



Uvod u saobraćaj i transport

<https://www.vtsurosevac.com/moodle/course/view.php?id=12>

Predmetni nastavnik:

Dr Nebojša Vasić, prof. s. s.

E-mail: nebojsa.vasic@akademijakm.edu.rs

Literatura

- Bojković N. i Petrović M. *Uvod u saobraćaj i transport*, Univerzitet u Beogradu, Saobraćajni fakultet, 2018.

Transportni zahtevi

- Obim i karakteristike transportnih zahteva se menjaju u prostoru i vremenu.
- Potrebe u transportu su određene prirodno-geografskim, društvenim, ekonomskim i tehničko-tehnološkim karakteristikama okruženja u kome se saobraćaj odvija.
- Transportni zahtevi imaju jasno definisane prostorne i vremenske „koordinate“, odnosno attribute, kao što su: vreme i mesto polaska i dolaska, planirano vreme putovanja, izbor načina putovanja, rute putovanja itd.
- Pojedini procesi i trendovi koji imaju globalni karakter prepoznaju se kao *nosioči* značajnih promena *transportne potražnje*:
 - *globalizacija,*
 - *urbanizacija,*
 - *elektronska trgovina (e-trgovina) i*
 - *ekonomija deljenja.*

Transportni zahtevi

– *Globalni faktori i transformacije transportnih zahteva* – Globalizacija

- Pojam globalizacija postao je popularan kasnih 1980-ih godina, znatno kasnije nego što je proces zapravo započeo.
- Za razliku od prve ere globalizacije (Globalizacija 1.0, od 1492. do 1800. godine) u kojoj su nosioci procesa bile zemlje (države), u drugoj eri (Globalizacija 2.0, od 1800. do 2000. godine), to postaju kompanije koje traže robu, materijale, tržišta, radnu snagu i teže da postignu ekonomiju obima.
- Globalizaciju 2.0 karakterišu dve faze:
 - U prvoj fazi (od 1860. do 1914. godine) došlo je do ekspanzije međunarodne trgovine i masovnih migracija iz Evrope u Ameriku.
 - U drugoj fazi (posle Drugog svetskog rata do početka XXI veka) dolazi do osnivanja Međunarodnog monetarnog fonda i Međunarodne banke za obnovu i razvoj koji su omogućili finansijsku saradnju među državama, a Generalni sporazum o tarifama i trgovini iz 1948. godine postavio je okvir za stimulisanje globalne slobodne trgovine.
- Nosioci treće ere globalizacije (Globalizacija 3.0, od 2000. godine) su pojedinci ili male grupe koje, bez obzira odakle potiču, mogu da stupe na svetsku scenu „dalje, brže, dublje i jeftinije“ nego ikad pre, jednako kao što i svet dopire do pojedinca.
- Globalizaciju 3.0 karakteriše transfer ekonomske moći od Zapada ka Istoku.
- Saobraćajni sistemi sprovode globalizaciju dvojako: kroz unapređenje transportne i komunikacione tehnologije i kroz snižavanje troškova prevoza i komunikacija.

Transportni zahtevi

– *Globalni faktori i transformacije transportnih zahteva* –
Globalizacija

- Globalizaciju 3.0 sa aspekta transportnih zahteva karakterišu dva efekta:
 - prvi, ekonomski uspon Istoka (pre svega Indije, Rusije i Kine kao najmnogoljudnijih zemalja) koji intenzivira mobilnost ljudi, dobara i usluga, uvećava stepen motorizacije i utiče na razvoj transportnih tehnologija koje odgovaraju potrebama različitih kulturnih sredina.
 - i drugi, povećano koncentrisanje transportnih zahteva u gradovima.

Transportni zahtevi

– *Globalni faktori i transformacije transportnih zahteva* – Urbanizacija

- Širenje gradova i porast gradskog stanovništva je jedna od najkrupnijih transformacija društva globalnih razmera.
- Udeo gradskog stanovništva u ukupnoj svetskoj populaciji je u stalnom porastu (početkom XX veka u gradovima je živelo svega 5% stanovništva, a 2007. godine preko 50%; očekuje se da će do 2030. godine ovaj broj iznositi 60% sa tendencijom daljeg rasta do 2050. godine).
- Uticaj urbanizacije na buduću transportnu potražnju:
 - intenzivniji rast kraćih putovanja javnim gradskim transportom zbog rastućeg naseljavanja gradova i
 - povećanje učešća dužih rastojanja prevoza putničkim automobilom usled prostornog rasplinjavanja gradova.
- Uz porast gradskog stanovništva, poslednjih decenija izražen je trend izmeštanja aktivnosti iz gradskog jezgra prema periferiji (stanovanje, maloprodajne usluge i drugi komercijalni sadržaji).
- Neplanska disperzija gradova dovodi do neuravnoteženog odnosa stambenih i ostalih sadržaja, što povećava potrebe za dužim putovanjima ka lokacijama sa mešovitim funkcijama, odnosno većom koncentracijom aktivnosti.

Transportni zahtevi

– Globalni faktori i transformacije transportnih zahteva – Urbanizacija

- Pored izmene transportnih zahteva u pogledu dužine putovanja, menjaju se i zahtevi ka vidovima/načinima transporta.
- U kompaktnijim gradskim strukturama, javni, kolektivni transport ima bolju mogućnost opsluge, a na kraćim rastojanjima opcije su pešački i biciklistički saobraćaj.
- Nasuprot tome, proces rasplinjavanja gradova preusmerava stanovnike na putnički automobil kao sredstvo brže, neretko i jedine alternative.
- *Barterov model* (po dr Paul-u Barter-u) – jedan od načina da se opišu mogući razvojni putevi urbanog transporta.
- Prema Barterovom modelu postoje tri transportne orijentacije gradova: *automobilski orijentisani, tranzitno orijentisani i hibridni gradovi*.
- Gradovi *automobilske orijentacije* su nastali transformacijom gusto naseljenih gradova sa pretežno biciklističkih saobraćajem (kineski gradovi 1970-ih godina) ili motociklima kao prelaznom formom.
- Manji porast stepena motorizacije i izgradnje puteva, a pre svega velike investicije u javni masovni prevoz putnika vodile su ka uspostavljanju *tranzitno orijentisanih gradova* (London, Pariz, Tokio, Singapur).
- Od druge polovine XX veka, veliki broj gradova koji je imao dobro razvijen javni autobuski prevoz, ali ne i metro, doživeo je porast motorizacije – *hibridni gradovi*.

Transportni zahtevi

– *Globalni faktori i transformacije transportnih zahteva* – Elektronska trgovina (e-trgovina)

- E-trgovina je relativno nov koncept dodat poslovnom rečniku 1970-ih godina, i uključuje sve oblike ekonomskih aktivnosti koje se sprovode putem elektronskih konekcija (veza).
- Modeli e-trgovine:
 - B2B (engl. Business-to-Business) – razmena informacija i transakcije između kompanija;
 - B2C (engl. Business-to-Customer) – online prodaja između kompanija i korisnika (krajnji potrošači);
 - B2G (engl. Business-to-Government) – transakcije između kompanija i institucija države i društva;
 - C2C (engl. Customer-to-Customer) – transakcije između korisnika (npr. *eBay platforma*);
 - itd.
- Intenzivnije promene pod uticajem e-trgovine započinju 1970/1980-ih godina usled šire komercijalizacije dva rešenja informacionih tehnologija – bar kodova i elektronske razmene podataka.
- Sa razvojem interneta i globalnog sistema pozicioniranja (GPS-a), dolazi do šire primene ovih tehnologija, a posledično i do povećanja efikasnosti transportnih/logističkih tokova.

Transportni zahtevi

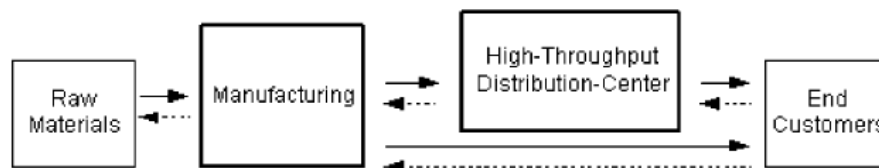
– Globalni faktori i transformacije transportnih zahteva – Elektronska trgovina (e-trgovina)

- Od 2000. godine sa pojavom i razvojem prodavaca koji posluju isključivo online (kao što je *Amazon*), intenzivnije se menja način organizacije distribucije – uvode se novi elementi lanaca snabdevanja, kao što su veliki centri za realizaciju porudžbina i distribuciju – *e-fulfillment centri*.

Conventional Supply Chain



Internet-Driven Supply Chain



Transportni zahtevi

– Globalni faktori i transformacije transportnih zahteva – Elektronska trgovina (e-trgovina)

- Teretni tokovi B2B e-trgovine generišu više prihoda i efikasniji su u odnosu na B2C koji imaju veće učešće manjih pojedinačnih isporuka (najčešće paketa) u odnosu na konsolidovane (objedinjene) pošiljke u B2B transakcijama.
- Logistički provajderi često nisu zainteresovani za B2C zbog velikih troškova i složene organizacije i prepuštaju distribuciju poštanskim operatorima.
- Razvoj B2C e-trgovine posebno utiče na transport tereta u tzv. poslednjoj milji (poslednja faza transporta koja se završava dostavom robe kupcu).
- E-trgovina utiče i na putnički i na teretni transport i to u smislu obima i relacija prevoza.



HVALA.