Во доменот на територијалното диференцирање на превозните цени:

Се напушта принципот на територијална единствена цена, формирани на база на просечните трошоци на експлоатација и се воведува територијално диференцирање на превозните цени кое се врши по основа на следните два битни критериуми и тоа:

- Трошоци на експлоатација на поедини железнички приги и
- Пазарни услови на дадена релација.

Основен критериум за диференцирање на цената во овој домен се трошоците на експлоатација, а пазарните услови, се земаат како корективни фактори. Во практичната примена на овој концепт на тарифен систем, од 1970 година до денес, реализирано е диференцирање на превозните цени по пругите (релациите), со користење на системот на виртуелен коефициент и виртуелни километри. Во вкупниот овој период превозната цена на железницата се под контрола на државата, а нивното ниво е ниско од аспект на покривање на вкупната цена на чинење на железницата. Во концептот на тарифниот систем воведен во 1970 година, кој во основа и денес се применува, правилно било поставено да трошоците на превозот треба да бидат основа за формирање на превозна цена, а со диференцирање на тие цени треба да се врши по релации на превозот.

Железницата значи и денес во првата деценија на XXI век, применува производни концепти на бизнис политиката и во рамките на него и производниот концепт на политиката на цената. Таков концепт не е соодветен на условите на конкуренцијата, па неговото задржување ја хедикемира вкупната конкурентност на железницата, со понатамошни последици по остварениот обем на превозот, остварените транспортни приходи и рентабилност во работата. Основното прашање кое на железницата и се наметнува, во битно изменети пазарни услови е со која превозна цена може да се придобие превозот. Пазарниот, т.е. условите на конкуренцијата не можат да бидат повеќе дополнителни, веќе треба да постанат примарен критериум во одредувањето на висината и диференцирањето на превозната цена. Патот за изнаоѓање на решение се маргиналните трошоци како долна граница на превозната цена. Во дадената зона на вработеност маргиналните трошоци се изедначуваат со износот на единечните варијабилни трошоци. Во современите пазарни услови македонската железница треба да добие потполна самосталност во формирањето на превозна цена, односно да добие потполн тарифен суверенитет. Понатака, во многу близок перспективен период, превозниот дел на Железницата на Македонија, нема да биде само во позиција да одговори на барањата на интегранските конкуренции (конкуренција со другите видови на транспорт), него ќе добие и внатре гранска конкуренција (конкуренција на други оператори кои ќе обавуваат железнички превоз на македонската мрежа на железнички пруги). Концептот на тарифниот систем, т.е. формирањето на превозната цена мора да биде пазарно формирана. Никој нема железницата да ја праша колку е незината цена на чинење, него дали е конкурентна на пазарот. А висината на превозната цена, секако е битен елемент на таа конкурентност.

3. ФОРМИРАЊЕ И ПОЛИТИКА НА ЦЕНАТА ВО МОРСКИОТ СООБРАЌАЈ

Цените на превоз на морските транспортни услуги се формираат на пазарот за бродски простор кој има изразит карактер на меѓународен пазар. Таквиот карактер на овој пазар објективно е условен со единственоста на транспортниот пат и загарантираноста на сободата на морето и слободата за пловење. Побарувачката за морски транспортни услуги е изведена од побарувачката и големината на обемот на меѓународната прекуморска размена, а развојот на тој обем условен е и изведен од состојбата и развојните тенденции на светското стопанство. Отаму и сите оние бројни фактори, на економска и вонекономска природа, кои го одредуваат развојот на светското стопанство и меѓународната размена, имаат последичен одраз и на состојбата на меѓународниот пазар за бродски простор. Колебањето на возарините, до кои доаѓа во кратки или долги временски периоди, имаат цикличен карактер. Тие се појачуваат и затоа што понудата на транспортните капацитети не може еластично да се прилагоди и да ги прати промените до кои доаѓа во обемот и структурата на побарувачка. Морскиот транспорт претставува една од капитално најинтензивните активности, со релативно долг век на траење на капацитетите, што битно оневозможува прилагодување на понудената побарувачка во краток временски период. Во структурата на преку морската размена, која изнесува 75% од вкупниот обем на светската трговија, јасно се разликуваат три основни групи на стока:

- Течни товари (нафта и деривати),
- Суви растурени товари (руда од железо, житарици, јаглен, боксит со глина и фосфати) и
- Генерални товари (готови производи и полупроизводи).

Притоа, во вкупниот обем на мреку морска размена на течни товари учествуваат со околу 45%, сувите растурени товари со околу 30% и генералните товари со околу 25%. Структурата на преку морската размена на стока дадена е во следната табела:

Табела 3. Структура на преку морската размена

Година	Течен товар	Главен растурен товар	Останати суви товари	Вкупно
Во милиони тони				
1970	1,442	448	676	2,566
1980	1,871	796	1,037	3,704
1990	1,755	968	1,285	4,008
2000	2,163	1,288	2,533	5,984
2007	2,681	1,997	3,344	8,022
Структура во %				
1970	56	17	26	100
1980	51	21	28	100
1990	44	24	32	100
2000	36	22	42	100
2007	33	25	42	100

Извор: Review of Maritime Transport, за 2008 година.

Во рамките на тие капацитети дошло до изразена специјализација за превоз на поедини видови на стока, така да понудата се состои од три основни видови на бродови:

- Танкери,
- Бродови за превоз на суви растурени товари (булк-царриера) и
- Линиски бродови (класични и контењерски).

Структурата на капацитетите на светската трговска морнарица во 2007 година дадена е во следната табела..

Табела 4. Структура на капацитетите на светската трговска морнарица во 2007 г.

	Структура во %
Танкери	39
Булк царриери	37
Класичен линиски	10
Контењерски	13
Бродови за превоз на генерален товар вкупно	23
Вкупно	100

Извор: Review of Maritime Transport, за 2008 година.

Во рамките на тој пазар егзистираат три парцијални пазари:

- **Линиски,**
- **Танкерски и**
- **Трамперски.**

Самостојноста на овие парцијални пазари е многу изразена али и не до крај потполна.

Таква супституција на достигнатиот степен на специјализација на капацитетите можна е во релативно мала мерка. Во склад со тоа, формирањето на превозната цена за морски услуги во зависност е од развојните тенденции на овие парцијални пазари.

3.1. ФОРМИРАЊЕ НА ЦЕНА НА ЛИНИСКИОТ ПАЗАР

Динамичниот развој на размена на стока на поедини меѓународни трговски правци довел до потреба за организирање на редовен транспортен сервис (линија) за опслужување на нивниот транспорт, а на тој начин дошло и до формирање на посебен организационен облик на пазар на линиски морски транспортни услуги. Од создавањето на првата линиска конференција (Униед Кингдом- Калкута Конференцијата во 1875 година) конференцискиот систем набрзо ги зафати сите поважни правци на морскиот линиски превоз, да покасно биди применуван и на сите ново организирани линии, така на крајот од 1985 година евидентирано е постоење на 526 линиски конференции кои покриваат најголем дел од светскиот линиски превоз, а во нив е зачленето преку 90% од светската линиска тонажа. Конференциските договори ги регулираат сите поважни прашања од делокругот на работа на конференцијата и функционирањето на поедини линии, почнувајќи од висината на превозната цена (тарифа) и поделбата на превозот помеѓу членовите на конференцијата, преку редовите на пловидба и застанувањата на бродовите во поедини пристаништа, различни додатоци на превозната цена во одредени услови, до начинот на прием на новите членки и нормативни регулативи во договорите во превозот. Монополскиот карактер на овие договори посебно можел да дојди до израз поради непостоење на можноста за контрола на работата на конференцијата, како од страна на јурисдикцијата на поедини земји така и на контрола на меѓународните организации. Препорака на комитетот за истражување на бродарството на Велика Британија- Роџалде Репорт 1970 година. Кодексот на владеење на линиската конференција усвоен на состанокот на министри за транспорт на земјите од Западна Европа и Јапонија во Токио во 1972 година и др. Сите овие обиди немале широк ефект, било затоа што значеле парцијален пристап на проблемите или поради тоа што не наидувале на прифаќање на широк меѓународен план. Земјите во развој го поставиле ова прашање на дневен ред на меѓународната организација под закрило на ОН, од првото заседание на конференцијата на ОН за трговија и развој (UNCTAD) 1964 во Женева, да би тоа било присутно во работата на оваа организација и незините органи се до денес. Од овие акции произлегло и усвојувањето на конвенцијата за кодексот на владеење на морската линиска конференција, во април 1974 година, со која е предвидена поделба на теретот помеѓу превозничките земји на извознички и увознички во пропорција 40:40:20 (извозник, увозник, останати). Со воведувањето на нова технологија во превозот прво ги зафатил морските трговски правци помеѓу високо развиените земји (3. Европа-С. Америка, Јапонија- С. Америка, Европа – Аавстралија), да до денес се прошири на скоро сите значајни правци на морската размена. Новата технологија на превозот поставува и прашање на конкуренција помеѓу класичниот и контејнерскиот превоз што се одразил и на ограничување на слободата на однесување во рамките на конференцијата.

Воведувањето на контејнерски сервис, од самиот почеток, пратено е со склучување на национални и мулти национални базени (пулови), и конзорциуми со цел на избегнување на меѓусебна конкуренција, пошто тоа прашање во овој случај, поради уште изразената интезивност на вложување, станало дури поактуелно него кај класичната линија.

Возарините на линискиот пазар, поради монополската структура на тој пазар, отпорни се на паѓање. Долгорочно гледано оваа возарина постојано расте, а трендот на нивниот раст зависи од моментната конјуктура во светското стопанство и преку морската размена.

Релативно ниската стапка на развој на стопанството и растот на преку морската размена, во последните 20-тина години, причина се за успорено зголемување, а во кратки периоди и стагнација, на линиските возарини во тој период.

3.2.ФОРМИРАЊЕ НА ЦЕНИ НА ТРАМПЕРСКИОТ И ТАНКЕРСКИОТ ПАЗАР

Енергетските и другите сировини апсорбираат околу 75% од вкупниот обем од меѓународната преку морска размена. На ваквата структура на побарувачка се прилагодува структурата на понуда на транспортните капацитети така, да танкерскиот и капацитетите за превоз на суви растурени товари имаат доминантно место во вкупните капацитети на светската трговска флота. Постигнатите резултати во оваа смисла создале можност за економично транспортирање на сировини на огромна далечина, а со тоа и за намалување на релативната зависност на разместување на преработувачките капацитети во однос на природните извори на сировини (пример развојот на индустријата на челик и црната металургија во Јапонија и европските земји на база на Австриските и Бразилските руди од железо, а да не се зборува за преработувачките капацитети на база на нафта од преку морските извори). Иако во принцип трамперскиот и танкерскиот пазар се слободни пазари, сепак и на нив се многу присутни елементи на монополизација. Сепак, изразеното присуство на монополските елементи во структурата на пазарот на бродскиот простор на слободната пловидба не значи и елиминација на конкуренцијата на трамперскиот и танкерскиот пазар, него само изменети услови во кои тој се одвива.

Наспроти линискиот пазар, овде имаме многу изразена централизација на капиталот како на страната на понудата така и на страната на побарувачката. Една од основните карактеристики на танкерскиот и трамперскиот пазар се манифестира во многу изразена флукуација на обем на побарувачка. Па флукуацијата е одраз на различни фактори, од циклични и конјуктурни движења во развојот на сетската економија преку појава на криза во меѓународните политички и економски односи (војни и други екцесни случувања), до кои доаѓа поради незадоволувачката состојба во меѓународниот систем на економски и политички односи, до сезонски колебања во земјоделското производство на житарици во поедини светски региони, посебно во големите земји со население како што се Кина, Индија и Русија и др. Движењето на возарината за поединечните патувања (одреден превоз) и за Тиме Цхартер има иста насока, само осцилациите на овие последните повеќе нагласени, па и разликата помеѓу највисоката и најниската возарина поголема.

Тоа е сосема разбирливо, оти движењето на возарините кај временското најмување зависно од процесот на движењето на состојбата на пазарот за бродски простор, за период за кој наемот се заклучува. Во периодите за кои се очекува рецесија и пад на возарините на пазарите за слободна пловидба сопствениците на бродовите сакаат да направат зголемување на големината на капацитетите на дадените во временски наем, додека во периодите за кои се очекува зголемување на возарините се спротивни на нивните аспирации. Нормално, сосема обратна ситуација имаме на страната на побарување- на корисникот во нивните акции кај склучувањето на временскиот наем.

4.ФОРМИРАЊЕ НА ЦЕНА ВО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

4.1.СПЕЦИФИЧНОСТ ВО ФОРМИРАЊЕТО НА ЦЕНАТА НА АВИОНСКИОТ СООБРАЌАЈ

Воздушниот сообраќај, благодарение на своите најважни конкурентски предности, изразени во големи брзини на превозот и можностите на совладување на големите одалечености за кратко време, својата полна афирмација ја доживува на сегментот на

меѓународниот превоз на патници. Отаму посебно внимание заслужува заправо прашањето за формирање на цена за меѓународните патнички услуги во рамките на оваа гранка. Со полно право можиме да констатираме дека на пазарите на воздушните превозни услуги постои многубројна специфичност. Истовремено, промените во начинот на регулација и ситемите на формирање на цена, кои се случиле во последните децении биле многу значајни. Постојат различни аспекти кај формирањето на цени во воздушниот сообраќај, што покажува наредната табела.

Табела 5.разлики во авио сообраќајот кој има помало или поголемо влијание во формирањето на цената.

Национален, класичен превозник и low cost carriers-a		
Домашен и меѓународен транспорт	РАЗЛИКИ ПОМЕЃУ	Стоковен и патнички превоз
Редовен (линиски) и нередовен (charter) сообраќај		

Кај формирањето на цената на воздушните превозни услуги треба посебно да се набљудува меѓународниот, а посебно домашниот сообраќај, поради битни разлики помеѓу специфичноста на националните и меѓународните пазари на овие услуги. Природно, понатака треба да се разликува редовен од не редовен (charter) сообраќај, и секако патнички од стоковен превоз. Конечно, во последно време, како последица на дерегулацијата мораме да правиме разлика помеѓу класичните, национални авио превозници и т.н. авио компании кои работат со ниски трошоци. Така на пример, денес и скоро да не е битно која е матична земја на авио превозникот и каде тој лета, со примената на договорот за отворено небо, секој авио превозник има право да конкурира за секоја линија, при што ни прва ни последна точка на тој превоз немора да биди во неговата матична земја. Последните 20-тина години во Европа настанал голем број на low-cost carriers (Low-cost carriers- LCC), кои имаат подруга бизнис стратегија во однос на класичните национални авио превозници. Бумот во зголемувањето на пазарното учество, приходите и профитот на оваа компанија остваруваат паралелно со постапката на либерализација, т.е. со примената на Open Sky Agreement договор (договорот за отворено небо), во последните 20-тина години на тлото од Европа. Стоковниот авио превоз може да се одвива во принцип на два начини:

1. Со рентирање на слободниот простор за превоз на стока на редовните линии на кои се превезуваат патници (ако е помала количина на стока во прашање);
2. Со рентирање на специјализирани авиони кои поседуваат т.н. логистички провајдери (DHL, FEDEX, UPS и т.н.).

формирањето на цена во првиот случај се врши на база на стандардни тарифни пакети, додека во другиот случај, имајќи во вид дека се работи за рентирање на целиот авион, постои сосем слободен начин на договарање помеѓу корисникот на превозната услуга и превезувачот. Процесот на формирање на цената на светскиот авио пазар може на многу груб начин да се подели во две фази:

1. Формирање на цена под закрило на IATA-е (меѓународна асоцијација на авио превозниците), со секако различни билатерални договори помеѓу земјите за авио превозот и
2. Формирање на цена после дерегулација, која во последните 30-тина години била многу интензивна во Северна Америка, а во последните 20-тина години на пазарот на Европа, али и на релациите помеѓу овие два пазари (со што договорите во рамките на IATA несе формално суспендирани, али се под барањата на пазарите, односно процесите на дерегулација практично повеќе не се применуваат).

Секако дека постојат пазари во светот каде и понатака важат билатералните договори помеѓу одредени земји за „размена“ на авио сообраќајот. Сепак, на најзначајниот дел од светскиот авио пазар (најголемиот дел на Европа и Америка, али и помеѓу овие два континенти) овој начин на формирање на цена готово во потполност заменет со формирање на цена под влијание на дерегулацијата. За формирањето на цена под закрило на IATA-е треба да сватиме во историски контекст за најголемиот дел на светскиот „колач“ во авио превозот.

4.2.НАЧИН НА ФОРМИРАЊЕ НА ЦЕНА ВО ВОЗДУШНИОТ ПРЕВОЗ ЗАСНОВАН НА IATA КОНФЕРЕНЦИИТЕ

Во редовниот меѓународен сообраќај цените на превозот се формирале под закрило на Меѓународното здружение на редовните воздушни превозници (IATA). Утврдувањето на висината на превозната цена се обавувало преку Сообраќајните конференции IATA, кои покривале поедини делови од светската територија и тоа:

- **Првата конференција ја покривала Северна, Средна и Јужна Америка, Гренланд и околните острови;**
- **Втората конференција ја покривала Европа, Африка и Блискиот Исток;**
- **Третата конференција ја покривала Азија (без Блискиот Исток), Австралија, Нов Зеланд, Индонезија и околните острови.**

На потесните регионални целини во рамките на конференцијата делувале поткомитети. Првата конференција имала четири, втората три и третата четири поткомитети. Секоја конференција одредувала цена на превозот на линиите чии почетни и завршни точки наоѓаат на територијата која е дадена на конференцијата да ја покрива. Висината на превозните цени се одредувала на конференциите во постапка со усогласување на поединечни предлози кои обавувале превоз на поедини линии. Се подразбирало дека превозниците немале слободен пристап при обавувањето на превозот на конкретните линии, оти отворањето на секоја линија и претходи меѓудржавен и меѓукомпаниски договор, на заинтересираните земји и нивните компании, која таа линија ги поврзува. Секоја компанија, без обзир на незината

- **големина,**
- **економска моќ,**
- **степенот на рационалност и ефикасност,**

имала равноправен статус во постапката на усогласување и одлучување за висината на превозната цена. Посебно при тоа е присутна флукуација на трошоците за гориво, поради нестабилните цени на нафтата и дериватите на светскиот пазар. Во структурата на цената на чинење најголемо е сепак учеството на трошоците за работа (околу 35%), а потоа трошоците за гориво (од 20-35%), во зависност од цената на нафтата. При тоа околу 2/3 од вкупните трошоци претставуваат фиксни трошоци, па трошоците по единица на превозна услуга доминантно зависа од степенот на искористеноста на капацитетите.

Во калкулацијата на превозните цени и единечните трошоци, во меѓународниот редовен сообраќај се тргнува од претпоставка на просечното искористување на капацитетите (потполнетоста на седиштата) од 55% (што е многу висок праг, односно граница која е под нивото на фиксните трошоци. Таквите цени обезбедувале и на превозниците позитивни резултати на работење, а на успешните компании тие му обезбедуваат екстра добивка (профит). Очигледно е, да истакнатата постапка на одредување на цена во рамките на IATA, им давал на тие цени изразит монополски-картелен карактер. Две многу битни

причини влијаеле на многу високата цена во авио сообраќајо под закрилото на IATA конференцијата:

- 1. Почетна основа дека авионот ќе биди потполнет само со 55% и**
- 2. Дефинирање на цената на една линија во постапката на усогласување помеѓу превозникот, со што по правило цената се засновала на тоа да и најнерентабилниот превозник на таа линија оствари некоја добивка.**

Сето тоа било насочено против интересот на патникот, иако во тие тарифи имало доста попусти, како сегментација на сите тарифи во нормални и посебни (привилегирани).

Привилегираните тарифи се давале во поголем број на основа (групна, фамилијарна, туристичко патување, превоз на одредена категорија на патници- деца, мадинци и с.л. определеноста и фиксираноста на времето на патување и др.), и воглавно биле насочени на обезбедување на повисок степен на искористеност на капацитетите, односно биле во функција на бизнис- комерцијалната политика на превозникот. Воведувањето на се поголем опсег на повластици, стимулирање во бројот на часови на летање (нрп. програма со која авио компаниите ги стимулираат патниците што повеќе да летаат со нив, давајќи им екстра работа во бесплатните летови) и други начини на снижување на цените била само одредена „предигра“ на оној што пазарот континуирано барал-општ низок ниво на цени во авио сообраќајот, т.е. негова дерегулација и со тоа достапност на авио превозот на пошироките слоеви на населението.

4.3. ФОРМИРАЊЕ НА ЦЕНА ВО АВИО ПРЕВОЗОТ ВО ПРОЦЕСОТ НА НЕГОВАТА ДЕРЕГУЛАЦИЈА

Првите чекори во тој правец се забележуваат во почетокот на 80-тите години, кога независниот британски бизнисмен Лејкер воведува „слободен воздушен мост“ помеѓу Велика Британија и САД, по цени и по неколку пати пониски од оние на редовните линии.

Неговиот обид преживеал само неколку години, да организираните против мерки на големите компании набрзо бил исфрлен од пазарот, а неговата компанија била затворена. За утеша му останала титулата на лорд, која ја добил за својот обид. Барањата за дерегулација потоа иницирале во САД, и тие барања се реализирани во усвојување „Актот за дерегулација“ („Act of Deregulation“) во 1978 година. Со усвојувањето на тој акт во внатрешниот сообраќај на САД воведена е слободна конкуренција помеѓу превозниците, а безпоштедни „тарифни војни“ довеле набрзо до зголемување на бројот на редовните превозници во таа земја од 36 на 123, за да 25 превозници набрзо банкротираат. Во релативно кратко временски период после тоа доаѓа меѓутоа, до раслојување и до формирање на олигополи, односно до нивна концентрација во неколку „мега“ превозници (United American Airlines, Delta, Tehas Air Corporation i Northwest), кои воспоставуваат своја доминација на пазарот, контролирајќи 85% од американскиот пазар. Деретулацијата иницирана во САД, се проширила на Австралија Југоисточна Азија и Канада. Во почетокот дерегулацијата не се проширила на целиот систем на меѓународниот сообраќај, али не останала и без влијание на тој систем. Тоа влијание се одразило на олабавување на цврстата политика на IATA во доменот на тарифите, посебно во доменот на т.н. специјални- привилегирани цени. Резултатот на тоа е во 1986 година, на пример, околу 90% од авио патниците патувале по снижени, специјалните тарифи, со просечен попуст од околу 60% во односот на нормалната цена, што е скоро два пати повеќе во однос на периодот пред 1978 година. Со тоа значајно е здрмана контролната и регулативна улога на IATA во доменот на меѓународните воздушни

тарифи. Тие 90-ти години почнало да се поставува прашањето на понатамошните перспективи на дерегулацијата и понатамошната улога на IATA во доменот на тарифите.

Посебно значење за дерегулацијата во меѓународниот авио сообраќај и по таа основа на снижување на цени се однесува на воведување на Политиката за отворено небо („open skypolicy“), на линиите кои го поврзуваат САД и земјите на Европа. Со договорот за отворено небо, кој е потпишан помеѓу САД и 60 земји (меѓу другото и 27 земји на ЕУ) се отвора можност на слободна конкуренција на интерконтиненталните релации на превозот и се рушат сите можни бариери на слободна конкуренција. Интерконтиненталниот договор „Отворено небо“ стапил на сила на 30 март 2008 година, ден после донесувањето од страна на Европската Комисија. Со тој договор во значаен дел укинати сите рестриктивни бариери на билатерални договори IATA, кои порано важеле и држеле цени во авио сообраќајот на „таванот“. Клучни рестриктивни мерки во рамките на IATA со методологијата на утврдување на цената и процесот на регулација се однесувале на недостапноста на сите линии за сите авио компании, него само за одреден број кои IATA ги дефинирала на некоја релација. Така на пример, само неколку превозници можеле да летаат на релацијата Лондон (аеродромот Heathrow) – SAD: United Airlines, American Airlines, British Airways и нешто подоцна дозвола за таа релација добил и Virgin Atlantic Airways. Денес со договорот за Отворено небо предвидено да сите авио компании кои имаат интерес можат да летаат од Европа во САД од било кој аеродром во ЕУ, а не само од аеродромот од матичната земја, со што значајно се зголемува степенот на конкуренција и додатна либерализација на системот на формирање на цени на една релација. Сосема е логично да ако повеќе компании летаат на иста линија, цените на летот мораат да паѓаат, што посебно се однесува на т.н. бизнис класа. Процесот на постепенa либерализација во Европа започнал во текот на деведесетите години на 20-тиот век. Таа посебна погодност за пазарот на 36 европски земји (не само земјите на ЕУ него и оние кои кон незе гравитираат или сакаат уште да се приклучат) претставува европска верзија на Договорот за отворено небо. Тој договор кој подразбира слободен пристап на пазарот на сите европски авио компании сеуште е во постапка на врификација во некои национални парламенти, али неговата вистинска примена е отпочната. И нашата земја пристапила кон тој договор 2007 година.

Политиката на отворено небо во Европа постепено, во периодот од 1987-2004 година „го ослободувало“ европското небо од сите бариери (каде кој лета, од кој аеродром, до кој аеродром, непостоење на ограничување во врска со каботажата и т.н.), што допринесло до тарифа који во права смисла на тој збор почнале да се формираат на база на понудата и побарувачката. Некако паралелно со европската либерализација на воздушниот превоз, во текот на 80-тите и посебно во 90-тите години од 20-тиот век почнале да се формираат т.н. ниско тарифни авио компании. Влегувањето на пазарот на low-cost carrierja довело до подобра поврзаност помеѓу сите аеродроми, со пониски цени на летот и поголема фреквенција на летови. Low-cost carrierja(LCC) на некој начин се специфични европски, релативно кратки евро-медитерански линии, иако нивниот начин на работење поставен во САД со влегувањето на компанијата Southwest Airline уште во 1967 година на пазарот. Во текот на последните неколку години LCC претставува сигнификантен учесник на внатре европските линии, со учество на пазари кои стално растат (2004 година покривале 24% од сите полетувања и слетувања во Европа). Пазарот на Велика Британија бил најинтересен за развојот на овие видови на авио превозници, така овие превозници 2004 година имале дури 50% од сите полетувања од некој од аеродромите во УК. Додека во почетокот LCC воглавно го користеле патници кои често патувале и кои себе неможеле да си дозволат скапи авио карти, денес нивниот пазар се

проширил во смисол дека сите ги користат, од добро стоечките и ситуирани патници, до оние со мал буџет. Целта на патувањето е да се стигни на одредницата, а не самиот лет.

LCC може да се дефинира како авио компанија која работи на релативно кратки патишта во одредени региони и кои не нудат никакви додатни услуги. Нивното работење се базира на три битни елементи:

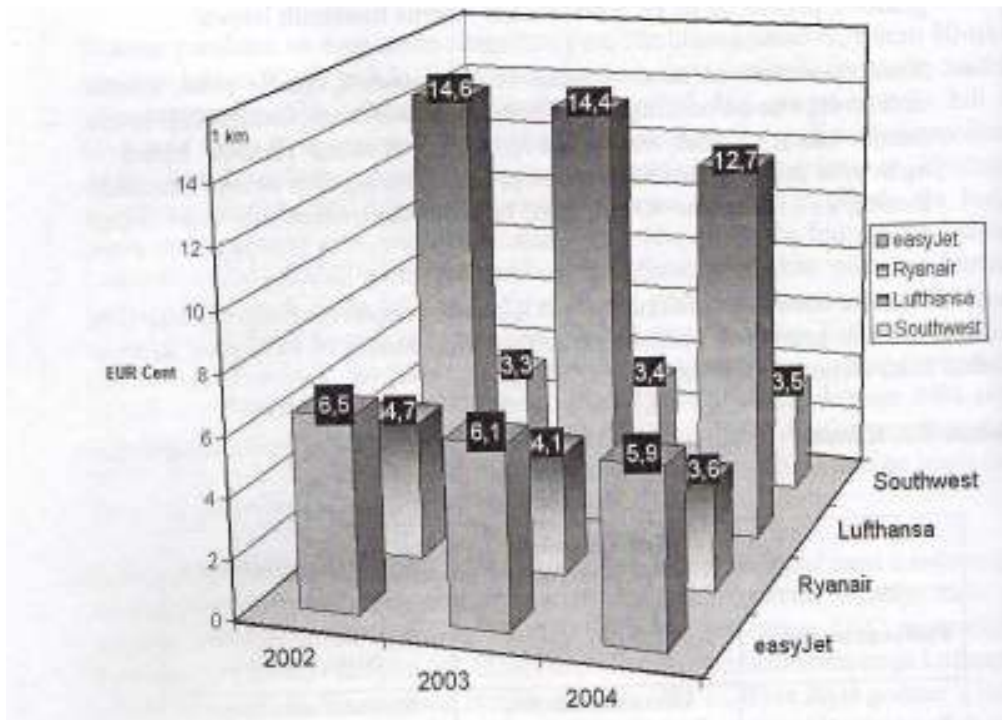
1. **Едноставен производ**- непостоење на додатни услуги: храна, пијалоци, весници (т.е. додатно се наплатуваат), тесни седишта (кои овозможуваат поголем капацитет), постоење само на една класа, седиштата несе нумерирани, карти не постојат- чекирање и купувањето се врши преку интернет;
2. **Пазарно позиционирање**- потрошувачите се во главно ценовно ориентирани, со користење на агресивен маркетинг, користење на мали аеродроми надвор од градовите, превоз од точка А до точка Б- нема транзитни летови;
3. **Ниски оперативни трошоци**- помал број на вработени, помала плата, кратко задржување на аеродромите, користење на споредни аеродроми (кои имаат мала такса), кратко време за чистење, директна продажба на карти- во главно преку интернет, користење само на еден тип на авион (најчесто Boeing 737 или Airbus A 320), со што се смалуваат трошоците за сервис и обука на пилотите.

Основната разлика помеѓу традиционалните и LCC, како и примери на разлика во оперативните трошоци на авио превозниците кои се сметаат за традиционални и LCC дадени се во табелата и сликата.

Табела 6. Клучни разлики во бизнис филозофијата на традиционалните авио компании и LCC

	Традиционални превозници	Low cost превозници
Бизнис модел	Глобална стратегија Високи трошоци	Стратегија на пазарот, ниски трошоци
Бази и слетувања	Главни аеродроми, формирање на глобални алијанси	Споредни аеродроми, патување од точка А до точка Б
Флота	Неколку типови на авиони	Стандардизирање
Производ	Висока цена на картите, полн пакет на услуги вклучен во цената.	Ниски цени на картите, непостоење на бесплатни споредни услуги
Канали на продажба	Продажни филијали и претставништва, патнички агенции, интернет, телефон	Директна продажба по пат на телефон и интернет.

Слика 1. Оперативни трошоци на авиопревозниците



На дијаграмот се прикажани оперативните трошоци на четири авио компании: една традиционална- Lufthansa и три LCC-Southwest, Ryanair i EasyJet. Трошоците се изразени во евро центи/ километри/ седишта. Гледаме да Lufthansa далеку повеќе трошоци него другите LCC. Спрема прелиминарните извештаи на авио компаниите, тие кои работат со пониски цени, со повисок степен на потполнетост на седишта, користејќи го законот на чинење на сообраќајот во пракса (или економскиот број која нас не тера да таму каде има поголеми фиксни трошоци мораме та ги намалуваме цените со цел на зголемување на обемот на превозот, како би тоа значело и оборување на оперативните, пред се фиксни трошоци) и покрај светската економска криза, која го зафатила целиот свет на крајот од 2008 и во текот на цела 2009 година, оствариле профит и зголемување на обемот на превоз. Така на пример, RyanAir во претставувањето на резултатите за половината на 2009 година истакнува дека напредувал без обзир на рецесијата и да и понатака превзема дел од пазарот и патници од главните европски авиокомпаниии, како што се Lufthansa, British Airways i Air France/KLM. Нето профитот на компаниите пред исплатата на порезот и каматата до крајот на септември достигнал 387 милиони евра, што може да се спореди со предвидувањата дека кистата заработувачка ќе биде околу 377 милиони евра. Може да се заклучи да дерегулацијата во авио сообраќајот и процесот на снижување на цените уште не е воведен во целиот систем на меѓународниот превоз. Еден од поголемите проблеми е тој што и покрај либерализацијата на скоро сите релации САД-Европа, системот на термини за полетување и слетување, од и на поедини аеродроми уште не е либерализиран. Тоа практично значи да одредени, по правило големи алијанси од авио компаниите и понатака располагаат со најдобрите термини за слетување и полетување на најдобрите аеродроми, така да пристапот на тој ресурс практично е

оневозможен за некои мали алијанси или поединечни компании кои би сега сакале да се вклучат на некои линии. Малите компании можат да се вклучат на некоја линија, али по правило им се нуди помалку атрактивен термин на полетување. Дури во последно време е присутна и трговијата на најквалитетни термини на полетување и слетување од поедини аеродроми (на пример квалитетен термин на слетување и полетување од некој аеродром можи према истражувањата на консултанската куќа Deloitte се продаде и за 30 милиони фунти). Поточно светската економска криза и генерално кризата која ги остава последиците во авио сообраќајот секако бара секаков облик на консолидација во работењето, здружување, зголемување на обемот на потполнетост на капацитетите, со пониски цени (што е на пример, сето сосема спротивно на тенденциите кои сме ги имале во бизнис политиката на МАТ во периодот од 1991-2010, до превземањето на македонскиот национален авио превоз од турски ТАФ заедно со двата национални аеродроми во Скопје Александар Влики и во Охрид Св.Апостол Павле кои денес интензивно се реновираат за да бидат во можност да го зголемат приемот на големите авио компании и зголемување на авио превозот на патници од еден на четири милиони патници, со воведување на евтини чартер летови, како и на превозот на стока. Како би го предупредиле проблемот со термините на атрактивните аеродроми, LCC полетуваат и слетуваат на одалечените аеродроми, на поранешни воени бази (пред се во Источна Европа), каде термините за нивно полетување и слетување потполно слободни. Многу градови и нивните аеродроми се спремни и да платат да некоја LCC почне да лета од тие бази. Многу мали земји (како Македонија, Србија, Косово и сите земји од регионот на Западниот Балкан) и нивните скромни капацитети на националните авио превозници (на пример МАТ во Македонија, JatAerways во Србија или Montenegro airlines во Црна Гора) во изминатите години беа свесни на фактот дека со пропуштањето на светскиот воздухопловен сообраќај на слободната конкуренција набрзо резултатите во пропаѓањето на многу малите национални компании, т.е. до концентрација на воздушниот превоз во рацете на мал број на силни компании од развиените земји. Отпорот кој и денес е присутен (во Македонија попушти во 2009/2010, во Србија малку попушти кон крајот на 2009 година) во потполно приваќање на Договорот за отворено небо во земјите од регионот се правдани со тоа дека државната регулатива и монополската структура на пазарот која од тоа произлегува, ќе биди набрзо заменета со контрола на пазарот од страна на големите компаниски водичи и мултинационалните компании. Тоа беше само изговор за немање желба за реструктурирање на домашниот авио компании и либеларизација на цените на авио сообраќајот, посебно на регионалните линии. Сосема е нормално дека иднината на секоја мала национална компанија ќе биди во некоја од светските релевантни алијанси (здруженија на авио компаниите), оти со учество во алијансата (на пример Стар алијансата која ја предводи Lufthanza) добива многу подобро поврзување на регионалниот и поширок меѓународен сообраќај, поголем степен на користење на капацитетите, пониски оперативни трошоци и што е најважно пониски цени за патниците. Во целина земено, последиците од процесот на дерегулација пред се се истражени преку смалување на апсолутното ниво на цената во меѓународниот воздушен сообраќај. Дошло и до значајно смалување на расчекорот помеѓу цените во редовниот и charter сообраќајот. Познато е да цените од charter превозот биле многу пониски од цените на редовните линии, едноставно затоа што кај цените во charter подразбира

потполна искористеност на капацитетот на авионот (а не само 55% по правилата на IATA). Во понатамошната иднина намалувањето на релативната висина на превозните цени ќе ја зголеми можноста на трансформација на потенцијалната во ефективна побарувачка. Зголемувањето на обемот на превозот и степенот на искористеност на капацитетот може на воздухопловните компании да му ги надохнади губитоците на приходи по основа на смалување на цената, па рентабилитетот на нивното работење не мора да биди загрозен. Тоа најдобро се гледа на примерот од работата на LCC компанијата.

ЛИТЕРАТУРА

- 1.Vladan, B.(2009)**, Ekonomija saobraćaja Prvo izdanje, Ekonomski fakultet Univerziteta u Beograd.
- 2.Велкоски, С.(2005)**, Економика на сообраќајот,(I дополнето и изменето издание), Факултет за туризам и угостителство- Охрид.
- 3.Велкоски, С.(2008)**, Сообраќајот и туризмот, Факултет за туризам и угостителство- Охрид.