

PREDMET RADA U SAOBRAĆAJU

Jedna tema iz zaostavštine marksističke ekonomske teorije

Gojko Rikalović*

Sažetak: Marksistički pristup kao da doživljava renesansu u uslovima svetske finansijske i ekonomske krize. Jača značaj realnog sektora ekonomije, pokazuje se da koncept materijalne proizvodnje nije za odbacivanje. Među marksističkim ekonomskim teoretičarima bilo je dosta razmimoilaženja u pogledu tretiranja predmeta rada u saobraćaju. Izlaz iz te diskusije je u ustanovljavanju četiri vida rastojanja između izvorišta i odredišta prevoza (prostorne, vremenske, tehnološke i ekonomske distance) i koncepta pluralizma predmeta rada u saobraćaju.

Ključne reči: saobraćaj, predmet rada, distanca, vreme, prostor, materijalna proizvodnja

Abstract: Marxist approach seems to experience renaissance under the circumstances of the global financial and economic crisis. There is the process of strengthening the importance of real sector of economy, and it is shown that the concept of material production should not be rejected. Among the Marxist economic theorists there was a lot of disagreement in the treatment of transportation. The solution is to establish four forms of distance between the source and destination (space, time, technological and economic distance) and the concept of pluralism in the work subject of transportation.

Key words: transport, subject of labor, distance, time, space, material production

Poznato je da svaka materija ima prostornu i vremensku dimenziju. Prostorno i vremensko bivstvo nalazi se u tesnoj međusobnoj povezanosti, te se svekoliko promene bivstvovanja u prostoru moraju dešavati u vremenu. Prostor i vreme su, međutim, antropocentrični. To znači, da se u njihovom središtu stalno nalaze ljudi koji žive svoj svakodnevni život. Ovaj svakodnevni život uvek određuje sklop tog prostora i vremena, pri čemu su doživljaj prostora i vremena i predstava o prostoru i vremenu nerazdvojno isprepletani. Odvojeno od njih stoje pojam prostora i pojam vremena koji su se iz nauke spustili u svakidašnjicu života.¹

Promene postojanja u prostoru imaju karakter nužnosti za čoveka. Bez tih promena ljudsko društvo ne bi moglo opstati, podmirivati svoje potrebe, proizvoditi nove vrednosti i postizati ekonomski razvoj. Prostor predstavlja komponentu, ambijent, činilac i sredstvo ostvarivanja saobraćajnih veza i stvaranja transportnih usluga, ali se istovremeno može pojavljivati i kao sadašnja ili buduća životna sredina čije saobraćajne potrebe treba zadovoljiti.²

Potrebe ljudi za promenom mesta u prostoru (za premeštanjem) najčešće su prouzrokovane neophodnošću podmirivanja ostalih njihovih brojnih i raznovrsnih potreba. Saobraćaj zadovoljava potrebe za prostornim premeštanjem i predstavlja delatnost čiji je cilj prevoz ljudi i tereta. Uporedo sa vezama i određenim pomoćnim delatnostima transport čini oblast materijalne proizvodnje koja se bavi pružanjem kompleksnih prevoznih usluga i prenošenjem informacija savlađujući prostor. Sa tehničkog stanovišta, saobraćajna usluga identična je sa izvršenjem prostorne promene, odnosno promene mesta nađenja objekta prevoza, ali ekonomski gledano, ostvarivanje tog premeštanja u prostoru obavlja se u okviru društvene podele rada i time stvara uslove za neprekidno obnavljanje procesa proizvodnje, te omogućava podmirenje brojnih potreba društva za prevozom robe i putnika i razmenom misli i informacija. Čini nam se, da pri određivanju

* prof. dr Gojko Rikalović, Ekonomski fakultet, Beograd, Srbija

¹ A. Heler, *Svakodnevni život*, Nolit, Beograd, 1978.

² Z. Jelinović, *Ekonomika prometa i pomorstva*, Informator Zagreb, 1983, str. 209

predmeta rada saobraćajne delatnosti treba uvek imati na umu jedinstvo njenih tehničkih i ekonomskih karakteristika.

Naime, ukoliko se proces proizvodnje saobraćajne usluge javlja kao proces savlađivanja prostora, utoliko se rastojanje između dva punkta može tretirati u širem smislu kao uzajamna veza među njima. Rastojanje u ovom značenju ima karakter distance koja deli saobraćajne punktove. Ta distanca se može razmatrati sa različitih aspekata: najpre, kao prostorna razdaljina koja se izražava dužinskim merama i može egzistirati nezavisno od prisustva ili odsustva transporta. Ona razdvaja pomenute punktove, dok uspostavljanje ma kakve njihove međusobne veze putem razmene ljudi, robe ili informacija nužno rađa potrebu za saobraćajnim komuniciranjem. No, sa svoje strane, saobraćajno komuniciranje ima za pretpostavku savlađivanje prostora, a ovo poslednje je povezano sa trošenjem ekonomskih resursa (rada, kapitala, energije...). Usled toga se troškovi koji su nužni za savlađivanje prostorne distance mogu tretirati kao ekonomsko odstojanje. Konkretno izraz ekonomskog rastojanja ima tri aspekta: 1. cena koštanja saobraćajne usluge (ekonomska distanca za prevoznika); 2. komercijalna cena saobraćajne usluge (ekonomsko rastojanje za korisnika prevoza); 3. ekonomska ili društvena cena transporta (ekonomska razdaljina za društvenu zajednicu).

Prevazilaženje međusobne prostorne udaljenosti između dva mesta zahteva ne samo trošenje društvenog rada, već i utrošak vremena, pošto se bilo kakva promena položaja materije u prostoru javlja kao kretanje, a svako kretanje se realizuje u vremenu. Znači, vreme ne predstavlja jedino četvrtu dimenziju materije, odnosno ono se za ljude pojavljuje kao resurs i to kao jedan od limitiranih resursa. Za razliku od svakog prostornog stanja materije koje se u svakom određenom momentu odlikuje statičnošću, vreme ima određen dinamički karakter. Vreme koje je utrošeno, pa makar to bilo i za najkorisnije delatnosti, uvek se javlja kao utrošen resurs, jer vreme koje je prošlo, neponovljivo je i nepovratno. Ta činjenica, da se prevazilaženje prostorne razdaljine vrši u određenom intervalu vremena, nameće potrebu za ustanovljavanjem (pored prostornog i ekonomskog) još jednog vida rastojanja. To je vremensko rastojanje, koje se odnosi na vremenski interval nužan za savlađivanje prostorne distance između izvorišne i odredišne tačke prevoza.³

Daljina prevoza (savladani prostor) može se predstaviti kao funkcija vremena utrošenog za tu svrhu. No, može se posmatrati i obrnuta zavisnost, tj. utrošeno vreme kao funkcija savladane prostorne udaljenosti. Proizilazi, da što više vremena ima na raspolaganju, tim veće odstojanje se može „prevaliti“, tim više se može prevesti putnika i robe, ali, isto tako, sledi, da je za promenu prostorne pozicije neophodno tim više vremena što je veća udaljenost između početne tačke prevoza i mesta opredeljenja. Međutim, ne deluje kao paradoks ni to, kad se kaže da je London bliži Beogradu nego neko mesto udaljeno 50 km, pošto se zaista do Londona danas može avionom brže i lakše stići nego do tog mesta, do kog se može dospeti samo posle nekoliko presedanja, pri čemu se može izgubiti i veza na železnici. To znači, da veličina vremena neophodnog za savlađivanje izvesnog prostornog rastojanja zavisi, takođe, i od stanja i nivoa razvijenosti saobraćajne tehnologije. Na taj način, dolazimo i do četvrtog vida rastojanja koje se može tretirati kao tehnološka distanca između dve transportne tačke u prostoru, odnosno kao tehnološki nivo saobraćaja kojim se savlađuje određena prostorna i vremenska udaljenost.

Već iz dosadašnjeg toka našeg razmatranja proizilazi, da između četiri ustanovljena vida pojma koji se odnosi na daljinu prevoza, postoji uzajamna veza, ali i mogućnost supstitucije.

Vremensko rastojanje javlja se kao zavisno promenljiva u odnosu na ostale vidove rastojanja (prostorno, tehnološko i ekonomsko). Naime, veća prostorna udaljenost utiče na duže vremensko trajanje procesa prevoza, dok skraćivanje vremena transportovanja zahteva viši nivo transportne tehnologije i bolju organizaciju, te višu cenu saobraćajne usluge. Međuzavisnost između ova četiri vida rastojanja se može, međutim, bitno razlikovati u odnosu na navedeni slučaj, pošto se sa nekakvim teorijskim sistemom

³ I. Tarski, Koncept pomenuta tri vida rastojanja daje se u knjizi *Czynnik czasu y procesie transportoyw*, Wydawnictwa Komunikacji i łączności, Warszawa, 1986.

zavisnosti (direktnih ili indirektnih) vrlo retko suočavamo u ekonomskoj stvarnosti. Naime, često se previđa da na tržište transportnih usluga ili na obim potreba za transportom utiču istovremeno i prostor, i vreme, i cena koštanja transportne usluge, ali i mere saobraćajne politike društvene zajednice.

Protivurečnosti između prostornog i vremenskog rastojanja mogu se javiti zbog toga što: 1. vremensko rastojanje raste srazmerno prostornom rastojanju; 2. transportovanje najkraćim putem nije uvek najkraće po vremenu; 3. reoni koji se nalaze dalje od izvorišta mogu biti dostupniji po vremenu (tj. imati manje vremensko rastojanje) nego oni koji se nalaze bliže.⁴ Prostorna rastojanja su uslovljena geografskim položajem i razmeštajem saobraćajne infrastrukture (pre svega, saobraćajnih puteva). Vremensko rastojanje zavisi pored prostornog rastojanja i od korišćenog vida transporta, brzine kretanja saobraćajnih sredstava, kvaliteta puta, kao i od organizacionih faktora koji utiču na ukupno vreme, koje se troši za savlađivanje prostornog rastojanja.

Spomenuto je već da između pojedinih vidova rastojanja dolazi do supstitucije. Još kod primitivnih naroda udaljenost do nekog sela označavana je, obično, pokretom tela, koji znači broj izlazaka i zalazaka sunca (tri dana hoda, jedan dan jahanja itd.) Slično je, takođe, i danas. U svakodnevnom životu udaljenost, po pravilu, iskazujemo vremenskim opredeljenjima: ne kažemo da do doma zdravlja ima tri kilometra, već da se do njega može stići pešice za pola sata, autobusom za petnaest minuta, i sl. Imajući u vidu vrednost vremena koje se troši za savlađivanje većih rastojanja putnici i vlasnici (pošiljaoci i primaoci) tereta su zainteresovani za skraćivanje vremenskog trajanja prevoza. Tako, putnik za putovanje na veću udaljenost bira vid transporta koji se odlikuje većim brzinama (avion umesto železnice, ekspres umesto putničkog voza). Time se veće prostorno rastojanje supstituiše kraćim vremenom putovanja. Mada su brzi vidovi transporta, u osnovi, ekonomski opravdani na dužim rastojanjima, ipak se ne sme izgubiti iz vida veliki društveni i ekonomski značaj povećanja brzine transporta u velikim gradovima i njihovim prigradskim zonama.

Karakteristično je da veća brzina i skraćivanje vremenskog trajanja prevoza povećavaju cenu transportne usluge. Obično, dužem vremenu prevoza odgovara manja vrednost transportne usluge i obrnuto. U tom smislu, može se govoriti o supstituciji ekonomskog rastojanja vremenskim, i obrnuto. Elastičnost ove supstitucije određena je razlikom u ceni koju je korisnik spreman da plati za brži prevoz.

Treba ovde ukazati na još jednu vrstu supstitucije koja je karakteristična za putnički saobraćaj. Ona se dešava između vremenskog rastojanja i udobnosti putovanja. Naime, što je duže vreme putovanja tim veći komfor zahtevaju putnici, i obrnuto, ukoliko putovanje traje kraće, oni će prihvatiti i manji komfor.

Supstitucije između vremenskog rastojanja, prostorne distance, ekonomske udaljenosti, kao i komfornosti putovanja omogućene su upravo zahvaljujući neprekidnom menjanju tehnološkog rastojanja (tj. stalnim napretkom transportne tehnologije). Mogao bi se navesti niz argumenata u prilog tome, da sa stanovišta korisnika transporta na prvo mesto dolazi vremensko trajanje transportnog procesa.

Među ekonomistima ima dosta razmimoilaženja u vezi sa tretiranjem predmeta rada u saobraćaju.

Po nekim autorima, transportni proces predstavlja proces transformisanja hemijske energije (dobijene pri sagorevanju goriva) ili elektromagnetne energije u mehaničku energiju premeštanja. S obzirom na to, smatra se, da se kao predmet rada u saobraćaju pojavljuje hemijska ili elektromagnetna energija, dok je mehanička energija (premeštanja) proizvod saobraćajnog rada. Pri tome se u predmet rada uključuju i prevozna sredstva, pošto ona služe za ostvarivanje transportnog učinka. Iznosi se mišljenje, da se rad transportnih radnika materijalizuje u kretanju transportnih sredstava ili u mehaničkoj energiji.⁵

⁴ *Ekonomika transportu*, Warszawa, 1968, 67

⁵ E. Valiev, „Specifika materialnog blaga i ego socialno-ekonomičeskie formi“, *Ekonomičeskie nauki*, 4/1989, str. 43

Polazeći od Marksovog stanovišta, da je razmenska vrednost transportnog korisnog učinka određena (kao i kod svake druge robe) vrednošću utrošenih elemenata proizvodnje (radne snage i sredstava za proizvodnju) i viškom vrednosti što ga je stvorio višak rada transportnih radnika, V. Kolarić izvodi zaključak, da se pod predmetom rada kao elementom sredstava za proizvodnju u procesu proizvodnje saobraćajne usluge podrazumevaju pogonsko gorivo i ostali materijal, te se njihovi troškovi, sa troškovima sredstava za rad, mogu smatrati troškovima sredstava za proizvodnju u navedenom smislu.⁶ Ovde se, prema ovom autoru, specifičnost u formiranju troškova sastoji u tome, što se pri proizvodnji pogonske energije gorivo u celosti fizički troši.

Svojevremeno je V. Ribe izneo veoma interesantno gledište o predmetu rada u saobraćaju. Naime, on je prilikom analiziranja Marksovih stavova o karakteru putničkog saobraćaja i njegovoj ulozi u društvenoj proizvodnji došao do zaključka, da se kao predmet rada u transportu (ne samo u putničkom) pojavljuje prostor (tj. jedan od sveopštih oblika egzistencije materije). Kao predmet rada transportne industrije prostor, po pomenutom autoru, može biti definisan kao beskonačni redosled (beskonačna naizmeničnost) materijalnih tela. Delujući pomoću transportnih sredstava na prostor, transportni radnici samim tim deluju na prirodu, čime njihova delatnost zadovoljava kriterije koji opredeljuju oblast materijalne proizvodnje.⁷

Pri određivanju predmeta rada u saobraćajnoj delatnosti (u procesu transporta) S. Novaković polazi od definisanja predmeta rada kao materijalnih dobara na koje čovek deluje u procesu rada sa ciljem da na njima izvrši materijalne promene, koje su unapred postavljene kao svrha, i od cilja svrsishodne delatnosti u saobraćaju (da se izvrši premeštanje robe i ljudi na određeno odstojanje). Sa pomenutih pozicija, ovaj ekonomski teoretičar, dolazi do zaključka, da predmete rada u procesu transporta čine objekti prevoza (roba i ljudi) na kojima se vrše specijalne promene, te da postoje određene specifičnosti predmeta rada u saobraćaju: predmet rada u saobraćaju se ne troši u procesu transporta i na njemu se ne vrši nikakva materijalna promena osim prostorne promene; predmet rada u procesu transportovanja nije vlasništvo prevoznika, što je bitno za formiranje troškova u saobraćajnim preduzećima; u saobraćaju pored osnovne delatnosti (procesa transporta) postoje i određeni sporedni i pomoćni procesi proizvodnje (npr. održavanje voznih sredstava i saobraćajnog puta, proces proizvodnje energije za pokretanje lokomotiva, kamiona, brodova itd.), u kojima kao predmeti rada služe razni pomoćni materijali, gorivo, itd.⁸

Po našem mišljenju, hemijska ili ma koji drugi vid energije, koji se transformiše u mehaničku energiju premeštanja, kao i transportna sredstva (vagoni, lokomotive, kamioni i dr.), spadaju u sredstva za proizvodnju. No, sama energija koja omogućava kretanje transportnih sredstava („sredstvo za rad troši pomoćne materije, kao parna mašina ugalj, točak ulje, tegleći konj, seno...“⁹ po svojoj ekonomskoj funkciji gotovo da je identična sa transportnim sredstvima. Ona zajedno sa transportnim sredstvima predstavlja objekt kojim saobraćajni radnici deluju u procesu rada povodom premeštanja tereta i putnika. Što se tiče goriva i ostalog materijala kao predmeta rada u saobraćaju, čini nam se ispravnom pozicija, po kojoj oni imaju karakter predmeta rada u pomoćnim i sporednim procesima proizvodnje u odnosu na osnovni proces transporta. Međutim, time se ne dovodi u pitanje njihova pripadnost sredstvima za proizvodnju, odnosno tretiranje njihovih troškova, zajedno sa troškovima sredstava za rad, kao troškova sredstava za proizvodnju u saobraćaju.

Specifičnost saobraćajnog procesa proizvodnje u odnosu na proces proizvodnje materijalnih dobara sastoji se, naročito u tome, što transportna sredstva nisu prostorno fiksirana i proizvode u kretanju, u okviru razgranate mreže saobraćajnica, sa „rasutom“ radnom snagom. Konačni rezultat saobraćajnog procesa (shvaćenog u izloženom smislu) je prostorno premeštanje transportnih objekata, a ne materijalno predmetni

⁶ V. Kolarić, *Organizacija i ekonomija saobraćaja*, Rad, Beograd, 1978, str. 238-239

⁷ V. Ribe, „O dejstvitelnoj i mnimjoj pozici i K.Marksa u Ocenke mesta passažirskogo transporta v opštestvennom proizvodstve“, *Ekonomičeskie nauki* 9/1967, str. 113

⁸ Novaković, S., *Ekonomika saobraćaja*, Beograd, Savremena administracija, 1978, str. 9

⁹ K. Marks, F. Engels, *Dela*, Tom 21, Institut za izučavanje međunarodnog radničkog pokreta i Prosveta, Beograd, 1970, str. 166

proizvod. Ovako shvaćeni saobraćajni proces (proces saobraćaja sa tehničkog stanovišta) predstavlja saobraćajno-tehnološki proces, u kojem postoji interakcija između ljudi, tehnike i prirode u ostvarivanju materijalno-tehničkih operacija i postupaka, te tehnološko-organizacionih mera za premeštanje dobara i ljudi.¹⁰

Sušтина procesa materijalne proizvodnje sadrži se u razmeni materije između čoveka i prirode. To je rezultat transformišućeg uticaja ljudskog rada na prirodnu materiju ili na sile prirode. Sa tim u vezi, rad se i pojavljuje kao proces između čoveka i prirode, u kojem čovek prilagođava prirodnu materiju u cilju zadovoljenja svojih raznovrsnih potreba. Proces rada u materijalnoj proizvodnji obavezno podrazumeva postojanje predmeta rada, koji u kontekstu našeg razmatranja može da bude prirodna materija. Naime, u procesu saobraćajne proizvodnje radnici transportnim sredstvima posredstvom saobraćajne infrastrukture deluju na prostor, tj. na prirodnu materiju. Doista, transportni radnik između sebe i predmeta rada (za sada uglavnom prostornog rastojanja na zemlji, a u skoroj perspektivi i prostornih rastojanja u svemiru) stavlja sredstva za rad (u užem i širem smislu), koja mu služe kao sprovodnici njegove delatnosti na tom predmetu. Vozač koristi vozilo i saobraćajni put, kako bi savladao prostorno rastojanje, jer proces saobraćajne proizvodnje je proces savlađivanja prostora. Rezultat procesa saobraćajne proizvodnje je izvršena promena mesta transportnog objekta.

Dakle, po našem mišljenju, kao predmet rada u svojstvu elementa sredstava za proizvodnju u saobraćaju se pojavljuje u tehničkom smislu prostor (na zemlji kao opštem predmetu čovekovog rada, koji postoji bez sadejstva ljudi), dok se kao rezultat proizvodnog procesa u saobraćajno-tehnološkom smislu javlja izvršeno prostorno dislociranje transportnih sredstava i predmeta prevoza. Istina, radi se o specifičnom predmetu rada. Međutim, pošto na ovaj način tretirani predmet rada u saobraćaju nije proizvod ljudskog rada, on ne ustupa vrednost proizvodu. Prirodni predmet rada služi kao element stvaranja upotrebne vrednosti saobraćajne usluge, ne služeći stvaranju razmenske vrednosti ovog korisnog učinka. Takav je slučaj sa svim sredstvima za proizvodnju koja su od prirode data i postoje bez čovekove saradnje.¹¹

Sve do sada smo apstrahovali potrošnju saobraćajne proizvodnje. No svrha saobraćajne proizvodnje, kao i svake druge proizvodnje, nalazi se u potrošnji. Šta više, specifičnost saobraćaja kao svrsishodne delatnosti sastoji se u tome, što se proizvodnja i potrošnja podudaraju i čine neodvojivu celinu – proces transporta. Od suštinske važnosti za shvatanje ekonomske prirode transporta je opredeljivanje rezultata rada putničkog i robnog transporta, kao i ocena karaktera rada u pomenutim sferama. Cilj transporta je prevoz robe i putnika na određeno odstojanje, odnosno potrošnja saobraćaja u skladu sa društvenim potrebama. Rezultat transportnog procesa u tehničkom smislu je premeštanje transportnih sredstava, dok se kao rezultat potrošnje transporta javlja premeštanje ljudi i robe. Proizilazi, da se kao proizvod rada u procesu transporta pojavljuje korisni učinak koji se (usled potpune sinhronizovanosti proizvodnje i potrošnje u transportu) istovremeno materijalizuje na predmetu prevoza u vidu promene mesta njegovog nahodjenja.

Međutim, „čim je roba prispela na mesto opredeljenja, ova promena koja se zbilja sa njenom upotrebom vrednošću, nestala je i izražava se još samo u njenoj povišenoj razmenskoj vrednosti, u poskupljenju robe...“ U ovom smislu se ono što je okončano (što više ne utiče na sadašnjost robe) odvaja od prošlog koje još utiče na sadašnjost robe. Prema tome, u procesu robnog transporta kao predmet rada javlja se objekt prevoza – roba. Međutim, kad je reč o putničkom transportu, čini nam se, da se teško može prihvatiti tretman čoveka (putnika) kao objekta transportnog delovanja. „U pogledu transporta ljudi ovo se javlja samo kao usluga koju im čini preduzetnik.“¹² Radi se o tome, da je putnik u procesu transporta u ulozi neposrednog korisnika transportne usluge, da se javlja kao subjekt na strani potrošnje u procesu transporta.

¹⁰ M. Varlandy, „Produktivnost u prometu“, *Suvremeni promet* 3/1981, str. 332

¹¹ K. Marks, F. Engels, *Dela*, Tom 21, Institut za izučavanje međunarodnog radničkog pokreta i Prosveta, Beograd, 1970, str. 185

¹² K. Marks, *Teorije o višku vrednosti*, Prvi deo, Prosveta, Beograd, 1978, str. 315

Međutim, „što više proizvodnja počiva na razmjenskoj vrednosti, dakle na razmjeni, to važnijim za nju postaju fizički uslovi razmjene – saobraćajna i transportna sredstva... Stvaranje fizičkih uslova razmjene (saobraćajnih i transportnih sredstava),... dakle, postaje nužnost u posve drugoj mjeri – uništavanje prostora vremenom”.¹³ Znači, vreme je postalo ekonomski resurs. Za korisnike transporta nije svejedno koliko vremena traje prevoz. Naime, kalendarsko vreme se transformiše u ekonomsko vreme i prava ekonomija, to je ekonomija vremena. Razvojem transportne tehnologije i efikasnijim funkcionisanjem, transport obezbeđuje dodatno vreme, koje se može upotrebiti za neku drugu vrstu aktivnosti. Na taj način, i vreme se može u određenom smislu tretirati kao predmet rada u procesu transporta. Prema tome, transport povezujući razdvojene elemente procesa društvene reprodukcije transformiše prostorna rastojanja u vremenske distance, te time utiče na smanjenje utroška prostora i vremena po jedinici proizvoda. To su efekti specijalizacije proizvodnje na pojedinim teritorijalnim područjima. Omogućavanje efekata specijalizacije i kooperacije u privredi upravo daje za pravo da se transportna usluga može smatrati i svojevrsnim oblikom realizacije korisnih svojstava prostora i vremena.

Dakle, po našem mišljenju, u saobraćaju (procesu transporta) postoji pluralizam predmeta rada. Kao specifični zajednički predmet rada u putničkom i robnom transportu istupaju prostor i vreme, dok roba (kao predmet prevoza) predstavlja specijalni predmet rada u robnom transportu. Naime, produžavanje procesa proizvodnje u prometnom procesu izražava se u dostavljanju materijalnog dobra sa mesta njegove proizvodnje na mesto potrošnje. Pri prevozu robe, posmatranom kao proces potrošnje transportnih usluga, nastavlja se proces proizvodnje dobara, ranije stvorenih u drugim sektorima materijalne proizvodnje. Naime, materijalni proizvod je samo tada spreman za zadovoljavanje društvenih potreba, kada se završi njegovo kretanje ka mestu potrošnje, odnosno proces proizvodnje materijalnog dobra je tek onda završen kad ono stigne do potrošača.

Pošto se proizvodni karakter rada u robnom transportu ne dovodi u pitanje, da se malo zadržimo na karakteru rada u putničkom transportu. Po našem mišljenju, postojanje takvih specifičnih predmeta rada u saobraćaju kao što su prostor i vreme, pruža mogućnost da se i putnički transport svrsta u grane materijalne proizvodnje, te se i rad saobraćajnih radnika u ovoj sferi prevoza može smatrati proizvodnim radom. Čini nam se, da oblik potrošnje transportne proizvodnje (proizvodna ili lična) ne može da služi kao kriterijum za tretiranje transporta kao materijalne ili nematerijalne proizvodnje. Kada bi to bio slučaj, onda bi lična potrošnja proizvoda prehrambene ili neke druge grane lake industrije isključila pomenute industrijske grane iz oblasti materijalne proizvodnje.

Korisni učinak transporta jeste transportna usluga, koja se sastoji u promeni mesta nahođenja robe i putnika. Celokupni transport (putnički i robni) jeste jedan od infrastrukturnih sektora koji zadovoljava proizvodne i lične potrebe svojim uslugama, korisnim učinkom svoje proizvodnje. Prema tome, osobenost transporta nije u tome, što on zadovoljava lične ili proizvodne potrebe, nego to što on to čini korisnim učinkom (materijalnom uslugom), a ne materijalno-predmetnim dobrom.

Pošto predstavlja oblast materijalne proizvodnje, saobraćaj stvara društveni proizvod i nacionalni dohodak. Svrstavanje putničkog transporta u oblast nematerijalne i neproizvodne sfere iskrivljava sliku o ulozi saobraćaja u razvoju privrede i netačno prikazuje njegove značajne reproduktivne i društvene funkcije. Tretman celokupnog transporta kao oblasti materijalne proizvodnje adekvatnije odražava njegov udeo u formiranju društvenog proizvoda i nacionalnog dohotka, te potpunije prikazuje ulogu saobraćaja u povećavanju efikasnosti društvene proizvodnje, kao i u ostvarivanju materijalnog i duhovnog blagostanja ljudi¹⁴.

¹³ K. Marks, *Osnovi kritike političke ekonomije*, Prosveta, Beograd, 1979, str. 352

¹⁴ Ubedljivu primedbu autorima koji putnički saobraćaj tretiraju kao neproizvodnu sferu (imajući u vidu, da u ovoj oblasti nema predmeta rada i nemogućnost stvaranja nove vrednosti) upućuje S&G. Strumilin „Proizvodnja transporta – to su prevozi, tj. njegov rad povodom prostornog premeštanja ovih ili onih težina. Međutim, nas pokušavaju da uvere, da ukoliko ovaj rad služi prevozu svinja ili ovnova, onda ona povećava nacionalni dohodak, dok u prevozima ljudi taj

Literatura

- [1] Ekonomika transportu, Warszawa, 1968.
- [2] Heler, A., (1978), *Svakodnevni život*, Beograd, Nolit
- [3] Jelinović Z., (1983) *Ekonomika prometa i pomorstva*, Informator Zagreb, str.209
- [4] Kolarić V., (1978). *Organizacija i ekonomija saobraćaja*, Beograd, Rad
- [5] Lansing, J.B., (1966) *Transportation and Economic Policy*, New York-London
- [6] Marks, K., (1979) *Osnovi kritike političke ekonomije*, Beograd, Prosveta
- [7] Marks, K., (1978) *Teorije o višku vrednosti*, Prvi deo, Beograd, Prosveta
- [8] Marks, K., Engels F., (1970) *Dela*, Tom 21, Beograd, Institut za izučavanje međunarodnog radničkog pokreta i Prosveta
- [9] Novaković, S., (1978) *Ekonomika saobraćaja*, Beograd, Savremena administracija
- [10] Ribe V., (1967) „O dejstvitelnoj i mnimjoj pozici i K.Marksa u Ocenke mesta passažirskogo transporta v opšttestvennom proizvodstve“, *Ekonomičeskie nauki* 9/1967
- [11] Strumilin, S., (1969) „Obščestvennij progress v SSSR za 50 let“, *Voprosi ekonomiki* 11/1969
- [12] Tarski I., (1986) „Czynnik czasu y procesie transportoym“, *Wydawnictwa Komunikacji i łączności*, Warszawa
- [13] Valiev, E., (1980) „Specifika materialnog blaga i ego socialno-ekonomičeskie formi“, *Ekonomičeskie nauki*, 4/1989
- [14] Varlandy M., (1981) „Produktivnost u prometu“, *Suvremeni promet* 3/1981

isti rad treba smatrati kao sasvim neproizvodan, izgubljeni rad, koji se odbija od već izračunate proizvodnje. Tuđa, ali jedna koncepcija.“ (Strumilin, 1969, str.59)

Pitanje o kome je ovde reč nije predmet teorijskih diskusija među ekonomistima na Zapadu, pošto po njihovim koncepcijama svaki rad stvara vrednost. Oni se zadržavaju na podeli prevoza, na finalne usluge (final service) i intermedijarne usluge (intermediate service). U finalne prevozne usluge, po pravilu, ubrajaju putovanja ljudi u vezi sa ličnim poslovima, odmorom i rekreacijom, a u međufazne, sve robne prevoze i putovanje ljudi na posao. Po ovoj koncepciji „finalne robe“ (final good) kao činioci proizvodnje pojavlju se svi robni prevozi i samo deo prevoza putnika (putovanje na posao). O tome videti kod J.B.Lansinga, 1966, str.12-13.
