

Uvod

Kao i u svim drugim oblicima prometa i u željezničkom prometu potrebno je razviti racionalni sistem funkcionisanja kompleksnog prometnog sistema. Osnovni cilj jeste postići što kvalitetniji prijevoz sa što manjim troškovima i finansijskim gubitcima, tj. postići što veću ekonomsku opravdanost transporta. Najjednostavnije rečeno cilj jeste postići što veću ekonomsku dobit. Navedeni ciljevi su osnovni zadatak i predmet koji predstavlja ekonomiku u željezničkom transportu.

U ekonomici željezničkog transporta bavit ćemo se proučavanjem podsustava željezničkog prometa kao segmenta zajedničkog složenog i koordiniranog sistema. Osnovni razlog ovakvog pristupa jeste upravo zbog kompleksnosti sistema željezničkog prometa. U sklopu rada pojasnićemo međusobni utjecaj strukture, organizacije, integracije i mnogih drugih faktora sa ekonomskim faktorom, te pojedinačno pojasniti kako svaki faktor za sebe utječe na ekonomiku podsistema željezničkog prometa. Također ćemo se pozabaviti infrastrukturom, infrastrukturnim objektima, podjelama podsistema, troškovima, cijenama i prilagođavanjem istih u cilju ekonomske dobiti, te njihovim sveukupnim efektom na ekonomiku u željezničkom prometu. Najbitniji elemenat u svemu ovome jesu infrastrukturni objekti koji željezničkim sredstvima prijevoza pružaju mobilnost i sigurno kretanje od jedne lokacije do druge. Tu prvobitno mislimo na kolosijeke i pruge različitih osovinskih mogućnosti opterećenja.

Obuhvatnost podsistema željezničkog prometa

Kompleksnost Željezničkog prometa u funkciji transportovanja ljudi i roba sa jedne lokacije na drugu uvjetovala je da se taj podsistem složenog dinamičkog sistema može posmatrati iz više perspektiva. Ukoliko prilikom posmatranja izolujemo navedeni željeznički podsistem prometa onda možemo navesti četiri elementa koji izražavaju povezanost tog podsistema sa okruženjem, a to su: tehnički, tehnološki, organizacijski i ekonomski. Da bi ovi elementi ispunili svoj cilj zadovoljavanja potražnje potrebno je da su ti elementi međusobno sinkronizirani.

Što se djelovanja tiče razlikujemo više podjela željezničkog prometa i to prema područjima na kojima se promet odvija, prema korisnicima prometnih usluga, načinu organizacije odvijanja prometa. Posmatrajući zone djelovanja imamo podjelu na : željeznički promet u gradskom i prigradskom području, između naseljenih mjesta (u državi) i promet između dviju i više država. Još jedan od načina podjele jeste na putnički i robni prijevoz različitih specifičnosti i značajki roba i primjenljive tehnologije, koje se primjenjuju prilikom prijevoznog procesa. Ovakva podjela definisana je na temeljima globalnog djelovanja željezničkog prometa i onda ni u kom slučaju ne predstavlja cjelokupni prikaz podsistema.. Da bi imali bolju predstavu o podsistemu rasčlanićemo ga na dvije osnovne djelatnosti, koje su potrebne za sinkronizirano funkcionisanje prijevoza.

Imamo dva osnovna međusobno vezana segmenta podsistema, a to su:

- 1.segment prijevoznih funkcija podsistema
- 2.segment financiranja izgradnje i održavanja infrastrukture i objekata željezničkog prometa.¹

Podjela unutar podsistema željezničkog prometa

Da bi željeznički promet funkcionisao pravilno potrebno je da svaki njegov podsistem sinkronizirano djeluje unutar složenog sistema. Svaki podsistem djeluje jedinstveno, ali kao međusobno ovisni segmenti oni djeluju jedinstveno u prometnom sistemu. Klasifikacija mora predstavljati stvarnu sliku djelovanja segmenata prijevoznih funkcija, segmenata izgradnje i održavanja infrastrukture željezničkog prometa. Djelovanje segmenata ovisi o mnogobrojnim faktorima, koji su predstavljeni u četiri razine, a to su : tehnička, tehnološka, organizacijska i ekonomska razina. Ekonomska razina je najznačajniji faktor, koji se oslanja prvenstveno na financijsku dobit. Što se tiče transportovanja tj. promjene mjesta predmeta prijevoza, tu bitnu ulogu igra tehnička razina djelovanja, koja omogućuje djelovanje tehnološkog procesa, koji je omogućen kretanjem prijevoznih sredstava željezničkog prometa. Od velikog je značaja da sva prijevozna sredstva moraju biti u ispravnom stanju da bi mogla u cjelovitosti obavljati transport putnika i robe.

Sredstva željezničkog prometa prema funkcionalnom djelovanju mogu biti sljedeća:

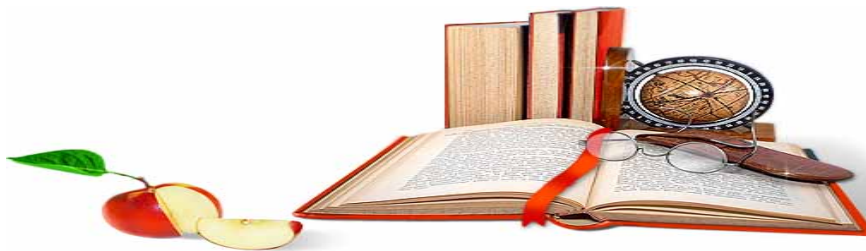
- 1.bilo koja prijevozna sredstva koja zadovoljavaju prijevoznu potražnju (bez obzira na vrstu, specifičnosti i kategorije)

¹ Teodor Perić, Željko Radačić, Damir Šimulčić, EKONOMIKA PROMETNOG SUSTAVA; Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2000, str. 256

**---- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE PREUZETI
NA SAJTU WWW.MATURSKI.NET ----**

BESPLATNI GOTOVI SEMINARSKI, DIPLOMSKI I MATURSKI TEKST
RAZMENA LINKOVA - RAZMENA RADOVA
RADOVI IZ SVIH OBLASTI, POWERPOINT PREZENTACIJE I DRUGI EDUKATIVNI MATERIJALI.

WWW.SEMINARSKIRAD.ORG
WWW.MAGISTARSKI.COM
WWW.MATURSKIRADOVI.NET



NA NAŠIM SAJTOVIMA MOŽETE PRONAĆI SVE, BILO DA JE TO **SEMINARSKI, DIPLOMSKI** ILI **MATURSKI** RAD, POWERPOINT PREZENTACIJA I DRUGI EDUKATIVNI MATERIJAL. ZA RAZLIKU OD OSTALIH MI VAM PRUŽAMO DA POGLEDATE SVAKI RAD, NJEGOV SADRŽAJ I PRVE TRI STRANE TAKO DA MOŽETE TAČNO DA ODABERETE ONO ŠTO VAM U POTPUNOSTI ODGOVARA. U BAZI SE NALAZE **GOTOVI SEMINARSKI, DIPLOMSKI I MATURSKI RADOVI** KOJE MOŽETE SKINUTI I UZ NJIHOVU POMOĆ NAPRAVITI JEDINSTVEN I UNIKATAN RAD. AKO U **BAZI** NE NAĐETE RAD KOJI VAM JE POTREBAN, U SVAKOM MOMENTU MOŽETE NARUČITI DA VAM SE IZRADI NOVI, UNIKATAN SEMINARSKI ILI NEKI DRUGI RAD RAD NA LINKU **IZRADA RADOVA**. PITANJA I ODGOVORE MOŽETE

DOBITI NA NAŠEM **FORUMU** ILI NA **maturskiradovi.net@gmail.com**