

IZOBRAŽEVALNI CENTER PRAH

TEHNOLOGIJA PROMETA
Modul – CESTNI PROMET

ORGANIZACIJA V CESTNEM PROMETU
(Gradivo ni lektorirano)

mag. Marko Hrženjak

Ljubljana, Januar 2015

KAZALO

1. UVOD	5
2. ORGANIZACIJA CESTNEGA PROMETA.....	7
2.1. OSNOVNE ZNAČILNOSTI ORGANIZACIJE CESTNEGA PROMETA.....	7
2.2. DEZORGANIZACIJA	14
2.3. UPRAVLJANJE IN VODENJE	15
2.4. ORGANIZACIJSKE STRUKTURE	17
2.5. MAKRO, MEZO, MIKRO ORGANIZACIJSKA STRUKTURA.....	18
2.6. AVTOTRANSPORTNA ORGANIZACIJA	22
2.7. FAZE PROMETNEGA PROCESA.....	22
2.8. ORGANIZACIJA TRANSPORTNE DELOVNE ENOTE	23
2.9. EVIDENCA IZDANIH LICENC IN DOVOLILNIC.....	29
3. ORGANIZACIJA IN PLAN IZKORIŠČENOSTI CESTNIH TOVORNIH VOZIL	46
3.1. PREVOZNI UČINEK CESTNIH TOVORNIH VOZIL.....	46
3.2. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA DELOVNEGA ČASA VOZILA	47
3.3. PREVOZNI UČINEK, KI SE OPRAVI V ENI URI DELA VOZILA	48
3.4. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA ODVISNO OD NOSILNOSTI VOZILA....	49
3.5. ANALIZA PRVOZNEGA UČINKA ODVISNO OD PREVOZNE POTI	49
3.6. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA ODVISNO OD PROMETNE HITROSTI.....	51
3.7. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA TOVORNIH VOZIL ODVISNO OD TRANSPORTNE HITROSTI	52
3.8. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA PRI DISTRIBUCIJSKI IN ZBIRNI PREVOZNI POTI.....	53
3.9. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA TOVORNIH VOZIL ODVISNO OD KOEFICIENTA STATIČNE IZKORIŠČENOSTI KAPACITETE VOZILA	54
3.10. KOEFICIENT DINAMIČNE IZKORIŠČENOSTI KAPACITETE VOZILA.....	55
4. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA TOVORNIH VOZIL PODJETJA.....	56
4.1. MESEČNO POROČILO O OPRAVLJENIH VOŽNJAH S TOVORNIMI VOZILI.....	57
4.2. NABAVA TRANSPORTNEGA VOZILA	58
4.3. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA TOVORNIH VOZIL.....	58
4.4. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA DELOVNEGA ČASA TOVORNEGA VOZILA	58
4.5. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA DELOVNEGA ČASA V ENI URI TOVORNEGA VOZILA	59
4.6. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD NOSILNOSTI TOVORNEGA VOZILA	60
4.7. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD PREVOZNE POTI	61
4.8. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD PROMETNE HITROSTI	62
4.9. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD TRANSPORTNE HITROSTI.....	62
4.10. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD EKSPLOATACIJSKE HITROSTI	63
4.11. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA PRI DISTRIBUCIJSKI IN ZBIRNI PREVOZNI POTI.....	63
4.12. KOEFICIENT STATIČNE IZKORIŠČENOSTI KAPACITETE VOZILA	65

4.13.	KOEFICIENT DINAMIČNE IZKORIŠČENOSTI KAPACITETE VOZILA	66
4.14.	SINTEZA SPOZNANJ.....	66
5.	TEHNOLOŠKE KARAKTERISTIKE DELA VOZNEGA PARKA	68
5.1.	KAZALCI ČASOVNE BILANCE DELA VOZNEGA PARKA	68
5.2.	ČASOVNA BILANCA VOZNEGA PARKA V AVTO-DNEH	68
5.3.	KOEFICIENT TEHNIČNE BREZHIBNOSTI VOZILA	69
5.4.	KOEFICIENT IZKORIŠČENOSTI VOZNEGA PARKA	69
5.5.	ANALIZA DELOVNEGA ČASA VOZILA.....	70
5.6.	KOEFICIENT IZKORIŠČENOSTI ČASA DELA V 24 URAH	70
5.7.	KOEFICIENT IZKORIŠČENOSTI DELOVNEGA ČASA VOZILA.....	70
5.8.	HITROST GIBANJA VOZILA.....	71
6.	ORGANIZACIJA PREVOZA POTNIKOV V CESTNEM PROMETU.....	73
6.1.	OSNOVNI POJMI	76
6.2.	PREVOZ OSEB V PRIMESTNEM PROMETU	79
6.3.	PREVOZ OSEB V MESTNEM PROMETU	79
6.4.	JAVNI PREVOZ OSEB V PROSTEM CESTNEM PROMETU	80
6.5.	PREVOZ OSEB V MEDNARODNEM PROMETU	81
6.6.	POTNIK KOT SUBJEKT PREVOZA.....	82
6.7.	POJEM PRTLJAGA IN VRSTE PRTLJAGE	82
6.8.	ČAS POTOVANJA.....	83
6.9.	KAJ VPLIVA NA POTNIKOVO IZBIRO PREVOZNEGA SREDSTVA.....	84
6.10.	STOPNJE (FAZE) PROCESA PREVOZA POTNIKOV	84
6.11.	RELACIJA IN LINIJA.....	86
6.12.	MESTNI POTNIŠKI PROMET	89
6.13.	LOKACIJA POSTAJ (POSTAJALIŠČ) IN VRSTE PERONOV	89
6.14.	ZNAČILNOSTI IN NAČIN DELA AVTO TAKSI PREVOZOV.....	90
6.15.	PREVOZNA DOKUMENTACIJA ZA CESTNO VOZILO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	90
6.16.	OPERATIVNO OSEBJE.....	91
7.	ŠPEDICIJA – DOSEDANJI RAZVOJ ŠPEDICIJE V PRAKSI	94
7.1.	DEFINICIJA ŠPEDICIJA	95
7.2.	OPREDELITEV ŠPEDICIJE IN ŠPEDITERJA	96
7.3.	VRSTE ŠPEDICIJE	97
7.4.	LOGISTIČNI VIDIKI ŠPEDICIJE.....	97
7.5.	AUTSOURCING	99
7.6.	FORFAIT – POSLI V PAVŠALNEM ZNESKU IN PRAVNI VIRI.....	100
7.7.	LISTINE – DOKUMENTI IN FORMULARJI – FIATA – FBL	104
8.	ORGANIZACIJA IN IZOBRAŽEVANJE VOZNIŠKIH ŠOL	108
8.1.	POUČEVANJE VOŽNJE	111
8.2.	VSEBINE, KI JIH MORAJO AVTOŠOLSKI UČITELJI POUČEVATI O OBNAŠANJU VOZNIKOV IN PROMETNI VARNOSTI	111
9.	TRŽENJE.....	126
9.1.	NAČIN TRŽENJA.....	127
9.2.	CENE IN STROŠKI IZOBRAŽEVANJA	128
9.3.	PASTI NIZKIH CEN	129
9.4.	PROMOCIJA TRŽENJA	129
9.5.	FIZIČNI DOKAZI	130
9.6.	OSNOVNE STOPNJE OBVLADOVANJA KAKOVOSTI STORITEV	130

9.7. PROUČITE SVOJ NAČIN KOMUNICIRANJA.....	131
10. STROKOVNA TERMINOLOGIJA GOSPODARSKE DRUŽBE	132
10.1. ZAKON O DELOVNIH RAZMERJIH (ZDR)	134
10.2. ELEMENTI ZAKONA	135
LITERATURA	139

1. UVOD

Organizacija in tehnologija cestnega prometa je analiziran kot podsistem prometnega sistema z značilnostmi, ki so odvisne od razvoja in kompatibilnosti z drugimi prometnimi panogami, pa tudi od karakteristik svojih podsistemov. Razne potrebe po gibanju in menjavi dobrin je človeka že pred davnimi leti silila v gradnjo prvih cest, izum kolesa in obenem tudi prvih prevoznih vozil. Bistveni napredek je prineslo prvo cestno vozilo, ki ga je poganjala vodna para in je služilo za vojne potrebe. Intenziven razvoj je prinesel motor z notranjim izgorevanjem.

Cestni transport spada med najstarejše vrste transporta in je bil do uvedbe železnice edini nosilec transporta po kopnem. Pri cestnem transportu odločilno vlogo prispeva razvoj tehnologije gradnje avtocest in tehnologije prometnih sredstev.

Danes ima cestni promet poleg gospodarske funkcije tudi socialno funkcijo, saj z gosto cestno mrežo prispeva k povezovanju izoliranih ter razvoju oddaljenih gospodarskih področij. Konkurenčnost cestnega transporta temelji na zmanjševanju transportnih stroškov, celoviti kakovosti poslovanja, dobri organizaciji in maksimalnemu povečanju kapacitete. Glede na druge prometne panoge, se cestna vozila kot prevozna sredstva relativno majhnih gabaritov, ki zavzemajo malo prostora, najlažje prilagaja predvsem lokalnim pogojem. Če je zagotovljena določena nosilnost tal ali cestno omrežje eksploatacijske in druge karakteristike cestnih vozil zelo fleksibilno uporabo.

Karakteristike omrežja cestnega prometa je v samem razvoju cestnega prometa, predvsem pa v razvoju izgradnje avto cest, hitrih cest, regionalnih cest prvega razreda ter izgradnja več pasovnih cest v samih jedrih večjih mest. Praktična uporaba v vrednotenju obstoječe cestne mreže ali njeni posameznih delov tako, da zadostimo potrebam obstoječega in napovedanega prometnega toka. Cilj tega je, da se določi realne potrebe za izboljšanje obstoječe cestne mreže ali pa samo njenih delov glede na časovni presek. Na osnovi vrednotenja je v prostoru in času potrebno identificirati ozka grla in njihove vzroke. Definirati je potrebno ustrezne ukrepe, ki jih bo potrebno uporabiti za eliminiranje le-teh.

V vrednotenju projektnih rešitev cestne mreže glede na sposobnost prevzeti obstoječe in bodoče prometne obremenitve z namenom optimalnih projektnih in gradbenih rešitev.

Glede v izdelavi ustreznih orodij za definiranje neobhodne analitične osnove pri pogojih odvijanja prometa na obravnavanih cestnih mrežah obstoječih in bodočih projektiranih pri doseženih in napovedanih prometnih zahtevah prometnega toka. Analitični modeli so potrebni za planiranje in porazdelitev prometnih tokov, programiranje transportnih problemov na mreži, upravljanje in vodenje prometnih tokov, programiranje vzdrževanja cestne mreže, programiranje ukrepov za zagotovitev zadostne prometne varnosti.

Prometno omrežje oziroma pot prometa je značilno, da se na eni strani zbira, na drugi pa razdeljuje ali razprši. V času mobilnosti, je migracija delovne sile od doma do delovnega mesta in obratno razpršene po široki okolici, potuje po poteh do ceste in od tu po vedno širših cestah proti središčem mest. Glavne prometne žile služijo kot velik zbiralnik, obenem pa tudi kot usmerjevalec prometa.

Prometno omrežje sestavlja veliko prometnih žil, ki se med seboj križajo, povezujejo in prepletajo. V določenem času določene prometne smeri zbirajo prebivalstvo iz svoje okolice,

ga zgoščajo na vedno bolj prometnih smereh. Od časa do časa posamezni deli omrežja zamenjajo svojo funkcijo in promet steče v obratno smer. Zbiralec postane distributor.

Med prometnimi omrežji in njih deli so tudi večje ali manjše razlike. Nekatera pota, kakor ceste ali plovni kanali, so samo enosmerna, druga pa omogočajo razne vrste prometa v obeh smereh.

Spremembe, ki so vse bolj korenitejše, zahtevajo popolnoma nove pristope k prometni tehnologiji, ki ne glede na prometno panogo omogočajo naslednje:

- dostava pravega blaga v pravi kvaliteti in kvantiteti v pravem času na pravo mesto,
- povečanje varnosti, ekonomičnosti, hitrosti, pogostosti, točnosti in rednosti v transportu blaga ali potnikov,
- celotnega razvoja družbe in njenega gospodarstva,
- povečanje stopnje izkoriščenosti prometnih sredstev,
- intenzivnost razvoja tehnike cestnega prometa in njene kompatibilnosti z ostalimi prometnimi panogami,
- tehnično tehnoloških sprememb, logističnih in drugih okoliških prevozu blaga in potnikov,
- povečanje stopnje robotizacije, avtomatizacije in informatizacije,
- zaščita človekove okolice idr.

Temeljni zakon, ki določa, kaj je prevoz v cestnem prometu in kako se ga opravlja, je Zakon o prevozih v cestnem prometu.

Navedeni zakon določa in ureja organizacijo, ter način opravljanja posameznih vrst prevozov v notranjem in mednarodnem cestnem prometu, cestne takse, avtobusne postaje in postajališča ter postaje in parkirišča za tovorna vozila in avtobuse, notranjo kontrolo, stavbe in pooblastila carinskih in inšpekcijskih organov.

Organizacija je skladno, smiselno in racionalno povezana skupnost določenega števila ljudi, ki na podlagi lastnega programa dela in potreb okolja opravljajo določeno dejavnost:

- organizacija dela – ureditev dela (procesa oblikovanja organizacijskega sistema),
- organizacija podjetja – zgradba različnih elementov (organizacija kot sistem),
- organizacija kot rezultat – podjetje, ustanova, zavod, združba (konkretna organizacijska oblika).

Omeniti moram, da Zakon o pravilih cestnega prometa v veliki meri se prepleta z zakonom o prevozih v cestnem prometu, predvsem velja to za pravno, organizacijsko, tehnično in tehnološko področje. Zato bo potrebno vsebine nenehno dopolnjevati oz. spremljati zakonodajne spremembe na tem področju.

2. ORGANIZACIJA CESTNEGA PROMETA

Organizacija in tehnologija cestnega prometa je analiziran kot podsistem prometnega sistema z značilnostmi, ki so odvisne od razvoja in kompatibilnosti z drugimi prometnimi panogami, pa tudi od karakteristik svojih podsistemov kot sistemi s svojimi podsistemi ter kompleksnimi medsebojnim vplivom vseh elementov ter širše okolice. Z razvojem prevoznih sredstev je človek razvijal tudi način njihove uporabe tehnologijo in organizacijo prevoza. Pri proizvodnji in uporabi prevozne storitve je ravnal gospodarno. To pomeni, da skuša racionalizirati porabo resursov, če so le-ti denarno merljivi. Stremi k zmanjšanju stroškov in k povečanju kakovosti dobrine ter k trženju proizvedenih proizvodov in storitev. V današnjih dneh v tem smislu poslovni subjekti oblikujejo oskrbovalne verige od izvora in materiala do nabave surovin in materiala, proizvodnje, prodaja in reciklaža odvečne proizvodnje vse bolj perečega problema v današnji družbi.

2.1. OSNOVNE ZNAČILNOSTI ORGANIZACIJE CESTNEGA PROMETA

Osnovne značilnosti razvoja cestnega prometa, je izum kolesa, planski pristop h gradnji ceste, prvo cestno vozilo, razvoj celotne cestne infrastrukture, javna uporaba cestnega prometa, gradnja avtocest, neštetimi objekti, napravami in sredstvi sistema cestnega prometa. Organizacija oz. vodenje prometnega podjetja razumemo kot družbo ljudi, ki so pripravljeni prevzeti tveganja za poslovnim podjetjem in sprejemajo poslovne odločitve. Podjetje začenja pobudo v kombiniranju prvin poslovnega procesa s ciljem proizvesti dobrine, sprejema temeljne odločitve, ki zadevajo usodo podjetja, sprejema tveganje, za kar je nagrajen z dobičkom, oblikuje poslovne organizacije in uvaja proizvode in tehnike. Na podjetje vplivajo številni dejavniki lokalnih, državnih in mednarodnih razsežnosti. Podjetja si ne morejo privoščiti izolacijo od ostalega poslovnega sveta.

Poznamo nekaj vrst teorije o vodenju organizacij najbolj so uveljavljene » Fayolova teorija, Taylorjeva teorija in Weberjeva teorija organizacije.

Razvojne organizacije:

- predhodna proučevanja organizacije;
- klasična teorija organizacije. Obravnava organizacijo kot mehanski sistem. Njena obravnava temelji na izkušnjah predelovalne industrije ter industrije za promet in zveze, ki so jo v glavnem vodili inženirji. Klasična teorija organizacije v Evropi se deli na dva dela: upravno vodenje in birokratsko organizacijo;
- neoklasična teorija organizacije. Se je prvenstveno ukvarjala s človeškimi zmogljivostmi in njihovo vlogo pri organiziranju. Njegov predhodnik je H. Munsterberg, (industrijska psihologija), vidnejši predstavnik je E. Mayo (teorija o medčloveških odnosih) in Maslow (hierarhija potreb);
- sodobna teorija organizacije. Je nastala pod vplivom drugih znanstvenih disciplin, zlasti matematike, kibernetike in vedenjske znanosti. Nastali sta dve smeri:
 - sistemska teorija.
 - teorija o človeških resursih.

Fayol deli na šest skupin:

- tehnično-proizvodna - različne operacije,
- komercialna- nabava vsega, kar je potrebno nabava prodaja,

- finančna – omogoča upravljanje s kapitalom,
- varnostna – varuje ljudi, sredstev, materiala,
- računovodska – obračunavanje proizvodnje,
- administrativna – povezuje predhodne funkcije.

Taylorjeva teorije organizacije je zanimala storilnost delavcev in je uvedel »študij časa« kar pomeni Normo. Normo je določal po najboljših delavcih, kar je bila napaka. Taylor je prvi začel uvajati pripravo dela, vzdrževanje strojev, kontrole kvalitete proizvodov oziroma storitev znanstveno pomeni porazdelitev dela in odgovornosti.

Weberjeva teorija organizacije je prinesla birokratske osnove organizacije pomeni Hiararhija, pravila in postopki, avtoriteta, stroga pravila, vodenja posameznikov vse je podrejeno (policija – ukazi).

Koncepcije učinkovitega vodenja organizacije predvsem so:

- delitev dela,
- avtoriteta,
- disciplina,
- hierarhija,
- pravičnost,
- iniciativa,
- nagrajevanje.

Dimenzioniranje organizacije je bistvo vsake organizacije, kar pomeni določanje vseh potrebnih in zadostnih dimenzij kot karakteristike prostora. Predvidevanje vseh potrebnih in zadostnih sprememb za uspeh na vsaki dimenziji prostora. Predvidevanje potrebnega in spremljanje uspeha je tudi odvisno od popravljanje in dopolnjevanje dimenzij in njihovih sprememb.

Pomen organizacije z znanstvenega vidika:

- Organizacija kot sistem predstavlja kompozicijo (sestavino) naravnih ali naravnih in tehničnih elementov, ki se združujejo, da bi s svojim delovanjem (dinamiko sistema) ustvarili osebne ali družbene cilje.
- Organizacija kot proces oblikovanja organizacijskega sistema, njegovega aktiviranja, vzdrževanja delovanja in usmerjanja k ciljem, ki so mu postavljeni. Vse poteka v skladu s principi, po katerih mora sistem delovati. V skladu s tem pomenom navadno oblikujemo organizacijo podjetja.
- Organizacija kot aktivna organizacija (športne igre)
- Organizacijo predstavlja tudi vsaka konkretna organizacija oblika, ki je nastala kot posledica organizacijskih aktivnosti oziroma procesov organiziranja: podjetje kot organizacija, država kot organizacija, itd.
- Organizacija kot kvalitativna lastnost družbenih pojavov in odnosov.
- Splošna oblika konstituiranja samoupravnih odnosov.
- Organizacija kot znanstvena disciplina.

Osnovne dimenzije vsake organizacije so:

- osnovni cilji,
- osnovne funkcije,
- osnovne komponente,
- osnovne zveze.

Osnovni cilji organizacije je predvsem zagotoviti obstoja, kontinuiteto delovanja, olajšavo obstoja, učinkovitost delovanja, zagotovitev napredka, olajšava obstoja napredka. Medsebojno so odvisni zagotovitev prvega, pogojuje obstoj drugega cilja. Kolikor so cilji enotni za vse v organizaciji s tem je večja produktivnost organizacije.

Podjetje ima več temeljnih ciljev, ki so mu določeni že z dejstvom, da posluje kot delček družbene reprodukcije, ki je ustrezno oblikovana glede na način gospodarjenja. Podjetje si mora na podlagi temeljnih ciljev z načrtovanjem zastaviti še konkretnije cilje, ki pa so izpeljani, in jim pravimo tudi sekundarni cilji.

Sodobna teorija organizacije je predvsem značilno z velikimi vlaganji v znanstvene in razvojne raziskave kot so:

- sistemski pristop – informatika, kibernetika, operacijsko znanstvene,
- dinamičnost – ustvarja nove rezultate in nove cilje,
- večnivojska struktura,
- večstrankarska motiviranost,
- stohastičnost dogodkov – ukrepi,
- multidisciplinarnost in interdisciplinarnost,
- prilagodljivost.

Cilji so:

- doseči ustrezen profit – temeljni cilj,
- ohranitev podjetja,
- razvoj podjetja,
- zadovoljevanje potreb družbe,
- obveznosti do okolja.

Svoje cilje imajo lahko tudi manjše organizacijske enote.

Načela in organizacija

Načela naj bi bila nekakšni splošni zakoni ali vsaj pravila, po katerih bi se ravnali pri vzpostavljanju organizacije.

Načela so:

- delitev dela
- oblast in odgovornost
- disciplina
- enotnost komande
- enotnost usmerjanja
- podrejanje posebnih ciljev splošnim ciljem
- nagrajevanje osebja
- centralizacija

- hierarhija
- red
- enaka pravičnost
- stalnost osebja
- iniciativnost
- strnjenost osebja

Storitvene organizacije:

- gospodarske družbe,
- zavodi opravljajo storitve kot so:
- prometne-prevozne,
- komunalne,
- varnostne,
- zdravstvene,
- socialne,
- kulturne,
- znanstveno raziskovalne,
- zavarovalne,
- vzgojno izobraževalne,
- druge storitve.

Na oblikovanje organizacijske strukture, s tem pa tudi organizacije kot celote vplivajo dejavniki:

1. Zunanji dejavniki:

- pravna urejenost organizacije v družbi in državi,
- tržno okolje in tržne zakonitosti,
- razvoj znanosti, tehnike in tehnologije,
- temeljne družbene vrednote kot odraz družbene ureditve,
- družbeni (državni) cilji,
- splošna politika in posebna politika (ekonomska, socialna, razvojna).

2. Notranji dejavniki:

- velikost organizacije,
- lokacija organizacije,
- politika, strategija in cilji organizacije,
- sredstva organizacije,
- kader organizacije,
- storitve v okviru dejavnosti, ki jo organizacija opravlja,
- tehnološki, delovni in poslovni proces organizacije,
- filozofija vodstva (vodstvena miselnost) organizacije.

Za organizacijo dela je osnovno načelo, da je treba s čim manjšim naporom in čim krajšim času izdelati en proizvod ali več proizvodov v istem času in z istim naporom. To je načelo produktivnosti dela: proizvod, izmerjen s potrebnim sredstvom, to je z delom.

Za poslovanjem podjetja je osnovno načelo, da je potrebno poslovati uspešno, kar pomeni, da moramo doseči cilj poslovanja s čim manj potrebnih sredstev, ker pa sta cilji in sredstvo

odvisna od načina gospodarjenja, je mogoče to načelo v skladu z načinom gospodarjenja konkretizirati tudi drugače.

Za organizacijo pa je lahko edino načelo le to, da je pri skupnem delu treba vzpostaviti take odnose med ljudmi, da bodo zagotovljeni obstoj in značilnost gospodarske enote ter omogočeno ter smotrno doseganje njenih ciljev:

- proizvodne organizacije
- storitvene organizacije
- družbeno-državne organizacije
- politične organizacije.

Če pri ustanavljanju, oblikovanju in razvoju organizacije zanemarimo katerega od opredeljenih vplivov dejavnikov, tvegamo nastanek ovir in motenj, ki negativno vplivajo na delovno in poslovno uspešnost organizacije.

Organiziranje dela, ki je izredno zapletena in zahtevna aktivnost človeka (vodje) in ki ima več razsežnosti:

- ⇒ psihološke,
- ⇒ tehnične,
- ⇒ ekonomske,
- ⇒ pedagoške (vzgojno izobraževalne),
- ⇒ zdravstvene,
- ⇒ pravni.

Organiziranje dela je dejavnost vodstva organizacije, ki zahteva nenehne in kar največje organizacijske napore in prizadevanja, da bi dosegli cilje in plan organizacije. Gospodarske aktivnosti so torej človeške dejavnosti, ki so namenjene pridobivanju in porabi dobrin za zadovoljevanje potreb. Na splošno pa definiramo gospodarjenje kot umno, premišljeno in načrtno pridobivanje in uporabljanje dobrin za zadovoljevanje potreb posameznikov, skupin in skupnih potreb družbe.

Vsako prometno podjetje mora poznati vzroke spreminjanja ravnotežja na tržišču prevoznih storitev, da bi bilo sposobno uravnotežiti svojo ponudbo s povpraševanjem po prevoznih storitvah. Gospodarstvo generira osnovno povpraševanje po prevoznih storitvah, ki pa se spreminja v odvisnosti od nastalih pogojev. Povpraševanje je tako merljivo v tonskih ali potniških kilometrih oz. miljah.

Ponudbo prevoznih storitev predstavljajo obstoječe zmogljivosti prevoznih sredstev, ki se povečuje z novimi in zmanjšuje z odpisanimi prevoznimi sredstvi. Ponudba prevoznih sredstev pa je v veliki meri odvisna tudi od načina izkoriščanja prevoznih sredstev. Učinkovitost prevoznih sredstev je pomemben dejavnik, ki določa obseg ponudbe prevozne storitve.

Tehnični vidik prometnega sistema predstavlja osnovni sloj, ker označuje delovanje posamezne vrste prometa. Oblikujejo ga sredstva za delo, ki skupaj s predmetom dela in delom predstavljajo prvine vsakega proizvodnega procesa oz. prometne storitve, se le-ta lahko klasificirajo v:

- **Transportna sredstva oz. prometna sredstva** v ožjem smislu, s pomočjo katerih opravljamo transportne operacije,

- **Prometne poti**, ki so razprostranjene v prostoru in po katerih se gibljejo transportna sredstva,
- **Prometna križišča**, kjer se opravljajo začetne, pretovorne in končne operacije,
- **Mobilna transportna sredstva**, ki z gibanjem po prevoznih poti proizvajajo prometno storitev v obliki obvladovanja prostorskih razdalj,
- **Infrastrukturne objekte**, to so fiksni objekti, na katerih se opravlja premikanje prevoznih enot, nakladanja, razkladanje, zveze, vzdrževanje ipd.

Tehnološki vidik delovanja prometnega sistema je v bistvu proizvodni proces, kjer se oblikuje nov proizvod tj. prometna storitev. Celovitost tehnološkega procesa proizvodnje oz. opravljanja storitev v prometu obvladujemo s:

- Spoznanjem vsebine in značaja prevoznega procesa,
- Spoznavanjem prvin prometnega procesa,
- Spoznavanjem faz prometnega procesa in
- Spoznavanjem načel prevoznega procesa.

Na organizacijski vidik delovanja prometnega sistema vplivajo nenehno izpopolnjevanje tehnike in tehnologije proizvodnje ter razvoj družbeno-ekonomskih odnosov. Organiziranje v prometnem procesu pomeni v bistvu usklajevanje faktorjev proizvodnje za doseg optimalnih količinskih in kakovostnih učinkov in zadovoljevanje družbene strani proizvodnje.

Družbeno-ekonomska ureditev: Usklajevanju elementov proizvodnje se v vse večji meri dodaja družbena komponenta, da bi dosegli čim boljše količinske in kakovostne učinke. Proces proizvodnje prometne storitve mora biti organiziran tako, da vpliva tudi na učinkovito odvijanje celotnega toka družbene reprodukcije. Zato družba z ustavo, s sistemskimi, z izvedbenimi zakoni in drugimi normativnimi akti vpliva na organizacijo družbene reprodukcije, na organizacijo prometnega sistema in prometnega procesa in na organizacijo poslovnih sistemov nasploh in v prometni dejavnosti konkretno.

Organizacija prometnih vej: Notranja organizacijska razvejenost prometa in stopnja integracije elementov prometnega sistema se s časom spreminja, prometni sistem vse manj lahko obravnavamo kot neenotno strukturo prometnih vej, saj postaja prometni sistem vedno bolj sistem močnih integracijskih povezav v enotno prevozno verigo.

Ekonomski vidik delovanja prometnega sistema: Prometni sistem predstavlja del ekonomskega sistema, del narodnega gospodarstva, del družbene reprodukcije. Prek ekonomskega sloja se promet – kot podsistem – povezuje v gospodarski sistem.

- ⇒ Promet predstavlja del procesa družbene reprodukcije oz. narodnega gospodarstva. Njegovo delovanje povzroča porabo proizvodnih tvorcev (proizvodna sredstva, predmet dela in delo), tržišče pa dokaže njegovo družbeno potrebno oz. priznano delo.
- ⇒ Z delovanjem v prostoru in času vpliva promet na procese družbene reprodukcije in na kroženje faktorjev skozi vse štiri faze tega procesa: proizvodnjo, razdelitev, menjavo in potrošnjo.

Pri proučevanju ekonomskega vidika prometnega sistema nas zanima financiranje reprodukcije posebno s stališča pridobivanja potrebe višine finančnega kapitala za financiranje konkretnega procesa reprodukcije. V prometni dejavnosti je višina finančnega kapitala odvisna od tehničnih in tehnoloških lastnosti procesa. Ta finančna naložba pa mora ustvarjati nek dobiček, ki bi zadostil potrebam akumulacije. Materialno-ekonomski nosilec vrednosti in cene prometne storitve je predmet prevoza (blago, potnik). Predmet prevoza vsebuje, zaradi menjave kraja, vloženo delo prevoza kot proces proizvodnje.

Pravni vidik delovanja prometnega sistema: Pravni vidik delovanja prometnega sistema označujemo tri ravni, ki delujejo na prometni sistem in na njegove pod sisteme: družbeno-ekonomska ureditev države, pravna ureditev prometnega sistema in normativni akti poslovnih sistemov.

Družbeno-ekonomska ureditev države z ustavo, s sistemskimi zakoni in izvedbenimi zakoni urejuje statusna vprašanja prometnega sistema, njegovih pod sistemov in prometnih gospodarskih subjektov.

Notranja zakonodaja in mednarodne konvencije s področja prometa pravno urejajo razne specifične vidike prometnega sistema in prometnega procesa.

Interni normativni akti urejajo notranje odnose gospodarskih subjektov v prometnem sistemu (akt ali pogodba o ustanovitvi prometnega podjetja, statut in drugi normativni akti).

Informacijsko-komunikacijski vidik postaja prevladujoči vidik proizvodnje prevozne storitve. Kot smo že omenili komuniciranje je možno nadomestiti porabo neobnovljivih virov. V oskrbovalnih verigah na logističnih načelih se uresničuje zmanjšanje porabe materialne in energetskih virov.

Vsaka organizacija procesa prometne storitve mora spoštovati določena načela. Načela so zakoni ali vsaj splošna pravila, ki jih prevozno podjetje mora spoštovati, da bi učinkovito poslovalo je tako imenovani *SERVIS*:

- **Varnost** je v prometni dejavnosti najpomembnejše načelo. Prometne nesreče povzročajo smrtne žrtve in poškodovanja ljudi ter materialno škodo. Zato družba postavlja stroge varnostne standarde, ki jih morajo prometna podjetja spoštovati.
- **Rednost** v prometni dejavnosti pomeni zanesljivost pri opravljanju koristnikov dejavnosti.
- **Točnost** pomeni spoštovanje časa koristnika prevoza. Izgubljen čas zaradi morebitnih zamud lahko povzroča veliko škode, posebno če zamude sprožijo verižne reakcije neusklajenosti.
- **Frekvenca** ali pogostost je priporočljiva, saj koristnik prevozne dejavnosti lahko posluje z nižjim obsegom v poslu vezanih sredstev.
- **Udobnost** je predvsem pomembna pri prevozu potnikov.
- **Hitrost** ima različen pomen. Predvsem gre za doseganje čim višje komercialne hitrosti in ne hitrosti same vožnje. Najprej je treba odpravljati vzroke zastojev in nato povečati

hitrost same vožnje. Le-ta je vezana na povečano porabo goriva in na onesnaževanje okolja. Pri zmanjševanju zastojev pa je prometno podjetje vezano na učinkovitost delovanja tudi drugih subjektov v njegovem okolju.

- **Ekonomičnost** prevozov je pomembna predvsem pri blagu nižje stopnje obdelave in torej nižje vrednosti, medtem ko blago višje stopnje obdelave lahko prenese višje stroške prevoza. V vsakem primeru pa ekonomičnost prevoza lahko bistveno vpliva na konkurenčno sposobnost koristnikov prevoznih storitev.
- **Varstvo okolja** postaja vse bolj vplivno načelo v prevozni dejavnosti. Države podpisnice Kyotskega protokola so se obvezale, da bodo zmanjšale emisije toplogrednih plinov.

Načela predstavljajo istočasno kriterije primerjave primernosti načinov prevoza za določeno vrsto blaga oz. za konkretnega potnika in njihove zahteve. Ta načela so si lahko nasprotujoča, zato mora vsak koristnik prometnega procesa za vsak konkreten primer določiti prioriteto in na osnovi tega ocenjevati prednosti in slabosti posamezne prometne veje in načina prevoza.

2.2. DEZORGANIZACIJA (recesija)

Dezorganizacija je spremljajoč pojav organizacije ali bolj organizacije dela je njeno nasprotje Dezorganizacija ali Entropija. Do pojava prihaja zato, ker na sestavne dele organizacije negativno in razdiralno delujejo zunanji negativni pojavi ekonomskega, političnega in varnostnega značaja.

Zunanji dejavniki:

- institucionalizacija (prenormiranje administrativnih ukrepov) in neučinkovita politika, ki vodi- usmerja,
- določeno področje,
- problematika tržnih, poslovnih, ekonomskih, socialnih in političnih pravil ravnanja, ki temeljijo na dogovornih dokumentih,
- šibka akumulativna sposobnost podjetij,
- neupoštevanje pravil racionalnega obnašanja in ravnanja državnih organov in družbenih dejavnosti,
- velika zadolženost in hkrati nizka akumulativna,
- razlike in posebnosti v ekonomski, socialni in kulturni razvitosti,
- prepočasno in neučinkovito reagiranje na razne oblike neupoštevanja zakonitosti dela in poslovanja,
- prenapet davčni sistem in neučinkoviti nadzorni mehanizmi.

V takih okoliščinah lahko postane določena organizacija labilna in nestabilna, s čimer se poveča možnost za ustvarjanje ekonomske negotovosti in tveganja.

Kritične točke:

- neučinkovita stimulacija in motivacija zaposlenih, ker vodi v vidno izražanje nezadovoljstva zaposlenih,
- neredu v storitvenih razmerjih v okviru organizacije,
- popuščanje delovne discipline,

- stihijsko delo,
- neupoštevanje zakonitosti dela in zaposlovanja, kar vodi k raznim oblikam nezakonitosti in rušenju poslovne morale,
- avtorskem načinu upravljanja in vodenja,
- premajhni zavzetosti reševanja konfliktnih storitvenih dejavnosti.

Če kritične točke prezremo, lahko nastopijo konkretne posledice:

- zmanjšanje produktivnosti, slabšanje kvalitete storitev in v občutnem povečanju stroškov dela in poslovanja,
- neizpolnitvi letnega plana,
- izpadu prihodka in dohodka,
- prekinitvah medsebojnih pogodb,
- protestnih prekinitvah dela, kar povzroči materialno, moralno in politično škodo organizaciji,
- sanaciji ali stečaju organizacije, kot skrajnima posledicama.

Delno je možno take pojave obvladati s pravočasno analizo stanja v organizaciji. Takoj po nastanku katere od kritičnih točk mora vodstvo organizacije pristopiti k določenim rešitvam organizacijskega problema.

Organizacijska strategija-na podlagi metode sistematične hevrstike:

- izdelati analize dela, poslovanja in vodenja organizaciji (sistemska analiza, otvoritvena bilanca, bilanca stanja, bilanca uspeha),
- dognati razvoj organizacije v skladu z družbenimi problemi (cilji),
- prilagoditi organizacijo potrebam in zakonitostim okolja,
- prilagoditi organizacijo zakonitim pravilom igre poslovnih partnerjev,
- redno zagotavljati materialne, kadrovske, informacijske in druge potrebe za delo in poslovanje organizacije,
- razvijati permanentno izobraževanje zaposlenih v skladu z zahtevami delovnega, tehnološkega in poslovnega procesa,
- nenehno posodabljati sistem informiranja zaposlenih o rezultatih dela,
- vključevati zaposlene v proces odločanja,
- upoštevati pravila vedenja in ravnanja v organizaciji in izven nje,
- zagotavljati enotno delovanje in razvoj vseh delov organizacije,
- skrbeti za delovno disciplino in delovno moralo, primerno motivirati in stimulirati zaposlene,
- zaposliti organizatorja dela (vodjo delovnega procesa), ki obvlada organizacijske napake in slabosti.

2.3. UPRAVLJANJE IN VODENJE

Novejši pogledi na vodenje organizacije kažejo, da sodobno vodenje ne prenese več neznanja, nepredelanih informacij in neodgovornosti

Značilnosti upravljanja in vodenja kot posamičnih dejavnosti v kaki organizaciji opredeljujejo naslednje oznake:

- upravljanje je bolj političnega in pravnega pomena, vodenje pa bolj organizacijsko poslovnega in psiho-sociološkega pomena,

- upravljanje temelji na širši pravni regulativi kot vodenje, kajti vodenje se upira zlasti na organizacijske, psiho-sociološke, psihodinamične in strokovne sposobnosti vodilnih delavcev ter na pravila igre v procesu poslovanja z drugimi subjekti.

Vodenje je dejavnost samo določenega delavca (možno več vodij), ki mora obvladati organizacijsko, funkcionalno, proizvodno in poslovno problematiko, ter mnoga tveganja v procesu odločanja, delovanja in razvoja organizacije. V upravljanje pa se ima v sodobnem organizacijskem sistemu možnost vključiti celoten delovni kolektiv.

Prvenstveno mora vodenje zagotavljati zakonitost dela in poslovanja, temu pa mora slediti tudi upravljanje in obratno, upravljanje mora opozoriti na morebitno nezakonitost dela in poslovanja vodstva organizacije, vodenje je nujno povezano z avtoriteto posameznika in konkretnim stilom ter metodi vodenja, kar mora biti v skladu z legitimnim sistemom upravljanja. V kriznih razmerah je vodenje tisto, ki mora iskati izhod iz krize, za kar posamezno vodje (in vodstvo kot celota) nosijo popolno odgovornost.

V upravljalnem-vodstvenem procesu mora vodenje predstavljati gonilno ustvarjalno silo v razvoju organizacije, ki sproža motive in vzdušje za ustvarjalno in kakovostno delo in poslovanje ter ustvarjanje pogojev za humano in varno opravljanje dela.

Ustvarjanje delovne morale in pripadnosti organizaciji je v prvi vrsti odvisno od vodstva organizacije, kar pomeni, da je razvijanje delovne zavesti ena od prvenstvenih psiho-socioloških nalog vodenja.

Katere prvine objektivno določajo, da sta upravljanje in vodenje usklajen proces delovanja in razvoja neke organizacije. Upravljanje in vodenje morata imeti isto filozofijo, politiko, cilje, strategijo in plane organizacije, kar je temelj za uspešno delovanje in razvoj vsake organizacije. Upravljanje in vodenje se konkretizirata v izvrševanju; torej v neposrednem opravljanju konkretnih del in nalog ter opravil.

Upravljanje vodenje in izvrševanje:

- Z vodenjem je treba poskrbeti za predlaganje ustreznih odločitev in za njihovo izvrševanje, z upravljanjem pa za sprejetje optimalnih odločitev in za njihovo izvrševanje.
- Upravljanje in vodenje se nanašata na iste subjekte (delavce) in na ista proizvodna sredstva.
- Skladnost upravljanje in vodenja je nenehno odvisna od podatkov in informacij, ki jih nudi interni informacijski sistem in ustaljene komunikacijske poti v organizaciji.
- Odločitve, ki so usodnega pomena za razvoj organizacije, je treba temeljito in preudarno pretehtati, tako v organih upravljanja kot na ravni vodstva organizacije (možnost zahtevati tudi zunanjo strokovno pomoč).

Skladnost upravljanja in vodenja utrjujejo še naslednji dejavniki:

- pospeševanje inovacijske dejavnosti,
- odločanje o rezultatih dela in poslovanja organizacije,
- skupna skrb za prilagajanje organizacije vplivnim dejavnikom okolja kot so: predpisom, trgu, konkurenci, ekonomski politiki, razvoju itd..
- pripravljanje organizacije za organiziranje in delovanje v kriznih razmerah.

Metode in organizacija:

- Metode je pot, ki vodi k cilju. Kakšna je ta pot na področju organizacije, nam pove trojni pomen te besede.
- Za metodo organizacije velja, da je potrebno uporabiti take predmete dela in taka sredstva za delo, na tak način in tako oblikovati proizvod ter tako izvajati zaporedne delovne postopke na predmetu, da bomo dosegli cilj po ustreznem načelu.
- Metoda za poslovanje gospodarske enote je samo gospodarjenje, s katerim enota dosega svoj cilj po načelu uspešnosti.

2.4. ORGANIZACIJSKE STRUKTURE

Osnovne prvine za opredeljevanje organizacijske strukture (zgradbe) so sestavine organizacije in njihovi medsebojni odnosi. Pomembni sta predvsem dve sestavini, naloge in njihovi nosilci. Med nalogami in njihovimi nosilci se vzpostavijo in razvijejo določeni odnosi.

Organizacijsko strukturo torej oblikujejo naloge, nosilci in njihova medsebojna razmerja. Organizacijska zgradba mora biti tako, da se izvajalci nalog v njej lahko zelo fleksibilno obnašajo. Pri tem pa sama ne sme biti fleksibilna ni spremenljiva (preprečevanje težav pri ustaljenem izvajanju nalog, preprečevanje trgiranja ustaljenih komunikacijskih kanalov. Organizacijska zgradba je dobra, če omogoča hitro, učinkovito in stalno komuniciranje med nosilci po najkrajši poti (lastnosti, ki jih je potrebno vgraditi organizacijski zgradbi).

2.4.1. Informacije in komunikacije

V organizaciji je zelo pomemben dejavnik pogajanja oz. komuniciranje je vsakdanji pojav, je srečanje različnih interesov različnih oseb, ki se soočajo na različnih področjih delovanja in bivanja. Vsako pogajanje moramo oceniti s treh zornih kotov:

- Rezultat pogajanj mora biti pameten dogovor, če je dogovor možen,
- Dogovor mora biti učinkovit in
- Dogovor mora izboljšati ali vsaj ne škodovati odnosom med pogajalskimi partnerji.

Metoda, ki jo poznavamo in ki jo bomo uporabljali, sloni na naslednjih prvinah:

1. **ljudje** - potrebno je ločiti ljudi od problema,
2. **interes** - potrebno je osredotočiti se na interes in ne na pozicijo (položaj);
3. **možnosti** – potrebno je pripraviti različne variante reševanja problema, pred odločitvijo, kaj storiti;
4. **kriteriji** – potrebno je vztrajati, da rezultati izhajajo iz istih objektivnih standardov.

Ljudje so predvsem pogajalci. Vsak pogajalec ima dve vrsti interesa, in sicer interes v vsebini in interes v odnosu. Zaradi tega pogosto enačimo ljudi z nastalimi problemi. Ločevanje odnosa od vsebine nas navaja na potrebo, da obravnavamo direktno problem, in pri tem se pojavijo določene težave kot so:

- v pogajanjih je torej treba spoznati emocije pogajalskega partnerja in naše emocije. Treba je omogočiti tudi drugi strani, da odprto izrazi svoje emocije in pri tem ni treba reagirati, predvsem pa ne burno.

- Komunikacije med ljudmi je težavno prevsem zaradi naslednjih razlogov:
 1. Pogajalca ne govorita eden drugemu, ali vsaj ne tako, da se razumeta.
 2. pogajalca ne slišita eden drugega.
 3. pogajalca si razlagata in narobe razumeta.

Interesi, ki izhajajo iz potreb, želja, strahov, definiramo problem. Za nasprotnimi pozicijami stojijo kompatibilni in ne kompatibilni interesi. Običajno interesi niso v konfliktu, vendar so različni. Interese identificiramo zelo preprosto in na odkrit način:

- vprašamo drugo stran kaj je v bistvu določenega predloga, rešitev ipd,
- vprašamo drugo stran kaj je v bistvu sprejema naš določen predlog, rešitev ipd,
- zavedajmo se, da ima vsaka od pogodbenih strani več interesov,
- najmočnejši interesi izhajajo iz odnosov človeških potreb in kar je značilno za posameznika, je značilno tudi za skupine, države ipd,
- priporočljivo pripraviti seznam posameznih interesov, da jih lahko spoznamo in medsebojno ločujemo.

Možnosti pri pogajanjih je treba izmišljati možnosti reševanja problema v obojestransko korist. Zavedati se moramo, da je treba upoštevati več dimenzij pri reševanju posameznega problema. Preprekam se je možno izogniti na nekaj načinov:

- ločiti je treba izmišljanje rešitev,
- širiti je treba možnosti rešitve s širjenjem možnosti med specifičnim in splošnim, z vključevanjem raznih strokovnjakov,
- treba je iskati obojestransko korist z ugotavljanjem skupnih interesov,
- treba je narediti lažjo odločitev, ni primerno groziti, temveč je treba razlagati prednosti predlagane rešitve za drugo stran.

Kriteriji pri uporabi objektivnih kriterijev se pogajalci upirajo na argumente in ne dopuščajo morebitne grožnje. Zato pogajanja na osnovi argumentov ustvarjajo pametno, prijateljsko in učinkovito pogodbo. Pogajanja z objektivnimi kriteriji predpostavljajo:

- Oblikovanje posameznih rešitev s skupnim iskanjem objektivnih kriterijev, teorija, ki je osnova za predlog.
- Razsojanje in odprto sprejemanje sodb.
- Upoštevanje samo principov in ne popuščanje zaradi katerikoli principov.

Pogajalci, ki se pogajajo s pozicije, se poslužujejo pritiskov, odklanjajo pogajanja, postavljajo ekstremne zahteve, z zahtevami stopnjujejo ipd. nemalokrat se poslužujejo umazanih trikov, kot so:

- napačna, namena, avtoritativna predstavitev dejstev, kar je treba predvideti in preprečiti,
- lažne trditve, kar opozarja, da se ne smemo pogajati na osnovi zaupanja,
- dvomljiva avtoriteta, kar nas navaja, da pred pogajanjem sprašujemo za pooblastila,
- dvomljivi nameni, kar nas navaja, da si pred pogajanjem zagotovimo garancije ipd.

2.5. MAKRO, MEZO, MIKRO ORGANIZACIJSKA STRUKTURA

Dosledna opredelitev organizacijske strukture zahteva podrobnejšo opredelitev naloge in nosilcev.

Naloge se vedno pojavljajo v okviru organizacijskih funkcij in predstavljajo vsebino dela, ki ga je potrebno opraviti. Sleherno nalogo je mogoče členiti na manjše naloge npr. operacije in podobno.

Nosilci se pojavljajo izključno v organizacijski strukturi in predstavljajo njene sestavne dele – organizacijske enote. Le-te se razlikujejo po velikosti kot tudi po vsebini (devizije, sektorji, oddelki, skupine, delovna mesta, posamezna delovna področja). Kot naloge se tudi organizacijska struktura deli na manjše organizacijske enote do smotrno najmanjše – delovno mesto.

Makroorganizacija: je struktura enovitega podjetja in temeljna organizacijska struktura skupnega poslovanja do kompleksnih poslov in organizacijska ureditev njihovih medsebojnih razmerij. Vsaka organizacija vsebuje samo eno makroorganizacijsko raven.

Mezoorganizacija: je struktura in zgradba organizacijskih enot posameznega kompleksa poslov in organizacijska ureditev njihovih medsebojnih razmerij.

Mikroorganizacijska struktura: je smotrna organizacijska razporeditev nalog po delovnih mestih znotraj posamezne organizacijske enote in organizacijska ureditev njihovih medsebojnih razmerij.

Na oblikovanje organizacijske strukture vplivajo cilji podjetja ter številni notranji in zunanji dejavniki.

Organizacijsko strukturo moramo prilagoditi stalnim spremembam ciljev podjetja in drugim vplivom dejavnikom organizacije. Cilji podjetja in drugih dejavniki se spremenijo v prostoru in času.

Za opis nalog sestavimo poseben spisek nalog za vsakega nosilca- opis delovnega mesta, opis sektorja (sistemizacija delovnega mesta).

Tako mora biti povsem jasna podrejenost, nadrejenost, makro, mezo in mikroorganizacijske enote, imena organizacijskih enot itd.

Metoda organizacije gospodarske enote pa je povezovanje, prilagajanje in usklajevanje dela mnogih ljudi v skupnem delovnem procesu, da bi bila zagotovljena obstoj in smotrno delovanje gospodarske enote. Ta proces se izvaja v upravljanju in poslovanju z oblikovanjem delovnih mest, nalog, oddelkov in podobno ter z njihovim usklajevanjem. To pa ni nič drugega kot proces organizacije.

Metode vodenja:

- avtorska metoda vodenja.
- liberalna metoda vodenja.
- paternalistična metoda vodenja.

Demokratična metoda vodenja:

- s stilom (slogom),
- organizacijskimi sposobnostmi,
- strokovnim znanjem in avtoriteto managerja:
- z obsegom, zahtevnostjo in vsebino nalog, ki jih je potrebno izvršiti,
- pri vodenju se upoštevajo načela:
- prepričevanje namesto ukazovanja- morala(motivacija) namesto prisile,

- avtoriteta znanja in organizacijskih sposobnosti-vodenje izgubi elemente oblasti nad zaposlenimi,
- teamsko (skupinsko) vodenje,
- pravočasno in objektivno informiranje o rezultatih dela.

Avtoritativno-demokratska metoda vodenja-je alternativa med demokratični metodi vodenja. Zakaj? V temelju zato, ker je v praksi vodenja izredno težko docela uveljaviti vsa načela demokratičnega vodenja, zlasti v pogojih, razmerah in okoliščinah kriznega obdobja.

Posebna načela vodenja, ki se nanašajo na osebnost vodilnega:

- najprej spoznaj samega sebe,
- spoznaj lastni kader,
- obvladuj funkcije vodenja,
- sprti, strpni in prodorno razrešuj nastalo problematiko
- pridobivaj zaupanje zaposlenih s stvarno avtoriteto.

Stili vodenja:

- zadržani stil vodenja ima nizko stopnjo usmerjenosti k ciljem in nalogam organizacije in tudi k zaposlenim,
- premalo komunikativen, sramežljiv, drži se predpisov, pravil in predpisanih postopkov, pri čemer ne razmišlja o potrebnih spremembah, ki jih narekujejo okoliščine,
- upošteva šefe nad sabo in jim ne ugovarja,
- če gre kaj narobe, uvede močnejšo kontrolo,
- nima rad konfliktov, ker se zaveda, da jih bo morda moral razreševati z metodo, ki mu ni všeč,
- nima rad inovacij in izboljšav, zato ne spodbuja iniciative.
- ne preveč popustljiv Zavzeti, socialno usmerjeni stil vodenja, ki je pretežno usmerjen k zaposlenim:
- je komunikativen, odprt, prijazen, sentimentalni, prizanesljiv in pristopen,
- uživa v dolgih razgovorih in razpravah,
- čim bolj želi spoznati zaposlene in šefe,
- razvija korektne delovne odnose.

Prizadevni stil vodenja, ki teži k ciljem in nalogam organizacije:

- rad zapoveduje, je gospodovalen in vzvišeno gleda na druge,
- poudarja izvrševanje ciljev in nalog in pri tem zanemara ustvarjanje korektnih delavnih odnosov,
- uporablja statusno (položajno) moč in vpliv, zlasti ko gre za reševanje sporov in konfliktov,
- največ da na delovne rezultate, četudi je potreba uporabiti sredstva prisile,
- uvaja visoko stimulacijo in nagrajevanje v materialnem smislu in manj v človeškem smislu.

Strnjeni združeni stil vodenja, ki ga lahko označimo kot idealni stil vodenja:

- zavzema se za cilje, naloge in zaposlene,
- spodbuja in izvaja timsko delo,
- uporablja metodo prepričevanja, kot sredstvo demokratične metode vodenja,
- spodbuja iniciativo zaposlenih,
- ne duši sporov in konfliktov, temveč išče vzroke za njihov nastanek ter poti za čim bolj ažurno in učinkovito razrešitev,

- izogiba se rutinskemu delu,
- rad razpravlja o nastalih problemih dela in poslovanja ter o rešitvah v zvezi s tem.

Timsko vodenje

Zadoščanje tržnih storitev in zahtev obvezuje povezavo in prepletanje izvajalcev različnih funkcij podjetja. Zato so prednosti organizacije ljudi v projektno skupino na osnovi timskega dela združevanje posameznikov z različnih strokovnih področjih, - tehničnih, tehnoloških, organizacijskih, ekonomskih, tržnih, pravnih, informacijskih, ki so potrebna za izpeljavo projektne naloge ali nalog. Tendence globalnega razvoja na timsko delo so:

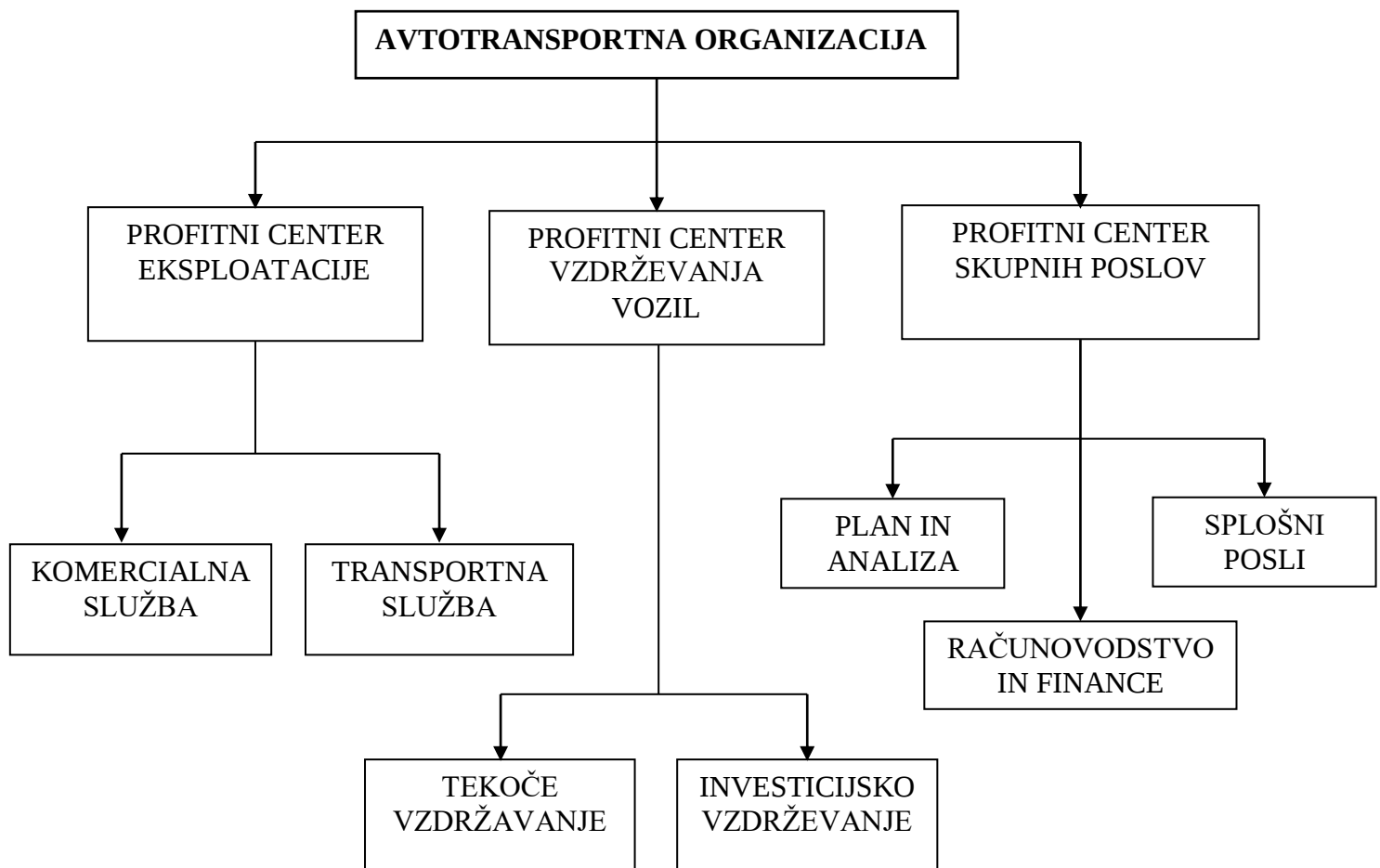
- sodobna organizacija družbenega dela teži h globalizaciji, ki pa zahteva lokalno reševanje problemov na fleksibilni način. To se dogaja s specializacijo dela, ki temelji predvsem, večkrat pa celo izključno, na znanju, na kreativnosti, na inovativnosti ter na sposobnostih za sprotno reševanje nastalih problemov.
- v hierarhični strukturi povezana delovna mesta, zaradi togosti in spon ter občutka varnosti, ne zagotavljajo optimalnega izkoriščanja razpoložljivih virov, predvsem pa znanja, kreativnosti, inovativnosti in sposobnosti. Od tod težnja v svetu po oblikovanju srednje velikih in malih podjetij, ki so v tem pogledu učinkovitejša in uspešna.
- z vključevanjem v obstoječe organizacije in sprejemanje njihovih izzivov.
- s ponudbo lastne celostne storitve ali lastnega proizvoda gospodarskim in negospodarskim subjektom.

Seznam vodstvenega tima so:

- **svetovalec podjetij**; je delno poslovni bančnik, pa tudi tehokrat in strateg. Svoje odjemalce prepričuje, kako je treba reorganizirati podjetje in poslovanje v novih okoliščinah.
- **razvijalec aplikacij**; pripravlja novo aplikacijo ali nova orodja za internet, prilagojena posebnim potrebam podjetja.
- **strokovnjak za logistiko**; skrbi, da izdelki pridejo do odjemalca.
- **strokovnjak za omrežno trženje**; preučuje, kako uporabniki kupujejo prek omrežja.
- **broker**; išče nove poslovne priložnosti je prodajalec ali pogajalec.
- **strokovnjak**; skrbi za delovanje opreme, ki varuje računalniški sistem podjetja pred vdori od zunaj obveščevalni v organizaciji.
- **analitik elektronske trgovine**; ugotavlja trende, predlaga strategijo je borzni poslovnih manager.
- **načrtovalec omrežnih sistemov**; oblikuje strategijo in domačo stran podjetja na internetu, nadzoruje delovno skupino, ki postavlja strani na internet za bazo podatkov.
- **product manager**; stalno nadzoruje okolje, v katerem se odvija elektronska trgovina, producent za reklame.
- **programer**; ukvarja se z vsakodnevnimi problemi programiranja v jezikih kot so SQL, operacijske sisteme Windows ipd.

Strokovna in poklicna izobrazba in usposobljenosti same po sebi ne zagotavljajo poslovnega uspeha. Preden se posameznik odloči ustanoviti lastno podjetje je koristno, da preveri svojo pripravljenost za ustanovitev in upravljanje podjetja ter sposobnost za samostojno opravljanje zasebne dejavnosti.

2.6. AVTOTRANSPORTNA ORGANIZACIJA



Organizacijske oblike cestnega prometa vsebujejo področje delovanja med seboj povezanih funkcij in nalog, oziroma poslov, ki jih opravlja določena organizacija cestnega prometa. Te funkcije in naloge se realizirajo z delovanjem posameznih organizacijskih enot ali cele organizacije kot so:

- Eksploatacija voznega parka,
- Vzdrževanje voznega parka,
- Skupna dela.

Organizacijska enota eksploatacije voznega parka vsebuje transportno in marketinško-komercialno službo. Transportna služba zagotavlja redno in kvalitetno opravljanje prevzetih pogodbenih obveznosti v transportih, storitvah.

2.7. FAZE PROMETNEGA PROCESA

- ⇒ *faza odpošiljanja,*
- ⇒ *faza prevoza,*
- ⇒ *faza sprejema,*
- ⇒ *pripravljalna faza,*
- ⇒ *zaključna faza*

Tehnologija priprave prevoza so:

- Priprava sredstev za delo;- obsega temeljito, strokovno in kvalitetno analizo tehničnih karakteristik vozil, cestne infrastrukture ter oceno njihove sposobnosti za eksploatacijo.
- Priprava procesa prevoza;- obsega pripravo plana prevoza, priprava tovora in vozila za prevoz, pripravo mehanizacije za nakladanje in razkladanje, pripravo voznikov in dokumentov.
- Priprava organizacije prevoza;- obsega izbiro prevozne poti in prevoznega sredstva, določanje časa prevoza, pripravo prevoznih in drugih dokumentov.
- Priprava za izvršitev prevoza;- vključuje zaključuje pogodbe o pakiranju in označevanju, tehtanje, zavarovanje blaga, vzorčenje blaga, pogodbeno kontrolo in carinske postopke.

Metode racionalizacije dela v cestnem prometu predstavlja sistematično ugotavljanje, raziskovanje ter analizo obstoječih in predlaganih metod, za opravljanje določenih nalog definiranje problema za poenostavitev dela, ugotavljanje obstoječega stanja, analiza ugotovljenega stanja in določanje boljšega načina dela in realizacija poenostavljenega načina dela in njegovega standardizacija.

Analiza časa v organizaciji v cestnem prometu je ugotavljanje objektivno potrebnega časa za opravljanje določenega dela:

- določanje normativov delovne sile
- planiranje obremenitev strojev in naprav,
- planiranje rokov za opravljanje dela,
- cenitev dela in analizo izgub,
- določanje stroškov dela – izdelava operativnih planov dela,
- stimulativno nagrajevanje delavcev,
- planiranje in projektiranje novega delovnega procesa,
- primerjavo novih in starih metod dela.

2.8. ORGANIZACIJA TRANSPORTNE DELOVNE ENOTE

Organizacijo delovne enote – prevoznika moramo razčleniti na posamezne poslovne funkcije in področja poslovanja.

Te poslovne funkcije so:

1. Planska funkcija – organizacija planskega oddelka je povezana z letnim in strateškim (dolgoročnim) planiranjem. Pri prvem gre pogosto tudi za reševanje tekočih problemov, zato je bolj poudarjena tudi kontrola. Sestavljen je iz statistike in planskih nalog, ki jih opravljajo analitiki, planerji, operacijski raziskovalci itd.. Pri strateškem planiranju pa že prihaja do konceptualnih razmišljanj in je delo tesno povezano z razvojno funkcijo. Planska funkcija je torej servis in analitična podpora za vse odločitve na vseh nivojih.

2. Razvojna funkcija - poudarek je na tehnično – tehnološkem področju, gre predvsem za spremljanje njegovega razvoja, aplikacije v operativno delo ter pripravo razvojnih programov prevoznika.

3. Kadrovska in splošna funkcija - naloga kadrovske službe so klasične, znane naloge, od katerih posebej izpostavljam ocenjevanje, nagrajevanje, motiviranje in napredovanje. Ocenjujemo, da je na teh področjih premalo storjenega, z njihovo uporabo pa lahko znatno izboljšamo delovne učinke.

4. Tehnično-tehnološka funkcija – spremljanje in uvajanje sodobnih tehnologij je v cestnem prometu izredno pomembno. Na eni strani moramo zagotoviti racionalnost v eksploataciji vozil in opreme, na drugi strani pa uvajanje in nakup opreme, ki uporabniku omogoča racionalno delo, prevozniku pa boljši izkoristek prostora v vozilu.

5. Komercialna funkcija se deli na nabavno in prodajno - nabavna obsega nabavo vozil, rezervnih delov, goriva, materiala, sklepanje pogodb z dobavitelji, prevzem, skladiščenje, morebitni uvoz ter planiranje nabave. Prodajna funkcija pa zajema spremljanje tržišča, tržno komuniciranje, oglaševanje, reklamo, proučevanje kupcev, prodajnih poti in stroškov, določanje prodajnih cen, poslovno dogovarjanje z uporabniki storitev, reševanje reklamacij in podobno. Za področje blagovnega mednarodnega prevoza je v okviru te funkcije potrebno doseči tudi komercialno povezavo s špediterji, organizatorji prevoza ter blagovnimi in carinskimi terminali, in tov dveh smereh; za zagotovitev hitrega obrata vozila in nižjih stroškov ter za morebitno dodatno trženje prevoznih kapacitet.

6. Finančna in računovodska funkcija – po svoji vsebini sta seveda ločeni, saj računovodstvo predstavlja le analitično osnovo za opravljanje funkcije financiranja. Le-ta je izjemno pomembna, še posebno v razvitem tržnem gospodarstvu, ko lahko s spretnim obračanjem finančnih sredstev zagotovimo še dodatno realizacijo. Pomembna pa je tudi priprava kvalitetnih programov za finančne povezave z drugimi družbami.

7. Funkcija upravljanja in vodenja - upravljanje temelji na kapitalu in je tako v kapitalskih, kakor tudi v osebnih gospodarskih družbah. Upravljajo lastniki, ki določajo glavne cilje, razvojne smeri in odločajo o delitvi dobička. Vodenje pa pomeni usmerjanje človeških in materialnih virov za doseganje ciljev, ki so jih določili lastniki – upravljalci.

Pri prevoznikih velja opozoriti še na naslednje funkcije, ki jih moramo zagotoviti z organizacijo delovne enote:

- notranja kontrola v skladu z Zakonom o prevozih v cestnem prometu in Zakon o varnosti cestnega prometa,
- nadzor nad uporabo tahografov in analiza tahografskih lističev,
- pridobitev ter poraba dovolilnic za mednarodni cestni prevoz,
- razporejanje delavcev in analiza potnih nalogov,
- pridobitev licence za posamezne vrste prevozov, preverjanje in zagotavljanje pogojev za podaljšanje licence ali izpolnitev pogojev, ki jih še ne izpolnjujejo, ali pa je znanje zakonsko predpisan prehodni rok,
- specializacija – posameznik ali skupine morajo biti v svojem delu izredno specializirani in morajo natančno poznati problematiko, ki jo vodijo,
- standardizacija – čim bolj natančno je potrebno predpisati, določiti, standardizirati delovne postopke na vseh nivojih. V tej smeri je že potrebno, pa tudi racionalno,

pričeti z aktivnostmi za pridobitev mednarodnega standarda za kakovost storitve (ISO standard), saj je pri opravljanju določenih mednarodnih prevozov že sedaj nujen, koordinacija – to je naloga vodstva, ki mora v vsakem trenutku in na vseh nivojih usklajeno sprejemati poslovne odločitve,

- avtoriteta – povezava je s hierarhijo in postopki kontrole, pomeni pa tudi sprejemanje odločitev in odgovornosti zanje,
- delitev dela- prihaja zaradi povečanje obsega dela, kot izvršilec delovnih nalog,
- avtoriteta- je kot pravica vodenja, to je moč, ki omogoča, da se ukazu izvrši,
- disciplina- ki so izražene skozi poslušnost, skrbnost, aktivnost in spoštovanja dobri nadrejeni, pravičen sporazum in razumne sankcije so najboljša sredstva za varovanje discipline,
- nagrajevanje- predstavlja ceno opravljenega dela,
- hierarhija- postavlja pot, po kateri se prenašajo ukazi od višjih do nižjih vodji, ter tako zagotovi funkcioniranje organizacije,
- pravičnost- je kombinacija razumevanja, dobre volje in naklonjenosti v vseh specifičnih pogojih delovanja posameznika,
- stalnost osebja – uvajanje novega osebja v organizacijo zahteva dosti časa, pogoste spremembe vodilnih, je posledica slabih rezultatov,
- iniciativnost – predstavlja na samozaupanju sposobnosti in realizacije, ki se spodbuja in razvija iniciativo vsakega posameznika in enotnost osebja.

Organizacija cestnega prometa vsebuje analizo cestnega prometa in njegovih karakteristik, splošno teorijo ter dimenzioniranje in modeliranje organizacije cestnega prometa. Razvoj in tehnični napredek, ki je pospešil proizvodne procese, diferenciacijo proizvodov in specializacijo, je spremenil položaj na trgu. Pojavile so se velike potrebe po gibanju dobrin oziroma fizični distribuciji dobrin.

Kompatibilnost cestnega prometa z ostalimi prometnimi panogami so:

- opravljanje prevoza neposredno med proizvodnimi in potrošnimi centri.
- visoka manevrska sposobnost v prevozu tovora.
- prevoz se opravlja neposredno od vrat do vrat.
- možnost manipulacije s tovorom, nakladanje razkladanje.
- krajša pot prevoza tovora in oseb odvisno od ostalih panog prometa.
- večja hitrost nizki eksploatacijski stroški, razna prilagajanja prevoza.

Fizična distribucija se javlja kot most med proizvodnjo in potrošnjo, ki sta prostorsko in časovno ločeni. Eden najpomembnejših podsistemov fizične distribucije je transport. Transport lahko definiramo kot gospodarsko dejavnost, ki se ukvarja s premeščanjem ljudi in stvari v geografskem prostoru. To premeščanje poteka na transportnih poteh s pomočjo tehničnih sredstev (transportna sredstva).

Večkrat se namesto transport uporablja beseda promet. Transport in promet nista sinonima. Promet je namreč širši pojem od transporta. Poleg prenosa ljudi in stvari promet obsega tudi prenos informaciji in energije. V širši opredelitvi pa lahko vključuje tudi denarni, plačilni, maloobmedni, trgovski promet. V transportu se pojavljajo še pojmi integralni, kombinirani in multimodalni transport;

Integralni transport; je način transportne manipulacije, pri kateri se blago ne tovari neposredno na transportno sredstvo, temveč se zлага na palete ali v kontejnerje. Tako ta

sredstva z blagom postanejo nov tovor. Integralni transport je torej takšna vrsta tehnologije, pri kateri se z vrinjanjem tehničnega sredstva med tovor in transportno sredstvo doseže večanje tovarne enote.

Osnovni cilj integralnega transporta je z ene strani varčevanje pri času in stroških prevoza kot tudi racionaliziranje sistemov distribucije blaga. Poseben cilj integralnega transporta je realizacija transportne verige od proizvajalca do potrošnika.

Kombinirani in multimodalni transport Kombinirani transport je v širšem smislu vsak prevoz tovora, ki pri katerem pride na transportni poti do uporabe najmanj dveh vrst transporta (železniško- pomorski, cestno-pomorski, železniško-cestni).

Pri kombiniranem transportu se po pravilu zaključuje toliko pogodb o prevozu, kolikor je sodelovalo transportnih vej oz. različnih vrst prevoznih sredstev.

Multimodalni transport; je transport, pri katerem gre za manipuliranje in prevažanje tovora, ki se predhodno nahaja na določenem transportnem sredstvu. Gre torej za manipuliranje in prevažanje tovora ob istočasni uporabi dveh transportnih sredstev in dveh različnih vrst transporta. Bistvo multimodalnega transporta pa je predvsem v organizaciji, odgovornosti, dokumentaciji in enotno urejeni pravni regulativi za takšen transportni proces, pri katerem gre za kombinacijo dveh ali več različnih vrst transporta.

Organizacija cestnega prometa oziroma opravljanje dejavnosti cestnega prevoza potnikov je prevoz oseb, ki ga opravi domači prevoznik, prevoznik Skupnosti ali tuji prevoznik, z motornim vozilom za prevoz potnikov in za opravljeni prevoz dobi plačilo.

Opravljanje dejavnosti cestnega prevoza blaga je prevoz blaga, ki ga opravi domači prevoznik, prevoznik Skupnosti ali tuji prevoznik, z motornim vozilom za prevoz blaga in za opravljeni prevoz dobi plačilo.

Določbe zakona o prevozi v cestnem prometu ne veljajo za prevoz oseb za lastne potrebe z vozili, ki imajo vključno z voznikom največ devet sedežev in za prevoz blaga za lastne potrebe v cestnem prometu, z motornim vozilom katerega največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg. Za druge prevoze za lastne potrebe veljajo določbe zakona o prevozi v cestnem prometu.

Eno od najpomembnejših določil zakona je uvedba tako imenovanih Licenc, to je dovoljenje za delo prevoznikov. Zakon določa posebne pogoje in sicer;

Licenco lahko pridobi fizična ali pravna oseba, če izpolnjuje naslednje pogoje:

- dober ugled; (da ni bila pravnomočno obsojena zaradi kaznivega dejanja zoper premoženje, gospodarstvo, varnost javnega prometa, delovno razmerje in socialno varnost, pravni promet, splošno varnost ljudi in premoženja, okolje, prostor in naravne dobrine, da ni bila pravnomočno obsojena za druga kazniva dejanja na zaporno kazen daljšo od enega leta. Za hujši prekršek se šteje prekršek, za katerega je bila predpisana denarna kazen, ki je višja od najvišjega zneska predpisane denarne kazni, ki se lahko izterja takoj na kraju prekrška (mandatna kazen) zlasti, če gre za kršitve predpisov o času trajanju vožnje in počitkov voznega osebja, dimenzijah in masi vozil, varovanju okolja ter prometne varnosti).

- Primeren finančni položaj; (za prevoznike v cestnem prometu pomeni primeren finančni položaj, da ima domači prevoznik na voljo kapital in rezerve v višini najmanj 9000 EUR za prvo vozilo ali 18000 EUR za prvo skupino vozil ter 5000 EUR za vsako naslednje vozilo ali 10000 EUR za vsako naslednje skupino vozil, da ne ostajajo več kot dvomesečni zaostanki pri plačilih davkov ali prispevkov za zdravstveno in socialno zavarovanje, ki izhajajo iz dejavnosti domačega prevoznika ipd.
- Strokovna usposobljenost odgovornih oseb za prevoze; Strokovno usposobljenost odgovorne osebe za prevoze izkazuje fizična oseba, ki je uspešno opravila preizkuse znanja, ki obsegajo najmanj potrebna znanja iz civilnega, gospodarskega, delovnega in socialnega prava, davčnih predpisov, poslovanja in finančnega vodenja podjetja, dostopa do trga prevozov v cestnem prometu, tehničnih standardov in vidikov znanja omejena na predmete, ki se nanašajo na take prevoze, kar mora biti razvidno iz pričevala o preizkusu znanja. Osebe z določeno višješolsko, visokošolsko ali univerzitetno izobrazbo so lahko oproščene usposabljanja in izpita iz tistih predmetov, ko so jih uspešno opravile v okviru svojega izobraževanja.

Če je prosilec ali prosilka fizična oseba in ne izpolnjuje pogoj glede strokovne usposobljenosti, mora imenovati drugo osebo, ki izpolnjuje pogoja in to nepretrgano in dejansko upravlja prevoze za podjetje. Če prosilec ni fizična oseba, mora pogoja glede strokovne usposobljenosti izpolnjevati oseba ali osebe, ki bodo nepretrgano in dejansko upravljale prevoze za podjetje (odgovorna oseba).

Strokovna usposobljenost voznikov; - Vozniki avtobusov in tovornih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg, si morajo pridobiti nacionalno poklicno kvalifikacijo za prevoze blaga oziroma potnikov v cestnem prometu določeno s katalogom standardov strokovnih znanj in spretnosti v skladu z zakonom, ki ureja nacionalne poklicne kvalifikacije, če oseba že ima formalno predpisano izobrazbo (voznik, prometni tehnik, inženir, dipl., univ. inž., tehnologije cestnega prometa) pridobi Certifikat o nacionalni poklicni kvalifikaciji.

Strokovna usposobljenost voznikov (v potniškem prometu do 10. 9. 2008 in v tovornem prometu 10. 9. 2009), morajo pridobiti temeljne kvalifikacije in se redno usposablja v skladu s tem zakonom in predpisi, izdanimi na njegovi podlagi (Zakon o prevozih v cestnem prometu ZPCP-2)

Temeljne kvalifikacije; Za pridobitev temeljnih kvalifikacij ni potrebna predhodna pridobitev vozniškega dovoljenja. Način pridobitve temeljne kvalifikacije, ki vključuje samo preizkus znanja, obsega samo praktični in teoretični preizkus. Temeljne kvalifikacije se pridobijo s sistemom pridobitve nacionalne poklicne kvalifikacije, poklicnim izobraževanjem za voznike in vsakim drugim izobraževanjem oz. usposabljanjem, ki izpolnjuje zahteve tega zakona in predpisov, izdanih na njegovi podlagi. Spričevala, ki potrjujejo temeljne kvalifikacije so, spričevalo, podeljeno na podlagi preizkusov ali spričevalo, ki potrjuje pospešeno pridobljene temeljne kvalifikacije. Vozniku, ki opravi redno usposabljanje, se izda spričevalo, ki potrjuje tako usposabljanje. Prvi tečaj rednega usposabljanja opravijo vozniki, ki so imetniki spričeval v petih letih od izdaje navedenega spričevala. Voznik, ki opravi prvi tečaj rednega usposabljanja, opravlja redno usposabljanje vsakih pet let pred iztekom veljavnosti spričevala, ki potrjuje redno usposabljanje.

Najnižja starost voznikov; - Najnižja starost voznikov vozil, namenjenih za prevoz blaga in potnikov v cestnem prometu je:

- 18 let za vozila, katerih največja dovoljena masa vključno s priklopnimi vozili ne presega 7,5 ton, - 18 let pod pogojem, da ima voznik pridobljeno nacionalno poklicno kvalifikacijo za prevoz blaga v cestnem prometu.
- Voznik avtobusa, mora imeti dopolnjeno starost 21 let in pridobljeno nacionalno poklicno kvalifikacijo za prevoz potnikov v cestnem prometu.
- Če so predvidene relacije, ne glede na smer, daljše od 50 km, mora voznik avtobusa izpolnjevati še enega izmed dodatnih pogojev; - vsaj eno leto mora delati kot voznik blaga v cestnem prometu z vozilom, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 ton; - vsaj eno leto mora delati kot voznik vozila, ki se uporablja za prevoz potnikov na linijah, ki niso daljše od 50 km ali za druge oblike prevoza potnikov.
- Domači prevoznik mora takoj ob zaposlitvi voznika izdajatelju licence sporočiti podatke o vozniku, kakor tudi vsako spremembo teh podatkov.

Da mora biti vsaka fizična ali pravna oseba registrirana za opravljanje javnega prevoza ali prevoza za lastne potrebe, da mora imeti v lasti; eno ali več vozil, ki izpolnjujejo pogoje glede varnosti in normativov v Evropski uniji, da ima strokovno usposobljene voznike in vodilne osebe, da razpolaga z določenim kapitalom, da ni bila kaznovana ter, da ima lastna ali s pogodbo zagotovljena parkirna mesta za svoja vozila in mesta za vzdrževanje vozil.

Fizične osebe »Licenco« pridobijo pri Obrtni zbornici Slovenije, pravne osebe pa pri Gospodarski zbornici Slovenije.

1. v mednarodnem cestnem prometu za:

- za mednarodni prevoz blaga v cestnem prometu
- za mednarodni prevoz potnikov v cestnem prometu

2. v notranjem cestnem prometu za:

- prevoz blaga v cestnem prometu
- prevoz potnikov v cestnem prometu
- za avtotaksi prevoze.

Zakon določa, za katere vrste prevozov licenca ni potrebna; to so tisti prevozi z vozili, ki so namenjeni za obrambo in zaščito, prevozi poštnih in intervencijskih vozil, za medicinske in humanitarne potrebe.

Mednarodni cestni prevoz potnikov ali blaga se sme izvajati znotraj držav članic Evropske skupnosti na podlagi licence Skupnosti. Licenca Skupnosti velja tudi v Republiki Sloveniji. Licenco Skupnosti izda izdajatelj licence domačemu prevozniku, ki v cestnem prometu prevaža potnike in blago, če: je ustanovljen v Republiki Sloveniji v skladu z njeno zakonodajo.

V skladu z zakonodajo Evropske skupnosti in domačo zakonodajo izpolnjuje pogoje za pridobitev licence za opravljanje prevozov v cestnem prometu. Licenca se izda za dobo petih let, izvod licence za posamezno vozilo pa za čas veljavnosti licence. Licence in izvodi licence za posamezno vozilo niso prenosljivi. Original licence se nahaja na sedežu domačega prevoznika. Pri opravljanju prevozov v cestnem prometu oz. med vožnjo pa mora imeti voznik domačega prevoznika v vozilu izvod licence. Domači prevoznik lahko začne izvajati tiste vrste prevozov potnikov ali blaga v notranjem ali mednarodnem cestnem prometu, ki so navedeni v licenci z dnem vročitve licence.

Obveznost dokumentov, oznak in opreme v vozilu:

- Veljaven izvod licence, licence Skupnosti ali dovoljenje Skupnosti prevoznika, za katerega opravlja prevoz.
- Veljavno izkaznico o vozniških kvalifikacijah, če pridobljenih vozniških kvalifikacij ne izkazuje koda Skupnosti na vozniškem dovoljenju.
- Potrdilo, če opravlja mednarodni prevoz oseb za lastne potrebe z vozilom, ki ima poleg voznikovega sedeža več kot osem sedežev.
- Pisno pogodbo o najemu oz. zakupu ali lizingu ali drugo pogodbo, na podlagi katere ima pravico uporabljati vozilo, če prevoznik ni lastnik.
- Voznik domačega prevoznika, ki opravlja prevoz oseb z vozilom, ki ima poleg voznikovega sedeža več kot osem sedežev, mora imeti poleg dokumentov v vozilu še potni nalog. Voznik avtotaksi prevoznika mora imeti v vozilu pogodbo o zaposlitvi.
- Potni nalog, iz katerega morajo biti razvidni podatki o vrsti prevoza, firmi oz. imenu in sedežu domačega prevoznika, času veljavnosti potnega naloga, imenu in priimku voznika, glavni podatki o začetku, smeri in zaključku vožnje, registrski označbi vozila, stanju kilometrskega števca ob začetku in zaključku vožnje, številu prevoženih kilometrov, številu prepeljanih potnikov in opravljenih potniških kilometrov, žigu in podpisu pooblaščenih oseb, ki je izdala dokument.
- Vsa potrebna dovoljenja oz. dovolilnice, ko gre za opravljanje mednarodnega prevoza,
- Domači prevoznik v potniškem prometu je dolžan izdajati potni nalog. Kronološko urejen arhiv izdanih potnih nalogov je potrebno hraniti najmanj eno leto.

2.9. EVIDENCA IZDANIH LICENC IN DOVOLILNIC

Ministrstvo, pristojno za promet do 31. januarja vsako leto obvesti Komisijo pri Evropski skupnosti o številu domačih prevoznikov, ki so do 31. decembra preteklega leta pridobili licenco Skupnosti in o številu izdanih izvodov licenc Skupnosti, za vozila, ki so na ta datum udeležena v prometu.

Če izdajatelj licence prevozniku izreče ukrep začasnega odvzema licence ali izvodov licence Skupnosti, o tem takoj obvesti Direkcijo in ministrstvo, pristojno za promet, ki o tem takoj obvesti Komisijo pri Evropski skupnosti.

Delitev dovolilnic, ekoloških točk, posebnih vrst dovolilnic in CEMT dovolilnic opravlja delilec in sicer Gospodarska zbornica Slovenije in Obrtna zbornica Slovenije, vsaka za tiste prevoznike, katerim je izdala licenco. Pri delitvi dovolilnic delilec upošteva pogoje, kriterije, merila in postopke določene z zakonom o prevozih v cestnem prometu in podzakonskimi predpisi.

Ministrstvo, pristojno za promet, preda pridobljene dovolilnice od pristojnega organa druge države Direkciji, ki glede na skupno število pridobljenih dovolilnic od drugih držav, prenese delilcu ustrezno število posameznih vrst dovolilnic, upoštevajoč število pravilno uporabljenih dovolilnic v preteklem letu, pri dodatno pridobljenih CEMT dovolilnicah pa tudi kvaliteto voznega parka.

Domači prevoznik, ki želi, da mu delilec določi letni plan dodelitve dovolilnic za naslednje leto, mora v tekočem letu, v času med 1. 9. in 15. 9., pri delilcu vložiti vlogo za določitev letnega plana. Prevozniku, ki v določenem roku vloge ne vloži, oz. ne plača predpisane

upravne takse, delilec letnega plana za naslednje leto ne določi. Tak prevoznik se šteje za novega prevoznika in lahko vlogo za določitev letnega plana vloži v naslednjem letu.

Uporaba dodeljenih CEMT dovolilnic se spremlja in vrednoti po sistemu točkovanja opravljenih prevozov blaga, v določenem obdobju, ob upoštevanju kriterijev:

- bilateralni prevozi v sosednje države,
- bilateralni prevozi z državami, ki ne mejijo na Republiko Slovenijo,
- prevozi med tretjimi državami.

2.9.1. Ceste

Za Slovenijo je značilno, da je zelo prepletena s cestnim omrežjem, pri čemer se na posameznih cestah srečujejo različni prometni udeleženci. In ravno raznolikost prometnih udeležencev na posamezni cesti, pri čemer površine za posamezno vrsto udeležencev niso fizično ločene med sabo, predstavlja največjo nevarnost za slehernega med njimi, predvsem pa za pešce in kolesarje. Drugi pomemben faktor pa je cesta kot taka, torej kvaliteta cestnega telesa. Kljub temu, da statistika ne vsebuje podatkov o tem, v kolikšni meri so ceste krive za nastanek prometnih nesreč, ostaja dejstvo, da lahko marsikdaj del krivde pripišemo tudi cestam, predvsem v primerih slabih voznih razmer (dež, sneg, poledica ipd.), ko pravzaprav voznik kljub previdni vožnji ne more obvladati vozila.

Cesta je vsaka tako zgrajena ali utrjena površina, da jo kot prometno površino lahko uporabljamo vsi ali določeni udeleženci v prometu pod pogoji, določenim z zakonom in drugimi predpisi.

Vse površine, ki so namenjene za odvijanje cestnega prometa, se generalno deli na kategorizirane in nekategorizirane ter na javne in interne ceste. Javne ceste so prometne površine za cestni promet splošnega pomena, katere lahko koristi vsakdo po zakonsko utemeljenih pogojih. Interne ceste so prometne površine, namenjene prometu cestnih vozil za lastne potrebe gospodarskih in drugih organizacij.

Klasifikacija javnih cest;

- Po družbeno – gospodarskem pomenu,
- Po vrsti in namenu prometa,
- Po velikosti motornega prometa,
- Po računski hitrosti in kategoriji terena,
- Po kategoriji terena in širini prometnega pasu.

Klasifikacija po gospodarskem pomenu in vrsti prometa;

- Magistralne – so mednarodne in javne ceste, ki so v omrežju mednarodnih cest in ki v okviru države povezujejo večja mesta in pomembnejša področja.
- Regionalne – so javne ceste, ki povezujejo gospodarska področja v državi ter področja, ki so za državo posebnega pomena. Omogočajo distribucijo prometa med temi področji in povezujejo magistralne ceste.
- Lokalne – so javne ceste, ki povezujejo naselja na področju občine ali so na tem področju pomembne za promet.

Po namenu se delijo na;

- evropske ceste za oddaljenejši promet,
- ceste za oddaljenejši promet,
- ceste za hitri promet, državne ceste, turistične ceste,
- ceste posebnega pomena in mestne ceste.

Cestni pogoji eksploatacije cestnih vozil so definirani s konfiguracijo terena, po katerem vodi trasa ceste, kot so:

- nižinska, gričevnata, hribovita in planinska,
- elementi prečnega in vzdolžnega preseka ceste
- vzdolžni nagib nivelet, prometnih pasov, ovinkov
- prometni profil, kvaliteta spodnjega in zgornjega ustroja ceste,
- dovoljena osna obremenitev.

Avto karte: Avto karta je prilagojena vrsta zemljevida za uporabo v cestnem prometu. Vozniku pomaga pri orientaciji v novem okolju. Vsebuje oznake naselij, cest, razdalje med pomembnejšimi kraji, bencinske, mehanične in druge servise, mejne prehode, carinske postaje, gorske prelaze, prometne terminale, turistične znamenitosti, cestne infrastrukture, večja parkirišča, ipd.

2.9.2. Uporaba in varstvo cest

Cesta se lahko uporablja le za cestni promet, za druge namene pa samo v primerih ter na način in pod pogoji, določenimi s predpisi o javnih cestah. Izredna uporaba ceste pomeni, da je promet na cesti oviran zaradi neobičajno velikega števila udeležencev cestnega prometa, njihovega ravnanja v cestnem prometu, ali zaradi uporabe ceste teh udeležencev cestnega prometa, ki zavzemajo na cesti več prostora, kot je običajno.

Na cesti ali ob njej je prepovedano opravljati kakršno koli dejavnost (trženje, reklamiranje, uporaba zvočnih naprav itd.), ki bi bila v nasprotju s predpisi o javnih cestah ali pa bi njeno opravljanje lahko vplivalo na varen in tekoč potek prometa na cesti ali odvrčalo pozornost udeležencev v prometu. V primeru, da je zaradi opravljanja dejavnosti na cesti ali ob njej ali izredne uporabe ceste ogrožena varnost prometa, oviran promet na njej ali nastanejo zastoji, lahko policist odredi začasno prenehanje take dejavnosti ali druge začasne ukrepe, da se odpravijo vzroki ogrožanja, oviranja ali zastoja prometa na cesti. Stroški, nastali zaradi izvajanja teh ukrepov, bremenijo tistega, ki povzroči oviro ali ogroža varnost cestnega prometa.

2.9.3. Prevozna sredstva v cestnem transportu

Cestni transport spada med najstarejše vrste transporta in je bil do uvedbe železnice edini nosilec transporta po kopnem. Kljub hitremu razvoju cestnih prevoznih sredstev je cestni transport doživel svoj razcvet šele po drugi svetovni vojni, kot odgovor na povečane transportne tokove ob povečani in izboljšani mreži avtocest. Pri tem je odločilno vlogo prispeval razvoj tehnologije gradnje avtocest in vseh prometnih sredstev. Danes ima cestni promet poleg gospodarske funkcije tudi izrazito socialno funkcijo, saj z gostoto cestno mrežo prispeva k razvoju oddaljenih in gospodarsko zaostalih področij.

Glede na druge prometne panoge, se cestna vozila kot prevozna sredstva relativno majhnih gabaritov, ki zavzamejo malo prostora, najlažje prilagaja predvsem lokalnim pogojem. Če je zagotovljena določena nosilnost tal ali cestno omrežje eksploatacijske in druge karakteristike cestnih vozil zelo fleksibilno uporabo.

Transportni pogoji eksploatacije cestnih vozil vsebujejo karakteristike raznih vrst tovara, mehanične, kemične in fizične lastnosti, kot vrste dimenzije, mase in oblike tovornih enot, čas dostave blaga, obseg prevoza potnikov, medsebojna razdalja, mestni – primestni- medmestni – mednarodni. Nakladanje – razkladanje tovara – ročno, mehanizirano, avtomatizirano in kombinirano. Pogoji pakiranja, garažiranja vzdrževanja vozil, vstopanje, izstopanje in prestopanje potnikov na postajah ali na postajališčih.

Ekonomičnost eksploatacije cestnih vozil v avtotransportni organizaciji in razmere na tržišču transportnih storitev ne dopuščajo nerentabilne eksploatacije cestnih vozil. Cena storitve ne sme biti nekonkurenčno previsoka ali prenizka, za kritje stroškov. To pa zahteva analizo prevoznega učinka cestnih vozil in voznega parka (tkm) finančnih stroškov pomeni cena – enota prevoznega učinka.

Poslovni uspeh prevoznega podjetja je odvisen od optimalnega izkoriščanja in optimalnega izkoristka razpoložljivih zmogljivosti prevoznega parka. V ta namen je treba preučiti vse parametre, ki odločujoče vplivajo na zaposlitev vozil. Pri planiranju in organiziranju prevozov pa moramo upoštevati njihove zakonitosti in spremljati njihov proces dela za povečanje učinkovitosti in uspešnosti poslovanja prevoznega podjetja.

Izkoristek razpoložljivih kapacitet je odvisen predvsem od povpraševanja po prevoznih storitvah na tržišču. Zato je potrebno spoznati želje, hotenja, potrebe in zahteve uporabnikov. Povpraševanje po prevoznih storitvah ustvarjajo tokovi potnikov in blagovni tokovi. Povpraševanje po prevoznih storitvah zadovoljujejo prevozniki kot samostojni gospodarski subjekti v medsebojni konkurenci z različnimi načini prevoza in različnimi prevoznimi sredstvi po različnih poteh, z različno dinamiko prevoza, s skupno zmogljivostjo prevoznega parka, ki je na razpolago na tržišču.

2.9.4. Ekonomski vidik poslovanja

Pojave oblike osnovnih sredstev so stvarna materialna sredstva, kot so prevozna sredstva, poslovna stavba ipd. Za osnovna sredstva je značilno, da se v poslovnem procesu trošijo in izgubljeno vrednost prenašajo na nove učinke. Pri svojem trošenju pa osnovno ne prehajajo v proizvedene učinke, ampak le vrednostno. Za delovna sredstva je značilno, da sodeluje večkrat in več kot eno leto v proizvodnem procesu. Osnovno ne preidejo v novi učinek, vendar se uporabljajo in postanejo po določenem času neuporabna. Ves čas sodelovanja v delovnem procesu ohranjajo svojo obliko in delovno sposobnost, njihova vrednost pa se zmanjšuje. Zato moramo obračunavati zmanjševanje njihove vrednosti in jo v obliki stroškov prenesti na tiste izdelke in storitve, pri izdelavi katerih ali opravljanju katerih so ta sredstva sodelovala. Prenašanje vrednosti na izdelke in storitve je nujno potrebno, če hočemo z njihovo prodajo dobiti povrnjeno tudi izgubljeno vrednost. Postopek pri obračunavanju zmanjšanja vrednosti osnovnih sredstev in obračunavanje pri storitvah imenujemo amortizacija osnovnih sredstev.

Amortizacija se nam kaže s treh vidikov:

- kot zmanjšanje vrednosti delovnega sredstva,
- kot strošek in
- kot zbiranje denarnih sredstev za enostavno reprodukcijo osnovnega sredstva.

Na višino amortizacije vplivajo naslednji faktorji:

1. Vrednost osnovnega sredstva (amortizacijsko osnovo) se običajno ugotavlja na osnovi nabavne vrednosti in stroškov povezanih z osnovnim sredstvom do začetka njegovega obratovanja. Torej povezano z amortizacijo srečujemo različne vrednosti, kot so; faktura, nabava, odpisana, sedanja (neodpisana) in revalorizirana vrednost.
2. Življenjska doba osnovnega sredstva je obdobje koristnosti osnovnega sredstva v poslovnem procesu. Tako ja lahko amortizacijska stopnja (Am. St.) določljiva s:
 - Stopnjo obrabe (fizičnega staranja ali obrabe osnovnega sredstva) in
 - Stopnjo izgube koristi (tehnične ali ekonomske).
3. Vrednost ostanka osnovnega sredstva je ocenjena v času nabave osnovnega sredstva. Amortizacijska osnova je tako enaka nabavni vrednosti osnovnega sredstva vključno s stroški do obratovanja zmanjšani za ocenjeno vrednost izrabljenega osnovnega sredstva. Ta vidik mora biti usklajen z računovodskimi predpisi Evropske unije.
4. Metode amortiziranja, ki se delijo v:
 - Obrabno oz. funkcionalna metoda amortiziranja,
 - Časovno metodo amortiziranja in
 - Kombinirano metodo amortizacije.

2.9.4.1. Po funkcionalni metodi obračunana amortizacija

So letni amortizacijski zneski odvisni od obsega storitev, torej od dejanskega izkoriščanja konkretnega osnovnega sredstva med letom. Vrednost izrabe osnovnega sredstva je proporcionalna s številom doseženih učinkov. Pri tem pa zanemarja ekonomsko in tehnično izgubo koristi osnovnega sredstva in fizično staranje.

Primer naloge:

Nabavna vrednost tovornega vozila z nosilnostjo 20 ton znaša 42.000,00 DE. Predvideva se, da bo tovorno vozilo opravilo 300.000 km polnih voženj brez večjih popravil. Podjetje namerava tovorno vozilo prodati in iztržiti 20% nabavne vrednosti. Prvo leto je tovorno vozilo opravilo 1.730.00 tkm, drugo leto 1.820.00 tkm, tretje leto pa 1.450,00 tkm. Izračunaj amortizacijsko stopnjo in amortizacijo za posamezna leta.

$$\text{Am. st.} = \frac{\text{nabavna vrednost osnovnega sredstva} - \text{ostanek vrednosti}}{\text{število merskih enot v življenski dobi}}$$

$$\text{Am. st.} = \frac{42.000,00 \text{ DE} - 8.400}{6.000,00 \text{ tkm}} = \frac{33.600,00}{6.000,00 \text{ tkm}} = 5,6 \text{ DE} / \text{tkm}$$

Leto	Amort. osnova	Am. st. DE/tkm	Opravljeni tkm	Letna Amort.	Sedanja vrednost	% letnega Odpisa	% ostanka vrednosti
1	33.600	5,6	1.730.00	9.688	23.912	28.83	71.17
2	33.600	5,6	1.820.00	10.192	13.720	30.33	40.84
3	33.600	5,6	1.450.00	8.120	5.600	24.16	16.68
Skupaj			5.000.00	28.000		83,32	

2.9.4.2. Časovne metode amortizacije

Časovne metode obračunavanja amortizacije slonijo na domnevi, da postane osnovno sredstvo po določenem času (letih) neuporabno ne glede na to, koliko časa ga bomo zares uporabljali v delovnih postopkih in neodvisno od količine opravljenih storitev. Amortizacijski zneski se lahko porazdelijo po posameznih letih na linearni, degresivni in progresivni način.

Ta metoda izhaja iz predpostavke, da obrabljamo osnovno sredstvo ves čas enakomerno.

$$\text{Am. st.} = \frac{100\%}{\text{predvidenoštevilo let trajanja osnov.sred.}}$$

$$\text{Amortizacija (AM)} = \frac{\text{Vrednost osn.sredstva} - \text{vrednost ostanka}}{\text{predvidenoštevilo let}}$$

$$\text{AM} = \frac{(\text{Vrednost osn.sred.} - \text{vrednost ostanka}) \times \text{am.st.}}{100}$$

Primer naloge:

Nabavna vrednost avtomobila znaša 30.000,00 DE, predvideni ostanek vrednosti pa 6.000,00 DE, predvidena življenjska doba je pet (5) let. Izračunaj amortizacijsko stopnjo in amortizacijo za posamezna leta.

$$\text{Am. st.} = \frac{100\%}{5} = 20\%$$

Obračun amortizacije po metodi enakih letnih zneskov (najbolj uporabljena metoda)

Leto	Amort. osnova	Am. st. %	Letna Am.	Sedanja vrednost	Odpisana vrednost	% let. odpisa	% ostan. vrednosti
1	24.000,00	20	4.800,00	1.920,00	480,00	20	80
2	24.000,00	20	4.800,00	1.440,00	960,00	40	60
3	24.000,00	20	4.800,00	960,00	1.440,00	60	40
4	24.000,00	20	4.800,00	480,00	1.960,00	80	20
5	24.000,00	20	4.800,00	,00	24.000,00	100	0
Skupaj			24.000,00				

Pri degresivnem načinu amortiziranja so amortizacijski zneski vsako leto manjši. Tako so stroški proizvodnje prvo leto obremenjeni z največjim amortizacijskim zneskom, v naslednjih letih pa se zneski postopoma zmanjšajo. Metode so primerne za odpis osnovnih sredstev, katerih učinkovitost je največja v začetku njihove uporabe in za osnovna sredstva, katerih

vrednost je izpostavljena ekonomskemu staranju. Le-tega še zlasti pospešuje napredek znanosti, tehnike in tehnologije.

Primer naloge: Nabavna vrednost avtomobila znaša 30.000,00 DE, predvideni ostanek vrednosti pa 6.000,00 DE. Življenjska doba je 5 let. Določili smo naslednje amortizacijske stopnje: 36%, 28%, 20%, 12%, in 4%. Izračunaj amortizacijski znesek za posameznega leta.

Leto	Am. osnova	Am. st. %	Letna Am.	Sedanja vrednost	Odpisana vrednost	% letn. odpisa	% ostanka vrednosti
1	24.000,00	36	8.640	15.360	8.640	36	64
2	24.000,00	28	6.720	8.640	15.360	64	36
3	24.000,00	20	4.800	3.840	20.160	84	16
4	24.000,00	12	2.880	960	23.040	96	4
5	24.000,00	4	960	0	24.000	100	0
Skupaj			24.000				

Način obračunavanja amortizacije, ki je najbolj razširjen v industrijsko razvitih državah in tako tudi v EU, je degresivna metoda na osnovi bilančnega stanja. Amortizacijske zneske se obračunava po fiksni amortizacijski stopnji, ki jo izračunamo glede na življenjsko dobo osnovnega sredstva, po naslednji formuli:

$$\text{Am. st.} = (1 - \sqrt[n]{\frac{s}{c}}) \cdot 100$$

s = ostanek vrednosti,

c = nabavna vrednost osnovnega sredstva,

n = amortizacijska doba osnovnega sredstva.

Primer naloge:

Koliko znaša amortizacija za posamezna leta za osebno vozilo z nabavno vrednostjo 150.000,00 DE, ocenjenim ostankom vrednosti 30.000,00 DE in pričakovano življenjsko dobo 3 let. Izračunaj amortizacijo po metodi osnove bilančnega stanja.

$$\text{Am. st.} = (1 - \sqrt[3]{\frac{30.000}{150.000}}) \cdot 100 = (1 - 0,5848) \cdot 100 = 41,52\%$$

Leto	Amort. Osnova %	Amort. Stopnja %	Letni znesek Amort.	Bilančno stanje neodpis. vred.	% odpis. vrednosti	% sedanje vrednosti
1	150.000	41,52	62.280	87.720	41,52	58,48
2	87.720	41,52	36.421	51.298	65,80	34,20
3	51.298	41,52	21.298	30.000	80,00	20,00
	Skupaj		120.000			
	Ostan. Vred.		30.000			
	Nabav. Vred.		150.000			

2.9.5. Karakteristike vozil v cestnem prometu

Sodobna eksploatacija cestnih vozil postavlja posebne pogoje glede lastnosti, oz. karakteristik motornih vozil.

- čim večja nosilnost,
- čim manjši stroški vzdrževanja,
- majhna poraba goriva,
- dobro prilagajanje vsem pogojem vožnje,
- lahko in varno upravljanje z vozilom.

Pri nabavi vozila so posebej pomembne karakteristike posameznega vozila:

- tehnične,
- prevozne,
- ekonomske,
- manipulativne,
- eksploatacijske in
- ekološke karakteristike

Tehnične karakteristike:

- pri izbiri vozila so tehnične karakteristike zelo pomembne, kajti pogojujejo značilnosti eksploatacijske, prevozne značilnosti ter vplivajo na stroške in končno ceno prevoza,
- tehnične karakteristike motorjev,
- komponente prenosa moči,
- komponente podvozja,
- elementi zaviranja,
- osebni prostor,

Motor se izbira na osnovi namena gospodarskega vozila (avtobus ali tovornega vozila) in pričakovane relacije – ni namreč vseeno ali bo vozilo pretežno na ravninskem ali hribovitem področju. Izbira motorja mora temeljiti na:

- potrebni moči,
- specifični porabi goriva,
- velikosti in obliki tovora,
- pogonski zanesljivosti,
- zmožnosti in zahtevah vzdrževanja ter
- ekoloških zahtevah.

Specifična moč motorja kot ena bistvena eksploatacijska karakteristika cestnih vozil je razmerje med močjo motorja in največjo dovoljeno maso vozila. Pomembna je zato ker nam pove kakšno dinamiko vožnje lahko dosežemo, s polno obremenjenim vozilom. Priporočeni standardi za gospodarsko tovorno vozilo z največjo dovoljeno maso 40 t so minimalno 4,4 Kw (6 ks) na tono. Ta vrednost se nižanjem največje dovoljene mase povečuje. Optimalna moč motorja za evropske razmere v mednarodnem cestnem transportu je približno 7,5 kW/t za vozila z največjo dovoljeno maso 40 t.

Podvozje vozila

Med komponente podvozja sodijo:

- šasija ali okvir vozila,
- vzmetenje,
- osi vozila.

Šasija ali okvir vozila mora prevzeti vse obremenitve do katerih prihaja zaradi tovora na vozilu in reakcij podlage. Biti mora dovolj trden in elastičen obenem. Na okvir so pritrjeni vsi deli vozila. Vzmetenje je lahko izvedeno z uporabo klasičnih jeklenih vzmeti, zračnega vzmetenja ali kot kombinacija obeh. Izvedba vzmetenja je odvisna od vrste vozila ter namena uporabe. Osi vozila lahko razdelimo na pogonske in nepogonske – od tega so odvisne tudi konstrukcijske karakteristike posameznih osi, osi motornih vozil ter osi priklopnih vozil.

Podjetja ne uporabljajo več nadgradnjo kot so ponjave ampak termoizolacijsko nadgradnjo iz več razlogov:

- hitro se prilagodi temperatura, odvisno od vrste blaga, ki se prevaža
- lažje in učinkovito vzdrževanje pri higienskih opravilih
- večja zaščita blaga od različnih dejavnikov kot so: udarci, kraja in raznih drugi vplivi, ki bi lahko vplivali na prehrabene izdelke.

Vozila so vsa opremljena z zračnimi blazinami za dvigovanje oziroma spuščanje vozila glede na višino nakladalno razkladalna mesta, poleg tega pa so vsa vozila opremljena z napravo za samostojno nakladanje in razkladanje (dvižna zadnja stranica). Večino predstavlja heterogeni vozni park, kateri ima povprečno pet do šest let star vozni park. Vsakih pet let naj bi se nabavljalo novi tovorni vozili oziroma odvisno od ekonomskega povpraševanja.

Osnovne prevozne karakteristike so:

- koristna nosilnost,
- dimenzije koristnega prostora,
- sposobnost varnega transporta blaga in ljudi,
- sposobnost hitrega nalaganja in razkladanja blaga, vstopanja in izstopanja ljudi,
- višina vstopanja, oziroma višina poda tovrnega prostora,
- oviranje vidnega polja zaradi lastnosti vozil.

Koristna nosilnost vozila

Koristno nosilnost vozila izbere kupec vozila glede na tržni segment predvidenih transportnih storitev vozila, odvisna pa je tudi od lastne mase vozila in od največje dovoljene skupne mase (NDM) in dovoljenih osnih pritiskov. To je razmerje med nakladalno prostornino in skupno prostornino vozila. Tendenca je po čim večji nakladalni površini predvsem pri prevozu volumenskih tovorov. Skupna prostornina je omejena, s predpisi o največjih dovoljenih dimenzijah cestnih tovornih vozil. Nosilnost vozila je pojem, ki označuje maso, ki jo tovrno vozilo lahko prevaža brez trajnih posledic za nosilne elemente.

Uporaba vozil z napravo za samo razkladanje omogoča mehanizirano razkladanje tovora. Vozila, ki imajo vgrajene naprave za nakladanje tovora. Vozila, ki imajo vgrajene naprave za nakladanje in razkladanje, omogočajo mehanizirano nakladanje in razkladanje na nakladalno-razkladalnih mestih. Vgradnja samo nakladalnih in razkladalnih naprav na vozila povečuje

lastno težo vozila zaradi mase teh naprav, kar zmanjšuje koristno nosilnost in obenem tudi prevozni učinek.

Iz tega sledi, da se po eni strani zaradi skrajšanja časa za nakladanje in razkladanje prevozna moč vozila zvišuje, po drugi strani pa se zmanjšuje zaradi zmanjšanja koristne nosilnosti, zato je potrebno analizirati upravičenost uporabe vozil z napravo za samo nakladanje – samo razkladanje.

V sklopu transportnega procesa se na nakladalno-razkladalnih mestih opravljajo različne manipulacije z blagom. Za povečanje prevoznega učinka tovornih vozil, pri razkladanju in nakladanju je potrebno hitra in učinkovita. Manipulacija z manipulativnimi napravami različnih tehnično-tehnoloških karakteristik.

Nadaljnji razvoj manipulacijskih naprav kot del logistične podpore bo v začetku novega tisočletja povzročil popolno avtomatizacijo in informatizacijo transportnega procesa blaga. Številne raziskave kažejo, da se še vedno več kot 50% časa v transportnem procesu porabi za manipulativne aktivnosti z blagom, kar je razvidno iz Analize prevoznega učinka tovornih vozil. Prevozne potrebe blaga so definirane z obsegom prevoza in transportnim delom. Obseg prevoza določenega blaga predstavlja količino že prepeljanega blaga, ali pa količino, ki jo je potrebno prepeljati v določenem obdobju.

Transportno delo izraženo v (tkm) predstavlja opravljeno število enot transportnega dela pri opravljanju prevoza blaga, ali planirano število enot transportnega dela, ki se bo opravilo s prevozom blaga na planirani razdalji prevoza.

Pri določanju obsega prevoza je potrebno upoštevati, da se neko blago lahko prevaža večkrat. Ponavljanju prevoza istega blaga je najpogostejše v distribuciji industrijskih in prehrabnih izdelkov v trgovski mreži. Karakteristike obsega prevoza oziroma prevoznega učinka in transportnega dela, blagovnih tokov so velikost, struktura, časovna porazdelitev zahtev po prevozu vsega blaga in koeficienti neenakomernosti. Po količini blaga se loči masovne prevoze in prevoze majhnih količin. Količina blaga se meri z maso blaga, ki se preda na prevoz z enim prevoznim dokumentom.

V praksi se prevozni učinek navadno analizira s pomočjo obsega prevoza v (t) ter transportnega dela v času dela vozila v (tkm). Pri povečanju srednje razdalje vožnje s tovorom se prevozni učinek v (t/h) zmanjšuje, zvišuje pa se prevozni učinek v (tkm/h).

Izpeljani pokazatelji izkoriščenosti vozil ali voznega parka so naslednji:

$$1. \text{ stopnja prevozne izkoriščenosti} = \frac{\text{naloženi kilometri}}{\text{skupni kilometri}}$$

V praksi je namreč nemogoče popolnoma izkoristiti prevozno pot tako da bi bila ta stopnja enaka 1, ampak je praviloma manjša od 1.

Prav tako pa tudi ni mogoče v celoti izkoristiti statične zmogljivosti transportnega sredstva, saj prevažamo včasih blago, ki ima veliko površino ali volumen in majhno težo. Razmerje med prostornino, ki jo zavzame tona blaga imenujemo skladalni koeficient, katerega vrednost je odvisna od vrste blaga.

$$2. \text{ stopnja teŕinske izkoriŕŕenosti} = \frac{\text{tonski kilometri}}{\text{potna dolŕina}}; \text{ statična zmogljivost}$$

Če hočemo planirati transportne storitve, moramo upoštevati tako stopnjo prevozne izkoriŕŕenosti, kakor tudi stopnjo teŕinske izkoriŕŕenosti transportnega sredstva. To doseŕemo z naslednjimi pokazatelji.

3. stopnja skupne izkoriŕŕenosti = stopnja prevozne x stopnje teŕinske izkoriŕŕenosti
4. dolŕina tovarne poti, to je poti, ko je vozilo bilo natovorjeno, dobimo tako da pomnoŕimo dolŕino poti s stopnjo prevozne izkoriŕŕenosti. Če to dolŕino odbijemo od celotne dolŕine, dobimo prazno voŕnjo.
5. neto (čisti) tovor = statična zmogljivost x stopnja teŕinske izkoriŕŕenosti
6. bruto tovor = čisti tovor + mrtva teŕa vozila
7. neto tonski kilometer = dinamična zmogljivost x skupna izkoriŕŕenost, ta pokazatelj je za samega prevoznika trŕna količina.
8. bruto tonski kilometer = čisti tonski kilometer + mrtva teŕa vozila
9. stopnja intenzivnosti izkoriŕŕenosti transportnega sredstva je produkt stopnje izkoriŕŕanja časa in stopnja izkoriŕŕenosti transportnega sredstva. Ta pokazatelj pokaŕe, koliko je prevoznik v celoti uspel izkoristiti posamezna vozila upoštevajoč čim boljŕe izkoriŕŕenje poti, zmogljivosti vozila in časa zato je ta stopnja eden od najbolj primernih pokazateljev. Navedeni kazalci so pomembni za gospodarno vodenje tako transportnih kakor tudi netransportnih podjetij. Posamezna vozila kaŕejo v različnih obdobjih različno storilnost, ki jo mora vodstvo nenehno nadzorovati. Pri tem mu pomaga primerjava med različnimi naravnimi kazalci za posamezna vozila. Povprečna prevozna hitrost. Potna hitrost, izkoriŕŕenje časa obratovanja, izkoriŕŕenje prevozne poti in statične zmogljivosti vozil. Naravni kazalci nam lahko pokaŕejo razliko v storilnosti med posameznimi vozili istega tipa, ki delajo v pribliŕno enakih okoliŕčinah (prevoz enakega blaga na isto relacijo). Za zagotovitev mnogovrstnosti, aŕurnosti in celotne obdelave je racionalno vse te podatke spremljati in obdelovati z računalnikom je takŕen program relativno nezahteven.

Razlaga kazalcev izkoriŕŕenosti:

- ⇒ tonski kilometer – enota transportne storitve, ki pove kolikŕen tovor v tonah je bil prepeljan in na kakŕnih razdaljah
- ⇒ statična zmogljivost – nosilnost vozila ali voznega parka
- ⇒ dinamična zmogljivost – je produkt statične zmogljivost in povprečne dolŕine poti, ki jo prevozi vozilo v določenem obdobju
- ⇒ mrtva teŕa – teŕa vozila z gorivom in voznikom
- ⇒ nakladalni faktor – razmerje med mrtvo teŕo vozila in statično zmogljivostjo vozila
- ⇒ čas izven obratovanja – ŕtevilo dni oziroma ur, ko vozilo ne obratuje, je v popravilu, v dodelavi in podobno

- ⇒ čas mirovanja – število dni oziroma ur, ko vozilo ni v premikanju, čaka na razkladanje ali nakladanje, oskrbo z gorivom
- ⇒ čas obratovanja – čas, ko je vozilo sposobno za vožnjo in dano v obratovanje
- ⇒ čas premikanja – razlika med časom obratovanja in koledarskim časom
- ⇒ stopnja obratovanja – razmerje med časom obratovanja in koledarskim časom
- ⇒ stopnja izkoriščenja obratovanja – razmerje med časom premikanja in časom obratovanja
- ⇒ stopnja izkoriščenja časa – produkt stopnje obratovanja in stopnje izkoriščenja obratovanja
- ⇒ vozna hitrost – hitrost, ki jo doseže vozilo v premikanju
- ⇒ potna hitrost – hitrost, ki jo doseže vozilo na določeni relaciji, upoštevajoč mirovanje na postajah, nakladanje, carinah, potna hitrost imenujemo tudi komercialno hitrost vozila
- ⇒ povprečna potna hitrost – razmerje med prevoženimi kilometri in obratovalnimi urami

2.9.6. Oviranje vidnega polja zaradi lastnosti vozil

Mrtvi kot na tovornih vozilih in avtobusih je zaradi višjega položaja voznikovega sedeža na tovornem vozilu ali avtobusu ima voznik pred vozilom omejen pregled ali mrtvi kot. Vidno polje voznika se poveča, če so pravilno nameščeni vzratni ogledali in sicer z dodatnimi stranskimi ogledali. Novejša vozila imajo že snemalne kamere in voznik vidi, kaj se dogaja za njegovim vozilom.

S tovornim vozilom ali skupino vozil in avtobusom je vožnja neprimerno težja zaradi njihove dolžine posebej pa pri zavijanju levo – desno, kjer se poveča mrtvi kot. Voznik mora biti pozoren pri zavijanju, ker izgubi vidno polje v vzratnih ogledalih posebej velja pri ostrejših zavijanjih pri vozilih z daljšo nadgradnjo. Pri vožnji skozi zavoje tečejo zadnja kolesa priklopnika skozi manjši radij kot sprednja. Zelo pomembno je za voznika, da opazuje ta mrtvi kot, kjer se osebno ali manjše vozilo »skrije« v mrtvi kot.

Varnostni dejavniki glede obremenitve vozil – nadzor tovora, težave z različnimi vrstami tovora, natovarjanje in raztovarjanje blaga in uporaba opreme za natovarjanje:

Tovor in naprave, ki so namenjene za prevoz ali pritrditev tovora, morajo biti na in v vozilu naložene in pritrjene oz. pokrite tako da:

- ne predstavljajo nevarnosti ali ovire za druge udeležence cestnega prometa;
- ne povzročajo škode na cesti in objektih;
- ne onesnažujejo okolja;
- ne zmanjšajo stabilnost vozila;
- ne povzročajo več hrupa, kot je dovoljeno;
- ne zmanjšujejo preglednosti vozniku;
- ne zakrivajo naprav vozila, registrskih tablic in drugih predpisanih označb;
- se ne razsipajo ali padajo z vozila;
- se med vožnjo ne premika;
- ne zdrsi pri polnem zaviranju

Na stabilnost vozila med vožnjo delujejo različne sile:

- teže,
- vztrajnosti mas,
- upora zaradi vzpona,

- sredobežna sila,
- pogonska ali zavorna sila,
- kotalni upor,
- zračni upor,
- prečne bočne sile.

Ne smemo pozabiti še na stranske učinke kot so:

- neravno vozišče,
- močan bočni veter,
- prenizek tlak v pnevmatikah,
- daljše medosne razdalje,
- premikanje tovora, je nevarnost zanašanja ali prevrnitev vozila še večja.
- Razporeditev tovora oz. bremena:
- tovor na tovarni površini mora biti enakomerno razporejen,
- tovor mora biti naložen čim nižje,
- izogibati se moramo točkovnim obremenitvam,
- tovor namestimo na sredino tovarnega prostora,
- pri predmetih, ki presegajo sprednjo ali zadnjo stran, moramo upoštevati možne prekoračitve osnih pritiskov,
- dobro, varno in za prevoz preizkušeno embalažo,
- pazljivo in strokovno nakladanje, prekladanje in razkladanje,
- skladanje, zavarovanje in povezovanje tovorov je predvsem odgovoren voznik,

Premikajoči se tovor kot so tekočine, tovor v obliki praha (cement), živina ipd. ta tovor povzroči (pri zaviranju, na zavojih, pri ustavljanju, pri pospeševanju) še dodatne težave oziroma nihanja vozila, je nevarnost prevrnitve znatno večja.

Varovanje tovora – za varovanje tovora se uporabljajo predvsem naslednji pripomočki:

- jeklene vrvi,
- verige,
- pasovi,
- mreže,
- lesene klinaste podložke (zagozde) ali leseni drogi.

Ti pripomočki služijo predvsem zato, da onemogočijo premikanje, drsenje ali izpadanje tovora tudi pri polnem zaviranju ali pri delovanju različnih sil.

Pri prevozu daljšega tovora mora imeti tovarno vozilo varovano steno med tovarno površino ter kabino. Pločevina mora biti nameščena v lesenih zabojih, da je preprečeno drsenje ter premikanje le-teh.

Razvoj tehnologije cestnega prometa, je bil skozi zgodovino in je še vedno odvisen predvsem od naslednjih dejavnikov:

- celotnega razvoja družbe in njenega gospodarstva,
- spremembe v teritorialni prerasporeditvi in porabe teh proizvodov,
- spremembe v strukturi, kvantitete in kvalitete povpraševanja po prometnih storitvah,
- intenzivnost razvoja tehnike cestnega prometa in njene kompatibilnosti z ostalimi prometnimi panogami,

- tehnično tehnoloških sprememb, logističnih in drugih okoliških pri prevozu blaga in potnikov.

Spremembe, ki so na koncu tega tisočletja vse korenitejše, zahtevajo popolnoma nove pristope k prometni tehnologiji, ki ne glede na prometno panogo omogočajo naslednje:

- dostava pravega blaga v pravi kvantiteti in kvaliteti v pravem času na pravo mesto;
- povečanje varnosti, ekonomičnosti, hitrosti, pogostosti, točnosti in rednosti v transportu blaga;
- zmanjšanje števila manipulacij z blagom;
- zmanjšanje stroškov distribucije blaga;
- zagotavljanje standardiziranih tovornih enot;
- zmanjšanje izgub, poškodb in kraj tovorov;
- povečanje stopnje izkoriščenosti prometnih sredstev;
- povečanje stopnje robotizacije, avtomatizacije in informatizacije;
- na splošno večjo humanizacijo dela;
- zaščita človekove okolice idr.

2.9.7. Vpliv vzdrževanja na produktivnost cestnih gospodarskih vozil

Vzdrževanje je zelo občutljiva tema, ker ima zelo velik vpliv na vozno sposobnost gospodarskih vozil, in s tem na produktivnosti. Pri tem pa ne gre zanemariti vidika celovite varnosti in pripadajočih stroškov. Posledica slabega vzdrževanja so lahko enormni stroški, ki nastanejo pri okvarah gospodarskih vozil na velikih oddaljenosti od domače vzdrževalne baze, tako iz vidika popravila, kot izgube časa, saj vozilo lahko stoji tudi po mesec in več dni.

Ob takem dogodku se pojavi kar cela vrsta problemov kot so:

- vozilo v okvari stoji, zato ni produktivno,
- prevoznik mora poskrbeti za potnike, včasih celo za prenočišča,
- prevoznik mora poskrbeti za blago, ker je zanj odgovoren,
- poiskati mora najbližji usposobljen servis ali poslati svojo intervencijsko ekipo,
- v kolikor je poškodba težja in zahteva dolgotrajno popravilo mora prevoznik poskrbeti za drugo prevozno sredstvo, preložiti blago in ga čim prej v kakovostnem stanju dostaviti prejemniku,
- najneprijetnejše pa je obvestiti stranko o zamujanju dostave blaga.

Vsi ti stroški neposrednih ukrepov za popravilo, reševanja problema blaga, izgube časa in morebiti celo stranke, lahko za več desetkrat presežejo strošek vzdrževanja in izjemo zmanjšajo produktivnost cele grupe potniških in tovornih vozil. Poleg tega pa to postavi na glavo cel sistem planiranja kapacitet.

Iz omejenega je razvidno, da je potrebno posvečati izjemno pozornost vzdrževanju vozil in ga spremljati tehnično, stroškovno in časovno.

Pri vzdrževanju se zasleduje dva osnovna in več posebnih ciljev. Osnovna cilja sta zagotavljanje:

- ⇒ pogonska sigurnost in
- ⇒ gospodarnosti.

Pogonska sigurnost je uporabna razpoložljivost vozila v določenem času, definirajo pa jo; kakovost vozila, kakovost upravljanja vozila in kakovost vzdrževanja.

Gospodarnost je predvsem odvisna od stroškov, velik del teh pa so ravno posredni in neposredni stroški vzdrževanja. Neposredni stroški so fakture servisov, posredni pa čas, ko je vozilo izven prometa. Te stroške je nujno potrebno spremljati, kajti na njihovi osnovi se odloča o odstranitvi, oziroma odprodaji vozila.

Preventivno vzdrževanje je praviloma predpisano od strani proizvajalca potniških, tovornih in priklopnih vozil. Bazira pa na osnovi statističnih podatkov o okvarah, ki jih zbira proizvajalec na: Pooblaščenih servisih, na dolgoletnih izkušnjah, na podatkih pridobljenih na osnovi testiranja in preizkušanja novih potniških in tovornih vozil v fazi razvoja pred proizvodnjo in na osnovi predvidevanja verjetnosti okvar. Osnovni namen preventivnega vzdrževanja je povečanje pogonske sigurnosti tovornega vozila, onemogočanje večjih okvar v eksploataciji in povečanje življenjske dobe potniškega in tovornega vozila.

Podaljšanje življenjske dobe pa ni odvisno le od dobrega in planiranega vzdrževanja, temveč tudi od kakovosti uporabljenih materialov, rezervnih delov in upravljanja.

Interval preventivnega vzdrževanja je običajno terminiran na interval menjave olja. Tedaj se mora zamenjati, nastaviti in opraviti kontrolo vseh materialov in sklope po navodilu proizvajalca. Ravno interval preventivnega vzdrževanja pa postaja vse odločilnejši pri odločitvi o nabavi novega potniškega, tovornega ali priklopnega vozila.

Z razvojem novih tehnologij mazanja, novih kakovostnih olj, ležajev in zavornih sistemov se ta interval odločno povečuje in dosega 100 000 km brez vmesnega vzdrževanja in menjave olja. To pa omogoča minimalno izgubo delovnih dni in natančno planiranje potniškega in tovornega vozila v procesu eksploatacije. Praktično to že pomeni, da se interval preventivnega vzdrževanja približuje enemu letu. Proizvajalci obrabnih elementov, kot so pnevmatike, zavorne obloge, jermeni ležaji in podobno težijo k obrabnim intervalom od 100 000 do 500 000 km, tako, da se ti ujamejo z intervalom menjave olja in tako zmanjšajo potrebo po časovno vmesnem vzdrževanju.

Prevoznik mora slediti tem trendom in v tem smislu tudi zahtevati kakovost potniškega in tovornih vozil in kakovost vzdrževanja, da bo lahko vzdržal korak v tekmi z vse hujšo konkurenco.

Planirano kakovostno preventivno vzdrževanje pripomore k povečanju produktivnosti, predvsem zaradi večje pogonske sigurnosti tovornih vozil. To pa omogoča zanesljivo planiranje kapacitet in zanesljivo izvedbo prevozov, kar je predpogoj za zanesljivo poslovanje in ohranjanje strank.

Tekoče vzdrževanje – je prav tako pomembno, saj zanemarjenih sprotnih okvar lahko povzroči večje okvare s težjimi posledicami. Tekoče vzdrževanje je usmerjeno predvsem v sprotno odpravljanje napak in poškodb, ki niso bole odkrite pri preventivnem vzdrževanju, ali pa so se pojavile pozneje. Praviloma je tekočega vzdrževanja manj pri rednem in kakovostnem preventivnem vzdrževanju in več ali celo zelo mnogo pri slabem ali celo opuščnem preventivnem vzdrževanju.

Velik del tekočega vzdrževanja lahko opravi voznik sam to je:

- menjava žarnic,
- dolivanje in kontrola vseh olj in drugih tekočin,
- polnjenje pnevmatik,
- skrb za pranje in čistočo tovornega vozila,
- nadzor nad jermenji, vodi zraka, olja in tekočine proti zmrzovanju,
- nadzor nad spojnimi priključki priključnih vozil.

Mnogo tega lahko opravi voznik in tako prepreči nadaljnjo škodo, ki je lahko enormna, posebno pri izgubi olja iz pogonskih agregatov ter pri okvari sistema zraka. Vsekakor je bolje odpravljati male napake in poškodbe preden prerastejo v velike.

Praviloma tekoče vzdrževanje ne bi smelo časovno ovirati potniškega in tovornega vozila, ker se lahko opravi v času počitka voznika. Tako bistveno ne vpliva na produktivnost, razen, če je zanemarjeno in temu sledi večja okvara z vsemi posledicami zastojev in stroškov.

Investicijsko vzdrževanje obsega večja popravila in obnovo vitalnih sklopov kot so generalno popravilo motorja, obnova z barvanjem celega vozila itd. Investicijski posegi so običajno potrebni po daljšem lahko večletnem obratovanju potniškega in tovornega vozila. Investicijski poseg lahko izloči potniško in tovorno vozilo iz prometa za daljši čas, posebno, če so potrebna kleparska dela z barvanjem, poleg tega pa je tak poseg povezan z visokimi stroški. Čas investicijskega vzdrževanja se lahko skrajša z vnaprejšnjo pripravo ali dogovorom s servisom, ki tako vnaprej pripravi vse pričakovane rezervne dele in druge materiale.

Pred odločitvijo za investicijski poseg, mora lastnik vozila temeljito premisliti o ekonomičnosti takega posega. Produktivnost bo v obdobju vzdrževanja izjemno padla, kljub še tako dobremu planiranju. Pri odločitvi za ali proti je nujno upoštevati tudi tehnološko zastarelost vozila in iz tega izhodišča njegovo konkurenčnost na tržišču. To vprašanje je vse bolj pomembno, zaradi hitrega razvoja tehnike potniških in tovornih vozil in hitrega pojavljanja novih zakonskih zahtev po opremljenosti potniških in tovornih vozil, ki se prvenstveno nanašajo na kakovost zgorevanja, zavorne sisteme, opremo za povečanje varnosti vožnje in emisije hrupa. Vse to pa je vezano na možnost prevoza v države evropske skupnosti.

Večinoma se generalna popravila in obnova potniških in tovornih vozil ne obnesejo:

- zaradi velikih stroškov popravila
- velike izgube časa
- času neprimerne tehnologije
- vsak prevoznik pa se mora odločiti sam z njemu lastnim izračunom.

Po večjem vzdrževalnem posegu, še posebej, če je to generalno popravilo vitalnih sklopov potniškega in tovornega vozila, se stroški eksploatacije zmanjšajo, vendar pa vseeno presegajo stroške novega vozila.

Pomembno je vedeti, da stroški po generalnem popravilu časovno hitreje naraščajo, kot pri novem vozilu, kajti vsi elementi in sklopi niso nikoli zamenjani, prihaja pa tudi do utrujenosti materialov.

Vpliv vzdrževanja na produktivnost je občuten, tako pozitiven, kot je lahko negativen. O pozitivnem vplivu se lahko trdi pri preventivnem vzdrževanju in tekočem vzdrževanju, v kolikor je to izvedeno terminsko in kakovostno po navodilih proizvajalca. Medtem, ko se

lahko trdi, da investicijsko vzdrževanje praviloma iz tehnoloških razlogov in razlogov zamude časa negativno vpliva na produktivnost vozila.

Stroški amortizacije in stroški investicijskega ter tekočega vzdrževanja so med seboj ozko povezani, zato jih moramo obravnavati skupno pri izbiri najprimernejših metod alokacije skupnih stroškov. S tem dosežemo enakomerno stroškovno obremenitev poslovanja.

Običajno se v prvem obdobju življenjske dobe osnovnega sredstva ne pojavlja potreba po večjih popravilih in večjem negovanju osnovnih sredstev. Zato so stroški investicijskega in tekočega vzdrževanja v tem obdobju relativno nizki ali jih sploh ni. V naslednji letih pa so vedno bolj pogosto potrebna večja popravila in redno vzdrževanje, kar povišuje stroške osnovnega sredstva. V ta namen kombiniramo metode obračuna amortizacije in obračunavanje investicijskega in tekočega vzdrževanja, ki progresivno naraščajo z leti, se stroški osnovnega sredstva s časom povečujejo in vse bolj obremenijo poslovni proces. Tako se dogaja, da je zastarelo in manj učinkovito osnovno sredstvo stroškovno tudi bolj obremenjeno.

Sredstva za investicijsko vzdrževanje se obračunava v odstotku od vrednosti osnovnih sredstev. O odstotku odločajo poslovni sistemi sami. Obračunavanje teh stroškov nad potrebnimi utegne preveč obremeniti storitve in s tem zmanjšati konkurenčno sposobnost na tržišču ali po nepotrebnem zmanjšati dobiček.

Stroški investicijskega vzdrževanja so lahko velika postavka v celotnih stroških poslovnega postopka in so:

- nabavljanjem kvalitetnih osnovnih sredstev, ki so običajno dražja, vendar prihranki pri investicijskem vzdrževanju.
- doslednim upoštevanjem planov in rokov investicijskega vzdrževanja osnovnih sredstev.
- plani in roki investicijskega vzdrževanja nam omogočajo izbiro najugodnejšega izvajalca servisov.
- ustrezno obremenitev osnovnega sredstva.
- preprečevanje zlitja raznih kemikalij in dotik z njimi.
- ustreznost varnostnih ukrepov v času obratovanja.
- uporabo osnovnega sredstva na predpisan način.
- s povečanjem zanesljivosti rizičnih točk se škode lahko zmanjšajo.
- preventiva, ki je boljša od kurative.

3. ORGANIZACIJA IN PLAN IZKORIŠČENOSTI CESTNIH TOVORNIH VOZIL

Cilj naloge je analizirati ugotovljeno stanje in na osnovi ugotovitev predlagati možne rešitve, ki bodo prispevale k zvišanju prevoznega učinka tovornih vozil v podjetju. Namen je povečanje količine tovora, skrajšanje časa prevoza, posebej pomembno zmanjšanje časa nakladanja in razkladanja, manevriranja z vozilom, čakanja na vrsto pri razkladanju in nakladanju tovora, kar je zelo pogost pojav.

Kot posamezne cilje lahko opredelimo:

- analiza prevoznega učinka tovornih vozil;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil delovnega časa;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil, ki se opravijo v eni uri dela vozila;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil od nosilnosti vozila;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil od prevozne poti;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil od prometne hitrosti;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil, pri distribucijski in zbirni prevozni poti;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil od transportne hitrosti;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil od eksploatacijske hitrosti;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil od koeficienta statične izkoriščenosti kapacitete vozil;
- analiza prevoznega učinka tovornih vozil od koeficienta dinamične izkoriščenosti kapacitete vozil;

Značaj problema opredelimo z različnih vidikov:

- z družbenega vidika predstavljajo kvalitetne in učinkovite transportne storitve,
- organizacija v cestnem prometu so pomembne dejavnosti in vir prihodkov, tako na občinskem, regionalnem, kot na državnem nivoju,
- s strokovnega vidika pomeni ustrezno in učinkovito odpravljanje težav in izvrševanje dogovorjenih obveznosti, ustrezno zvišanje nivoja kvalitete nudenih transportnih storitev,

Racionalizacija in optimizacija, ki sta potrebni za razrešitev problemov, lahko ocenimo tudi iz naslednjih zornih kotov:

- tehničnega,
- tehnološkega,
- informacijskega,
- ekološkega,
- humanitarnega,
- ekonomskega.

3.1. PREVOZNI UČINEK CESTNIH TOVORNIH VOZIL

Prevozni učinek tovornih vozil definiramo kot količino transportne storitve v časovni enoti. Za eno tovorno vozilo je to količina prepeljanega tovora v tonah (t) oziroma izvršeno transportno delo v časovni enoti (tkm). Analiza prevoznega učinka tovornih vozil, ki se nanaša na skupni koledarski čas vozila, imenujemo polni prevozni učinek. Predstavlja

razmerje med opravljenim obsegom prevoza v tonah, ali transportnim delom v tkm in skupnim koledarskim časom vozila, knjigovodstvenimi avto-časi.

3.2. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA DELOVNEGA ČASA VOZILA

Vsako vozilo je v delovnem dnevu določeno število ur na delu (H_d), kjer opravlja prevoz blaga. Dnevni delovni čas vozila se šteje od trenutka odhoda vozila iz avtotransportne organizacije do njegove vrnitve z odbitkom časa za z zakonom predviden počitek voznika. Dnevni čas dela vozila (H_d) se dobi po sledeči formuli:

$$H_D = H_V + H_M \quad [h] \quad (1)$$

$H_V \Rightarrow$ čas v vožnji

$H_M \Rightarrow$ izguba časa v mirovanju

Čas vozila v vožnji (H_V) se dobi po sledeči formuli:

$$H_V = H_{VK} + H_{VN} \quad [h] \quad (2)$$

$H_{VK} \Rightarrow$ čas vozila v koristni vožnji, ki predstavlja vožnjo z blagom

$H_{VN} \Rightarrow$ čas vozila v nekoristni vožnji, ki predstavlja vožnjo praznega vozila

Izguba časa vozila v mirovanju oziroma neproduktivni čas dobimo s sledečo formulo:

$$H_M = H_{NR} + H_T \quad [h] \quad (3)$$

$H_{NR} \Rightarrow$ čas ki ga vozilo porabi pri nakladanju in razkladanju blaga

$H_T \Rightarrow$ izguba časa vozila zaradi tehnične okvare - nesposobnosti za delo, ki je nastopila med delovnim dnem

Iz tega sledi, da se celotni dnevni čas vozila lahko dobi po sledeči formuli:

$$H_D = H_{VK} + H_{VN} + H_{NR} + H_T \quad [h]$$

in

$$H_D = H_C + H_{NV} \quad [h]$$

kjer je :

$H_C \Rightarrow$ čas dela med vožnjo v opravljanju ciklusa vozila

(4)

$H_T \Rightarrow$ čas ničte vožnje, ki predstavlja čas za vožnjo od parkirnega mesta vozila v avtoparku do prvega nakladalnega mesta, pa tudi čas, ki se porabi za vožnjo od končnega razkladalnega mesta do avtobaze

3.3. PREVOZNI UČINEK, KI SE OPRAVI V ENI URI DELA VOZILA

Prevozni učinek, ki se opravi v eni uri dela vozila na prevozni poti transportnega procesa imenujemo časovni prevozni učinek. Polni prevozni učinek izračunamo s sledečo formulo:

$$P_s = \frac{S}{24 \cdot AD_K} \quad [tkm/h] \quad \text{in} \quad P_Q = \frac{Q}{24 \cdot AD_K} \quad [t/km] \quad (5)$$

Delovni prevozni učinek pa po formulah:

$$P'_s = \frac{S}{AH_K} \quad [tkm/h] \quad \text{in} \quad P'_Q = \frac{Q}{AH_D} \quad [t/h] \quad (6)$$

Razlaga pojmov :

$S \Rightarrow$ opravljene storitve v tonah (t)

$Q \Rightarrow$ količina resnično prepeljanega blaga v tonah (t)

$P_s \Rightarrow$ polni prevozni učinek v tkm/h

$P_Q \Rightarrow$ polni prevozni učinek v t/h

$P'_s \Rightarrow$ delovni prevozni učinek v tkm/h

$P'_Q \Rightarrow$ delovni prevozni učinek v t/h

$t_x \Rightarrow$ čas trajanja ene vožnje s tovorom v t

$t_{vx} \Rightarrow$ čas vožnje vozila ene vožnje v h

$t_{nr} \Rightarrow$ čas trajanja nakladanja in razkladanja blaga v h

$AD_K \Rightarrow$ knjigovodstveni avto dnevi

$AH_d \Rightarrow$ dnevni čas dela vozila $(AH_d = AH_v + AH_m)$

$AH_v \Rightarrow$ čas vozila v vožnji

$AH_m \Rightarrow$ izguba časa v mirovanju

3.4. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA ODVISNO OD NOSILNOSTI VOZILA

Nosilnost je določena z največjo količino blaga (t), ki se lahko istočasno pripelje z vozilom, odvisna pa je od njegovih konstrukcijskih in dimenzijskih karakteristik, to je dovoljena masa do katere se vozilo sme obremeniti po deklaraciji proizvajalca vozila.

Pri vozilih, kjer je specialna nadgradnja večja od mase standardnega tovornega prostora, je koristna nosilnost (q) za toliko manjša, za kolikor je večja masa posebne nadgradnje. Nosilnost tovornega vozila se analizira s koristno nosilnostjo v tonah oziroma $[t/m^2]$ je specifična površinska nosilnost vozila.

Bruto masa tvori koristna nosilnost vozila skupaj z maso za eksploatacijo pripravljenega vozila in predstavlja »**največjo dovoljeno maso**«.

Specifična volumenska nosilnost vozila predstavlja razmerje med koristno nosilnostjo in volumnu tovornega prostora. Izračunamo jo po sledeči formuli.

$$Q_p = \frac{q}{l \cdot b} \quad [t/m^2]$$

$Q_p \Rightarrow$ specifična površinska nosilnost vozila v t/m^2
 $q \Rightarrow$ koristna nosilnost vozila v t
 $l \Rightarrow$ koristna dolžina tovornega prostora vozila
 $b \Rightarrow$ koristna širina tovornega prostora vozila

(7)

$$Q_v = \frac{q}{l \cdot b \cdot h} \quad [t/m^3]$$

$Q_v \Rightarrow$ specifična volumenska nosilnost vozila $[t/m^3]$
 $q \Rightarrow$ koristna nosilnost vozila $[t]$
 $l \Rightarrow$ notranja koristna dolžina tovornega prostora vozila $[m]$
 $b \Rightarrow$ notranja koristna širina tovornega prostora vozila $[m]$
 $h \Rightarrow$ višina stranic tovornega prostora vozila $[m]$

(8)

3.5. ANALIZA PRVOZNEGA UČINKA ODVISNO OD PREVOZNE POTI

Prevozna pot je razdalja v (km), ki jo prevozi vozilo v določenem časovnem obdobju.

Prevozna pot je lahko:

- produktivna
- neproduktivna
- ničta prevozna pot

Produktivna prevozna pot je del prevozne poti s tovorom, kjer vozilo ustvarja enote transportnega dela.

Neproduktivna prevozna pot je del prevozne poti v transportnem procesu, ki se nanaša na gibanje vozila od mesta razkladanja do novega mesta nakladanja. To pot imenujemo tudi prazna prevozna pot in pripravlja pogoje za opravljanje koristnega dela transportnega procesa.

Ničta prevozna pot je del prevozne poti, ki jo prevozi vozilo od mesta avtotransportne organizacije (avtobaza) do prvega nakladalnega mesta ter od zadnjega razkladalnega mesta do vrnitve v avtobazo. Sem sodijo tudi prevozne poti, ki jih vozilo porabi za vzdrževanje, popravila, oskrbovanje.

Formule za izračun prevozne poti so naslednje:

- skupno prevozno pot enega vozila v enem dnevu

$$L = L_X + L_0 \quad [\text{KM}] \quad (9)$$

Ker vozilo pri opravljanju transportne procesa uresničuje produktivno in neproduktivno prevozno pot so sledeče formule:

$$L_X = \sum L_{TX} + \sum L_{PX} = L_T + L_P \quad (10)$$

oziroma $\Rightarrow L_X = L_T + L_P + L_0 \quad [\text{km/dan, mesec, leto}]$

- homogeni vozni park v katerem koli časovnem obdobju (dan, mesec, leto)

$$AL = AL_T + AL_P + AL_0 \quad [\text{KM}] \Rightarrow (\text{letno}) \quad (11)$$

$$AM = AM_T + AM_P + AM_0 \quad [\text{KM}] \Rightarrow (\text{mesečno})$$

$$\sum_{i=1}^n AM = \sum_{i=1}^n AM_{Ti} + \sum_{i=1}^n AM_{Pi} + \sum_{i=1}^n AM_{0i} \quad (12)$$

Za obdobje enega (leta) se na osnovi skupne prevozne poti ponavadi računa povprečna mesečna kilometrina za eno knjigovodstveno vozilo (A_K), ki kažejo intenzivnost eksploatacije posameznega vozila v voznem parku.

Formula za mesec :

$$L_M = \frac{\sum_{i=1}^n AM}{A_K} \quad [\text{km}] \quad (13)$$

Razlaga pojmov :

$L \Rightarrow$ skupna prevozna pot [km]

$L_x \Rightarrow$ prevozna pot v transportnem procesu [km]

$L_0 \Rightarrow$ nihta prevozna pot [km]

$L_T \Rightarrow$ prevozna pot s tovorom [km]

$L_p \Rightarrow$ prevozna pot s praznim vozilom [km]

$L_M \Rightarrow$ mesečna kilometrina vozila [km]

$\sum_{i=1}^n AM \Rightarrow$ skupna mesečna kilometrina voznega parka [km]

3.6. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA ODVISNO OD PROMETNE HITROSTI

Prometna hitrost je srednja pogojena hitrost vozila, ki predstavlja razmerje med skupno prevoženo kilometrino vozila in časom trajanja vožnje. Čas vožnje pri tem vsebuje tudi vse krajše postanke vozila, ki nastane zaradi karakteristike prometnega toka.

- Srednja prometna hitrost se dobi po sledeči formuli za eno vozilo:

$$V_p = \frac{L}{H_v} [\text{km/h}]$$

kjer je :

$V_p \Rightarrow$ prometna korist (14)

$L \Rightarrow$ skupna kilometrina vozila [km]

$H_v \Rightarrow$ čas vožnje vozila [h]

- Za homogeni vozni park je sledeča formula:

$$V_p = \frac{AL}{AH_v} [\text{km/h}]$$

kjer je : (15)

$AL \Rightarrow$ skupna kilometrina voznega parka

$AH_v \Rightarrow$ število ur vožnje voznega parka

- Za heterogeni vozni park:

$$V_p = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n V_{pi} \quad (16)$$

3.7. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA TOVORNIH VOZIL ODVISNO OD TRANSPORTNE HITROSTI

Transportna ali prevozna hitrost je pogojena srednja hitrost prevoza blaga, ki jo pogosto imenujemo tudi dostavna hitrost. Izraža razmerje med razdaljo prevoza blaga in časom trajanja prevoza. V ta čas ni vključen čas nakladanja in razkladanja blaga.

Transportna hitrost je torej hitrost prevoza (potnikov) blaga od začetne do končne točke itinerarja.

Transportna hitrost se za različne pogoje izračuna po naslednjih formulah:

Za eno vozilo :

$$V_t = \frac{L}{H_t} [\text{km/h}]$$

kjer je :

$L \Rightarrow$ razdalja med začetno in končno točko, med katerim se opravlja transport

$H_t \Rightarrow$ čas trajanja transporta, ki še vključuje časa nakladanja in razkladanja v začetni in končni točki

(17)

Za homogeni vozni park :

$$V_t = \frac{AL}{AH_t} [\text{km/h}]$$

(18)

kjer je :

$AL \Rightarrow$ skupna kilometrino v opravljenem transportu

$AH_t \Rightarrow$ število Avto - ur trajanja transporta

3.8. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA TOVORNIH VOZIL ODVISNO OD EKSPLOATACIJSKE HITROSTI

Eksploatacijska hitrost je pogojena hitrost vozila v skupnem času, ko je vozilo bilo v eksploataciji, kaže pa intenzivnost popravljanja transportnega procesa. Eksploatacijska hitrost je razmerje med skupno kilometrino in časom eksploatacije vozila i je izračunamo po formuli:

Za eno vozilo :

$$V_e = \frac{L}{H_e} = \frac{L}{H_v + H_m} [\text{km/h}]$$

kjer je :

$L \Rightarrow$ skupna kilometrino v delovnem času [km]

(19)

$H_e \Rightarrow$ skupni delovni čas vozila [h]

$H_v \Rightarrow$ čas vožnje vozila [h]

$H_m \Rightarrow$ čas mirovanja vozila [h]

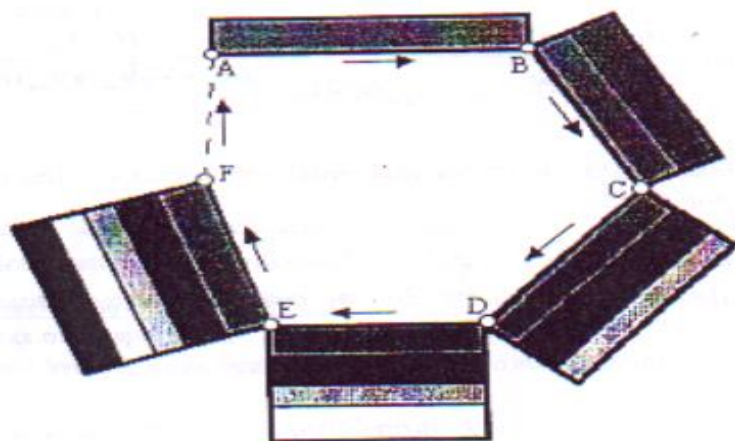
$H_{iz} \Rightarrow$ izgube časa [h]

Za homogeni vozni park v kateremkoli času :

$$V_e = \frac{AL}{AH_e} = \frac{AL}{AH_v + AH_{iz}} \quad [\text{km/h}] \quad (20)$$

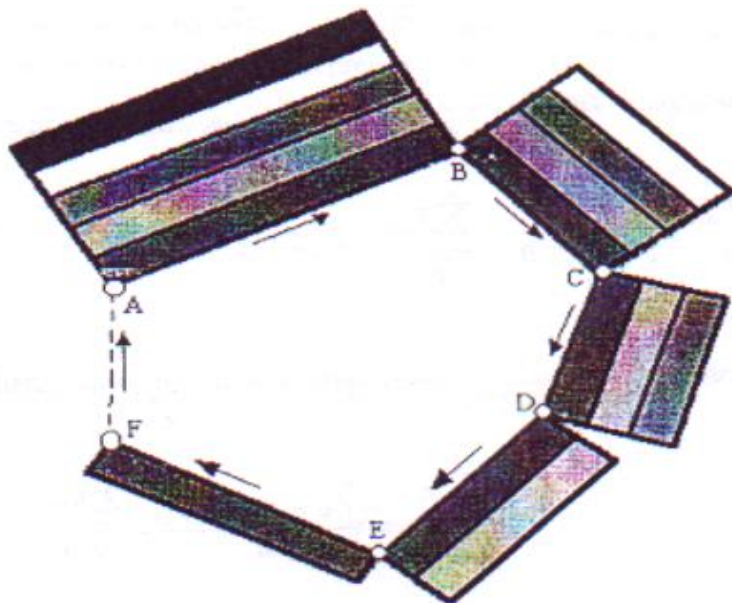
3.9. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA PRI DISTRIBUCIJSKI IN ZBIRNI PREVOZNI POTI

Distribucijska in zbirna prevozna pot se razlikujeta od ciklične v postopnem razkladanju in nakladanju tovora na prevozni poti. Pri tem se količina tovora postopoma veča, v prehodnem pa se postopoma zmanjšuje. V distribucijski in zbirni prevozni poti se pri vožnji od enega do drugega mesta nakladanja in razkladanja vozila ena vrsta tovora postopoma zmanjšuje, druga pa postopoma povečuje. Ta primer distribucije določenega embaliranega in paletiziranega blaga do trgovin, ter zbiranje povratne prazne embalaže in palet. Značilna distribucijska pot se opravlja pri oskrbovanju trgovin z najrazličnejšim blagom. Zbirna pa se opravlja v zbiranju komunalnih odpadkov, praznih kontejnerje, ter embalaže.



Slika 1: Shematski prikaz distribucijske prevozne poti [1, 204]

Značilna distribucijska pot se opravlja pri oskrbovanju trgovin z najrazličnejšim blagom.



Slika 2: Shematski prikaz zbirne prevozne poti [1, 205]

To je zbirna prevozna pot, ki se opravlja v zbiranju komunalnih odpadkov, praznih kontejnerjev in embalaže.

V delu na distribucijski in zbirni prevozni poti se v enem ciklusu opravi ena vožnja s tovorom, tako da je $Z_0 = Z_X$.

V delu na kombinirani distribucijski zbirni prevozni poti se vsakem ciklusu vozila opravita dve vožnji z tovorom, v distribucijski z eno vrsto tovora, v zbirnem pa z drugo vrsto tovora.

$$t_0 = \frac{L_{PP}}{V_p} + t_{NR} + t_{DM} [n-1]$$

kjer je :

$$L_{PP} \Rightarrow \text{dolžina prevozne poti [km]} \quad (21)$$

$$t_{NR} \Rightarrow \text{čas nakladanja in razkladanja blaga [h]}$$

$$t_{DM} \Rightarrow \text{dodatni čas za manevriranje vozil [h]}$$

$$n \Rightarrow \text{število mest odpreme in sprejema blaga}$$

3.10. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA TOVORNIH VOZIL ODVISNO OD KOEFICIENTA STATIČNE IZKORIŠČENOSTI KAPACITETE VOZILA

Koeficient statične izkoriščenosti kapacitete vozila oziroma nosilnost vozila je razmerje količine prepeljanega tovora in količine tovora, ki bi lahko bila prepeljana pri popolnoma izkoriščenosti nosilnosti vozila. Koeficient statične izkoriščenosti vozila (γ) izračunamo z naslednjimi formulami:

Za eno vozilo v eni vožnji s tovorom :

$$\gamma = \frac{q_x}{q} \quad (22)$$

kjer je :

$$q_x \Rightarrow \text{resnična količina tovora, ki je prepeljan v eni vožnji s tovorom [t]}$$

$$q \Rightarrow \text{koristna nosilnost vozila [t]}$$

za homogeni vozni park ali skupine vozil iste koristne nosilnosti v določenem časovnem obdobju:

$$\gamma = \frac{Q_c}{qAZ_x} = \frac{\sum_{i=1}^{AZ_x} q_{xi}}{qAZ_x} = \frac{\sum_{i=1}^{AZ_x} q_{xi}}{\sum_{i=1}^{Z_x} q} \quad (23)$$

kjer je :

$$Q_c \Rightarrow \text{količina tovor, ki je prepeljana z enim vozilom v določenem časovnem obdobju [t]}$$

$$Z_x \Rightarrow \text{število voženj s tovorom v določenem časovnem obdobju [t]}$$

V praksi se najpogosteje uporablja odnos celotne in nosilnosti vseh vozil v voznem parku in števila vozila v voznem parku po formulah:

$$q_s^* = \frac{A_{ke} \cdot q_e + A_{k2} \cdot q_2 + \dots + A_{kn} \cdot q_n}{A_{ke} + A_{k2} + \dots + A_{kn}} = \frac{\sum_{i=1}^n A_{ki} \cdot q_i}{\sum_{i=1}^n A_{ki}} \quad (24)$$

3.11. KOEFICIENT DINAMIČNE IZKORIŠČENOSTI KAPACITETE VOZILA

Koeficient dinamične izkoriščenosti kapacitete vozila oziroma koristne nosilnosti vozila (ε) izračunamo z razmerjem med skupno opravljenim transportnim delom v tkm in možnim transportnim delom. Za razliko od koeficienta statične izkoriščenosti koristne nosilnosti, ki upošteva količino resnično prepeljanega blaga, vključuje koeficient dinamične izkoriščenosti koristne nosilnosti tudi razdalje na kateri se tovor prevaža.

Koeficient dinamične izkoriščenosti nosilnosti vozila se določa po sledečih formulah:

Za eno vozilo in eno vožnjo s tovorom :

$$\varepsilon = \frac{q_x \cdot L_{stx}}{q \cdot L_{stx}} = \frac{q_x \cdot L_{tx}}{q \cdot L_{tx}} = \frac{q_x}{q} \quad (25)$$

kjer je :

$L_{stx} \Rightarrow$ srednja razdalja ene vožnje s tovorom [km]

$L_{tx} \Rightarrow$ kilometrina s tovorom v posameznih vožnjah [km]

$q_x \Rightarrow$ količina tovora, ki se prepelje v posameznih vožnjah [km]

Za eno vozilo v določenem časovnem obdobju :

$$\varepsilon = \frac{S}{S_{\max}} = \frac{\sum_{i=1}^{Z_x} (q_x \cdot L_{tx})_i}{\sum_{i=1}^{Z_x} (q \cdot L_{tx})_i} = \frac{\sum_{i=1}^{Z_x} (q_x \cdot L_{tx})_i}{q \cdot \sum_{i=1}^{Z_x} L_{txi}} \quad (26)$$

kjer je :

$S \Rightarrow$ opravljen storitve v tkm [tkm]

$S_{\max} \Rightarrow$ maksimalno možne storitve [tkm]

$n \Rightarrow$ število voženj s tovorom v določenem časovnem obdobju

$q_x \Rightarrow$ količina tovora, ki se prepelje v posameznih vožnjah

$L_{tx} \Rightarrow$ kilometrina s tovorom v posameznih vožnjah $n \Rightarrow$ števil

4. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA TOVORNIH VOZIL PODJETJA

Tabela prikazuje knjigovodstveno stanje heterogenega voznega parka glede na število vozil, koristne nosilnosti voznega parka in vrsta vozil.

Tabela 1: Knjigovodstveno stanje voznega parka (simulacija podatkov)

Registrska številka vozila	Tip vozila	Vrsta vozila	Masa vozila	Nosilnost	Bruto masa vozila
LJ B7-004	IVECO 150 E 18	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	7.280 kg	7.720 kg	15.000 kg
LJ B4-094	IVECO 150 E 15	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	7.450 kg	6.550 kg	14.000 kg
LJ G8-008	IVECO 150 E 15	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	7.410 kg	7.590 kg	15.000 kg
LJ P4-439	IVECO 150 E 15	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	6.280 kg	7.720 kg	14.000 kg
LJ J7-601	IVECO 150 E 15	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	6.400 kg	5.600 kg	14.000 kg
LJ B4-097	IVECO 150 E 16	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	4.860 kg	7.150 kg	12.000 kg
LJ B4-095	IVECO 150 E 18	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	6.000 kg	6.000 kg	12.000 kg
LJ A7-444	IVECO 150 E 14	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	5.100 kg	6.900 kg	12.000 kg
LJ K2-32T	IVECO 150 E 18	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	6.420 kg	7.580 kg	14.000 kg
LJ U2-777	IVECO 150 E 20	Posebna izotermna nadgradnja - hladilnik	5.875 kg	10.125 kg	17.000 kg

4.1. MESEČNO POROČILO O OPRAVLJENIH VOŽNJAH S TOVORNIMI VOZILI

Tehnični in statistični podatki o opravljenih storitvah tovornih vozil podjetja Transport d.d. pri oskrbovanju trgovin za pretekli mesec.

Tabela 2: Mesečno poročilo o opravljenih vožnjah s tovornimi vozili (simulacija podatkov):

Zbiranje povratne embalaže (tkm)	34.230	10.400	40.180	32.800	28.500	56.780	35.000	41.300	63.600	30.100	372.890
Razlika v nosilnosti in prepeljanim blagom (kg)	63.483	19.449	78.730	67.215	34.043	141.820	69.879	48.012	73.065	141.284	736.980
Število strank	33	23	68	74	89	113	103	96	94	36	729
Poraba goriva (l)	572,40	185,40	491,30	473,45	470,08	827,45	542,70	413,27	751,32	477,70	5.205,00
Prevoženi kilometri (km)	3.180	1.030	2.890	2.785	2.938	4.355	3.015	2.431	4.174	2.810	29.608
TKM za mesec	33.444	44.709	64.678	56.253	45.594	88.927	54.489	74.466	64.261	54.213	581.016
Število ur dela – dvojna posadka (h)	171 x 2	80 x 2	168 x 2	146 x 2	146 x 2	200 x 2	142 x 2	151 x 2	184 x 2	138 x 2	1.524 x 2
Dejanska skupna nosilnost v številu voženj (kg)	106.357	46.051	186.920	156.665	133.957	387.280	164.121	179.688	268.035	152.341	1.781.415
Število voženj	22	10	35	29	360	74	39	33	45	29	346
Nosilnost vozila (kg)	7.720	6.550	7.590	7.720	5.600	7.150	6.000	6.900	7.580	10.125	72.935
Masa vozila (kg)	7.280	7.450	7.410	6.280	6.400	4.860	6.000	5.100	6.420	5.875	63.075
Registrska številka vozila	LJ B7-004	LJ B4-094	LJ G8-008	LJ P4-439	LJ J7-601	LJ B4-097	LJ B4-095	LJ A7-444	LJ K2-32T	LJ U2-772	SKUPAJ

4.2. NABAVA TRANSPORTNEGA VOZILA

Nabava in izgradnja tovornih vozil za različne potrebe prevoza blaga, pri oskrbovanju trga z živili. Podjetje Transport d.d. vlaga veliko denarnih sredstev za posodabljanje voznega parka, ki je sestavljen iz knjigovodstvenih vozil, katera bodo v obdobju koledarskih dni opravljala transportnih prevoz. Vsa vozila imajo specialno izotermno nadgradnjo, katera se lahko uporabljajo za vse namene ne glede na vrsto blaga.

Vozila so vsa opremljena z zračnimi blazinami za dvigovanje oziroma spuščanje vozila glede na višino nakladalno razkladalna mesta, poleg tega pa so vsa vozila opremljena z napravo za samostojno nakladanje in razkladanje (dvižna zadnja stranica). Večino predstavlja heterogeni vozni park, kateri ima povprečno tri do štiri leta star voznik. Vsaki dve leti se nabavlja dve do tri novi tovorni vozili oziroma odvisno od ekonomskega povpraševanja.

4.3. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA TOVORNIH VOZIL

Prevozni učinek tovornih vozil podjetja so opravila količino transportne storitve v časovni enoti za deset tovornih vozil, je to količina prepeljanega tovora v tonah oziroma izvršeno transportno delo v časovni enoti (tkm). Analiza prevoznega učinka tovornih vozil, ki se nanaša na skupni koledarski čas vozila imenujemo polni prevozni učinek, predstavlja med opravljenim obsegom prevoza v tonah ali transportnim delom v tkm in skupnim koledarskim časom vozila knjigovodstvenimi avto-časi.

Deset vozil ima skupno nosilnost 2.518.395 kg, število voženj je bilo opravljenih 346, dejansko skupna obremenitev je v število voženj plus število ur z dvojno posadko znaša 3.048 ur je opravljeno 581.006 ton na kilometer plus prevoženi 29.608 kilometrov. Poraba goriva za mesec avgust je bila 5.205 litrov dizelskega goriva, kar znaša 848.415,00 SIT. Povratno embalažo so vrnili v nakladalno mesto 372.890, kar je 113.465 ton na kilometer.

4.4. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA DELOVNEGA ČASA TOVORNEGA VOZILA

Delovni čas vozila se šteje od trenutka odhoda vozila iz avtobaze, oziroma začetek nakladanja, kjer je avtobaza v sklopu skladišča – prevoz za lastne potrebe podjetja in do njegove vrnitve z odbitkom časa za z zakonom predvidenim počitkom voznika. Počitek voznika je čas nakladanja v skladišču, kjer voznik ne opravlja postopek nakladanja, za to je zadolžena druga posadka (spremljevalec, ki ima fizični počitek med samo vožnjo). Dnevni čas dela vozila H_d je čas vožnje + izguba časa v mirovanju:

$$\begin{aligned} H_d &= H_v + H_m \\ H_d &= 3h\ 20' + 4h\ 20' = \underline{\underline{8h\ 20'}} \end{aligned} \tag{27}$$

Je povprečje na posadko v enem dnevu.

Izguba časa pri nakladanju in razkladanju oziroma pri neproduktivnem času je:

$$\begin{aligned} H_m &= H_{nr} + H_t \\ H_m &= 4,20\ h + 0 = \underline{\underline{4,2\ h\ na\ dan}} \end{aligned}$$

(28)

Izguba časa pri nakladanju in razkladanju, ter izguba časa zaradi okvare (nesposobnosti za vožnjo), ki je nastopila med delovnim časom je:

$$\begin{aligned} H_m &= H_{nr} + H_t \\ H_m &= 1828,8 \text{ h} + 10 \text{ h} = \underline{\underline{1838 \text{ h}}} \end{aligned} \quad (29)$$

Izguba časa pri nakladanju in razkladanju je 1838 ur na mesec, kar je 68% skupnega mesečnega delovnega časa, ki ga opravijo z desetimi tovornimi vozili. Izguba časa zaradi okvar je zelo nizek odstotek, kar znaša letno 0,6 % skupnega delovnega časa, oziroma 220 ur na leto.

Mesečna izguba časa pa je nepredvidljiva, ker ni vsak mesec okvare oziroma nesposobnosti za delo. Rezultat temu pa je nizka starostna doba tovornih vozil tri do štiri leta.

4.5. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA DELOVNEGA ČASA V ENI URI TOVORNEGA VOZILA

Prevozni učinek ki se opravi v eni uri dela vozila na prevozni poti transportnega procesa imenujemo časovni prevozni učinek. Polni prevozni učinek izračunamo z sledečo formulo:

$$\begin{aligned} P_s &= \frac{S}{24 \cdot AD_k} \quad [\text{tkm/h}] \\ P_s &= \frac{1,781415}{24 \cdot 10} = \frac{1,781415}{240} = \underline{\underline{7,42 \text{ tkm v eni uri dela}}} \end{aligned} \quad (30)$$

$$\begin{aligned} P_Q &= \frac{Q}{24 \cdot AD_k} \quad [\text{t/km}] \\ P_Q &= \frac{1.781.415}{24 \cdot 10} = \frac{1.781.415}{240} = \underline{\underline{7.42 \text{ t/km}}} \end{aligned} \quad (31)$$

Dnevni delovni prevozni učinek vozil po formuli:

$$\begin{aligned} P'_s &= \frac{S}{AH_D \cdot \text{št. vozil}} \quad [\text{tkm/h}] \\ P'_s &= \frac{1.781.415}{7,422 \cdot 10} = \underline{\underline{24 \text{ tkm/h}}} \Rightarrow \text{Dnevni povprečni prevozni učinek v 8 h} \end{aligned} \quad (32)$$

Zatem sledi da je povprečni prevozni učinek na eno uro dela vozila:

$$[\text{tkm/h}] = \frac{P'_s}{\text{št. ur}} = \frac{24}{8} = \underline{\underline{3 \text{ tkm/h}}} \quad (33)$$

Razlaga pojmov :

$S \Rightarrow$ opravljen storitve v tonah (t)

$Q \Rightarrow$ količina resnično prepeljanega blaga v tonah (t)

$P_s \Rightarrow$ polni prevozni učinek v tkm/h

$P_Q \Rightarrow$ polni prevozni učinek v t/h

$P'_s \Rightarrow$ delovni prevozni učinek v tkm/h

$P'_Q \Rightarrow$ delovni prevozni učinek v t/h

$t_x \Rightarrow$ čas trajanja ene vožnje s tovorom v t

$t_{vx} \Rightarrow$ čas vožnje vozila ene vožnje v h

$t_{nr} \Rightarrow$ čas trajanja nakladanja in razkladanja blaga v h

$AD_k \Rightarrow$ knjigovodstveni avto dnevi

$AH_d \Rightarrow$ dnevni čas dela vozila ($AH_d = AH_v + AH_m$)

$AH_v \Rightarrow$ čas vozila v vožnji

$AH_m \Rightarrow$ izguba časa v mirovanju

4.6. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD NOSILNOSTI TOVORNEGA VOZILA

Analiza prevoznega učinka od nosilnosti tovrnega vozila se analizira s koristno nosilnostjo (q) v tonah (tm^2). Bruto masa vozila tvori koristna nosilnost vozila skupaj z maso z eksploatacijo pripravljenega vozila. Odloča se z koeficientom izkoriščenosti, ki predstavlja razmerje med koristno površino tovrnega prostora in gabaritno površino vozila.

Tabela 3: Osnovni podatki za karakteristike enega vozila

Masa vozila (kg)	Skupna nosilnost (kg)	Bruto masa – največja dovoljena masa (kg) - eno vozilo
6.875	10.125	17.000

$$q = l \cdot b \quad [t/m^2] \quad (34)$$

$$\text{Primer: } q = 5,25 \cdot 2,50 = \underline{\underline{13,125 \, t/m^2}}$$

Analiza prevoznega učinka od specifične volumenske nosilnosti, ki predstavlja razmerje med koristno nosilnostjo in volumnom tovrnega prostora, kar je bistvo teh vozil, katera so opisana zaradi specifične teže blaga različnih volumnov.

$$q = l \cdot b \cdot h \quad [t/m^3] \quad (35)$$

$$\text{Primer: } q = 5,25 \cdot 2,50 \cdot 2,80 = \underline{\underline{36,75 \text{ t/m}^3}}$$

$$q \Rightarrow \text{koristna nosilnost vozila } \left[\frac{\text{t}}{\text{m}^2} \text{ in } \frac{\text{t}}{\text{m}^3} \right]$$

$$l \Rightarrow \text{notranja koristna dolžina tovarnega prostora vozila } [\text{m}]$$

$$b \Rightarrow \text{notranja koristna širina tovarnega prostora vozila } [\text{m}]$$

$$h \Rightarrow \text{višina stranic tovarnega prostora vozila } [\text{m}]$$

4.7. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD PREVOZNE POTI

Analiza prevoznega učinka od prevozne poti je prevozna pot in razdalja v kilometrih (km), ki jo prevozi vozilo v določenem časovnem obdobju. Prevozna pot je lahko:

- produktivna $\Rightarrow$ je ustvarjanje enote ton na kilometer;
- neproduktivna $\Rightarrow$ je od mesta razkladanja do novega nakladanja, to pot tudi imenujemo prazna prevozna pot, ki pripravlja pogoje za opravljanje koristnega dela transportnega procesa;
- ničta prevozna pot $\Rightarrow$ je del prevozne poti, ki jo vozilo prevozi od mesta avto-baze do prvega nakladalnega mesta, ter od zadnjega razkladalnega mesta do vrnitve v avto-bazo.

Vozilo pri opravljanju transportnega procesa uresničuje produktivno in neproduktivno prevozno pot so sledeče formule:

$$\begin{aligned} L &= L_x + L_0 \quad [\text{km/dan}] \Rightarrow \text{eno vozilo} \\ L &= 138 + 7 = \underline{\underline{145 \text{ km/dan}}} \Rightarrow \text{eno vozilo} \end{aligned} \quad (36)$$

$$\begin{aligned} L &= L_T + L_P + L_0 \quad [\text{km/mesec}] \Rightarrow \text{za vsa vozila} \\ L &= 26.420 + 2.630 + 558 = \underline{\underline{29.608 \text{ km/mesec}}} \Rightarrow \text{za vsa vozila} \end{aligned} \quad (37)$$

Za obdobje enega meseca se na osnovi skupne prevozne poti računa povprečna mesečna kilometrina za eno knjigovodstveno vozilo je sledeča formula:

$$\begin{aligned} L_M &= \frac{\sum_{i=1}^n AM}{A_K} \quad [\text{km}] \\ L_M &= \frac{29.608}{10} = \underline{\underline{2.960,8 \text{ km}}} \end{aligned} \quad (38)$$

kjer je :

$$L_M \Rightarrow \text{mesečna kilometrina vozila } [\text{km}]$$

$$\sum_{i=1}^n AM \Rightarrow \text{skupna mesečna kilometrina voznega parka } [\text{km}]$$

$$A_K = \frac{AD_{Ki}}{D_{KN}} \Rightarrow \text{povprečno knjigovodstveno število vozil}$$

Izkoriščena prevozna pot je zelo velika, kjer je ničtne vožnje zelo malo.

4.8. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD PROMETNE HITROSTI

Analiza prevoznega učinka od prometne hitrosti je srednja pogojena hitrost vozila, ki predstavlja razmerje med skupno prevoženo kilometrino in časom trajanja vožnje. Čas vožnje pri tem vsebuje tudi vse krajše postanke vozila, ki nastanejo zaradi karakteristike prometnega toka.

Izračunamo jo z sledečo formulo:

$$V_p = \frac{L}{H_v} \text{ [km/h]} \Rightarrow \text{za eno tovorno vozilo} \quad (39)$$
$$V_p = \frac{2810}{98,6} = \underline{\underline{28,5 \text{ km/h}}} \Rightarrow \text{povprečje prometne hitrosti za mesec AGUST}$$

Za homogeni vozni park :

$$V_p = \frac{AL}{AH_v} \text{ [km/h]} \quad (40)$$
$$V_p = \frac{29.608}{1.176,4} = \underline{\underline{25,2 \text{ km/h}}}$$

Analiza prevoznega učinka tovornih vozil od prometne hitrosti za celoten vozni park v mesecu AVGUST je 25,2 km/h.

4.9. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD TRANSPORTNE HITROSTI

Transportna ali prevozna hitrost je pogojena srednja hitrost prevoza blaga, ki jo pogosto imenujemo tudi dostavna hitrost. Izraža razmerje med razdaljo prevoza blaga in časom trajanja prevoza. V ta čas ni vključen čas nakladanja in razkladanja blaga, transportna hitrost je torej hitrost prevoza blaga od začetne do končne točke itinerarija.

Izračun za eno vozilo :

$$V_t = \frac{L}{H_t} = \frac{85}{4.10 \text{ h}} = \underline{\underline{20,7 \text{ km/h}}} \quad (41)$$

Za homogeni vozni park :

$$V_t = \frac{AL}{AH_t} = \frac{29,608}{1,524} = \underline{\underline{20,4 \text{ km/h}}} \quad (42)$$

4.10. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA OD EKSPLOATACIJSKE HITROSTI

Eksploatacijska hitrost je pogojena hitrost vozila v skupnem času, ko je vozilo bilo v eksploataciji kaže pa intenzivnost opravljanja transpotnega procesa. Eksploatacijsko hitrost je razmerje med skupno kilometrino in časom eksploatacije vozila.

Izračun za eno vozilo mesečno:

$$V_e = \frac{L}{H_e} = \frac{L}{H_v + H_m} \quad [\text{km/h}] \quad (43)$$

$$V_e = \frac{3180}{64+103} = \frac{3180}{171 \text{ h}} = \underline{\underline{18,5 \text{ km/h}}}$$

Za homogeni vozni park v kateremkoli času:

$$V_e = \frac{AL}{AH_e} = \frac{AL}{AH_v + AH_{iz}} \quad [\text{km/h}] \quad (44)$$

$$V_e = \frac{29,608}{488+1036} = \frac{29,608}{1524} = \underline{\underline{20,4 \text{ km/h}}}$$

4.11. ANALIZA PREVOZNEGA UČINKA PRI DISTRIBUCIJSKI IN ZBIRNI PREVOZNI POTI

Značilna distribucijska pot se opravlja pri oskrbovanju trgovin z najrazličnejšim blagom, primer je v podjetju Transport, kjer je vsega opravljenega dela pravzaprav v analizi prevoznega učinka tovornih vozil v distribucijski in zbirni prevozni poti, kar je ničtne kilometrine samo 538 kilometrov za mesec avgust 2000.

$$t_0 = \frac{L_{pp}}{V_p} + t_{NR} + t_{DM} \quad [n-1]$$

$$t_0 = \frac{125,5}{28,5} + 4,20 \text{ h} + 0,20 \text{ h} \cdot 6 = 4 \cdot 10 + 20 + 2 (+5) \quad (45)$$

$$t_0 = 4,20 \text{ h} + 0,20 \text{ h} + 2 \text{ h} + 4,10 \text{ h} = \underline{\underline{10 \text{ h}}}$$

$t_0 = 10 \text{ h} \Rightarrow$ je čas ciklusa v distribucijski zbirni prevozni poti z šestimi mesti postopnega razkladanja in nakladanja. Velika izguba časa na ton kilometer.

Primer:

Za eno vozilo za eno vožnjo

Tabela 4: Prikazuje dejansko količino prepeljanega blaga in vrnjeno blago v obliki embalaže

Postopno razloženo blago (kg)	10.125
Vrnjeno blago v obliki embalaže (kg)	6.720
SKUPNO (kg)	16.845

Tabela 5: Prikazuje količino prepeljanega blaga za deset vozil

Št. vozil	Skupna količina blaga naloženo – razloženo (t)	Skupna količina povratne embalaže	Porabljeno število ur
10	1.781.415	372.890	3.048 ⇒ dvojna posadka
Skupno prepeljanega tovora ⇒ 2.154.305 t			

ato so uporabili povprečno 3.043 ur. V tem pogledu je skupno delo racionalno, ker ena relacija vožnje pokriva drugo relacijo vožnje.

Podjetje Transport opravlja prevozne storitve na trgu in za lastne potrebe s tovornimi vozili za oskrbovanje trgovin z najrazličnejšim blagom. Podjetje uporablja tovorna vozila z izotermno nadgradnjo z največjo dovoljeno maso od 12 do 18 ton. Nosilnost teh vozil je različna, ker je potrebna nadgradnja vozil in so tudi različne nadgradnje. Koristna nosilnost je različna od vozila do vozila in koristna nosilnost je manjša za kolikor je večja masa posebne nadgradnje. Analitični podatki so podani in razvidni v poglavju knjigovodstveno stanje voznega parka in na opravljene analize obstoječega stanja prevoznih učinkov tovornih vozil. Nosilnost tovornih vozil se analizira s koristno nosilnostjo v tonah, specifično v t/m^2 , ter volumensko nosilnostjo v t/m^3 . Resnična količina tovora je odvisna od volumenske mase blaga, ter notranjih koristnih dimenzij tovrnega prostora vozila. Specifična površinska nosilnost vozila predstavlja razmerje med koristno nosilnostjo in koristno površino tovrnega prostora vozila, ki jo izračunamo po sledeči formuli:

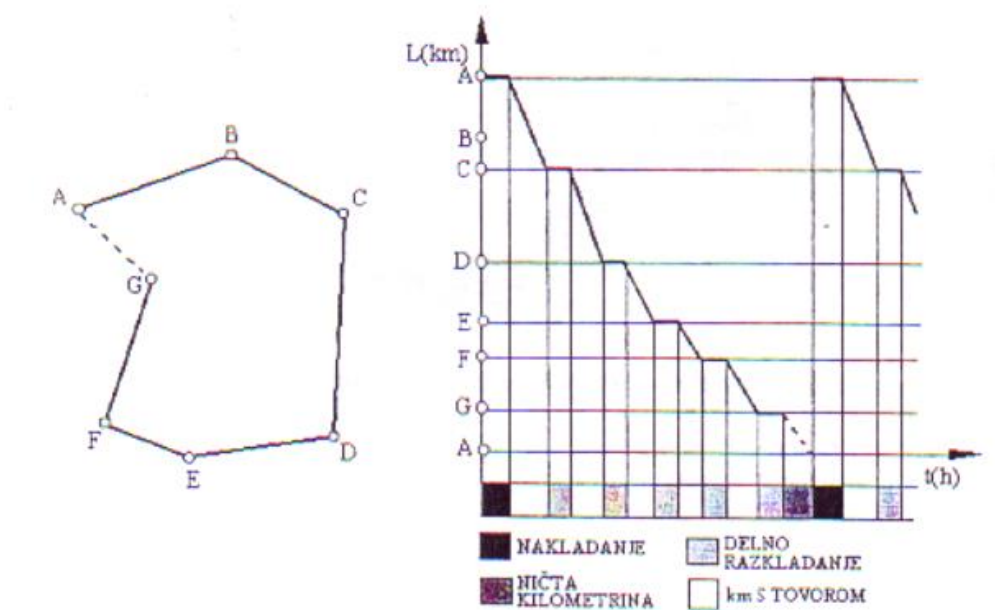
$$Q_p = \frac{q}{l \cdot b} \quad [t/m^2] \quad (46)$$

Specifična volumenska nosilnost vozila predstavlja razmerje med koristno nosilnostjo in volumnom tovrnega prostora vozila, ki jo izračunamo z naslednjo formulo:

$$Q_v = \frac{q}{l \cdot b \cdot h} \quad [t/m^3] \quad (47)$$

Volumna tovrnega prostora pogosto ni mogoče izkoristiti zaradi neusklajenih dimenzij tovora in tovrnega prostora vozila. Prevozni učinek tovornih vozil je zmanjšan v tonah prepeljanega tovora, ter je prav tako zmanjšan glede na ton kilometer z opravljenim transportnim delom v določenem časovnem delu in časom dela vozila v tem časovnem obdobju. Iz podanih podatkov za en mesec so tovorna vozila z dvojno posadko opravila 346 voženj, oskrbovala so 729 trgovin ali strank, pripeljana je bilo 1.781.415 ton blaga pri prevoženju 29.628 kilometrov, kar je 581.016 tkm. Nosilnost vozil je 2.518.395 ton na število voženj. Razlika med dejansko pripelanim in možnim znaša 736.980 ton. Vzrok takšne razlike je da pogosto ni mogoče izkoristiti volumna tovrnega prostora zaradi neusklajenih razlik glede dimenzije tako tovora kot tudi tovrnega prostora. Temu pripomore še zabojnik zaprtega tipa, ki je v kubičnem metru (m^3). Obravnavati moramo še vrnitev embalaže v skladišče, kar je velikega pomena za nadaljnje oskrbovanje. Embalaže je bilo pripeljana za en mesec 372.890 ton ali 113.465 ton na kilometer. Ko še prištejemo dela v časovnem obdobju razkladanja in nakladanja, ter štetje, tehtanje in druge kontrole samega blaga v posameznih trgovinah. In zopet enake kontrole pri razkladanju embalaže v skladišču. Temu sledi velika izguba časa, kar največ pripomore k zmanjšanju učinka tovornih vozil. V tem procesu je razvidno, da celo

68% odpade na obdobje prevoznega učinka na razne kontrole pri nakladanju in razkladanju, ker je še vedno veliko fizičnega dela.



Slika 3: Shematski prikaz distribucijske prevozne poti s šestimi mesti postopnega razkladanja vozila.

4.12. KOEFICIENT STATIČNE IZKORIŠČENOSTI KAPACITETE VOZILA

Koeficient statične izkoriščenosti kapacitete oziroma nosilnosti vozila je razmerje količine prepeljanega tovora in količine tovora, ki bi lahko bila prepeljana pri popolnoma izkoriščenosti vozila.

Izračun za eno vozilo v eni vožnji s tovorom:

$$\gamma = \frac{q_x}{q} \quad (48)$$

$$\gamma = \frac{5310}{7720} = \underline{\underline{0,68}}$$

Koeficient statične izkoriščenosti vozila je 0,68 kar je zadovoljivo na različne specifične teže blaga in volumna.

Za eno vozilo v določeno časovnem obdobju (mesec):

$$\gamma = \frac{Q_e}{qAZ_x} = \frac{\sum_{i=1}^{AZ_x} q_{xi}}{qAZ_x} = \frac{\sum_{i=1}^{AZ_x} q_{xi}}{\sum_{i=1}^{Z_x} q} \quad (49)$$

$$\gamma = \frac{106,357}{22} = \underline{\underline{4834}}$$

4.13. KOEFICIENT DINAMIČNE IZKORIŠČENOSTI KAPACITETE VOZILA

Koeficient dinamične izkoriščenosti kapacitete oziroma koristne nosilnosti vozila (ε) izračunamo med skupno opravljenim transportnim delom v tkm in možnim transportnim delom. Za razliko od koeficienta od statične izkoriščenosti koristne nosilnosti, ki upošteva količino resnično prepeljanega blaga, vključuje koeficient dinamične izkoriščenosti koristne nosilnosti tudi na razdalje na katerih se tovor prevaža

Analiza za eno vozilo in eno vožnjo s tovorom:

$$\varepsilon = \frac{q_x \cdot L_{stx}}{q \cdot L_{stx}} = \frac{q_x \cdot L_{tx}}{q \cdot L_{tx}} = \frac{q_x}{q} \quad (50)$$

$$\varepsilon = \frac{8900}{10125} = \underline{\underline{0,87}}$$

Koeficient dinamične izkoriščenosti kapacitete vozila je zopet odvisno od specifične in volumenske mase blaga.

Za eno vozilo v določenem časovnem obdobju:

$$\varepsilon = \frac{S}{S_{\max}} = \frac{\sum_{i=1}^{Z_x} (q_x \cdot L_{tx})_i}{\sum_{i=1}^{Z_x} (q \cdot L_{tx})_i} = \frac{\sum_{i=1}^{Z_x} (q_x \cdot L_{tx})_i}{q \cdot \sum_{i=1}^{Z_x} L_{txi}} \quad (51)$$

$$\varepsilon = \frac{74,466}{93665} = \underline{\underline{0,79}}$$

Izkoriščenost kapacitete vozila je dokaj velika na različno blago.

4.14. SINTEZA SPOZNANJ

Glede na opravljene analize obstoječega stanja in glede na definirane cilje in naloge je smiselno pričakovati skrajševanja časa nakladanja in razkladanja, kot so same kontrole (tehtanje, štetje, zapisovanje,..) o morebitnem pomanjkanju. Kot so same poškodbe pri prevozu do katerih lahko pride zaradi različnih vzrokov kot so razbitje raznega stekla, prometne nezgode, razsipanje, razlitje, kar lahko povzroča nadaljnjo škodo na ostalih vrstah blaga. Vse to vpliva na zmanjšanje prevoznega učinka tovornih vozil. Pri povprečnem dnevnem času dela vozila s posadko je 10 ur, kar je razvidno tudi iz sledečih podatkov:

$$H_D = H_m + H_{NR} + H_V + H_{NV} \quad [h]$$

$$H_D = 2,10 \text{ h} + 4,20 \text{ h} + 3,40 \text{ h} = \underline{\underline{10,10 \text{ h}}} \Rightarrow \text{je povprečje vseh vozil na mesec} \quad (52)$$

Logistični pristop k tehnologiji cestnega prometa vsebuje posamezne aktivnosti s pomočjo katerih se v cestnem prometu, kot podsistemu prometnega sistema oblikuje, načrtuje, popravlja, vodi in kontrolira procese na področju manipuliranja, skladiščenja in transporta blaga. To pomeni da logistični pristop omogoča vzpostavitev optimalne strukture za učinkovito funkcioniranje podsistema cestnega prometa in obenem tudi celega prometnega sistema. Osnovni cilj systemskega pristopa k tehnologiji cestnega prometa je v tem primeru zagotovitev razvoja tehnologije cestnega prometa v funkciji razvoja prometne tehnologije

gospodarstva in družbe na sploh, na nivoji države, regije, kontinenta in zemlje v celoti. Storitve v cestnem prometu se izvajajo preko številnih postopkov oziroma procesov z infrastrukturo in sredstvi cestnega prometa. Postopki in procesi proizvodnje prometnih storitev v cestnem prometu so zelo številni, komplicirani in dolgotrajni, kar je odvisno od vrste predmeta prevoza, vrsta in načina prevoza, lastnosti prometnih sredstev, lastnosti in dolžine prevozne poti, pa tudi od kombinacije tehnologije z drugimi prometnimi panogami.

Prevozna podjetja morajo pri svojih odločitvah pozorno analizirati ključne dejavnike modela trženja povpraševanja in ponudbe prevoznih storitev. Odgovoriti morajo na vprašanja, zakaj se posamezni dejavnik spreminja in kakšni so učinki spremembe. V bistvu bo ponudba sledila povpraševanju, če bodo odločitveni postopki uspešni pri ocenjevanju bodočega obsega povpraševanja in če bodo povzete pravočasne aktivnosti v zagotavljanju ponudbe.

Tržišče prevoznih storitev lahko definiramo kot mesto srečanja vseh prevoznikov in uporabnikov prevoznih storitev, ki v določenem času ponujajo oz. povprašujejo po razpoložljivih prevoznih zmogljivostih s ciljem, da se dogovorijo za prevoz blaga oz. potnikov na relaciji po določenih vozninah oz. cenah prevoza, ki se oblikujejo na osnovi delovanja zakona ponudbe in povpraševanja ter drugih dejavnikov.

Za premeščanje ljudi in blaga pa je značilna velika neenakomernost v toku dneva, tedna, meseca in leta ter zaradi sezonskih gibanj. To pomeni, da premeščanje ne poteka enakomerno za ves razpoložljivi čas. Blagovni in potniški tokovi se spreminjajo tudi geografsko, saj praviloma ubirajo najbolj učinkovito in najbolj racionalno pot premeščanja.

5. TEHNOLOŠKE KARAKTERISTIKE DELA VOZNEGA PARKA

Tehnološke karakteristike dela voznega parka vsebujejo elemente transportnega procesa v prevozu potnikov in blaga ter tehnološko – eksploatacijske kazalce dela voznega parka, kot so npr. dejavniki časovne bilance dela voznega parka, izkoriščenost prevozne poti, hitrost gibanja in kapacitete voznega parka.

5.1. KAZALCI ČASOVNE BILANCE DELA VOZNEGA PARKA

Kazalci časovnega bilanciranja dela vozil in voznega parka vsebujejo kazalce časovnega bilanciranja kot so :

- časovna bilanca voznega parka v avto-dneh
- analiza avto-dni
- koeficient tehnične brezhibnosti vozil
- koeficient izkoriščenosti voznega parka
- koeficient izkoriščenosti tehnične brezhibnosti voznega parka
- analiza delovnega časa vozila
- analiza režima dela in delovnega časa voznega parka
- koeficient izkoriščenosti časa dela v 24 urah
- koeficient izkoriščenosti delovnega časa.

5.2. ČASOVNA BILANCA VOZNEGA PARKA V AVTO-DNEH

Vsako vozilo, ki se vodi v knjigovodstvu določene avtotransportne organizacije, se nahaja v voznem parku določen čas, oziroma število koledarskih dni (D_k), od katerih je lahko določeno število dni tehnično sposobnih za delo (D_s), določeno število pa tehnično nesposobnih za delo (D_n), kar je vidno v formuli :

$$D_k = D_s + D_n \quad (1)$$

S stališča racionalne izkoriščenosti števila koledarskih dni (D_k) naj bi se vzpostavila naslednja relacija :

$$D_n \rightarrow 0 \text{ oziroma, da je } D_k = D_s$$

Glede na eksploatacijsko delitev knjigovodstvenega voznega parka se koledarski čas, ko se vozila nahajajo v tehnično za delo sposobnem stanju (D_s), od česar določeno število dni v eksploataciji (D_e) ali izven dela v avtobazi (D_b), dobi po formuli :

$$D_s = D_e + D_b \quad (2)$$

S stališča racionalne izkoriščenosti razpoložljivih dni tehnično sposobnih vozil za delo (D_s) je treba težiti k naslednji relaciji :

$D_b \rightarrow 0$ oziroma, da je $D_s = \square D_e$

Končna oblika modela razpoložljivih koledarskih, oziroma knjigovodstvenih dni za eno vozilo je :

$$D_k = D_e + D_b + D_n \quad (3)$$

Uporabo razpoložljivih dni (D_k) enega vozila je treba organizirati tako, da veljajo naslednje relacije :

$$D_b \rightarrow 0; \quad D_n \rightarrow 0 \quad \text{in} \quad D_k = \square D_e$$

5.3. KOEFICIENT TEHNIČNE BREZHIBNOSTI VOZILA

Koeficient tehnične brezhibnosti vozila in voznega parka določa, kolikšen del celotnega razpoložljivega časa v dneh so vozila tehnično sposobna za eksploatacijo.

Koeficient tehnične brezhibnosti vozil in voznega parka v enem dnevu (α_t) se določa po naslednjih formulah za :

$$\alpha_t = \frac{D_s}{D_k} = \frac{D_k - D_n}{D_e + D_b + D_n} \quad (4)$$

za homogeni vozni park v enem dnevu

$$\alpha_t = \frac{A_s}{A_k} = \frac{A_k - A_n}{A_e + A_b + A_n} \quad (5)$$

S koeficientom tehnične brezhibnosti vozil in voznega parka se ocenjuje kvaliteto vzdrževanja in popravil vozil ter omogoča eksploatacijo brezhibnih vozil.

5.4. KOEFICIENT IZKORIŠČENOSTI VOZNEGA PARKA

Koeficient izkoriščenosti voznega parka (α) določa koliki del celotnega razpoložljivega časa v dneh so vozila bila na delu v eksploataciji.

Koeficient se določa po formulah za :

$$\alpha = \frac{D_e}{D_k} = \frac{D_e}{D_e + D_b + D_n} \quad (6)$$

homogeni vozni park v enem dnevu :

$$\alpha = \frac{A_e}{A_k} = \frac{A_e}{A_e + A_b + A_n} \quad (7)$$

5.5. ANALIZA DELOVNEGA ČASA VOZILA

Vsako vozilo je v delovnem dnevu določeno število ur na delu (H_d), kjer opravlja prevoz potnikov ali blaga.

Dnevni delovni čas vozila se šteje od trenutka odhoda vozila iz avtotransportne organizacije do njegove vrnitve z odbitkom časa za z zakonom predviden počitek voznika.

Dnevni čas dela vozila (H_d) se dobi po formuli :

$$H_d = H_v + H_m[h] \quad (8)$$

Kjer je :

H_v , čas vozila v vožnji,

H_m , izguba časa v mirovanju.

Čas vozila v vožnji (H_v) se dobi po formuli :

$$H_v = H_{vk} + H_{vn}[h] \quad (9)$$

Kjer je :

H_{vk} , čas vozila v koristni vožnji, ki predstavlja vožnjo s potniki ali blagom,

H_{vn} , čas vozila v nekoristni vožnji, ki predstavlja vožnjo praznega vozila

5.6. KOEFICIENT IZKORIŠČENOSTI ČASA DELA V 24 URAH

Vozila voznega parka se v 24-urnem delovnem dnevu lahko nahajajo na delu ali v mirovanju, oziroma v avtobazi.

Koeficient izkoriščenosti časa dela vozila v 24 urah (ρ) se dobi po formulah za :

eno vozilo v enem dnevu

$$\rho = \frac{H_d}{24} \quad (10)$$

homogeni vozni park ali skupino vozil istih karakteristik

$$\rho = \frac{AH_d}{24ADd} = \frac{AH_d}{24ADk\alpha} \quad (11)$$

Vrednost koeficienta (ρ) je odločilno odvisna od dolžine delovnega časa in dela v izmenah.

V konkretnem primeru analize dela voznega parka avto šole je vrednost koeficienta (ρ) odvisna od števila inštruktorjev, ki poučujejo na istem vozilu.

5.7. KOEFICIENT IZKORIŠČENOSTI DELOVNEGA ČASA VOZILA

Vozila ustvarjajo transportno produktivno delo (kandidati pridobivajo veščine) samo kadar se gibajo. V primeru avto šol so to moto ure poučevanja. Racionalna organizacija eksploatacije vozil zahteva, da imajo vozila čim manj izgub časa pri mirovanju. Prav tako se zahteva, da se

čim manj delovnega časa porabi za vse vrste čakanja, kar predstavlja izgubo delovnega časa pri poučevanju konkretne vaje na vozilu.

Koeficient izkoriščenosti delovnega časa vozila (δ) se dobi po formulah za :
eno vozilo v enem dnevu

$$\delta = \frac{H_v}{H_d} = \frac{H_v}{H_v + H_m} \quad (12)$$

homogeni vozni park ali skupino vozil istih karakteristik

$$\delta = \frac{AH_v}{AH_d} = \frac{AH_v}{AH_v + AH_m} = \frac{AH_v}{24ADd\rho} = \frac{AH_v}{24ADk \cdot \alpha \cdot \rho} \quad (13)$$

Kjer je :

H_m – čas mirovanja vozila

Za oceno učinkovitosti organizacije dela vozil se mora določiti koeficient izkoriščenosti delovnega časa vozil tudi za posamezne dele procesa poučevanja vožnje.

Koeficienti za posamezne primere se dobijo z razmerjem časa vožnje na prevozni poti in časa dela na prevozni poti po naslednjih formulah :

$$\delta_c = \frac{t_{vc}}{t_{dc}} \quad (14)$$

Kjer so :

δ_x , koeficient izkoriščenosti delovnega časa za cikel vozila

t_{vc} , čas trajanja vožnje vozila med ciklusom

t_{dc} , skupni čas trajanja ciklusne vožnje

5.8. HITROST GIBANJA VOZILA

Med dejavnike pogojev za opravljanje transportnega procesa sodijo tudi različne hitrosti gibanja vozil, kot so :

- prometna hitrost (V_p),
- ciklična hitrost (V_c),
- eksploatacijska hitrost (V_e).

S stališča raziskave na področju analiziranja izkoriščenosti vozil pri izobraževanju kandidatov za voznike, nas zanima predvsem prometna hitrost pri poučevanju posamezne vaje programa izobraževanja kandidatov za voznike.

Prometna hitrost je srednja pogojna hitrost gibanja vozila, ki predstavlja razmerje med skupno prevoženo kilometrino vozila in časom trajanja vožnje. Čas vožnje pri tem vsebuje tudi vse krajše postanke vozila, ki nastanejo zaradi karakteristik prometnega toka.

Srednja prometna hitrost se dobi po formulah za eno vozilo:

$$V_p = \frac{L}{H_v} [km/h] \quad (15)$$

Kjer je :

L, skupna kilometrina vozila v km,

H_v, čas vožnje vozila v h.

za homogeni vozni park

$$V_p = \frac{AL}{AH_v} [km/h] \quad (16)$$

Na vrednost srednje prometne hitrosti vpliva več faktorjev, kot so eksploatacijski, infrastrukturni, tehnološki in organizacijski.

Eksploatacijski faktorji, ki vplivajo na (V_p), so predvsem dinamičnost vožnje, stabilnost, manevrske sposobnosti, zanesljivost, splošno tehnično stanje vozila itn.

Od infrastrukturnih vplivov imajo za (V_p) poseben pomen širina in stanje cestišča, vzdolžni nagibi nivelete ceste, polmeri ovinkov, osvetljenost ceste, prometna signalizacija itn.

Tehnološki in organizacijski faktorji, ki vplivajo na prometno hitrost, so razdalja vožnje in frekvenca ustavljanja predvsem za avtobuse, izkoriščenost nosilnosti in prevozne poti, vrste in karakteristike tovora idr.

Z vidika vplivov na prometno hitrost pri poučevanju kandidatov za voznike, so pomembni predvsem sposobnosti kandidata, vsebina vaje, vozne razmere glede na klimatske razmere, vozni pogoji s stališča gostote prometa in časa izvajanja.

6. ORGANIZACIJA PREVOZA POTNIKOV V CESTNEM PROMETU

Posebno področje v cestnem transportu, pa predstavlja prevoz potnikov s specifičnimi tehnološko organizacijskimi in tehničnimi značilnostmi. Zelo pomemben vpliv, tako na prevoz blaga kot tudi potnikov pa ima sistem cestne infrastrukture.

V sistemu prevoza potnikov v cestnem prometu pa imajo mesta svoje specifične lastnosti.

Od svojega nastanka, pa vse do danes so mesta predstavljala gospodarska, trgovska, kulturna, upravna in tudi prometna središča v nekem zaokroženem geografskem prostoru. Posebnost mest je zelo velika koncentracija prebivalstva na relativno majhnem prostoru.

V mestih prebivalci mest in tudi bližnje ali daljne okolice zadovoljujejo večino svojih potreb. Seveda je popolnoma iluzorno pričakovati, da lahko kdorkoli zadovolji svoje osnovne fiziološke potrebe, potrebe po delu, izobraževanju, zdravstveni oskrbi, športu in rekreaciji, potrebe po kulturnem udejstvovanju in ostale potrebe v neposredni bližini svojega bivališča. Zaradi naštetih potreb in njihovega zadovoljevanja se v mestih in tudi med mesti in okolico pojavlja izredno velika dnevna migracija prebivalstva.

Pri zadovoljevanju vseh naštetih in tudi drugih potreb pa ima v mestih zelo pomembno vlogo tudi javni mestni potniški promet (JMPP). Dejstvo je, da samo dobro organiziran, tehnološko razvit in z ustrezno informacijsko podporo podprt JMPP lahko uspešno izpolnjuje svojo transportno funkcijo. Samo pri dobro organiziranem in učinkovitem JMPP se ljudje v veliki meri odločajo za uporabo le-tega, kar neposredno vpliva na zmanjšanje osebnega prometa v mestih, zmanjšanju onesnaženosti, hitrejšemu pretoku ljudi in blaga v mestih itd.

Osnovni problem je zagotovitev potreb uporabnikov storitev JCPP. Seveda je samo z eno vrsto JCPP nemogoče zagotoviti zadovoljitev vseh potreb uporabnikov. Iz tega osnovnega problema izhajajo izvedeni problemi, ki morajo skupno prispevati k optimalnosti javnega avtobusnega cestnega potniškega prometa.

Ti izvedeni problemi so v veliki meri identični s tehnološkimi dejavniki katere je potrebno upoštevati za učinkovito organiziranost JCPP.

Dejavniki, ki vplivajo na učinkovitost in organizacijo prevoza potnikov v cestnem prometu so:

- * prevozne zahteve potnikov na linijah;
- * menjava potnikov na linijah;
- * vstop in izstop potnikov;
- * srednja dolžina potovanja potnikov;
- * neenakomernost pretoka potnikov v prometnih konicah;
- * tehnologija prevozov;
- * kapacitete;
- * prevozne sposobnosti linij;
- * izkoriščenost prevoznih sposobnosti linij in potniških mest v vozilih;
- * določitev potrebnega števila vozil;
- * planiranje linij;
- * načrtovanje voznih redov;
- * izboljševanje tarifnih in plačilnih sistemov;

- * tehnične karakteristike vozil;
- * kvaliteta storitev;
- * servisne storitve;
- * zakonska določila;
- * družbeno okolje kot posredni dejavnik.

Bistvo celotnega problema za učinkovito organizacijo prevoza potnikov v cestnem prometu je usklajevanje vseh naštetih dejavnikov in s tem optimalizacija celotnega sistema cestnega potniškega prometa z največjo možno mero upoštevanja potreb potnikov na linijah. S stalnimi analizami potreb potnikov in lastnih zmožnosti, dvigovanjem kvalitete in kvantitete storitev, posodabljanjem avtobusnega voznega parka, prilagajanja linij in voznih redov je potrebno doseči povečanje števila potnikov, ki bodo za zadovoljitev svojih potreb uporabljali storitve javnega prevoza potnikov v cestnem prometu.

Z vidika splošnega družbenega interesa bi z rešitvijo bistva problema, to je s povečanjem števila potnikov, ki uporabljajo JPP dosegli nekatere neposredne in posredne učinke.

Neposreden in takojšen učinek bi se pokazal v zmanjšanju prometa z osebnimi vozili med mesti in v mestih samih.

Posredne posledice zmanjšanja prometa z osebnimi vozili med mesti in v mestu pa bi bile naslednje:

- hitrejši pretok ostalih udeležencev v prometu, tudi vozil JMPP;
- večje število prostih parkirnih mest;
- povečanje prometne varnosti in s tem zmanjšanje števila mrtvih, poškodovanih in ne nazadnje tudi zmanjšanje materialne škode;
- zmanjšanje količine polutantov v ozračju, kot posledica izgorovanja fosilnih goriv;
- izboljšanje zdravstvenega stanja prebivalstva predvsem v večjih mestih;
- ekonomski učinki.

Odveč je poudarjati koliko posredne škode nastaja v gospodarstvu ali družbenih dejavnostih zaradi bolniških odsotnosti v prometnih nesrečah poškodovanih ljudi ali ljudi na zdravljenju za boleznimi, kot posledicami onesnaženja okolja. Tu je potrebno prišteti še stroške zdravljenja, rehabilitacije in invalidnosti.

Z razvojem prometa in transporta v svetu, ter z nenehnim večanjem obsega pretoka blaga in ljudi se poleg razvoja prometnih sredstev, prometne infrastrukture, informacijske tehnologije in organizacije transporta pojavlja kot eden pomembnejših činiteljev v mestih tudi organizacija JMPP, ki lahko s svojo ustreznostjo ali neustreznostjo bistveno vpliva na celovitost življenja in dela ljudi v mestu.

Pri zagotavljanju učinkovite izvedbe celotnega sistema prevoza potnikov v cestnem prometu se pojavljajo številna vprašanja in problemi, katere je potrebno ustrezno preučiti, ovrednotiti in poiskati optimalne rešitve. Reševanje vseh teh problemov zahteva celo vrsto interdisciplinarnih znanj.

Celovito reševanje navedenih problemov zahteva znanja s področij kot so: transport (nosilec razvoja), pravo (usklajevanje cestnega prevoza potnikov z normativnimi akti), strojništvo (razvoj, načrtovanje in izdelava vozil), gradbeništvo (izgradnja postajališč, postaj, servisnih obratov...), energetika (razvoj novih in izboljšava obstoječih pogonskih goriv), ekologija

(analize in svetovanje s področja ekologije), organizacijske vede (učinkovitost podjetij z dejavnostjo JCPP), ekonomija (ekonomske analize in predlogi), antropologija (razvoj sedežev, vstopnih ploščadi, stopnic), medicina (medicina dela), sociologija in psihologija (proučevanje vedenjskih vzorcev, navad potreb in zahtev uporabnikov JCPP) idr.

Prevoz potnikov v cestnem prometu ima v primerjavi z prevozom blaga določene specifičnosti, ki se nanašajo na značilnosti potniških tokov, možnosti prevoza in ostale dejavnike, ki so povezani z delom avtobusov in avtobusnega voznega parka.

Tehnologija cestnega potniškega prometa, tako kot tudi tovarnega, temelji na načelih zanesljivosti, točnosti, udobnosti, hitrosti, rednosti, pogostosti, učinkovitosti in ekonomičnosti. Pri prevozu potnikov pa se mora posebna pozornost posvetiti varnosti in udobnosti potnikov. Ta dva dejavnika najbolj vplivata na afirmacijo prevoznika.

Splošen model tehnologije cestnega potniškega prometa tvorijo tri pod tehnologije in to:

- Tehnologija priprave prevoza,
- Tehnologija izvedbe prevoza,
- Tehnologija zaključka prevoza.

Podobno kot v tovarnem cestnem prometu, kjer govorimo o premeščanju blaga, je tudi pri premeščanju ljudi prometna storitev, ki jo opravljamo s pomočjo prometnih sredstev, po osnovni definiciji premeščanje oseb v prostoru iz enega kraja v drug kraj.

Organizirano opravljanje prometnih storitev v cestnem prometu se skladno z »Zakonom o prevozih v cestnem prometu« deli na:

- prevoz oseb in
- prevoz stvari.

Prevoz stvari v notranjem in mednarodnem cestnem prometu se opravlja kot javni prevoz in kot prevoz za lastne potrebe.

Javni prevoz je prevoz, ki je pod enakimi pogoji dostopen vsem uporabnikom prevoznih storitev.

Prevoz za lastne potrebe je prevoz, ki ga fizična ali pravna oseba opravlja za zadovoljevanje potreb pri izvajanju svoje dejavnosti oziroma nalog s svojega delovnega področja.

Prevoz oseb pa se opravlja kot:

- javni prevoz oseb v cestnem prometu in
- prevoz oseb za lastne potrebe.

Upošteva se osnovne karakteristike lahko klasificiramo javni potniški promet glede na:

- teritorij,
- organizacijo in način prevoza ter,
- po namenu.

Po teritorialnem principu delimo javni cestni potniški promet na:

- * prevoz oseb v notranjem cestnem prometu in
- * prevoz oseb v mednarodnem cestnem prometu

Glede na način organiziranja in način izvajanja pa se javni cestni potniški promet deli na prevoz potnikov v linijskem cestnem prometu in prevoz potnikov v prostem cestnem prometu.

Delitev po namenu pa v javnem cestnem potniškem prometu obsega naslednje kategorije:

- * prevozi delavcev,
- * prevozi šolarjev,
- * prevozi turistov,
- * prevozi ostalih kategorij potnikov.

Javni prevoz oseb v linijskem cestnem prometu se opravlja na določenih relacijah, po vnaprej določenem voznem redu in so zanj določeni cena in splošni prevozni pogoji; opravlja se kot mednarodni, medkrajevni, primestni in mestni promet.

Domači prevoznik mora opravljati javni prevoz oseb v linijskem cestnem prometu v skladu z voznim redom.

Osnovni kazalci kakovosti prevoznih storitev so:

- pogostost,
- zanesljivost,
- točnost,
- hitrost,
- udobnost in
- varnost.

Vsi ti kazalci imajo izredno pomembnost za kakovost prevoznih storitev, seveda pa obstaja določena razlika, kadar govorimo o potniškem ali tovornem prometu. Ker tu govorimo samo o potniškem prometu, lahko vrstni red kazalcev kakovosti prometne storitve obrnemo in rečemo, da je varnost brez dvoma eden od najpomembnejših, če ne kar najpomembnejši faktor, ki odločilno vpliva na kakovost prevozne storitve.

Da bi lahko podrobneje spoznali linijski cestni promet moramo opredeliti nekatere pojme in jih definirati, kot to navaja Zakon o prevozih v cestnem prometu.

6.1. OSNOVNI POJMI

* **relacija:** Relacija je razdalja med katerimakoli krajema na liniji, ki sta v voznem redu označena kot postaja ali postajališče. Iz navedene definicije izhaja, da ne moremo govoriti o relaciji kot razdalji med dvema krajema, če ta dva kraja nista navedena in označena kot postaja ali postajališče v voznem redu, čeprav ležita na avtobusni liniji.

* **linija:** Linija je določena relacija in smer vožnje od začetne do končne avtobusne postaje ali postajališča, na kateri se prevažajo potniki v linijskem cestnem prometu, po voznem redu in ceni, ki sta vnaprej določena in objavljena. Da lahko govorimo o liniji morajo biti izpolnjeni določeni pogoji, kot jih navaja citirano določilo. Ti so:

- vozni red,
- javna tarifa in
- javni prevozni pogoji.

* **vozni red:** Vozni red je ureditev linije, s katero se določa vrsta prevoza, relacije, na katerih se opravlja prevoz, vrstni red postaj in postajališč, njihova oddaljenost od začetne postaje ali postajališča, čas prihoda, postanka in odhoda na vsako avtobusno postajo in postajališče, obdobje, v katerem prevoznik opravlja prevoz na liniji, in čas veljavnosti.

Poleg naštetih določil citiranega odstavka se da iz voznega reda prebrati tudi podatke kot so:

- delovni čas in obrat vozil na liniji,
- delovni čas voznega osebja,
- pogostost voženj glede na časovno in prostorsko dinamiko prevoznih potreb na liniji,
- vrste in tipe prevoznih sredstev glede na vrsto prevoza in parametre cestnega omrežja,
- načrte uporabe razpoložljivih prevoznih kapacitet.

Kakovost storitev in učinkovitost funkcioniranja linijskega prometa je odvisna od kvalitetno izdelanega voznega reda. Ta mora v največji možni meri zadovoljevati potrebe potnikov in obenem omogočati optimalen izkoristek prevoznih kapacitet prevoznika.

Osnova za izdelavo voznih redov je »DALJINAR s časi vožnje relacij primestnih in medkrajevnih avtobusnih voznih redov. V daljinarju so navedene relacije s kilometrskimi razdaljami in voznimi časi ter avtobusne postaje, pomembnejša postajališča, postajališča in kraji z oznako AC. Vsi ti kraji so v daljinarju navedeni ločeno za linije primestnega in za linije medkrajevnega prometa. Daljinar medkrajevnega prometa se uporablja tudi za linije mednarodnega prometa. Kraji označeni z AC se v obeh daljinarjih uporabljajo za določitev itinerarja in v njih ni avtobusnih postajališč.

Natančnejša določila o načinih in postopkih usklajevanja mednarodnih, medkrajevnih in primestnih avtobusnih voznih redov ter njihov vpis v register določa »PRAVILNIK o avtobusnih voznih redih«.

Ministrstvo pristojno za promet objavi enkrat letno potrebe po prevozih na linijah mednarodnega, medkrajevnega in primestnega prometa in sicer najkasneje do 31. januarja tekočega leta. Na podlagi tega razpisa se izvede postopek usklajevanja voznih redov, na redni letni usklajevalni konferenci. Ta konferenca se izvede najpozneje do 30. aprila v tekočem letu. Vodi jo odbor za usklajevanje voznih redov, ki ga imenuje minister pristojen za promet in zveze.

Odbor sestavljajo:

- dva predstavnika ministrstva pristojnega za promet,
- predstavnik Gospodarske zbornice Slovenije,
- predstavnik Obrtne zbornice Slovenije.

Vozne rede predlagajo v usklajevanje prevozniki, ki imajo ustrezno licenco za opravljanje prevozov, ki jih nameravajo opravljati.

Vozni redi, o katerih so se sporazumeli vsi domači prevozniki, kakor tudi tisti, ki so bili predlagani in potrjeni brez sprememb, veljajo za usklajene. Spore o voznih redih, za katere ni bilo doseženo soglasje med domačimi prevozniki, rešuje arbitražna komisija, ki jo imenuje minister pristojen za promet, v sestavi:

- dva predstavnika ministrstva pristojnega za promet,
- predstavnik Gospodarske zbornice Slovenije,

- predstavnik Obrtne zbornice Slovenije,
- strokovnjak prometne stroke.

Odločitev arbitražne komisije je dokončna in obvezujoča za vse prevoznike.

Usklajevanje voznih redov se lahko izjemoma izvede tudi med letom na izredni usklajevalni konferenci na predlog enega ali več prevoznikov. Razlogi za izredno usklajevanje morajo biti utemeljeni. Predvsem so ti razlogi zaradi sprememb migracijskih tokov prebivalstva, kot posledica sprememb delovnega časa podjetij, ustanov, zavodov, šol, itd..

Vozni redi, ki so usklajeni in tisti, ki so določeni s sklepom arbitražne komisije, se vpišejo v register mednarodnih, medkrajevnih in primestnih voznik redov. Register se za vse tri vrste prometa vodi ločeno pri ministrstvu pristojnem za promet.

Po vpisu mora biti vozni red objavljen na krajevno običajen način najkasneje štirinajst dni pred dnevom, ki je v voznem redu določen za začetek njegovega izvajanja.

Prevoznik ne sme opustiti nobenega prevoza, določenega z voznim redom. Izjemoma se to lahko zgodi zaradi okoliščin, ki jih ni bilo moč predvideti in katerih posledic ni moč odvrniti (višja sila). O prekinitvi prevozov zaradi navedenih vzrokov mora prevoznik obvestiti javnost in ministrstvo pristojno za promet. To je ukrep, ki dodatno zagotavlja zanesljivost pri opravljanju javnih prevozov oseb v cestnem prometu.

- **javna tarifa:** Tarifa je javno objavljen spisek cen, sestavljen na podlagi določenih pravil. Tarife se vedno uporabljajo v rednem linijskem prevozu potnikov. Lastnost tarif v primerjavi s cenami so sledeče.
 - ⇒ javnost,
 - ⇒ enakost,
 - ⇒ stalnost in
 - ⇒ enostavnost.

V medkrajevnem in primestnem prometu določajo tarife prevozniki samostojno, za mestni promet pa je potrebno soglasje vlade. Tarife so dokaj enostavno določene in so praviloma odvisne le od razdalj, obstajajo pa različna doplačila za direktne in hitre linije, kakor tudi za linije s težkimi eksploatacijskimi pogoji, kot so planinske ceste z velikimi vzponi, ceste brez sodobnega cestišča ipd.

Javni prevoz oseb v notranjem linijskem cestnem prometu se opravlja kot:

- ⇒ medkrajevni promet,
- ⇒ primestni promet in
- ⇒ mestni promet.

Ker je za medkrajevni prevoz značilno, da se potniki prevažajo na daljših razdaljah, to pogojuje uporabo avtobusov, ki potnikom zagotavljajo potrebno udobje in hitrost prevoza. Praviloma je to zagotovljeno z uporabo avtobusov, ki imajo vsaj gibljivi naslon sedeža in prtljažni prostor v izmeri minimalno 0,15m³ na en registriran sedež.

V definicijah za potniški, hitri in direktni prevoz so uporabljeni pojmi avtobusna postaja, pomembnejše avtobusno postajališče in avtobusno postajališče. Navedimo še definicije za navedene pojme, kot jih uporablja Zakon o prevozih v cestnem prometu.

- **Avtobusna postaja** Avtobusna postaja je določen prostor za sprejem in odpravo avtobusov, ki mora imeti pokrite perone, urejene za varno vstopanje in izstopanje potnikov, prostore za zadrževanje potnikov in voznega osebja, za hrambo prtljage, sanitarije ter prometni urad in s posebnimi predpisi urejeno opremo.

Avtobusna postaja opravlja sprejem in odpravo avtobusov, predvidenih z voznim redom, potnikov in prtljage, prodajo in predprodajo vozovnic ter rezervacije sedežev, prevzem in shranjevanje prtljage, daje informacije o prevozih potnikom in prevoznikom in opravlja druge storitve v zvezi s prevozi za potnike in prevoznike. Avtobusna postaja opravlja tudi sprejem in odpravo avtobusov, ki opravljajo proste prevoze v cestnem prometu.

Avtobusna postaja mora za vse prevoznike opravljati storitve pod enakimi pogoji.

Delovni čas, cenik in splošni pogoji poslovanja avtobusne postaje morajo biti objavljeni na vidnem mestu.

- **Pomembnejše avtobusno postajališče:** Pomembnejše avtobusno postajališče je prostor, določen za postanek avtobusov, ki mora imeti zadostno število peronov za varen vstop in izstop potnikov, mesta za prodajo vstopnic, prostor za zadrževanje potnikov, tablo z objavo izvlečkov iz voznih redov in objavo delovnega časa, javno telefonsko govorilnico, javne sanitarije in urejene prometne površine.
- **Avtobusno postajališče:** Avtobusno postajališče je prostor, določen za postanek avtobusov po voznem redu in za varno vstopanje oziroma izstopanje potnikov.

6.2. PREVOZ OSEB V PRIMESTNEM PROMETU

Javni prevoz oseb med območjem mesta in njegovo okolico, organiziran kot primestni promet, je namenjen pretežno potnikom (dnevni migraciji), ki se vozijo v šolo, na delo in podobno. Za primestni promet so značilne izrazito koničaste obremenitve v času začetka oziroma konca delovnega časa, uradovnega časa ali šolskega pouka.

Prevozne relacije in razdalje med postajališči so običajno nekoliko daljše kot pri mestnem prometu, frekvenca voženj pa nekoliko nižja. Na linijah, kjer se zahteva velika prevozna kapaciteta se običajno uporabljajo zgibni ali drugi avtobusi velikih prevoznih kapacitet.

Avtobusi primestnih linij lahko ustavljajo na postajališčih mestnega prometa le na način, ki ga predpiše lokalna skupnost. Skupna dolžine primestne linije ne sme biti daljša od 40 km.

6.3. PREVOZ OSEB V MESTNEM PROMETU

V mestnem prometu se srečujemo izredno koncentracijo potnikov na majhnem geografskem prostoru. Za mestni promet so značilne:

- ⇒ kratke relacije prevoza,
- ⇒ pogosta izmenjava potnikov,
- ⇒ velika frekvenca voženj,
- ⇒ majhna razdalja med postajališči,
- ⇒ koničaste obremenitve ob konicah.

Na splošno je v mestnem prometu značilna velika disperzivnost potovanja, tako po času, kot v prostoru.

V mestnem prometu se načeloma uporabljajo avtobusi posebno konstruirani za to vrsto prevoza. Zagotavljajo le najnujnejšo udobnost, imajo velika vrata, kar omogoča hiter vstop in izstop potnikov, so nizkopodni, razmerje med sedeži in stojišči je takšno, da zagotavlja sorazmerno veliko prevozno kapaciteto.

Avtobus, ki opravlja prevoz v mestnem prometu (velja tudi za primestne), mora imeti tudi najmanj dva sedeža v prednjem delu, ki sta rezervirana za prevoz invalidov. Sedeža morata biti vidno označena.

Ostala označbe avtobusov, kot so označbe proge, smer vožnje, število sedežev in stojišč itd. ureja »PRAVILNIK o oznakah in opremi vozil s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu«.

Organizacijo in način urejanja mestnega prometa urejajo lokalne skupnosti. Ta je lahko urejena kot gospodarska javna služba. Mestni promet v mestnih občinah, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, se obvezno opravlja kot gospodarska javna služba.

Pri urejanju mestnega prometa mora lokalna skupnost upoštevati zlasti:

- obseg dnevne migracije in velikost gravitacijskega prostora,
- soodvisnost medkrajevnega, primestnega in mestnega cestnega prometa,
- povezanost javnega mestnega prometa z drugimi vrstami prometa.

6.4. JAVNI PREVOZ OSEB V PROSTEM CESTNEM PROMETU

Javni prevoz oseb v prostem cestnem prometu je prevoz, pri katerem se skupina vnaprej določenih oseb prevaža pod pogoji, ki so dogovorjeni s pisno pogodbo med prevoznikom in naročnikom prevoza. Javni prevoz oseb v prostem cestnem prometu ne sme vsebovati ponavljajočih elementov linijskega prometa: relacije, časov odhodov in prihodov ter mest vstopov in izstopov potnikov. Prevozi so namenjeni potrebam po enkratnih prevozi in nimajo funkcije prevoza dnevne migracije.

Izjemoma se z elementi linijskega prometa lahko opravlja prevoz šoloobveznih otrok med domom in šolo, prevoz delavcev med bivališčem in deloviščem, kadar so dela sezonskega značaja ter prevoz invalidov in oseb, ki so potrebni medicinske nege.

Z elementi linijskega cestnega prometa se izjemoma lahko opravlja javni prevoz oseb v prostem cestnem prometu tudi v primerih, ko se prevoz opravlja iz krajev in v kraje, kjer ni linijskega prometa ali ta ne ustreza potrebam uporabnikov. Zainteresirani prevoznik je za tak prevoz dolžan pridobiti dovoljenje ministra, pristojnega za promet. Vlogi za izdajo dovoljenja je prevoznik dolžan priložiti mnenje Obrtne zbornice Slovenije in Gospodarske zbornice Slovenije.

Bistvena razlika med prevozom potnikov v linijskem in prostem cestnem prometu je v tem, da prevoz v prostem cestnem prevozu ni dostopen vsem uporabnikom prevoznih storitev, temveč samo zaključenim skupinam, ki se jim zaradi posebnih prevoznih potreb čas prevoza pogosto spreminja.

Tipični prevozi potnikov v prostem cestnem prometu so prevozi različnih turističnih skupin. To so predvsem prevozi za izlete in turistične aranžmaje, ki se izvajajo v obliki krožnih voženj, ko je navadno začetek in konec prevoza na istem mestu.

Prevoz oseb za lastne potrebe opravljajo gospodarske družbe, državni organi in druge fizične ter pravne osebe, če prevažajo svoje delavce ali osebe v zvezi z opravljanjem svoje dejavnosti oziroma nalog s svojega delovnega področja.

6.5. PREVOZ OSEB V MEDNARODNEM PROMETU

Mednarodni cestni promet je javni prevoz potnikov, ki se lahko opravlja kot linijski ali prosti promet. V obeh primerih lahko govorimo o maloobmejnem, meddržavnem ali tranzitnem prometu.

Mednarodni linijski promet je prevoz na liniji, pri kateri je prva postaja ali postajališče na ozemlju Republike Slovenije in zadnja na ozemlju tuje države, kot tudi prevoz na liniji, ki tranzitira tujo državo, zadnja postaja ali postajališče pa je ponovno na ozemlju Republike Slovenije.

Vsi prevozi v mednarodnem prometu se opravljajo v skladu s pogoji, ki jih določajo naši zakoni in mednarodne pogodbe.

Tranzitni promet je prevoz potnikov, ki se opravlja prek ozemlja tuje države z dvema prehodoma državne meje, pri vstopu in izstopu z istim vozilom, pri čemer potniki ne vstopajo in izstopajo iz vozila. Kabotaža, to je prevoz potnikov ali blaga med posameznimi kraji v tuji državi, je prepovedana.

Zaradi dolžine potovanja se v mednarodnem prometu uporabljajo avtobusi, ki zagotavljajo večje udobje potnikom in so opremljena z dodatno opremo.

Kriteriji za klasifikacijo avtobusov, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu in v turistične namene je izdelal ADAC. Poleg opreme v preglednici obstaja še posebna oprema, ki pa ni obvezna za kategorizacijo.

Javni prevoz oseb v **mednarodnem prostem cestnem prometu** se opravlja kot:

1. krožna vožnja zaprtih vrat, to je prevoz iste skupine oseb, ki se prevažajo z istim vozilom;
2. prevoz oseb pri odhodu in s praznim vozilom pri vrnitvi;
3. izmenične vožnje, organizirane za prevoz vnaprej organiziranih skupin oseb, z več potovanji iz istega odhodnega kraja do istega namembnega kraja, pri čemer se mora vsaka skupina, ki je odpotovala skupaj, vrniti v isti sestavi tako, da je pri prvi vožnji ob vrnitvi in zadnji vožnji ob odhodu vozilo prazno;
4. drugi prevozi oseb v prostem cestnem prometu, kot so:
 - a) prevzem oseb, ki so se organizirale kot skupina v tretji državi, vendar ne v tisti, v kateri je vozilo registrirano, in ne v tisti državi, na ozemlju katere se skupina prevzame za prevoz, in to tako, da se mora vozilo s skupino oseb vrniti v državo, v kateri je vozilo registrirano;
 - b) prevoz, pri katerem vstopa vozilo v državo prazno zaradi prevzema skupine oseb in prevoza te skupine na območje države, v kateri je vozilo registrirano.

Pri opravljanju prevozov v mednarodnem prostem cestnem prometu mora imeti domači prevoznik s seboj izpolnjeno kontrolno listino - seznam oseb, ki ga je podpisal prevoznik in potrdil pristojni carinski organ ob vstopu in izstopu iz države.

Oblika in vsebina obrazca kontrolne listine - potniške spremnice, način vodenja evidence in postopki z njo so predpisani s »PRAVILNIKOM o obrazcu in načinu vodenja kontrolne listine za domačega avtobusnega prevoznika«.

6.6. POTNIK KOT SUBJEKT PREVOZA

Potnik je oseba, ki uporablja javno prevozno sredstvo za realizacijo svojih prometnih potreb. Pravna formulacija govori, da so potniki osebe, ki so zaradi potovanja v nekem prevoznem sredstvu, ki uporablja javni prevoz ne glede na to ali imajo vozovnico ali ne; osebe, ki so v sklopu postaje in neposredni bližini prevoznega sredstva pred vstopom in po izstopu in osebe, za katere se dokaže, da so imele namen potovati ali, da so s prevoznimi sredstvi pripotovale.

Vrste potnikov so:

- stalni in občasni potniki
- mestni, medmestni in mednarodni potniki

Potnik ima možnost izbire prevoznika in prevoznega sredstva, ki so na določeni relaciji na razpolago. Na izbiro in odločitev močno vpliva dobra organizacija prevoznika in eksploatacijske značilnosti prevoza (varnost, točnost, hitrost, udobnost, rednost in ekonomičnost).

Potnik ima lahko osebno ali ročno in potniško prtljago. Ročna ali osebna prtljaga so stvari teže do 10 kg (manjši kovčki, torbice, paketi ...), ki jih ima potnik lahko pri sebi med sedeži ali na prtljažniku v prostoru za potnike.

Potniška prtljaga pa je teže nad 10 kg in jo potnik preda prevozniku, ta pa jo namesti v posebej določen prostor v vozilu za prtljago.

6.7. POJEM PRTLJAGA IN VRSTE PRTLJAGE

V času potovanja potniki nosijo s seboj stvari, ki jih potrebujejo za osebno uporabo, pogosto pa tudi druge stvari. Potnik ima ob sklenitvi prevozne pogodbe (nabavi vozovnice) pravico do prevoza določene količine osebnih stvari – prtljage. V skladu z zakoni ob prevozu na posameznih vejah prometa delimo prtljago na:

- ročno ali osebno
- potniško prtljago

Ročna prtljaga so stvari teže do 10 kg in manjše stvari, ki jih lahko potnik namesti na prtljažnik nad sedežem v prevoznem sredstvu, lahko jih drži pri sebi ali pod sedežem, vendar tako, da ne ovira drugih potnikov. Za osebno prtljago skrbi potnik sam, zato zanjo prevoznik ne zaračunava nadomestila za prevoz prtljage.

Potniška prtljaga je težja od 10 kg in jo potnik obvezno preda prevozniku. Ta se namesti v prostoru za prevoz prtljage. Prevoznik zaračuna storitev prevoza potniške prtljage in prevzeme odgovornost za to prtljago. Prevozniki ne dovolijo, da se kot »prtljaga« prevažajo nevarne snovi in snovi, ki oddajajo neprimerne vonjave. Praviloma ni dovoljen prevoz živali, razen v redkih primerih in to le tistih živali, ki jih po tarifnih predpisih lahko prevažamo kot prtljago.

Razlikujemo prtljago, ki se spremlja in prtljago, ki se ne spremlja. Prtljaga, ki se spremlja, je tista, ki potuje v istem vozilu kot potnik. Prtljaga, ki se ne spremlja, je tista, ki se prevažata neodvisno od potovanja lastnika.

6.8. ČAS POTOVANJA

Za potnike je pomemben čas potovanja. Čas potovanja je seštevek tehnične hitrosti in postankov na postajališčih. Čas postanka na postajališčih je odvisen od različnih dejavnikov od katerih sta odvisna vstop in izstop potnikov. Na čas zadrževanja prevoznega sredstva na postajah vpliva: zgradba vozila, (št. in širina vrat) izgrajenost in oprema postajališča (osvetljenost, pokritost, nivo platoja).

Vsi naštetí dejavniki vplivajo na hitrost vstopanja in izstopanja potnikov.

Čas potovanja potnika je seštevek naslednjih časov:

- 1 ... čas vožnje z javnim prevozom
- 2 ... čas prestopanja z linije na linijo
- 3 ... čakanje na vozilo javnega prometa
- 4 ... čas hoje od doma do postajališča
- 5 ... čas hoje od postajališča do cilja

Tehnična hitrost (V_t) je hitrost s katero se vozilo giblje po liniji. Upošteva se samo čas vožnje in jo izračunam z razmerjem med dolžino linije v km (L) in časom vožnje v urah (t_v).

Tehnična hitrost je odvisna od:

- vrste vozila
- možnega pospeška in pojemanja hitrosti vozila
- gostote prometa
- propustnosti ceste
- prometnega dogajanja

Prometna hitrost (V_p) Ko k času vožnje vozila (t_v), prištejemo krajše ali daljše postanke na postajališčih (t_s) dobimo čas potovanja (t_p). Razmerje med dolžino potovanja (L) in časom potovanja (t_p) je prometna hitrost v km/h

6.9. KAJ VPLIVA NA POTNIKOVO IZBIRO PREVOZNEGA SREDSTVA

Na potnikovo izbiro prevoznega sredstva vplivajo različni dejavniki med katerimi potnik izbira glede na njegovo potrebo, zahtevo ali zmožnost. Ti dejavniki so:

- cena
- točnost
- čas potovanja
- varnost
- prijaznost osebja
- čas čakanja prevoznega sredstva na postaji
- dolžina poti pešačenja od izstopne postaje do cilja

Prav tako na izbiro prevoznega sredstva vpliva ekonomska sposobnost potnika. Ekonomska sposobnost je sposobnost potnika da lahko plača ceno prevozne storitve.

Na izbiro prevoznega sredstva vpliva tudi prevozna sposobnost potnika. Prevozna sposobnost je, da potnik fizično zdrži do želene postaje.

Gibljivost prebivalcev

Gibljivost prebivalcev predstavlja število potovanj posameznika v določenem časovnem obdobju ne glede ali potuje z javnim ali individualnim prevoznim sredstvom. Na gibljivost prebivalcev vplivajo dejavniki:

- velikost naselja – število prebivalcev in njihova aktivnost,
- število zaposlenih, razmestitev dejavnosti,
- razvoj prevozne mreže in zmogljivosti prevoznih sredstev,
- dohodek prebivalcev in odstotek osebnih vozil prebivalstva,
- kakovost storitve javnega prevoza,
- tarifna politika.

6.10. STOPNJE (FAZE) PROCESA PREVOZA POTNIKOV

Tako kot pri prevozu tovora tudi pri prevozu potnikov govorimo o treh različnih stopnjah-fazah procesa in sicer:

1. Priprava prevoza

A) priprava delovnih sredstev

- analiza

- tehničnih zmogljivosti vozila
- cestne infrastrukture

B) priprava procesa prevoza:

- priprava:

- urnika prevoza,
- načrta namestitve potnikov,

- vozil za prevoz,
- posadke vozila,
- spremnih listin za prevoz potnikov in prtljage,

C) priprava organizacije prevoza:

- izbira prevozne poti,
- izbira vozila,
- določitev časa prevoza,
- priprava listin za organizacijo prevoza.

D) priprava izvedbe prevoza:

- zaključevanje dogovorov o prevozu potnikov, rezervaciji in prodaje potniških kart,
- ostale priprave izvedbe prevoza.

2. Izvedba prevoza

A) prva faza:

- prihod in postavitve vozil na odhodni postaji ali kolodvoru
- kontrola potniških kart, vstop in namestitve potnikov v vozilo
- sprejem in nalaganje prtljage
- kontrola sposobnosti vozila in posadke,
- carinska in druga kontrola potnikov in prtljage.

B) druga faza:

- prevoz potnikov in prtljage od odhodne do namembne postaje,
- dela v zvezi z vstopom in izstopom potnikov med prevozom,
- nudenje gostinskih in drugih uslug med prevozom.

C) tretja faza:

- prihod vozila na končno postajo ali kolodvor
- carinska in druga kontrola potnikov in prtljage
- izstopanje potnikov iz vozila
- razložitev in predaja prtljage potnikom

3. Zaključevanje prevoza:

- 1 odhod vozila v garažo, servisno ali tehnično delavnico
- 2 kontrola sposobnosti vozila in posadke
- 3 priprava vozila na nov prevoz
- 4 obračun stroškov
- 5 plačilo prevoznih in drugih stroškov
- 6 reševanje reklamacij
- 7 analiza prevoznega dejanja s tehničnega, tehnološkega, organizacijskega, ekonomskega in pravnega stališča

6.11. RELACIJA IN LINIJA

Relacija je razdalja med dvema krajema na liniji, ki sta v voznem redu označena kot postaji. Linija je vnaprej določena pot, po kateri bo vozilo opravilo prevoz potnikov.

Tipi linij so:

- radialne,
- diagonalne,
- polkrožne,
- krožne,
- tangentne
- periferne (predmestne)
- kombinirane

Vrste prometnih linij delimo po:

- prostoru kjer se linije nahajajo:
- mestne,
- primestne,
- medmestne,
- mednarodne,

Po času prevoza:

- stalne ali občasne,
- sezonske,
- dnevne, nočne, kombinirane

Po prevoznih sredstvih:

- avtobusne, tramvajske, trolejbusne,
- vodne,
- zračne,
- železniške – podzemne in nadzemne

6.11.1. Cilji, ki jih skušamo doseči pri načrtovanja linij

- relacije prometnih linij je potrebno uskladiti z željami potnikov, pri čemer moramo večini potnikov omogočiti direktno vožnjo do cilja,
- oddaljenost prebivalcev od postajališč mora biti čim krajša,
- mreža prometnih linij mora potnikom, ki prestopijo, omogočati, da dosežejo svoj cilj z enim prestopanjem,
- prehod iz ene na drugo linijo mora biti varen,
- mreža linij mora biti sestavljena iz večjega števila diagonalnih ter iz manjšega števila radialnih in tangentnih linij.

6.11.2. Kazalci kakovosti mreže linij in želje potnikov

Kazalci kakovosti mreže linij so, da so vse potrebe potnikov- uporabnikov zadoščene in da je prevoznik te potrebe zadostil s čim manjšimi stroški. Dolžina posamezne linije je odvisna od pozicije posamezne linije glede na center mesta in druge dele mesta. Želje potnikov so, da bi bile linije čimbolj goste, z večjim št. prevoznih sredstev, sprejemljivo ceno in veliko kakovostjo usluge.

6.11.3. Elementi linije

Element linije delimo na statičnega in dinamičnega.

Statični element linije se ugotavlja pri izdelavi načrta linij in se menja samo pri menjavi projekta. Statični elementi so sestavljeni iz trase linij, terminusa in postajališča.

Dinamični elementi linije se ugotavljajo z voznim redom, ki se menja v skladu s spremembami prevoznih zahtev. Dinamični elementi linije so število voženj, čas kroženja, interval, frekvenca vozil in zmogljivost prevoza.

6.11.4. Prevozna sposobnost linije

Prevozna sposobnost linije je pomemben element produktivnosti prevoza, od katerega je odvisna stopnja uresničitve prometnih potreb pri prevozu potnikov, ki se prepeljejo na določeni liniji. Določena je s številom mest v vozilu, ki opravlja prevoz na določeni liniji in, ki v eni smeri pelje skozi določeno točko (postajališče) na liniji v določenem času. Za vsako linijo je značilna maksimalna prevozna sposobnost, ki je enaka maksimalnemu številu mest v prehodu skozi eno točko na liniji, v eni smeri in v eni uri.

6.11.5. Čas kroženja vozila

Čas kroženja vozila je pomemben element za organizacijo dela z vozili na liniji. Čas kroženja je čas, ki je potreben, da vozilo naredi en krog. V ta čas spadajo čas vožnje, čas čakanja na postajališčih in čas čakanja na terminusih. Lahko se izrazi z razmerjem med dvakratno dolžino linije in hitrostjo kroženja vozila v km/h: $T_k = (2L / V_k) \times 60$

6.11.6. Interval in minimalni interval

Interval je časovni razmak med dvema voziloma na liniji ali med odhodom dveh zaporednih vozil iz terminusa. Lahko ima zgornjo in spodnjo mejo. Minimalni interval je najmanjši čas v presledku vožnje dveh zaporednih vozil. To ni minimalni tehnični interval, ki je odvisen od

hitrosti gibanja vozila, ampak je minimalni eksploatacijski interval. Ta je odvisen od pogojev eksploatacije in prepustne sposobnosti postajališča.

6.11.7. Zmogljivost vozila

Zmogljivost vozila je prevozna sposobnost vozila izražena s številom prepeljanih potnikov v enem vozilu in v eni uri. Največje število potnikov, ki se lahko prepeljejo z enim vozilom, izrazimo s formulo:

$q_{\max}(\text{potnikov na uro}) = mv (\text{število mest v vozilu}) / t_{\text{psr}} (\text{povprečni čas potovanja enega potnika v minutah})$.

6.11.8. Vozni red

Ko govorimo o prevozu potnikov ali tovora na relaciji ali liniji govorimo tudi o voznem redu. Prometne linije lahko pravilno določimo, če spremljamo in proučujemo obseg prometnih potreb. Pri tem moramo upoštevati prostorske in časovne neenakomernosti ter prevozne zmogljivosti.

Na podlagi načrtovanja prevoznih zmogljivosti in voznega osebja izdelamo prevozni načrt oz. vozni red. Vozni red ali načrt prevoza določa čas obrata posameznega vozila, odhod z začetne postaje, čas postankov na postajališčih in prihod na končno postajo.

Osnovni podatki voznega reda so:

- ime prevoznika,
- relacija, na kateri se opravlja linijski prevoz,
- vrsta linije,
- zaporedje avtobusnih postajališč,
- rok veljavnosti voznega reda,
- čas prihoda in odhoda s postaje.

Vrste in izdelava voznih redov:

- grafični in
- tabelarni.

Pri izdelavi grafičnega voznega reda je treba upoštevati osnovne elemente:

- potrebno število vozil na liniji,
- povprečno obremenitev linije,
- časovno neenakomernost linije,
- čas obrata vozil na liniji,
- velikost vozil,
- velikost postajališč itd.

Vozni red v grafičnem prikazu je izdelan v koordinatnem sistemu tako, da je na koordinati X predstavljena časovna razporeditev (ure in minute) za celoten delovni dan linije. Na

koordinati Y pa je predstavljena dolžina linije v določenem razmerju, s poudarkom na glavnih postajališčih in obeh končnih postajah oz. terminusih.

6.12. MESTNI POTNIŠKI PROMET

Javni mestni potniški promet omogoča hitro gibanje prebivalcev znotraj mesta in s tem tudi površinsko širjenje mesta. Velikost MPP je odvisna od št. prebivalcev in velikosti mesta. Organizacija MPP je odvisna od gostote in smeri gibanja potnikov. MPP ima več postajališč, ki so med seboj v krajših razdaljah. Organiziran je tako, da so določeni mestni predeli povezani s središčem mesta. Gre za linijski promet s točno določenimi postajami in voznim redom. Na linijah se potniki izmenjavajo.

Osnovne značilnosti potnikov na linijah so:

- vstop in izstop potnikov
- št. potnikov
- tokovi potnikov
- srednja dolžina potovanja potnikov
- koeficient izmenjave potnikov

Idealen model linije je tisti, ki najbolj ustreza potnikom. V MPP razlikujemo mreže linij javnega MPP in sicer:

- radialne, ki temeljijo na radialni shemi mestnih ulic,
- radialne- krožne, ki prav tako temeljijo na shemi mestnih ulic in je sestavljen iz krožnih linij,
- diagonalne- krajše povezave,
- pravokotne- razbremenitev središča mesta.

6.13. LOKACIJA POSTAJ (POSTAJALIŠČ) IN VRSTE PERONOV

Postaja je kraj, kjer se zbirajo potniki, ki želijo potovati. Zato je lokacija odvisna od frekvence potnikov, njihovih želja in zmožnosti glede na teren in od dostopnosti. Lokacija je odvisna tudi od razdalje med postajališči. Vrste in oblike postaj se določi na osnovi oblik peronov, ki jih ima postaja.

Vrste peronov pa so:

- čelni tip perona, ki je lahko zobčasti ali stopničasti
- prehodni tip ima 4 variante: jezičasti, vzporedni, pravokoten na zgradbo ali 30 stopinjski

6.14. ZNAČILNOSTI IN NAČIN DELA AVTO TAKSI PREVOZOV

Avto-taks prevozi se opravljajo na podlagi dovoljenja, ki ga izda lokalna skupnost ali več lokalnih skupnosti skupaj. V dovoljenju določijo območje na katerem se lahko opravlja prevoze. Pri izdaji dovoljenja lokalne skupnosti poleg pogojev avto-taksi lahko prevaža potnike znotraj in iz območja določenega v dovoljenju za opravljanje avto-taksi prevozov. Prezem novih potnikov izven tega območja je prepovedan.

Prevoznik skupnosti in tuji prevoznik ne more opravljati avto-taksi prevoza na ozemlju Republike Slovenije, razen če je to določeno z mednarodno pogodbo na podlagi vzajemnosti. Voznik avtotaksi prevoznika mora imeti v vozilu pogodbo o zaposlitvi.

Pri taksi prevozih gre v bistvu za prosti prevoz in se opravlja na relaciji, ki jo določijo potniki. Taksije delimo po načinu dela, ko taksist čaka na potnika na določenem postajališču za taksije ali se giblje in stalno kroži.

Po obliki organizacije so taksisti individualni taksisti, taksisti združeni v podjetja ali delovne enote JMP.

6.15. PREVOZNA DOKUMENTACIJA ZA CESTNO VOZILO JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Prevozna dokumentacija so vse listine, ki se uporabljajo za dokazovanje pravice pri opravljanju tovrstnih prevozov in ugotavljanje komercialnih rezultatov ekonomskega poslovanja:

- dokumentacijo za vozilo,
- dokumentacijo za vozno osebje,
- dokumentacijo za potnike in prtljago.

Dokumentacija vozila:

- listina o ustreznosti vozila,
- prometno dovoljenje,
- vozni red linije, na katerem prevoz opravlja,
- dovoljenje za prevoz v mednarodnem prometu,
- tarife s cenikom za prevoz,
- zelena karta zavarovanja vozila,
- potrdilo o sprejemu vozila v mednarodni promet,
- potni nalog,
- druga dokumentacija, ki jo določena država zahteva glede na okoliščine in razmere.

Dokumentacija voznega osebja:

- vozniško dovoljenje,
- določena potrdila za vozno osebje, npr. o cepljenju, zdravstveni pregled ...,
- potni list.

Dokumentacija potnika:

- osebni dokument,
- dokument za prtljago ~ prtljažnica
- dokument za potovanje ~ vozovnica

Dokumenti za potnika in prtljago

Prevoznik mora izdati potniku vozovnico. Če gre za pogodbeni prevoz se izda pisno potrdilo. S pogodbo se prevoznik obveže naročniku rezervirati določeno št. sedežev za določeno relacijo in za določen čas. Izdaja vozovnic je obvezna v vseh vrstah javnega prevoza. Potniku vozovnica predstavlja tudi zavarovalno polico.

Vozovnica mora vsebovati:

- ime in priimek in sedež prevoznika,
- relacijo,
- čas odhoda,
- sedež v vozilu,
- kraj in datum izdaje.

Vozovnica se lahko glasi na ime ali prinosnika.

Potnik mora pri sebi poleg vozovnice imeti tudi svoje osebne dokumente. Če ima potnik prtljago in to izroči prevozniku, ta izda potrdilo, ki se imenuje prtljažnica. Prtljažnica vsebuje podatke: število in vrsto prtljage, odpravno in namembno postajo.

6.16. OPERATIVNO OSEBJE

Operativno osebje je določeno z zakonom in mora biti strokovno usposobljeno za določena opravila v realizaciji prevoznega procesa.

Operativno osebje razporejamo v osnovne tri skupine:

- neposredno operativno osebje,
- posredno operativno osebje,
- pomožno operativno osebje.

1. Med neposredno operativno osebje spadajo:

- voznik in sovoznik,
- sprevodnik,
- vodič,
- rezervno osebje (voznik, sprevodnik).

Vsi ti imajo določene obveznosti, ki se nanašajo na delovni čas, sprejem potnikov in prtljage, skrb za potnike, izpolnjevanje različnih obrazcev.

2. Med posredno operativno osebje sodijo:

- nadzornik notranjega nadzora prometa,
- disponent,
- prometniki.

a. Nadzornik notranjega nadzora opravlja:

- nadzor stanja vozila
- nadzor nošenja uniforme
- nadzor urejenosti dokumentov
- nadzor opravljanja načina prevoza

b. Disponent:

Disponent spada v operativno osebje;

- sodeluje s poslovnimi partnerji,
- organizira prevoz,
- razporeja vozila in vozno osebje po voznem redu,
- izdaja potne naloge in ostalo prevozno dokumentacijo,
- obvešča vozno osebje o pogojih na cesti,
- direktno komunicira z voznikom,
- v primeru okvare vozila poskrbi za rezervno vozilo,
- vodi predpisano evidenco,
- spremlja prometno tržišče in konkurenco,
- zbira dokumentacijo voznega osebja po končanem delu.
-

c. Prometnik skrbi za izvršitev nalog disponenta. Prometnik svoje delo lahko opravlja:

- kot prometnik na avtobusni postaji,
- prometnik na terminalih,
- prometnik v podjetju, garaži.

Naloge prometnika so da ugotovi:

- ali so prevozna sredstva sposobna za opravljanje prevoza,
- ali je vozno osebje pravočasno prispelo na delo in ali je predpisano oblečeno,
- izdaja potne naloge in potrebno dokumentacijo,
- spremlja odhod in prihod vozil iz linije,
- vodi evidenco o vozilih,
- odreja čiščenje vozil,
- vodi evidenco o prihodih in odhodih na terminalih,
- obvešča disponenta o nepravilnostih voznega reda,
- skrbi za pravočasno zamenjavo voznega osebja,
- vodi prometni dnevnik,
- potrjuje potne naloge,
- daje informacije potnikom,
- nadzira prodajo vozovnic,
- usmerja promet avtobusov in drugih vozil na področju postaje,
- nadzira red in čistočo na postajališčih,
- sodeluje in sestavlja zapisnike o nesrečah.

3. Pomožno operativno osebje:

- prodaja vozovnic,
- dajanje informacij,
- delavci v garderobi,
- nosači prtljage.

Njihovo delo vpliva na kakovost prevozne usluge in se v glavnem pojavljajo na postajah.

7. ŠPEDICIJA – DOSEDANJI RAZVOJ ŠPEDICIJE V PRAKSI

To pomeni, da so špediterji delovali predvsem, kot mednarodni špediterji, na podlagi nalog (dispozicija) uvoznika-izvoznika oziroma uvozni izvozni tranzitni špediterji.

Kot carinski posredniki oz. zastopniki lastnikov blaga v carinskih postopkih, praviloma v tujem imenu in za tuj račun.

Kot klasični organizatorji mednarodnega transporta, so sklenitelji transportne pogodbe v svojem imenu in za tuj račun. Ali včasih v svojem imenu in za svoj račun.

Kot organizator in tudi drugih spremljajočih dejavnosti transporta – skladiščenje, manipulacije, zavarovanje – po nalogu naročnika.

Kot posredniki tujih zahodnoevropskih špediterjev za oskrbovanje sistemov, zbirnega, kontejnerskega in tranzitnega prometa, klub široki paleti storitev špediterjev, je bil delež carinskega posredovanja v skupnih prihodkih v povprečju 80%, danes znaša še vedno okoli 60 %.

Storitve, ki jih opravlja špediter, so različne, od organizacije transporta in sklepanja pogodb s prevozniki, pa do kompletnih storitev fizične distribucije. Z zbiranjem kosovnih pošilk in organiziranjem zbirnega prometa špediter znižuje transportne stroške, česar posamezni pošiljatelj ne more uresničiti. Špediter opravlja tudi dejavnost carinskega posredovanja ter skrbi za vsa opravila v zvezi s prehodom blaga prek državne meje in za dokumentacijo, ki jo zahtevajo carinski organi. Storitve špediterja so danes nujni sestavni del zlasti mednarodne trgovine, saj znanje špediterja predstavlja nepogrešljivi know-how pri načrtovanju in izvajanju fizične distribucije.

Špedicijo lahko na splošno opredelimo kot storitveno gospodarsko dejavnost, ki se ukvarja z organiziranjem procesov premeščanja blaga (transportnih procesov) v prostoru. Pri tem organiziranje procesa premeščanja blaga pomeni izbiranje in vključevanje potrebnih in ustreznih dejavnosti (oz. izvajalcev teh dejavnosti) v proces premeščanja (transporta in njegovih spremljajočih dejavnosti) ter vzpostavljanje takšnih razmerij med njimi, ki zagotavljajo uresničitev njegovega cilja; premestitev blaga iz enega na drugo mesto na najvarnejši, najhitrejši in najekonomičnejši način.

Potreba po špediterju v mednarodni trgovini izhaja tudi iz kompleksnosti špediterskih storitev. Špediter namreč navadno opravlja poleg osnovne dejavnosti špedicije še nekatere druge dopolnilne dejavnosti, ki povečujejo hitrost in ekonomičnost gibanja blaga. Te dopolnilne dejavnosti so lahko;

*Pravnega značaja;*_ sklepanje pogodb s prevozniki, skladiščnimi podjetji in zavarovalnicami, uveljavljanje reklamacij in odškodninskih zahtevkov, carinsko posredovanje, posli pomorske agencije in dr.

*Tehničnega značaja;*_ pakiranje, skladiščenje, manipulacije, cestni prevozi, kontrola in prevzem blaga, jemanje vzorcev, spremljanje transporta, leasing transportnih sredstev in dr.

*Fizičnega značaja;*_ plačevanje voznin, carinskih dajatev, zavarovalnih premij, inkaso posli, izdajanje garancij in dr.

Nove aktivnosti špedicije:

- kot zmanjšanje deleža prihodkov iz naslova carinskega posredovanja,
- v nastopanju špediterjev kot organizatorji transporta od vrat do vrat, ter v svojem imenu in za svoj račun,
- v organiziranju direktnih linij mednarodnega zbirnega transporta.
- v organiziranju direktnih in ekspresnih storitev,
- v organiziranju skladiščenja in nacionalne distribucije,
- v organiziranju logističnih oddelkov in prevzemanju kompleksnih logističnih projektov.

Značilnosti v Sloveniji:

- spremenjenega gospodarskega položaja Slovenije v Evropi,
- večjega odpiranja slovenskega trga za tuja industrijska in trgovska podjetja,
- prilagajanjem slovenske zakonodaje, še posebej pa carinske zakonodaje evropskim standardom in carinskim postopkom.

7.1. DEFINICIJA ŠPEDICIJA

Tradicionalna definicija špedicije je specializirana gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z organizacijo odprave blaga in drugimi posli s tem v zvezi. Špedicijo opravlja špediter, to je gospodarstvenik pravna ali fizična oseba, ki se izključno in strokovno ukvarja z organizacijo odprave blaga svojih komitentov s pomočjo prevoznika in z drugimi posli s tem v zvezi.

Pravna definicija – Zakon o obligacijskih razmerah:

- S špeditersko pogodbo se špediter zavezuje, da bo za prevoz določene stvari sklenil v svojem imenu in na račun naročitelja, prevozno pogodbo in druge za to potrebne pogodbe ter opravil druge običajne posle in dejanja. Naročitelj pa se zavezuje, da mu bo za to dal določeno plačilo.

Sodobna logistična definicija

- Špedicija je storitvena gospodarska dejavnost, ki se ukvarja z organiziranjem procesov premeščanja blaga, logističnih procesov v prostoru in času. Pri tem organiziranju premeščanja blaga pomeni izbiranje in vključevanje potrebnih in ustreznih logističnih in drugih spremljajočih dejavnosti, ter njihovih izvajalcev v logistični verigi in vzpostavljanje takšnih odnosov (pravnih, tehničnih in finančnih) med njimi, ki zagotavljajo uresničitev cilja premeščanja, ta je premestitev blaga od prodajalca do kupca varno in hitro in ob še spremenljivih stroških. Organizacija logistične verige poteka s planiranjem, izvajanjem in kontroliranjem.

Splošni pogoji poslovanja mednarodne špedicije in špedicije SLO:

- Posli mednarodne špedicije so gospodarske storitve zunanjetrgovinskega prometa oz. posli.
- odprave blaga iz lastne v tuje države – **izvozna špedicija**,
- dostave blaga iz tujih v lastno državo – **uvozna špedicija**,
- tranzit blaga med tujimi preko lastne države – **tranzitna špedicija**.

7.2. OPREDELITEV ŠPEDICIJE IN ŠPEDITERJA

Špediter je organizator odprave in dostave stvari z vsemi prevoznimi sredstvi in po vseh prevoznih poteh. S špeditersko pogodbo se špediter zavezuje, da bo za prevoz določene stvari sklenil, v svojem imenu in na račun naročitelja – v imenu in na račun naročitelja oziroma v svojem imenu in na svoj račun.

Prevozno pogodbo in druge za to potrebne pogodbe, ter opravi druge običajne posle in dejanja. Naročitelj pa se zavezuje, da mu bo za to dal določeno plačilo.

SI = TR = Komisionar

TI = TR = Agent

SI = SR = Gospodarstvenik

Mednarodni špediter

Je gospodarstvenik, pravna ali fizična oseba, registrirana za opravljanje poslov zunanjetrgovinskega prometa, ki izključno in v obliki stalne dejavnosti sklepa :

- v svoje imenu in za tuj račun – komisionar.
- v tujem imenu in za tuj račun – agent.
- v svojem imenu in za svoj račun – samostojni gospodarstvenik.

Pogodbe, ki so potrebne pri organiziranju odprave - (izvoza) – dostave – (uvoza) – in tranzita blaga svojih nalogodajalcev s pomočjo prevoznika, ter opravlja druge predpisane in običajne specialne – (vzporedne) – posle in naloge, v zvezi z odpravo, dostavo in tranzitom blaga.

Carinski deklarant

Je lahko katerakoli oseba s sedežem v Sloveniji, ki predloži ali lahko predloži blago carinskim organom skupaj z vsemi drugimi dokumenti, ki so potrebni za izvedbo določenega carinskega postopka;

Osebe prvega odstavka tega člena lahko vlagajo carinske deklaracije v svojem imenu in za svoj račun v svojem imenu in za tuj račun ter v tujem imenu in za tuj račun.

V svojem imenu in za tuj račun, ter v tujem imenu in za tuj račun, lahko vlagajo carinske deklaracije le tiste osebe, ki izpolnjujejo minimalne pogoje za opravljanje posredovanja v carinskem postopku. Minimalne pogoje predpiše vlada z uredbo.

Zakonodaja evropskih držav opredeljuje špedicijo kot komisijski posel, kar pomeni, da špediter opravlja prevzete naloge v svojem imenu in na tuj račun. Anglosaksonska zakonodaja pa obravnava špedicijo kot agencijski posel, kar pomeni, da špediter deluje v tujem imenu in na tuj račun. Naša zakonodaja dopušča obe navedeni možnosti, kot tudi možnost, da špediter posluje v svojem imenu in na svoj račun.

7.3. VRSTE ŠPEDICIJE

A – Teritorialni princip – domača, notranja, lokalna, mednarodna, tranzitna.

B – Značilnosti poslovanja –

- pomorska
- kopenska
- zračna
- mejna
- sejemska

Vrste špediterja:

- glavni špediter
- odpremni špediter
- sprejemni špediter
- podšpediter
- vmesni špediter
- medšpediter

Pogoji za članstvo špediterjev v sekciji mednarodnih špediterjev pri gospodarski zbornici:

Registracija po šifri 63.40

Najmanj 2/3 prihodka iz Mednarodne špedicije

Ustrezni poslovni prostori min 8 m pisarn na zaposlenega telekomunikacijsko opremo

Število zaposlenih najmanj 5 – vsaj eden s tri letnimi izkušnjami v špediciji

Znanje najmanj V. stopnja izobrazbe in znanje enega svetovnega jezika

Podpisana izjava o spoštovanju splošnih poslovnih pogojev mednarodnih špediterjev Slovenije

7.4. LOGISTIČNI VIDIKI ŠPEDICIJE

A. Prodajna logistična politika:

- Proizvod in prodajni SOSRTMENT.
- Cena proizvoda.
- Ekonomska propaganda in promocija.
- Prodajanje metode.
- Prodajanje poti.
- Fizična distribucija logistične špedicije.

B. Nabavna logistična špedicija:

- je proces vodenja vseh aktivnosti, ki so potrebne v strategiji gibanja surovin, dela, polproizvodov, gotovih izdelkov, odpadkov. Materialni in infomacijski tok od dobaviteljev nabave – notranja proizvodnja do potrošnika.

C. Prodajna logistika (fizična distribucija):

- je splet aktivnosti, ki se ukvarja s nacionalnim pretokom končnih izdelkov od proizvodne linije do potrošnika
- Transport blaga, - skladiščenje - , - prekladanje in sortiranje –
- Zaščitno parkiranje, - kontroliranje zalog
- Izbor skladiščnih lokacij – prevzem blaga –

- Izvajanje naročil, - storitve za odjemalce – špedicija
- Carinsko posredovanje, - tržno predvidevanje

D. Sedem pravic logističnega menegmenta (špediterja) je zagotavljanje :

- pravega proizvoda,
- v pravi količini,
- v pravem stanju – kvaliteti,
- v pravem času,
- na pravem mestu,
- ob pravih stroških,
- za pravega kupca.

Rangiranje – prevoznika – špediterja:

- zanesljivost časa prevoza,
- transportni in drugi logistični stroški od vrat do vrat,
- skupen čas trajanja premeščanja od vrat do vrat – garantiranje,
- pogajanje o cenah – pripravljenost,
- finančna stabilnost,
- razpoložljivost kapacitet,
- frekvenca storitve,
- prevzem – dostava blaga,
- škode in izgube.

Informacijski tokovi špedicije – špediterjev:

- naročilo blaga,
- dispozicija špediterjev, agenta,
- nalog banki.
- dokumentarni akreditiv,
- transportne inštrukcije,
- zavarovalna prijava,
- zavarovalna polica,
- izvozna carinska deklaracija,
- obvestilo o dostavi,
- naloga za natovor / obvestilo,
- kosanament,
- menifest tovara,
- načrt namestitve tovara,
- carinski manifest,
- obvestilo o prispetju,
- uvozna carinska deklaracija,
- faktura špediterja,
- plačilo blaga.

7.5. AUTSOURCING

- narašča stopnja, vključevanje specialističnih log. podjetij, neodvisnih log. dobaviteljev v mednarodno in nacionalno distribucijo. Zahteva se večja zanesljivost, ter hitrost transporta in logistike, ter nižjih log. stroški na enoto. Povečuje se usmeritev k centralizaciji zalog in distribucija sistemov.
- špediterju se poleg organizacije transporta ponavlja tudi kompletno vodenje zalog, skladiščenje, pakiranje, sortiranje in distribucija blaga – organizacija od vrat do vrat.
- špediter, ki želi postati spremenljiv logistični dobavitelj mora izpolniti vsaj tri kriterije:
 1. sposoben mora biti svojim kupcem zagotavljati - **multimodalne storitve**;
 2. pripravljen mora biti sprejemati izvajanje raznih log. dejavnosti, ki jih njegovi kupci želijo prenašati na zunanje izvajalce – **outsourcing**;
 3. usposobljen mora biti za uvajanje informacijskih sistemov v skladu s potrebami svojih kupcev.

Funkcije špedicije v gospodarstvu:

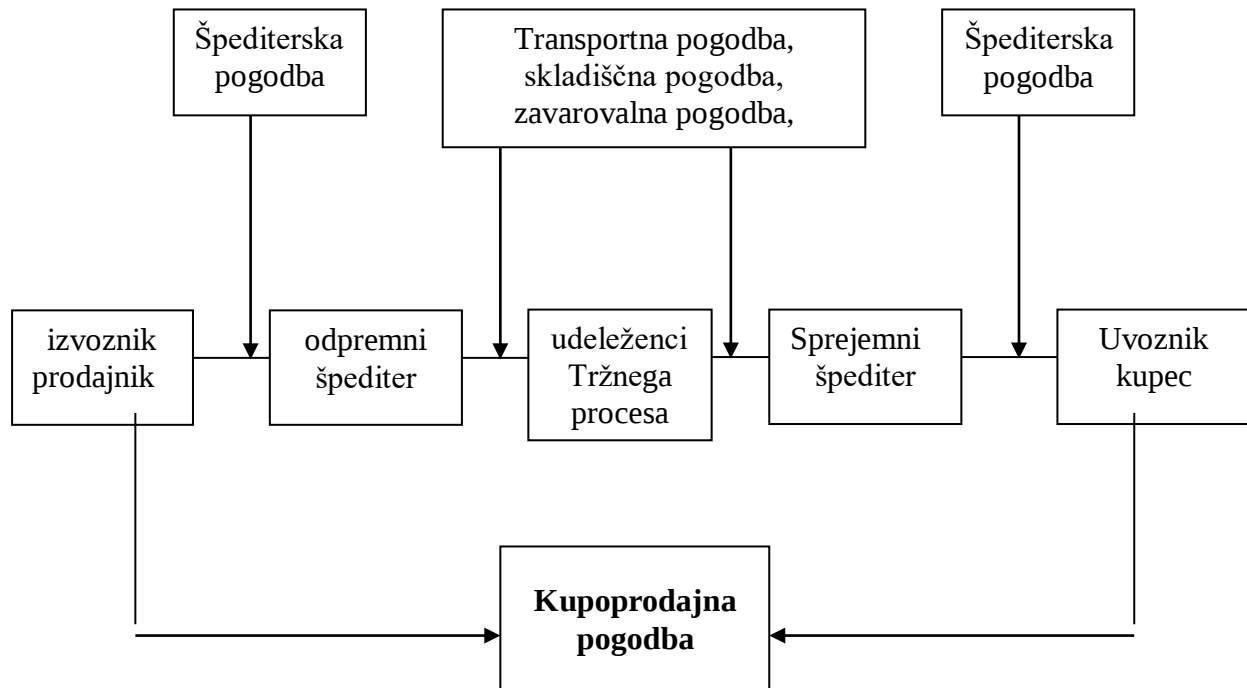
- prostorska funkcija,
- časovna funkcija,
- količinska funkcija,
- finančna funkcija,
- promocijska funkcija,
- izgradnja trajnejših sistemov premeščanja blaga,
- optimalna distribucija tovara,
- usmerjanje blagovnih tokov,
- racionalizacija premeščanja,
- spodbujanje uporabe sodobnih sistemov premeščanja.

Špediterska pogodba;

- Špediterska pogodba je konsenzualna pogodba, ki nastane že s sporazumom med špediterjem in njegovim naročnikom, s katerim se dogovorita, da bo špediter zanj opravil določene špediterske storitve.
- Špediterska pogodba se sklene tako, da naročnik izroči špediterju nalog oz. dispozicijo za izvršitev določenih poslov, ki jo špediter sprejme, s čimer je pogodba sklenjena. Drugi način pa je, da špediter izroči naročniku ponudbo, ki jo le ta sprejme, kar se šteje za sklenitev pogodbe.

Subjekti v blagovnem prometu špediterskih pogodb:

Shema :



Dokumentacija v špediciji;

V poslovanju mednarodne špedicije se pojavlja vrsta dokumentov, ki služijo za prenos informacij v procesu premeščanja blaga in ki predstavljajo pravne podlage za urejanje različnih obligacijskih razmerij med udeleženci mednarodnega transporta.

Dokumentacijo v špediciji razvrščamo v tri skupine dokumentov;

- standardni transportni, carinski, zavarovalni in drugi dokumenti, ki so potrebni v mednarodnem transportu;
- standardni špediterski dokumenti;
- razni obrazci, ki so potrebni v špediterski tehniki poslovanja;

Pri organizaciji transporta procesa špediter izdaja tipske transportne in druge dokumente, ki jih predpisujejo in uporabljajo prevozniki in drugi udeleženci mednarodnega transporta npr. Tovorni list, nakladnice, TIR karneti, carinski dokumenti in dr.

7.6. FORFAIT – POSLI V PAVŠALNEM ZNESKU IN PRAVNI VIRI

- ZOR – Zakon o obligacijskih razmerah.
- SPPMŠ – Splošni pogoji poslovanja Mednarodne špedicije.
- CZ – Carinski zakon.
- Transportna zakonodaja – mednarodna konvencija, nacionalna zakonodaja, splošni pogoji prevoza.
- Zakon drugih logističnih dejavnosti – skladišče-manipulacija-zakonodaja.

Špediterska pogodba splošnimi pogoji poslovanja mednarodne špedicije:

- veljavnost pogodbe,
- ponudba,
- naročilo dispozicija,
- prevozne in spremljajoče listine,
- prevzem in izročilo stvari,
- prispetje poškodovanih pošilk,
- inostradacija,
- roki,
- pregled pakiranja,
- ugotavljanje količine,
- jemanje vzorcev,
- carinjenje,
- zavarovanje,
- plačilo za storitve in povračilo stroškov,
- odgovornost špediterja,
- zaostrena in pridržana pravica.

Odgovornost špediterjev:

- špediter je odgovoren svojemu naročniku takrat, kadar ne opravi vseh storitev v skladu s pogodbo, ali če dogovorjene storitve opravi nekvalitetno in malomarno. Špediter je dolžan vedno ravnati v interesu svojega naročnika in s skrbnostjo dobrega gospodarja.
- špediter ne odgovarja za nepravilno obračunane voznine, carinske dajatve in druge dejanske stroške, lahko pa po nalogu naročnika uveljavlja reklamacije s tem v zvezi.
- pri sklepanju transportne pogodbe odgovarja špediter za izbiro prevoznika, pri izbiri transportnih sredstev in transportnih poti pa se mora ravnati po navodilih naročnika. Če so navodila naročnika neprimerna ali celo škodljiva, jih špediter ne sme upoštevati, ampak mora o tem obvestiti naročnika in mu predlagati ustrezne rešitve. Enako je špediter odgovoren za izbiro drugih izvajalcev transportnega procesa.

Vrste špediterskih storitev;

- Splošni pogoji poslovanja mednarodnih špediterjev običajno naštevajo kot predmet špediterske pogodbe predvsem naslednje špediterske posle;
- Dajanje nasvetov v zvezi s transportom, zavarovanjem, carinskimi postopki pri sklepanju mednarodnih kupoprodajnih pogodb;
- Iskanje in izbira najugodnejših transportnih možnosti;
- Načrtovanje izvedbe transportnega procesa in njegovo terminiranje,
- Uveljavljanje popustov in raznih ugodnosti pri prevoznikih in drugih udeležencih transportnega procesa;
- Organiziranje zbirnega prometa;
- Organiziranje kontejnerskega transporta;
- Organiziranje kombiniranega transporta ter celotne fizične distribucije po načelu »od vrat do vrat in » just in time«
- Sklepanje prevoznih pogodb pri vseh vrstah transporta;
- Uskladiščenje blaga ter sklepanje skladiščnih pogodb, pogodb o manipulacijah, pakiranju in podobno;
- Sklepanje pogodb o transportnem zavarovanju; zastopanje in opravljanje poslov v zvezi s carinjenjem blaga;

- Jemanje vzorcev, ugotavljanje količine blaga in prevzem blaga;
- Izdajanje špeditskih dokumentov;
- Izdajanje in pridobivanje transportnih dokumentov ter drugih dokumentov in dovoljenj;
- Plačevanje transportnih, zavarovalnih, skladiščnih, carinskih in drugih stroškov, ki nastajajo v transportnem procesu;
- Kontrola pravilnosti obračuna transportnih in drugih stroškov;
- Uveljavljanje raznih odškodninskih zahtevkov;
- Opravljanje storitev na mednarodnih sejmih;
- Drugi posli iz področja mednarodne špedicije;

Navedene špeditske posle lahko grupiramo v naslednje vrste špeditskih storitev;

- organizacija transporta;
- uskladiščenje blaga in manipulacije;
- sklepanje transportnega zavarovanja (zavarovalno posredovanje);
- organizacija carinjenja blaga (carinsko posredovanje);
- plačevanje dejanskih (efektivnih) stroškov;
- druge storitve (pakiranje in označevanje blaga, kontrola in prevzem blaga, in dr.):
- pri posameznih špeditskih poslih lahko pride do izvajanja vseh navedenih špeditskih storitev, ali pa samo do nekaterih, kar zavisi od potreb naročnika storitev in od sklenjene špeditske pogodbe.;
- sklepanje transportnih pogodb s prevozniki, ki jih špediter sklepa v svojem imenu in na račun naročnika špeditskih storitev;
- sprejem blaga zaradi odpreme, ki je lahko dejanski (fizični) ali simbolični (samo na podlagi dokumentacije),
- odpremo blaga, za katero mora špediter pravočasno naročiti transportno sredstvo ter zagotoviti ustrezno nakladanje blaga;
- izdajanje pravih transportnih dokumentov, ki so podlaga za izvajanje transporta;
- pri izvajanju transportne dejavnosti se špediter lahko pojavlja tudi kot izvajalec transporta, če razpolaga z lastnimi vozili ali pa z vozili drugih prevoznikov, ki jih je najel v svojem imenu in za svoj račun. V tem primeru nastopa in odgovarja proti lastniku blaga tudi kot prevoznik in ne samo kot špediter.

Pravni položaj špediterja:

- špediter najpogosteje nastopa kot komisionar, posrednik med izvoznikom in uvoznikom, ki sta njegova naročitelja in drugih udeležencev v organizaciji odprave blaga (prevozniki, prometni agenti, stivodarji, skladiščniki, z drugimi špediterji), ter opravlja špeditske posle v svojem imenu ter po nalogu in za račun svojega naročitelja.

Obveznosti špediterja splošne pogodbe:

- pazljivost dobrega gospodarja,
- pomanjkljivosti v naročilu – obveščanja,
- pomanjkljivosti pri pakiranju,
- postopanje po navodilih,
- instradacija (usmerjanje),
- odgovornost za tretje osebe,
- carinska dejanja v plačilo carine,

- obveznosti sklepanje pogodb,
- zavarovanje blaga,
- obveščanje naročnika,
- obračun posla.

Pravice špediterja:

- pravica do nadomestila stroškov
- pravica do plačila storitev
- zastavna in pridržana pravica

Obveznosti špediterja iz pogodbe:

- špediter, ki ne ravna z zadostno skrbnostjo je kriv. Špediter je ob vsaki priložnosti dolžan ravnati kot dober gospodarstvenik in v skladu s pravili svoje stroke, ter običaji. Skratka dolžan je ravnati s posebno profesionalno skrbnostjo dobrega strokovnjaka špediterja.
- Takšno ravnanje pomeni tudi obveznost dajati nasvete ter svoje posle in dejanja usmeriti tako, da bo v celoti zagotovil varovanje pravic in interesov svojega naročitelja. Ta špediterjeva obveznost je zelo stroka, zahteva veliko znanja in skrbnost.
- Če špediter ne more ravnati po navodilih mora prositi nova navodila, naročitelj, mora pravočasno izročiti špediterju vse potrebne listine za izvršitev naročila.

Instradacija – usmerjanje:

- špediter je dolžan ravnati po naročiteljevem navodilu o instradaciji blaga. Če navodilo takih navodil ne vsebuje je špediter pooblaščen da zbere, oziroma kombinira elemente, sredstev in načina prevoza za naročitelje najugodnejši.
- da bi lahko špediter organiziral odpravo blaga, ga mora špediter poprej prevzeti. Blago lahko prevzame od naročitelja, ali od tretjih oseb. Izročitelj listin, ki pooblaščajo špediterja za razpolaganje z blagom – Nakladnica, tovorni list, skladiščnica, indosamenton – prenos lastništva FWR.

Obveznosti špediterja za carinska dejanja in plačilo carin:

- Šteje se, da je z izdajo naročila špediterja za odpravo blaga, dan tudi nalog za carinjenje, če ni izrecno in pisno določeno. V postopku carinarjenja blaga špediter nastopa v imenu in na račun naročitelja, torej kot njegov pooblaščenec, za kar mu pripada posebno plačilo po ZOR-u, je špediter dolžan plačati za naročitelja carinske davščine, kar je v nasprotju s splošnimi pogoji, ki določajo, da nalog za carinjenje blaga ne vsebuje za špediterja obveznosti, da plača za naročitelja carinske davščine.

Ostale obveznosti špediterjev:

- obveznost špediterja da shranjuje blago – po prevzemu blaga in do izročitve prevozniku mora špediter hraniti blago s skrbnostjo dobrega gospodarstvenika veljajo določene ZOR o shrambi.
- Obveznosti špediterja za tretjo osebo – špediter vstopa v pogodbeno razmerja s tretjimi osebami, ki opravljajo določene storitve v zvezi z odpravo, dostavo in prevozom blaga – prevozniki, agenti, drugi špediterji stivardarji luk. Špediter sklepa zavarovalno pogodbo z zavarovalnico v imenu in na račun naročitelja.
- Špediter ne odgovarja za nepravilno obračunane voznine, carinske dajatve in druge stroške, lahko pa po nalogu naročnika uveljavlja reklamacije s tem v zvezi.

- Če je s špeditersko pogodbo dogovorjena kompletna izvedba transportnega procesa, je špediter odgovoren tudi za delo prevoznikov in drugih udeležencev in ne samo za njihovo izbiro.

Špediterske obveznosti, količina in jemanje vzorcev blaga:

Prevzame kosovno blago le po številu kosov, a rasuto blago po navodilu naročitelja, ali prevoznih listinah. Tehtanje merjenje in štetje blaga ter tovora se opravlja le po naročilu.

Obveznosti – dajanje računa:

Špediter organizira odpravo blaga na račun naročitelja. Špediter mu mora podati obračun na koncu opravljenega posla. Obračun mora obsegati pregled vseh založenih stroškov in plačilo za opravljeno špeditersko storitev, priloženi morajo biti vsi dokumenti in višina posameznih stroškov v poštevek obračuna.

Pravica do plačila za opravljeno storitev:

- ⇒ za storitve ki jih opravi tujemu naročitelju je upravičen prejeti plačilo v valuti države, v katerem je sedež naročitelja ali pa dogovora.

Pravica biti seznanjen z nevarnimi snovmi:

Naročitelj mora obvestiti špediterja o nevarnosti snovi ADR – RID ali IMDG/IMCO – Urejajo posebni domači in mednarodni predpisi – obrazec FIATA (SDT)

Zastavna (pridržana pravica)

- ⇒ Nastane na podlagi pogodbe lahko pa obstaja že po zakonu. Zakonito zastavno pravico na blagu ima špediter za zavarovanje svojih terjatev in konkretne špediterske pogodbe dokler ima blago. Fizični posesti ima v rokah nakladnica, tovorni list. Pridržana pravica je tudi zakonska pravica, ima pravico obdržati blago dokler ni izterjana terjatev. Proda na javni dražbi po 8 dneh od obvestila, ni potrebno pooblastila od sodišča.
- ⇒ Špediter je dolžan naročitelja obvestiti o uveljavljanju zastavne pravice in pridržane, brž ko je uveljavil zastavno pravico oziroma pridržal blago, kot tudi o nameravani prodaji blaga.

7.7. LISTINE – DOKUMENTI IN FORMULARJI – FIATA – FBL

- FCR – (je špeditersko potrdilo o prevzemu) z izdajo tega dokumenta pošiljatelju špediter potrjuje, da je prevzel navedeno blago z nepreklicnim naročilom, da ga odpošlje na naslov prejemnika; FCR ni prenosliv in ni transportni dokument, ampak je potrdilo o prevzemu blaga za odpremo; uporablja se pa lahko namesto transportnega dokumenta ter po dogovoru tudi kot akreditivni dokument;
- FCR se najpogosteje uporablja, ko je v kupoprodajni pogodbi klavzula »ex works« in ko prodajalec želi v dokaz izpolnitve svoje obveze (z izročitvijo blaga na prevoz špediterju) kupcu predložiti ustrezen dokument.
- To naročilo se lahko prekliče ali spremeni samo tako da se originali FCR vrne špediterju. FCR se še uporablja pri prodaji blaga ex works, ko prodajalec potrebuje dokaz, da je izpolnil svoje obveznosti do kupca s preložitvijo.

- FCT – z izdajo tega dokumenta špediter potrdi prevzem pošiljke zaradi izročitve prejemniku; FCT nadomešča transportne dokumente in se uporablja za celotni transportni proces tudi v primeru kombiniranega transporta; pošiljka se izroči prejemniku samo proti izročitvi FCT dokumenta;
- FCT je vrednostna listina, izstavljena po odredbi in se prenaša z indosamentom; uporablja se lahko tudi kot akreditivni dokument;
- FCT se izdaja zlasti v primerih, ko transportni riziko nosi prodajalec vse do izročitve blaga kupcu; FCR se izroči prodajalcu takoj, ko špediter prevzame blago za odpremo in vse odgovornosti s tem v zvezi.
- FBL – z izdajo tega dokumenta prevzame špediter podobno odgovornost kot ladjar z nakladnico; Špediter z FBL dokumentom kot nosilec kombiniranega transporta odgovarja za blago in za izvršitev celotnega transportnega procesa, FBL je prenosliv transportni dokument, blago se izroči tistemu prejemniku, ki predloži pravilno indosiran izvod FBL dokumenta.
- SDT je izjava, ki jo izpolni pošiljatelj in izroči špediterju, mu daje v odpravo nevarno blago. Špediter potrebuje od pošiljatelja podatke o uvrstitvi takega blaga v razreda s predpisi ADR – RID – IMDG – IMCO.
- FFI – je vzorec za enotni obrazec naročila (dispozicija) za špediterja, ki jo izpolni naročitelj.
- FWR – skladiščno potrdilo se izdaja takrat, kadar špediter nastopa v vlogi skladiščnika; s tem dokumentom špediter potrjuje, da je blago prevzel in ga uskladiščil, ter prevzel obveznost, da bo blago izročil tistemu, ki bo predložil FWR dokument; FWR ni prenosliv dokument; razen če ni izrecno označeno, da je prenosliv, kar omogoča prenašanje lastništva na blagu.

Tretja skupina dokumentacije, ki se uporablja v špediciji, so razni obrazci, ki se uporabljajo v tehniki in tehnologiji špediterskega poslovanja, ter so po obliki od špediterja do špediterja različni. Gre za razne vrste dispozicije, obvestila, naloge, obračune in dr.

Carinsko posredovanje- špediterja

Carinsko posredovanje predstavljajo tiste storitve špediterja, ki se nanašajo na zastopanje interesov lastnika blaga v carinskem postopku. Špediter v carinskem postopku nastopa v imenu in na račun naročnika ter opravlja naslednje posle;

- zbere ustrezne podatke o blagu na osnovi dokumentov, ki jih je dobil od lastnika blaga; špediter ni dolžan preverjati pravilnost teh podatkov;
- določi kraj carinjenja blaga, vkolikor tega ni posebej določil lastnik blaga v nalogu špediterju;
- izvrši prijavo blaga na carinarnici;
- izvrši carinski pregled blaga;
- izdelava carinske deklaracije ter jo vloži na carinarnico;
- prisostvuje pri carinskemu pregledu;
- izvrši kontrolo obračunanih carinskih dajatev;
- vlaga na carinarnico različne prošnje in pritožbe.

Za opravljanje navedenih poslov mora špediter dobro poznati carinski sistem, carinske predpise, carinsko tarifo, uvozne in izvozne režime, tehniko zunanjetrgovinskega in carinskega poslovanja, kot tudi predpise o upravnem postopku, davčne predpise ter predpise raznih inšpekcijskih organov.

Špediterska dispozicija

Z dispozicijo špediterju za izvršitev določenih špediterskih poslov se sklene špediterska pogodba. Dispozicija se praviloma daje pismeno, če je dano ustno ali po telefonu, mora biti pismeno potrjena istega dne, ali najkasneje naslednji delovni dan. Če dispozicija ni bila pismeno potrjena, špediter ne odgovarja za škodljive posledice, ki nastanejo zaradi napačnega tolmačenja dispozicije.

Kadar je dispozicija nejasna ali nepopolna, mora špediter od svojega naročnika zahtevati tolmačenje dispozicije in potrebna pojasnila. Če takšnih pojasnil ne more dobiti, je špediter dolžan, da v cilju zaščite interesov naročnika ravna kot dober gospodar in da o tem obvesti naročnika. Vse posledice, ki bi nastale zaradi napačne nepopolne, nejasne ali prepozno dane dispozicije, nosi naročnik.

Dispozicija mora vsebovati vse potrebne podatke o blagu, podatke o odpremi in namembnem kraju, ter vse druge podatke, ki so potrebni za izvršitev dogovorjenih poslov. Kadar je dispozicija dana zaradi organizacije odpreme oziroma sprejema blaga se šteje, da je špediterju dano tudi pooblastilo za izplačilo voznine ter drugih stroškov in dajatev s tem v zvezi. Špediter pa ima pravico zahtevati od naročnika, da mu pravočasno zagotovi potrebna sredstva, v kolikor teh stroškov špediter ne plača s svojimi sredstvi (kreditira naročnika).

Dispoziciji je naročnik dolžan pravočasno priložiti vse potrebne dokumente za odpremo, sprejem ali prevzem blaga po zahtevah prevoznikov, carinskih, davčnih, inšpekcijskih in drugih upravnih organov. Špediter ni dolžan preverjati veljavnosti teh dokumentov, zato vse posledice zaradi nepravilnosti ali nepravočasne predaje dokumentov nosi naročnik.

Naročnik ima pravico spremeniti dispozicijo, čeprav se le-ta že izvršuje, špediter pa dolžnost, da spremembe upošteva, če je to mogoče, ne da bi prevzemal odgovornost za posledice sprememb. Če naročnik umakne dano dispozicijo, je dolžan špediterju plačati že opravljeno storitve in nadomestilo za povzročene stroške. Če mesto carinjenja ni določeno z dispozicijo, ga določi špediter v skladu s predpisi in načeli gospodarnosti.

Špediterska ponudba

Ponudba je lahko dana po posameznih vrstah storitev, ali pa v obliki tim. Forfaitne postavke (v pavšalnem znesku), ki vsebuje voznino, carinske dajatve, skladiščne stroške, storitve špediterja in druge stroške, ki so veljali v času, ko je bila ponudba dana. Vse naknadne spremembe v času veljavnosti ponudbe pri omejenih stroških gredo v breme ali korist špediterja, razen če ni drugače dogovorjeno. Forfaitna ponudba, ki je lahko dana v konvertibilni valuti, omogoča naročniku točno kalkulacijo vseh stroškov fizične distribucije blaga.

Tehnika špediterskega poslovanja so;

- špediterski posli pri izvozu blaga,
- špediterski posli pri uvozu blaga,
- špediterski posli pri tranzitu blaga,
- špediterski posli pri mednarodnih sejmih,
- kot pri ostalih špediterskih poslih in ravno tako tudi tukaj poteka, od dajanja dispozicije, preko sprejema blaga, organizacije transporta, carinskega posredovanja, obveščanja, obračuna storitev in fakturiranja.

Incoterms

Incoterms so zbirke mednarodnih pravil za tolmačenje trgovinskih izrazov, ki jih je izdala Mednarodna zbornica. Incoterms so dispozitivnega značaja, njihovo uporabo se ne predstavlja, stranke se morajo na njihovo izrecno sklicevati in navesti tudi leto revizije. Vsebuje pravila, ki veljajo samo za razmerje med prodajalcem in kupcem in ne morejo vplivati na razmerje ene od strank s prevoznikom ker se to razmerje ureja s prevozno pogodbo in predpisi, ki se urejajo posamezno.

Pomembna načela:

- kraja in časa izročitve blaga kupca
- kraja in časa prehoda nevarnostni (rizik) na naključno uničenje, poškodovanje, ali izgubo blaga na kupca
- kraja in časa prehoda blagovnih stroškov – prevoznica zavarovanje na kupca drugih pravic in obveznosti, ki jih posebej določita (preskrbi embalažo, razne listine, kdo plača carino.)

8. ORGANIZACIJA IN IZOBRAŽEVANJE VOZNIŠKIH ŠOL

Vključevanje v promet zahteva od bodočega voznika, da obvlada vrsto znanj in spretnosti. Poznavanje prometnih predpisov pa tudi motoroznanstva, psihologije, prve pomoči in še česa, omogoča vozniku, da razume dogajanje na cesti, predvidi ravnanje drugih, npr. pravilo desnega, uporabo smernih utripalk, prehitevanje po levi, itd., pove pa mu tudi kaj zakonitosti prometa od njega zahtevajo v določenem trenutku. Sama spretnost vožnje se nanaša na upravljanje vozila, tj. na vzdrževanje njegove smeri in hitrosti. Očitno je, da je spretnost na neki način podrejena znanju (prometni predpisi oz. znaki določajo hitrost, obvezno smer ipd.), vendar brez pridobljene spretnosti pri upravljanju vozila še takšno znanje ne pomaga pri varni vožnji.

Učenje v najširšem pomenu besede je proces spreminjanja dejavnosti pod vplivom izkušenj in z razmeroma trajnim učinkom. Navade, spretnosti in znanje so rezultat učenja. Od teh imajo najširši pomen navade. Navada je oblika naučenega odzivanja, ki je razmeroma nespremenljiva in poteka gladko. Običajno je omejena na usklajene mišične gibe, včasih pa uporabljamo besedo bolj splošno. Tako se na primer navadimo premikati prestavo iz ene hitrosti v drugo, navadimo pa se tudi sloga vožnje. Navada poteka skoraj avtomatično in je nasprotna pojmu smotrna akcija. Označuje jo tudi znižana pozornost. Pretežni del človekovih dnevnih dejavnosti sestoji iz navad. Mnoge se razvijejo že v ranem otroštvu, kasneje pa nastanejo tiste, na katerih temeljijo poklicne spretnosti, npr. vožnja.

Urjenje poklicnih spretnosti delijo navadno na štiri stopnje : poučevanje, nazorni pregled, posnemanje in ponavljanje. Med poučevanjem učitelj razlaga postopke, načela, sredstva in smoter dela. Poznavanje smotra je pomembno zaradi motivacije za učenje. Med nazornim demonstriranjem učenec spremlja inštruktorjeve gibe in jih posnema. Pri tem popravlja svoje napake, ki jih brez inštruktorja težje odkrije. Prvi samostojni gibi so le izjemoma uspešni. Zato je treba dejavnost ponavljati, dokler ne postane ustaljena navada.

Avtošolski učitelj mora vedeti, kaj je primernost vožnje in primernost obnašanja pri vožnji. Ko bo svoje znanje prenesel na kandidata za voznika, bo preko njega prispeval k večji prometni varnosti, k večji pretočnosti ljudi in stvari po cestah in k čistejšemu človekovemu okolju.

Problem nevarne vožnje

Avtošolski učitelj mora vedeti, kakšen je varen ali nevaren voznik. Postati varen voznik ni samo po sebi umevno.

Naslednji dejavniki so pomembno povezani z nevarno vožnjo:

- starost
- spol (način, stil vožnje),
- kraj bivanja (način vožnje, potrebe po prehajanju iz kraja v kraj),
- socialni status (izobrazba, poklic),
- osebnost (želja po občutju, preizkušanje meja, zavedanje tveganja),
- sposobnost refleksije (premislek posledic lastnega obnašanja),

- priseljenost iz določenih delov sveta (razlike v usposabljanju za voznika, kulturne razlike),
- pritisk vrstnikov (zunaj in znotraj avtomobila),
- alkohol (popivanje na zabavah; alkoholna odvisnost),
- utrujenost (poklicni vozniki, mladi vozniki),
- čas (večeri in noči med vikendi),
- varnostni pasovi (mladostniki...),
- rutina (avtomatizacija, mentalna kondicija, sposobnost vizualizacije...),
- gibanje v prometu (neformalna pravila...),
- pretirano zaupanje vase (dojemanje tveganja, socializacija v mladostni dobi, izguba povratne informacije / uravnoteženosti),
- neprimerna hitrost (izguba nadzora, psihosocialne disfunkcije...).

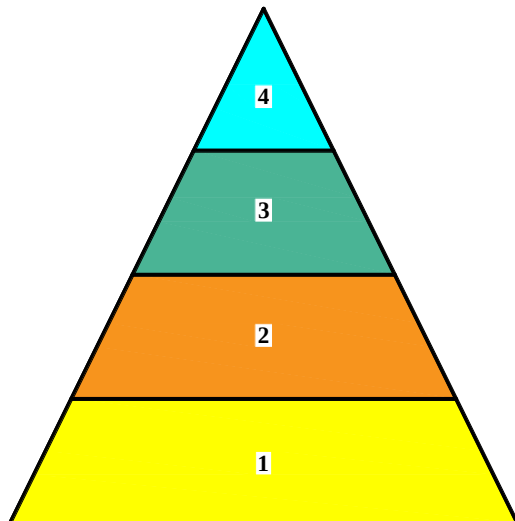
Mnogi od navedenih dejavnikov so povezani z osebnostnimi lastnostmi posameznika, kot so spol, osebnost in življenjski stil. Drugi so povezani z njegovimi gibalnimi sposobnostmi, kot so rutina, iznajdljivost in gibkost v prometu in neprimerna hitrost. Dejavniki so med seboj lahko soodvisni na zelo različne načine.

Vsi navedeni dejavniki vplivajo na zmožnosti, motive in odločitve, ki jih vozniki naredijo o obnašanju pri vožnji. Primer starosti: pri mladih voznikih se te odločitve velikokrat kažejo v obliki neprimerne hitrosti, vožnje v pijanosti, neuporabi varnostnih pasov in v drugih oblikah nevarnega obnašanja. Mladi vozniki so nadpovprečno udeleženi v nesrečah, zaradi stvari, ki so tipične za mladostnike, kot so njihov življenjski stil, vpliv vrstnikov, socializacija v mladostni dobi, vpliv primarne družine... Primer spola: moški ali ženske imajo različen tip življenjskega izražanja, kar vpliva tudi na njihovo izpostavljanje nevarnim situacijam. Vemo, da imajo mlade ženske v splošnem bolj previden stil vožnje, kar tudi zmanjšuje njihovo tveganje. Ženske so varnejše in boljše pri vožnji v prometu, toda ne na primer pri parkiranju avtomobila.

Predpogoji, ki vplivajo na obnašanje voznikov in prometno varnost

Varen voznik ni samo usposobljen za kontrolo vozila in za manevre z njim, ampak je tudi pri svojih ravnanjih preudaren in občutljiv na dogajanje okoli sebe.

Predpogoje za vožnjo lahko opišemo na nivojski piramidi, kjer so razporejeni hierarhično. Predpogoji za vožnjo na zgornjem nivoju piramide vplivajo na zahteve pri vožnji, odločitve in obnašanje na nižjem nivoju.



SLIKA: Nivojska piramida predpogojev za vožnjo

*Predpogoji za vožnjo na nivoju 4:
cilji v življenju in način življenja*

*Predpogoji za vožnjo na nivoju 3:
cilji in odločitve za vožnjo*

*Predpogoji za vožnjo na nivoju 2:
spodobnost za vožnjo v prometu*

*Predpogoji za vožnjo na nivoju 1:
tehnika vožnje*

Nivojska piramida kaže, da imajo življenjski cilji, odvisni od življenjskega načina, socialnega okolja, spola, starosti in drugih osebnostnih lastnosti vpliv na sposobnosti in obnašanje voznika ter na njegovo možno vpletenost v nesreče. Na cilje in odločitve za vožnjo vpliva presoja, zakaj, kje, kdaj in s kom opravljamo neko vožnjo: zakaj smo se odločili za avtomobil in ne za avtobus, zakaj za dnevno ali nočno vožnjo, zakaj za vožnjo v prometnih konicah, za vožnjo, čeprav smo pili alkoholne pijače, čeprav smo utrujeni ali pod stresom. Sposobnost za vožnjo v prometu pomeni, da mora biti voznik sposoben prilagoditi svojo vožnjo stalnim spremembam v prometu in biti sposoben identificirati možne nevarnosti. Tehnika vožnje je odvisna od konstrukcije vozila in od tega, kako voznik z njim upravlja. Voznik ve, kako speljati, menjavati prestave, tako da je sposoben uporabljati vozilo v prometu, obvladati pa tudi mora sestavljene, včasih neznane postopke, kot je preprečevanje zdrsa pri slabem oprijemu, in razumevati zakone fizikalnih sil. Poznati mora funkcioniranje in koristi sistemov za preprečevanje poškodb, kot so varnostni pasovi in zračne blazine.

Poučevanje voznikov tradicionalno temelji na nivoju 1 in 2. Mnogi kandidati za voznike niso dobro usposobljeni na ostalih nivojih piramide. Največji poudarek pri usposabljanju je še vedno na upravljanju vozila in na prometnih pravilih, kar je zgodovinska osnova za usposabljanje voznikov.

Varen voznik mora tudi imeti:

- *znanje in spretnosti za vožnjo*
- *poznavanje vidikov, ki vplivajo na povečevanje tveganja pri vožnji*
- *sposobnost samoocenjevanja.*

Znanje in spretnosti potrebuje voznik tudi za vožnjo v normalnih okoliščinah. Na nižjih hierarhičnih nivojih piramide to pomeni, kako manevrirati z avtomobilom, kako voziti v prometu in katera pravila je potrebno spoštovati. Na višjih nivojih to pomeni, kako planirati daljšo vožnjo in kako lastne osebnostne lastnosti lahko vplivajo na obnašanje in varnost.

Vidiki, ki vplivajo na povečevanje tveganja, so pomembni ob predpostavki, da se voznik zaveda okoliščin, ki lahko pomenijo povečano tveganje. Na osnovnem nivoju so to lahko počene pnevmatike, neučinkovite zavore, pomanjkanje rutine v težjem manevru... Višje po nivojski piramidi pomeni to vožnjo ob slabi vidljivosti, ob drsenju, med »ranljivimi«

prometnimi udeleženci, prekoračitve hitrosti, utrujenost... Povečano tveganje je povezano z nevarnimi motivi in nevarnim načinom življenja.

Samoocenjevanje pomeni voznikovo zavedanje lastne situacije, na vseh štirih nivojih. To pomeni samoocenitev usposobljenosti na obeh osnovnih nivojih in zavedanje svojih osebnostnih lastnosti, kot tudi odločitev glede prometa in življenja, na obeh zgornjih nivojih.

8.1. POUČEVANJE VOŽNJE

Ena najpomembnejših sestavin dobro funkcionirajočega sistema vožnje so visoko usposobljeni avtošolski učitelji, ki posedujejo ustrezno sposobnost poučevanja, da poudarijo vsa potrebna znanja in spretnosti za vožnjo, vidike, ki vplivajo na povečevanje tveganja pri vožnji in potrebnost samoocenjevanja vožnje. Avtošolski učitelji morajo poučevati kandidate za voznike ob upoštevanju predpogojev za vožnjo vseh štirih nivojev piramide. Jasno je, da zgodovinski sistem poučevanja voznikov, ki smo ga omenili, vsebinsko ne prekriva vse piramide. Učitelji se morajo zavedati pomembnosti vseh hierarhičnih nivojev, ki vplivajo na primernost vožnje.

Možno je tudi dognati in razumeti, zakaj vse strategije poučevanja ne prinašajo pričakovanih rezultatov. Dodatno znanje tehnike vožnje in načina kontroliranja vozila v kritičnih situacijah (manevri pri drsenju, pri zaviranju in pri zaviranju v sili) lahko poveča varnost med vozniki. Ti so na višjih hierarhičnih nivojih motivirani, da bi svojo varnost pri vožnji povečali z uporabo novih spretnosti, s katerimi bi razširili varnostne meje. Seveda je pa lahko istočasno škodljivo za varnost vožnje, da imajo vozniki nevarne zahteve na višjih nivojih, zaradi želje po senzacijah ali zaradi pripadnosti mladostniškim skupinam, katerih norme vzpodbujajo nevarno vožnjo... Za učitelje je razumevanje vsega navedenega ključno, z namenom, da prilagodijo strategijo poučevanja vsakemu posamezniku in tudi da zagotovijo kandidatu za voznika razumevanje vseh dejavnikov vožnje.

8.2. VSEBINE, KI JIH MORAJO AVTOŠOLSKI UČITELJI POUČEVATI O OBNAŠANJU VOZNIKOV IN PROMETNI VARNOSTI

Avtošolski učitelji morajo pri svojem poučevanju upoštevati vse predpogoje za vožnjo na nivojski piramidi. Hierarhični pristop temelji na dejstvu, da zmožnosti in predpogoji na višjem nivoju vplivajo na zahteve, odločitve in obnašanje na nižjem nivoju. Cilji v življenju in večšina življenja je predpogoj za izbire, ki potekajo na nivoju 3 in za izbire, kako se vozi avtomobil, kar opredeljuje nivo 2 in 1. Ta pristop je različen od tradicionalnega, kjer je bilo obvladovanje (tehnika vožnje) vozila najbolj pomembno. Ko se je ta tradicionalen pristop prvikrat pojavil, prometna varnost še ni bila tako pomembna kot je danes. Takratna prioriteta je bila mobilnost in sposobnost uporabljati vozilo kot učinkovito sredstvo za prevoz ljudi in blaga. Kasneje se je pojavil še varnostni dejavnik vožnje, vendar v poučevanju voznikov ni našel pravega mesta, enako pa poučevanje voznikov ni našlo svojega mesta v splošnem konceptu prometne varnosti.

Avtošolski učitelji morajo pri svojem poučevanju upoštevati nivo 4 kot temelj poučevanja kandidatov za voznike (cilji v življenju in večšina življenja). Nivo 4 bistveno oblikuje kandidata za voznika. Temu sledi nivo 3 (cilji in okoliščine vožnje), ki opredeljuje, zakaj se je kandidat za voznika sploh odločil za učenje vožnje motornega vozila. Nivo 2 je situacijsko

pogojen, ker gre za vožnjo v dejanskih prometnih situacijah, kar pomeni že konkretizacijo poučevanja. Končno pridemo do nivoja 1 (obvladovanje in kontrola vozila), kar pomeni poučevanje osnovne tehnike vožnje.

Navedena strategija poučevanja postavlja varnost vožnje pred mobilnost oziroma pretočnost prometa.

Upoštevanje vseh predpogojev, ki vplivajo na obnašanje voznikov in prometno varnost
Glavna naloga avtošolskih učiteljev je razviti odgovorne voznike in tem voznikom pomagati spoznati, da je njihovo učenje vožnje vseživljenska naloga. Pomagati jim morajo razviti varno filozofijo vožnje.

Filozofija vožnje je način razmišljanja o vožnji in ravnanja na podlagi svojih odločitev (decision-making process). Način (slog) vožnje je odvisen od osebnih odločitev, ki so pogojene z življenjskimi cilji in vlogami. Kandidati za voznike morajo vaditi kritično razmišljanje o sebi, imeti morajo sposobnost, da vrednotijo dejstva in svoje odločitve in spoznajo posledice različnih izbir.

Brez primerne učitelja v avtošoli bo kandidat za voznika težko oblikoval odločitve, ki jih potrebuje za varno in kulturno vožnjo. Ni dovolj, da učitelj kandidatu zagotovi zgolj znanja in veščine vožnje, razumevanje pomembnosti sprejemanja pravih odločitev in prisvojitve varnega načina vožnje. Razviti mora tudi voljo kandidata za voznika, da sledi tem načelom.

Učitelj mora predložiti kandidatu za voznika, kako predpogoji za vožnjo na višjem nivoju piramide vplivajo na zahteve, odločitve in obnašanje na nižjem nivoju.

Usmeritve za poučevanje glede na predpogoje vožnje na nivoju 4

Poznavanje nivoja »cilji v življenju in način življenja« pomaga razumeti, kako različni osebni in socialni predpogoji vplivajo na vlogo voznika. Obnašanje voznika in njegova udeležnost v prometnih nesrečah sta povezani z dejstvi, kot so starost, spol, osebnost, življenjski stil, družbeni položaj, izobrazba in prijatelji ter znanci. Avtošolski učitelji lahko poučujejo kandidata o sestavljenih povezavah med individualnimi, socialnimi in kulturnimi dejavniki življenja in vozniskim obnašanjem.

Individualni dejavniki

- Starost in spol
- Osebnost
- Vrednote in zavzemanja
- Inteligenca, izobrazba in učni način
- Nezmožnosti, posebne potrebe, nujne prilagoditve vozila
- Bolezni

Socialni dejavniki

- Skupinske norme in pritisk vrstnikov
- Socializacija v mladosti
- Življenjski način
- Socialno-ekonomski položaj

Kulturni dejavniki

- Vključenje v različna kulturna okolja

Usmeritve za poučevanje glede na predpogoje vožnje na nivoju 3

Poznavanje nivoja »cilji in okoliščine vožnje« da avtošolskemu učitelju znanje o varnih in nevarnih možnostih, kadar vozniki načrtujejo vožnjo z avtomobilom. Vožnjo je potrebno planirati z ozirom na kam, kdaj, kako in pod katerimi pogoji ter zakaj je sploh treba vožnjo izvesti. To znanje lahko učitelj uporabi, da opogumi kandidata za voznika, naj vožnjo načrtuje prijazno do okolja in, če je možno, naj se izogiba vožnji pod nevarnimi pogoji, kot so gost promet, slab oprijem cestišča, slabo vreme, stanje alkoholiziranosti in utrujenost.

Dejavniki, povezani s tem nivojem:

- Prometno-varnostni dejavniki.
- Prometne in transportne povezave.
- Odgovornosti v prometu, prometna politika in zakonodaja.
- Stroški prometnih nesreč, smrtnih žrtev in poškodb, socialni stroški, zdravstveni stroški.
- Vplivi prometa na zdravje, mobilnost, ekonomijo, okolje.
- Raziskave na področju prometne varnosti, osnovni principi in metode, razumevanje poročil in statistike.

Dejavniki sprejemanja odločitev in vedenja v povezavi z možnostjo izbire poti;

- Zdravstveno stanje in izbire vožnje
- Alkohol in droge, utrujenost
- Pritisk vrstnikov v avtomobilu, potnikov in njegov vpliv na nesreče in način vožnje
- Načini potovanja, dostopne možnosti, javni transport, načela izbire
- Gostota prometa, prometne konice
- Dnevni čas, tema, mrak, svitanje
- Letne in vremenske razlike, sneg in led, megla, dež

Usmeritve za poučevanje glede na predpogoje vožnje na nivoju 2

Poznavanje nivoja »vožnja v prometnih situacijah« pomeni možnost razvijanja znanja o vožnji avtomobila v dejanskem prometu. To znanje temelji na poznavanju prometnih pravil, tveganih situacij in vzorcev nesreč. S stališča kognitivne psihologije lahko opazimo, kako se sposobnost vožnje v prometu razvija z naraščajočo rutino. Kandidat za voznika se mora tudi naučiti, da vozi na varen in okolju prijazen način, v sodelovanju z ostalimi uporabniki ceste, v različnih prometnih situacijah in pod različnimi okoliščinami. Kandidata je potrebno tudi naučiti sposobnosti predvidevanja, zaznavanja tveganja in vožnje s takimi varnostnimi mejami, ki so potrebne za izognitev vpletenosti v kritične situacije.

Prometna pravila:

- Obstoječa prometna pravila in njihova uporaba
- Naraščajoča internacionalizacija in potovanja med deželami
- Uporabniki ceste, ki ne spoštujejo prometnih pravil in voznikova sposobnost prilagoditve nanje
- Zakonski vidiki kršenja pravil, policijsko nadzorstvo, kazni

Prometna psihologija;

- Kognitivna psihologija, pozornost pri opazovanju
- Rutina v prometu in avtomatiziranje voznikovega obnašanja
- Pretirana samozavest in uravnoteženje subjektivnih voznških sposobnosti v prometu
- Prilagoditve obnašanja

Voznikovo obnašanje;

- Obnašanje v različnih prometnih situacijah (križišča, avtoceste, prehitevanja)
- Prilagoditev hitrosti, splošna in v različnih cestnih okoliščinah
- Sodelovanje z drugimi uporabniki cest in očitnost lastnih namer
- Zaznavanje tveganja
- Nevarne situacije (živali, ranljivi uporabniki cest, spolzke površine)

Usmeritve za poučevanje glede na predpogoje vožnje na nivoju 1

Poznavanje »obvladovanja, tehnike vožnje vozila« pomeni, kako manevriramo z vozilom na varen in okolju prijazen način. Kandidat za voznika se mora tudi naučiti razviti realno oceno svojih lastnih sposobnosti. To pomeni tudi poznavanje vozila, različnih sistemov in varnostnih sistemov v vozilu in kako jih uporabljati na najboljši možni način.

- delovanje vozila;
- delovanje vozila in njegovih različnih podsistemov;
- delovanje varnostnih sistemov (zračne blazine, varnostni pasovi, zavore, pnevmatike, sedeži, abs, otroški zadrževalniki, vzglavniki...);
- sistemi za čiščenje izpušnih plinov;
- informacije o sistemih vozila in njihovem delovanju v priročnikih, in na web straneh;
- zakonodaja, ki se nanaša na vozila in njihove podsisteme;
- osnovno vzdrževanje vozila in podsistemov vozila;
- zakonodaja, ki se nanaša na uporabo varnostne opreme;
- načela euro ncap, načela za mehanično trdnost vozila;
- tipi trčenj, silovitost trčenj in poškodbe;

Prometna psihologija

Kognitivna psihologija, pozornost opazovanja

Rutina in avtomatizacija osnovnih veščin kontrole vozila

Pretirano samozaupanje in uravnoteženje subjektivnih veščin kontrole vozila

Tehnika vožnje in povezano obnašanje:

- Veščine kontrole vozila (speljevanje, zaviranje, upravljanje, prestavljanje)
- Kontrola vozila pri slabem oprijemu

- Kontrola vozila pri visoki hitrosti
- Vpliv naravnih zakonov na dinamiko vozila in njegovo gibanje
- Položaj sedenja za volanom
- Varnostno preverjanje vozila
- Ugodnosti uporabe varnostnih sistemov

Kot dodatek zgornjim vsebinam morajo avtošolski učitelji poznati tudi mnoge druge vidike vožnje, in končno in nad vse, metode poučevanja. Dobro znanje metod poučevanja in sposobnost njihove uporabe je ključno za pravi pristop k obravnavi kateregakoli nivoja.

Veščine in metode poučevanja

Ljudje, ki veliko vedo in znajo, niso nujno dobri prenašalci svojega znanja. Dober voznik, na primer, ni sam po sebi tudi dober učitelj vožnje. Avtošolski učitelj potrebuje socialni čut. Sposobnosti, kot so:

- odličen v komunikaciji;
- dobro sodelujoč s kandidatom za voznika;
- primerne obnašanja in delovanja, so torej osnovne zahteve, da je avtošolski učitelj uspešen pri opravljanju svojega dela.

Glavni cilj usposabljanja kandidatov za voznike je zagotavljanje varnosti v prometu. Večina drugih ciljev je drugotnega pomena. Vsebina usposabljanja voznikov se mora preverjati, ali dejansko služi ciljem prometne varnosti. Osebni interesi avtošolskega učitelja pri poučevanju, kot na primer obravnavanje tehnoloških dejstev, nimajo nobene vloge v vsebinah obveznega usposabljanja voznikov.

Avtošolski učitelji morajo biti usposobljeni, da znanje o varnosti v prometu lahko prenašajo na kandidate za voznike. Hkrati morajo biti pripravljeni, da bo njihovo poučevanje stalno potekalo v pogojih, ki so povezani z določenim tveganjem v prometu.

Profesionalizacija dela avtošolskih učiteljev je čedalje bolj pomembna zaradi dveh razlogov: Vožnja avtomobila je čedalje bolj visoko vrednotena udobnost v današnji družbi. Temeljito usposabljanje je torej zaželeno.

Obstajati mora jasna ločnica med avtošolskim učiteljem in »zasebnim učiteljem« (kot so na primer starši ali sorodniki pri vožnji s spremljevalcem).

Profesionalni avtošolski učitelj ima širok razpon znanj o metodah poučevanja. Te metode mu omogočajo, da med poučevanjem dosega učne cilje, ob tem pa spoštuje oziroma se prilagodi individualnim potrebam vsakega kandidata.

Profesionalna povezanost med avtošolskim učiteljem in kandidatom za voznika je posebne važnosti. Učitelj mora imeti sposobnost opazovati in zaznati proces razmišljanja in čustvene signale, ki jih oddaja kandidat. Zato bomo najprej prikazali metode za ustvarjanje in vzdrževanje povezanosti med avtošolskim učiteljem in kandidatom za voznika, sledila pa bo obravnava posebnih metod poučevanja, katerih znanje je potrebno učitelju.

Avtošolski učitelji morajo biti sposobni ne samo prenašati znanje, ampak tudi nagovoriti vedenje na najvišjem nivoju predpogojev za vožnjo (nivo 4). Kandidatu morajo krepiti realistično samoocenitev lastnih veščin, da ne bo zašel v nevarno pretirano samozaupanje.

Posamezniki, ki lahko realistično ocenijo lastno obnašanje, so v stanju »samozavedanja« in posledično se obnašajo mnogo bolj varnostno sprejemljivo.

Profesionalna povezanost

Dobra povezanost med avtošolskim učiteljem in kandidatom za voznika je pomembna zaradi naslednjega:

- Soglasnost med avtošolskim učiteljem in kandidatom za voznika glede ciljev usposabljanja. Oba morata soglašati glede dejstev, ki jih je potrebno doseči (opraviti vozniški izpit in voziti varno).
- Soglasnost med avtošolskim učiteljem in kandidatom za voznika glede vsebin usposabljanja. Oba morata smatrati vsebine usposabljanja kot uporabne in učinkovite za doseganje soglasnih ciljev.
- Soglasnost med avtošolskim učiteljem in kandidatom za voznika glede uporabe metod usposabljanja. Oba morata soglašati, da so metode, ki se uporabljajo za vsak del programa posebej, primerne za doseganje soglasnih ciljev.

Povezanost med učiteljem in kandidatom poteka na štirih kanalih, četudi se pogosto zavedata samo enega izmed njih.

Vsebinski kanal: na tem nivoju, ki je zavesten, se nahajajo vsebinske ugotovitve – »... kaj mi pravi, ali sem ga pravilno razumel?«

Odnosni kanal: na tem nivoju se nahajata v medsebojnem odnosu – »... ali misli, da potrebujem njegovo pomoč?«

Osebni kanal: ne da bi hotela, povesta nekaj o sebi – »... doma mi ni lahko.«

Prizivni kanal: vsaka povezanost ima neke zahteve – »...stori to!«

Učitelj in kandidat se morata zavedati vseh štirih kanalov hkrati. Predstavljajmo si, da vsak od obeh potrebuje štiri ušesa, za vsak kanal ena. Če se ne zavedata vseh štirih kanalov, prihaja do zmotnih razlag, kaj je drugi povedal. Avtošolski učitelj mora torej biti tudi odličen v vzpostavljanju profesionalne povezanosti s kandidatom. Idealna bi bila naslednja povezanost: Najprej začne vzpostavljati povezanost na vsebinskem kanalu

Svoje delo analizira na podlagi reakcij kandidata za voznika, tako da čim hitreje zazna nastop možne konfliktne situacije (odnosni, osebni in prizivni kanal)

V konfliktni situaciji je tisti, ki povezanost vrne na vsebinski kanal.

Globoki konflikti seveda ne morejo biti rešeni na način, naveden zgoraj. Toda taki konflikti naj ne bi zrasli v vsakodnevnih avtošolskih situacijah.

8.2.1. Metode poučevanja

Po uporabi strokovnih metod poučevanja (didaktičnih metod) se loči avtošolski učitelj od voznika spremljevalca. Metod poučevanja se da naučiti. Avtošolski učitelj mora biti domač z metodami poučevanja, vedeti mora, kdaj in katero uporabljati, glede na posameznega kandidata za voznika in glede na učno nalogo. Vsak posameznik ima različen način učenja.

Nekaterim se stvar samo besedno pove in že jo bodo sposobni dobro uporabiti, drugi pa potrebujejo izkušnjo, da stvar dobro spoznajo.

8.2.2. Informiranje

K informiranju sodi razlaga, pripovedovanje in pregled določene teoretične ali praktične vsebine vožnje. Razlaga teorije ali dejstev mora biti jasna, razumljiva in preprosta. Prilagojena mora biti predznanju kandidata za voznika.

Pripovedovanje in pregled je namenjeno razlagi dejstev ob zbujanju čustev, z namenom motivacije kandidata za voznika. Pripoved mora vedno imeti enega ali več poudarkov, napetost in opredelitev učnega cilja. Možno je tudi, da se pusti konec informiranja odprt, da vzpodbudimo odziv kandidata.

8.2.3. Prikazovanje

Zgled avtošolskega učitelja kot prikaz primerne vedenja in obnašanja, demonstracija in ilustracija, vse navedeno sodi med metode prikazovanja. Uporaba navedenih metod je izjemne važnosti pri obravnavi vsebine vožnje in se je nikakor ne sme izpuščati.

Prikaz modela obnašanja pomeni, da je učitelj vedno vzorec kandidatu za voznika. Zato se mora obnašati kot varen, socialno odgovoren uporabnik ceste, povsod, od pripenjanja varnostnega pasu do defenzivne vožnje.

Učitelj obvezno demonstrira vsako ravnanje pri upravljanju vozila (praktična demonstracija). Demonstracija mora biti izvedena na način, da kandidat za voznika lahko z lahkoto sledi. Demonstracija mora biti natančna, z dobro koordinacijo gibov in na pravilen način.

Učitelj lahko demonstrira nek postopek ravnanja tudi s skico, ki jo ima predhodno pripravljeno ali pa jo neposredno nariše (teoretična demonstracija). S pomočjo skic kandidat lažje in hitreje dojema učno snov. Skice, risbe, slike, filmi in modeli lahko pomagajo ilustrirati stvari, ki jih ni možno opazovati neposredno v prometu (bodisi ker se odvijajo prehitro ali pa demonstracije ni možno izvesti). Primerne demonstracije pomagajo poenostaviti razumevanje kompleksnih situacij in pojavov, naredijo kandidate za voznike zainteresirane za podrobnosti in povzročijo, da so težke naloge in teme bolj razumljive.

8.2.4. Vodenje

Pri kandidatovih poizkusih ustreznega ravnanja z vozilom in obnašanja ga je potrebno voditi, da posamezne postopke osvoji na pravilen način. Avtošolski učitelj lahko kandidata vodi s inštrukcijami oziroma napotki, z dodatnimi vzpodbudami, s prepustitvijo izbire tempa učenja kandidatu, s postavljanjem vprašanj in z napovedjo nove učne teme.

Instrukcije so informacije, kako je treba neko stvar narediti in kako se to opravi v podrobnosti. Za dajanje inštrukcij mora biti učitelj dobro pripravljen, natančen, razumljiv in kratek, posebno med vožnjo kandidata. Instrukcije morajo biti dane v prijateljskem in nevtralnem ozračju. Glavna značilnost inštrukcij je, da so dosledne in ne puščajo odprtega prostora za individualno razmišljanje.

Dodatne vzpodbude učitelj uporablja, da vzpodbudi kandidata k razmišljanju ali da ga opogumi k rešitvi problema. Rešitve naj najde kandidat, ne učitelj.

S prepustitvijo izbire tempa učenja kandidatu učitelj doseže, da se kandidat sam odloči, kaj in koliko bo vadil bolj intenzivno.

Določene učne vsebine se lahko razvijajo skupaj z kandidatom, tako da mu učitelj postavlja vprašanja. Ta metoda aktivira kandidata in on se počuti bolj odgovornega za učni proces. Po drugi strani so vprašanja uporabna, da se preveri kandidatovo znanje. Moramo pa se zavedati, da se te metode ne more uporabiti v vsaki učni situaciji.

Kandidat je lahko motiviran, da pripravi samega sebe na naslednjo učno temo, na način, da opazuje druge prometne udeležence, zbira informacije ali preprosto razmišlja o vprašanju. Ta metoda lahko vodi v večjo osebno vpletenost kandidata v učni proces in v boljšo povezavo z vsakdanjim življenjem.

8.2.5. Pregledovanje

K pregledovanju učnega procesa sodijo ojačanje, kritiziranje in grajanje, posredovanje, poziv na pozornost in samoocenitev.

Kadar kandidat dejanje pravilno izvede, učitelj to dejanje pozitivno ojači. To opogumi kandidata, da ga bo še bolj izvajal.

Nepravilno obnašanje naj bo kritizirano in grajano, z namenom, da se mu izogne v bodočnosti. Toda nikoli ni dopustno kritizirati osebe, samo napačno obnašanje! Kritiki mora slediti obrazložitev.

Z namenom da prepreči konflikt ali prometno nesrečo, mora učitelj hitro posredovati. Obrazložitev, zakaj je bilo potrebno posredovanje, mora slediti takoj, ko je enkrat nevarnost preprečena.

Pozivi na pozornost so bolj posebno kot splošno uporabljani in kombinirani z obrazložitvijo (na primer zakaj bi bilo potrebno predhodno bolj paziti).

Učitelj mora kandidata stalno opogumljati, da oceni svoja lastna dejanja in obnašanja. Samoocenitev je pomembno orodje, s katerim voznik nadaljuje z učenjem vožnje, na podlagi izkušenj, ko že ima vozniško dovoljenje (filozofija vožnje).

8.2.6. Urejanje in priprava aktivnosti pri poučevanju

Ko obravnavamo poučevanje avtošolskega učitelja, ne moremo mimo posebnih aktivnosti, ki nastopajo pri njegovem delu. Tudi te aktivnosti lahko opredeljujemo kot posebne metode poučevanja. Nekatere teh aktivnosti učitelj izvaja predvsem pri teoretičnem delu usposabljanja kandidata za voznika, druge pri praktičnem. Nikakor pa niso vse aktivnosti enako uporabne pri delu s skupino učencev kot pri delu s posameznikom.

Zbiranje in strukturiranje idej

Zbiranje in strukturiranje idej pred pričetkom poučevanja lahko aktivira učence in vpliva na oblikovanje vsebin poučevanja. Učenci so lahko motivirani, da najdejo rešitve, zberejo ideje, mnenja in stališča.

Preizkušanje in odkrivanje

Preizkušanje lahko razumemo kot »poskuse in napake«, odkrivanje pa iskanje rešitev. Avtošolski učitelj mora stvari povzeti in pozitivno okrepiti pravilen pristop. Ta metoda vodi k višji učni motivaciji, k večji »notranji« motivaciji (zainteresiranosti po lastni želji) in k primernemu obnašanju, ki ga bo kandidat za voznika kasneje uporabil v prometu.

Vadenje in ponavljanje

Stalno vadenje zagotavlja, da se znanja in spretnosti skladiščijo v možganih in jih ni možno z lahkoto zmotiti, na primer med stresnimi situacijami, kot je vozniški izpit. Ni učinkovito intenzivno vaditi kratko pred izpitom, ker se nove učne vsebine ne morejo skladiščiti v možganih, ko je učenec v stresnem položaju. Za vadenje in ponavljanje je najprimernejše opuščeno (relaksirano) stanje.

Vaje v malih skupinah

Pri nalogah, kjer je potrebno opazovanje, štiri oči vidi več kot samo dvoje; zato imajo v posebnih situacijah smisel vaje v malih skupinah. Pri sami vožnji seveda odgovornost lahko prevzema samo ena oseba, ostali člani male skupine pa opazujejo.

Individualne vaje

Vsak kandidat za voznika ima svojo lastno učno kapaciteto; zato je individualno učenje nujen del vsake vaje. Individualne vaje so tudi potrebne pri vadenju formiranja odločitev, ki so glavni element vožnje v različnih prometnih situacijah (nivo 2 in 3 nivojske piramide dejavnikov, ki vplivajo na obnašanje voznika).

Igra vlog

Igra vlog je smiselna samo, če učenci niso preveč plašni in sramežljivi. Tako se lahko zaigra tipične prometne konflikte in se jih analizira.

Vodena diskusija

Vodja skupine sproži diskusijo in potem ostane bolj v ozadju. Stvari mora povzemati, motivirati sodelujoče in dati pozitivne ali negativne okrepitve. Vodenje skupinskih diskusij je zahtevno, tako da mora biti avtošolski učitelj ustrezno usposobljen na praktično usmerjenih seminarjih.

Študija primera in študija situacije

Pri študiju primera oziroma situacije se predstavijo konkretni primeri in se analizirajo. Glavni namen takega študija je prenesti rezultat analiziranega primera v znanje in obnašanje kandidata za voznika.

Moderacija:

Moderacija je zmes vseh do sedaj opisanih metod poučevanja. Uporabna je pri skupinski diskusiji: moderator ne postavi učnega ali diskusijskega cilja, ampak ga določi skupina sama ali posamezni učenec. Je odlična metoda za razvijanje skupinskega procesa ali za skupinsko obravnavo problemov. Ta kompleksna metoda poučevanja mora biti tudi predhodno naučena s strani avtošolskih učiteljev, na praktičnih seminarjih.

8.2.7. Povratna zveza

Povratne informacije – življenjsko načel

Povratna zveza ni samo metoda poučevanja, ampak tudi načelo samega prometa in celo življenjsko načelo na splošno. Lahko jo opredelimo kot primerjavo, kakšna je neka stvar in kakšna naj bi bila. Če v prometu nimamo povratne zveze, lahko to postane problem. Če voznik vozi prehitro brez sleherne negativne posledice, mu izguba povratne zveze sporoča, da je njegovo ravnanje popolnoma v redu.

8.2.8. Vozniško okolje daje pomanjkljivo povratno zvezo

Splošne povratne informacije iz prometnega okolja cestnemu uporabniku so navadno zelo revne. Cestno okolje je tako »slab učitelj«, za razliko od smučanja, na primer, kjer se posledice pretirane hitrosti čutijo takoj. Izgubo povratne informacije mora voznik nadomestiti sam s samooceno svojih veščin.

Med učnimi vajami lahko uporabimo vsako dostopno obliko povratne zveze. Razlikujemo tri glavna tipa povratne zveze:

- Klasična povratna zveza: učitelj pohvali vzorec vedenja kandidata za voznika in kandidatov trud za izboljšanje vedenja;
- Napredna povratna zveza: avtošolski učitelj postavlja kandidatu vprašanja, tako da je slednji sposoben ustvariti povratno zvezo samemu sebi. V tem smislu je boljše postavljanje odprtih vprašanj (zakaj?, kdo?, kaj?, kdaj?...) kot zaprtih (da ali ne?, isto ali?...).
- Vožnja s komentarjem

Vožnja s komentarjem lahko smatramo kot vrsto povratne zveze. Voznik lahko razlaga svoj proces formiranja odločitev, medtem ko vozi. Poleg svojih misli lahko prikaže tudi svoja čustva, tako da situacija postane bolj smiselna in življenjska.

8.2.9. Poenostavitev učne vsebine

Vožnja je bolj kompleksna kot težka naloga. Avtošolski učitelj lahko poenostavi to kompleksnost in kandidatu olajša razumevanje, tako da uporabi barvo prometnih luči:

- Zeleno, kadar je jasna prometna situacija;
- Rumeno, kadar je situacija kritična in mora biti voznik pripravljen na reakcijo;
- Rdečo, kadar je situacija nevarna in mora voznik takoj reagirati.

Ta trojna shema je primer, kako prikazati kompleksne situacije na poenostavljen način. Uporabljena je lahko kot povratna zveza in razgovor med avtošolskim učiteljem in kandidatom za voznika. Tudi občutja voznika se lahko izrazijo z uporabo te sheme: normalna koncentracija (zeleno), utrujen, ali nekoliko v naglici (rumeno), zelo zaspan, izjemno razburjen (rdeča).

Aktivno učenje

Aktivno učenje zajema vse metode poučevanja, kjer učenec igra aktivno vlogo. Glavni namen aktivne vloge je, da se oseba čuti bolj odgovorna za učni proces. Ob tem koristimo predhodno izkustvo učenca, ki ni nujno vezano na vožnjo. Izrazita metoda, ki jo lahko uvrstimo med aktivno učenje, je »coaching«.

»Coaching« To je vodenje kandidata za voznika, na način, da sam odkrije rešitev in jo potem tudi uporabi. Avtošolski učitelj vprašuje kandidata, kaj bi bilo smotno, da stori v določeni prometni situaciji. Kandidat podaja odgovore na osnovi predhodnega znanja.

»Coaching« je optimalna metoda za nadaljnje učenje. V začetni fazi usposabljanja za voznika je primerna za formiranje stališč do tveganja (nivo 4 nivojske piramide). Namen je razviti osnove za voznikovo formiranje odločitev. Voznik se mora zavedati, da je potrebno sprejemati odločitve, in tudi tega, da so posledice njegovih odločitev ter katerikoli dejanj popolnoma v njegovi odgovornosti.

Coaching je namenjen izboljšanju posameznikovega samozavedanja. Posameznikovo samozavedanje ima bistveno vlogo v varni vožnji.

Osnovni pristop pri coachingu je postavljanje vprašanj. To je nasprotna metoda, kot jo uporabljamo pri tradicionalnem poučevanju, kjer avtošolski učitelj prikazuje. Če je metoda coachinga pravilno implementirana, je komaj mogoče, da bi prišlo do nesporazumov med avtošolskim učiteljem in kandidatom za voznika. Učitelj mora seveda biti pripravljen na to obliko odnosa. Ne sme ga voditi želja, nekaj pokazati svojim učencem, ampak ga morata voditi radovednost in interes njegovih učencev.

Namen coachinga, ko se postavlja vprašanja, je priti tako globoko kot je možno v individualno osnovo odločanja. Če, na primer, kandidat za voznika spregleda pešca na prehodu za pešce, ni dovolj samo, da se to komentira, ampak je potrebno tudi vprašati, kaj bi bil lahko vzrok tega spregleda. Temelječ na tej diskusiji bo kandidat za voznika sposoben razviti strategije za bodoče ravnanje v podobnih situacijah. Coaching pomaga aktivirati kandidatove lastne vire, da najde rešitve.

Naslednja načela coachinga naj bi bila navzoča v misli avtošolskega učitelja:

s poučevanjem s pomočjo prikazovanja	s coachingom
...obravnavate lahko konkretno učno snov	...lahko vodite učni proces
...izvajate določeno vsebino	...opogumljate individualni razvoj kandidata
...uporabljate učni material	...diskutirate o izkušnjah in jih analizirate
...prenašate največ znanje	...vplivate na pravilna prepričanja in stališča kandidata
...obstoja samo ena resnica	...obstoja nekaj vidikov in rezultatov
...kandidatu lahko pokažete	...lahko pripovedujete in prikažete
...lahko prikažete samega sebe	...kandidata srečate z njegovimi resničnimi interesi in radovednostmi

Pomembni poudarki za coaching:

Odgovorni ste za postavljanje pravih vprašanj, kandidat za voznika pa za pravilne odgovore. Neko stvar vam pokaže vaš kandidat, ne pa nekaj iz okolice.

Poslušate, ko kandidat razlaga.

Diskusijo vodite in ustvarjate zaključke v soglasju s kandidatom, ob tem pa sprejemate, da se kandidat sam odloči, kateri zaključek bo sprejel (ali ne).

Poučevanje, usmerjeno na problem:

Poučevanje, usmerjeno na problem, je zelo primerno za coaching. Kandidat, bolj kot njegov učitelj, mora spoznati problem. To pospešuje aktivno učenje. Bolj kot je kandidat vključen v učni proces, bolj se čuti odgovornega za svoj napredek. Pri coachingu kandidat lahko s svojim

učiteljem zamenja položaj, na primer: on je učitelj in učitelj je kandidat. Sedaj, ko je v vlogi učitelja, mora kandidat spoznati in razložiti pomembne vidike vožnje.

»To bi lahko bil jaz« metoda:

V prometu lahko nastane množica konfliktov. Če se postavimo v vlogo drugega prometnega udeleženca (vživljanje, empatija), ga bolje razumevamo in morda sprejmemo dejstvo, da tudi mi delamo napake.

Če kandidat za voznika ravna na zelo tvegan način, ga med coachingom lahko vprašamo, kako bi se počutili, če bi povzročili nesrečo, kjer bi preživeli, toda ubili svojega najboljšega prijatelja. Zopet: pomembno je, da samo kandidat najde svoj individualen odgovor in se pri tem učitelj ponaša kot vrednostno neodvisen.

8.2.10. Planiranje in evaluacija pouka

Avtošolski učitelj mora postaviti cilj vsaki učni lekciji (uri). Temelječ na tem cilju naj struktura lekcije vsebuje naslednje dele:

- Začetek lekcije
- Trajanje lekcije
- Konec lekcije.
- Avtošolski učitelj mora biti sposoben ovrednotenja, ali je bil dosežen cilj lekcije.

Informacija o metodah poučevanja:

Kandidat za voznika lahko pričakuje od avtošolskega učitelja, da mu bo slednji dal nasvet, kako se najbolje uči in česa se mora med učenjem izogibati. Tudi učna atmosfera in učno okolje igrata pomembno vlogo pri koncentraciji za učenje. Kandidat naj dobi priporočila za učenje, tako da se bo zavedal svojega individualnega učnega stila.

Strah pred izpitom:

Normalno je, da so kandidati za voznike med opravljanjem vozniškega izpita pod stresom. Avtošolski učitelj naj mu zagotovi praktične in individualne informacije, tako da se bo kandidat lahko kosel s tem strahom. Hladnokrvnost pred izpitom dejansko pomaga kandidatu, da je med izpitom bolj koncentriran. Popolna izguba hladnokrvnosti oziroma pretiran strah torej pomeni, da kandidat ne bo dobro izpolnil svojo nalogo.

Retorične veščine:

Poklicne retorične veščine avtošolskega učitelja (umetnost učinkovitega govorjenja) so posebno pomembne za teoretične lekcije. Retorične veščine se ne morejo naučiti iz knjige, ampak se jih je potrebno usposobiti na seminarjih z video povratno zvezo. Tri dimenzije retoričnih veščin se lahko vadijo:

- Glas (ali bi jaz rad poslušal svoj govor?).
- Način govorjenja (ali bi se jaz rad učil od sebe?).
- Govorica telesa (ali bi jaz rad opazoval samega sebe?). Dobra retorika v učnem kontekstu se lahko smatra kot pomoč kandidatom za voznike, tako da se lahko usposabljaajo na najbolj učinkovit način.

8.2.11. Evidenca odličnosti kandidata za voznika

Program usposabljanja kandidata za voznika je mogoče vsebinsko razgraditi na posamezne elemente vožnje (npr. speljavanje in ustavljanje vozila, ..., vožnja po križiščih, ...obračanje, ... parkiranje ...). Vsak element vožnje je mogoče obravnavati kot samostojen segment poučevanja, kar že izhaja iz samih vaj programa usposabljanja. Vsak posamezen element vožnje mora kandidat za voznika obvladati »do odličnosti«, če želimo končno usposobljenost za samostojno varno vožnjo.

Učno pomagalo pri usposabljanju kandidatov za voznike oziroma pri preverjanju znanja in spretnosti pri izvedbi posameznega elementa vožnje je posebna »karta usposobljenosti«.

Stalno preverjanje se izvaja kadarkoli, na vsaki vaji učnega programa. Zlasti na stopnji pridobivanja novega znanja učitelj vožnje najprej preveri, ali je kandidat učivo dojel in doumel, in šele potem krene dalje. Tudi to, da učitelj med usposabljanjem opazuje, kako kandidat sodeluje (dojema, posluša, vprašuje, odgovarja, ravna) služi preverjanju. - Izpraševalno preverjanje (ocenjevanje) je načrtno in so zanj določene posebne ure (preizkus znanja vožnje), zato ga ne smemo zamenjavati s stalnim preverjanjem.

Za preverjanje kandidatovega znanja in spretnosti »do odličnosti« je predvsem primerna »karta usposobljenosti«, ki služi za analizo usposobljenosti kandidata za izvedbo posameznega elementa vožnje. Lahko se uporabljata dve karti usposobljenosti; eno izpolnjuje skupaj s kandidatom učitelj in druga, ki jo izpolnjuje kandidat sam. Z manjšo karto kandidat ocenjuje samega sebe in kasneje premisli, katere elemente vožnje in koliko mora še ponavljati. Učitelju pa večja karta služi kot povratna informacija o kandidatovem znanju posameznih elementov vožnje in kot kontrola, katere elemente vožnje (vaje) mora kandidat še ponavljati.

Elementi vožnje so na karti usposobljenosti označeni z gradacijo »D / O / B / R / O«. Ko kandidat izvede element vožnje, učitelj s številom oznak »X« označi kandidatovo trenutno usposobljenost (možno je od ena do pet »X«). Dokler kandidat ne zbere vseh pet možnih oznak »X«, je element vožnje nujno v naslednjih učnih urah ponavljati.

Analizo usposobljenosti s pomočjo karte je možno izvajati kadarkoli med učno uro. Poudariti je potrebno, da karti služita samo za samokontrolo kandidata in za povratno informacijo učitelju, ne pa za ocenjevanje kandidata.

Navajamo primer karte usposobljenosti (SLIKA), ki ima vsebino vožnje drugače strukturirano kot to opredeljuje program usposabljanja praktične vožnje. Navedena strukturacija vožnje je bolj uporabna za ocenjevanje kandidatovih spretnosti in obnašanja. Pripominjamo, da je spodaj navedeno metodologijo možno neposredno uporabiti tudi pri obstoječem programu usposabljanja, zamenjati je potrebno samo opredelitev vsebin vožnje (vnesti predpisane vaje).

PRIPRAVA NA VOŽNJO	D	O	B	R	O
Položaj sedeža	x	x	x	x	x
Namestitev varnostnih pasov					
Nastavitev naslonjal za glavo					
Nastavitev vzratnih ogledal					
Popravilo okvar					

TEHNIKA VOŽNJE	D	O	B	R	O
Upravljanje vozila					
Parkiranje					
Obračanje					
Vzratna vožnja					
Vožnja v klanec					

OPAZOVANJE PROMETA	D	O	B	R	O
Vključevanje	x	x	x	x	
Sprememba lege	x	x			
Križišče					
Prehitevanje / vožnja mimo					
Pešci					
Vidljivost					
Stalnost opazovanja					

PROMETNI PREDPISI	D	O	B	R	O
Znaki / označbe					
Prometna pravila					
Razvrščanje					
Hitrost					
Uporaba luči					
Uporaba smernikov					

PROMETNA IZKUŠENOST	D	O	B	R	O
Predvidevanje					
Primernost vožnje					
Pretesna vožnja					
Dinamika vožnje					
Etika / kultura vožnje					

Tabela 7: Karta usposobljenosti kandidata za voznika

Naslov delovnega mesta: Učitelj praktične vožnje:_____xyyx_____

Koda po SKP	Kolektivna pogodba
Kraj dela	Sedež Avto šole
Dejavnost	Pedagoška
Strokovna izobrazba	4-letna srednja strokovna izobrazba ali gimnazija
Posebna znanja in zmožnosti	Inštruktorski izpit, pedagoško-andrargoška izobrazba, sprotno parmanentno izobraževanje
Zaželjene delovne izkušnje	1 leto
Moralno-etični pogoji	Nekaznovanost za kazniva dejanja in prekrške s področja cestno prometnih predpisov , zoper spolno nedotakljivost oziroma moralo

Osnove za delo	Program učenja vožnje z motornimi vozili, zakon o varnosti cestnega prometa , splošni akti zavoda odločitve-navodila ravnatelja ali drugega pooblaščenega delavca zavoda, osnovno sredstvo – vozilo in ostale tehnične pripomočke
Odgovornost	Za izvajanje pedagoške dejavnosti – poučevanje praktične vožnje, skrb za prometno varnost, varnost pri delu, primeren odnos do kandidata, osnovnega sredstva , ostalih udeležencev v prometu
Napori pri delu	Veliki psiho-fizični napori z delom z ljudmi, prisiljena drža, velika nevarnost prometnih nesreč, sprememba temperaturnih razlik
Vplivi okolja	Velika sprememba temperaturnih razlik, nečistoča, prah, plini, ropot, vibracije
Preizkus zmožnosti za delo	Spremljanje uspešnosti na voznških izpitih in skrb za brezhibnost vozila
Poskusno delo	3 mesece
Preventivni zdravstveni pregledi	Letni
Zaščitna sredstva	Delovni jopič , delovna halja

VSEBINA DELA:

Delavec opravlja dela in naloge določene s predpisi, letnim delovnim načrtom zavoda (avto šole) ter v skladu z odredbo vodstva zavoda (delovne organizacije) v skladu s predpisi.

Program del in nalog obsega zlasti:

- izvaja praktični pouk – poučuje praktično vožnjo v individualni obliki;
- izvaja sprotne priprave za vsakega kandidata posebej in pri tem uporablja različne didaktične pripomočke;
- ocenjevanje na šolskih preizkusih;
- ocenjevanje voznikov »C« kategorije za poklic voznik (samo učitelji, ki imajo »C« kategorijo)
- mentorstvo oziroma uvajanje novih učiteljev;
- sodeluje z ocenjevalci na voznških izpitih;
- sodeluje v strokovnih in drugih organih zavoda;
- po potrebi nadomešča druge sodelavce;
- se udeležuje permanentnih in drugih strokovnih izobraževanj;
- skrbi za osnovna sredstva kot dober gospodar;
- skrbi za varstvo pri delu in spoštovanje zakona o varnosti cestnega prometa;
- skrbi za dnevne preventivne preglede vozil in vodi evidenco za servisiranje vozil po navodilih proizvajalca – obvešča (sporoča) vodji avto šole pri nadaljnjem postopku za brezhibnost vozil;
- skrbi za letne in polletne tehnične preglede - sporoča vodji avto šole za postopek;

Podpis delavca – učitelja vožnje

Vodja avtošolske dejavnosti:
Mag. Marko Hrzenjak

9. TRŽENJE

Trženje izobraževalnih programov in ostalih storitev je težje kot trženje izdelkov. Značilnost izdelkov zaznavamo s svojimi čutili, medtem ko pri izobraževalnih programih to ni mogoče. Porabniki kupujejo nekaj, kar ni v materialni obliki, je neotipljivo ter hkrati spremenljivo in minljivo, rezultat pa je lahko njihovo razočaranje, zadovoljstvo in/ali navdušenje. Porabniki so pogosto vključeni v oblikovanje in izvedbo izobraževalnega programa, za to postaja trženje izobraževalnih programov interaktivni proces med izvajalcem in porabnikom, ki zahteva oblikovanje trženja na podlagi medsebojnih odnosov. Izobraževalne organizacije morajo najti načine kako narediti tisto kar je neotipljivo in kako povečati svojo produktivnost. Če izobraževalne organizacije želijo na trgu uspeti morajo ponuditi in zagotoviti visoko kakovost svojih programov in se na ta način diferencirati od ostalih konkurentov.

Vodstvo in zaposlenih v izobraževalnih organizacijah se vedno bolj zavedajo, da morajo sprejeti koncept celovite tržne usmeritve, če želijo preživeti in uspeti med številnimi tekmeci. Nujno je, da strateško in operativno načrtujejo trženje svojih storitev, raziskujejo trg, napovedujejo tržno povpraševanje po različnih izobraževalnih programih in na podlagi tega segmentirajo trg ter diferenciacijo in pozicionirajo svojo tržno ponudbo. Dodaten poudarek naj bo tudi na notranjem trženju – to je usposabljanje in motiviranje zaposlenih, da odlično strežejo svojim strankam.

V mnogih storitvenih dejavnostih merila kakovosti določa panoga, ne potrošnik. Za primer vzemimo oglaševanje, če kdo pohvali kakšen oglas, s tem ponavadi ne misli, da bo oglas pripomogel k boljšemu poslovanju podjetja s strankami. S pohvalo običajno misli na dober naslov, sam videz – oglas ja pač dober prisrčen. Vprašajte se, kdo vam določa merila kakovosti – vaša panoga, vaš ego ali vaše stranke?

Napišite oglas za svojo storitev. Če je po enem tednu vaš oglas še vedno neprepričljiv, se nehajte truditi z njim in začnite razmišljati, kako bi izboljšali storitev.

Trženje so možgani storitve, če možgani odpovejo, bo kmalu odpovedalo tudi srce.

Kljub vsem zgodbam o uspehu pa v večini podjetij še vedno prirejajo sestanke, katerih namen je sila preprost:

Poglejmo kaj smo naredili v zadnjem letu, in to poskušajmo izboljšati za petnajst odstotkov.

- petnajst odstotkov bolje je čisto v redu –za nekaj časa. Zadostuje, dokler se ne pojavi drugo podjetje, ki posel opravlja stoddstotno drugače.
- Če se ukvarjate s poslom, v katerem si lahko privoščite visoke marže, bodite prepričani, da se takšno podjetje bo pojavilo in vam podaljšalo noči brez spanca.
- Erozijska se je v vseh teh podjetjih začela na tistih sestankih, ko je nekdo izmed sodelujočih vprašal: Kako bi lahko to naredili petnajst odstotkov bolje?
- Odgovor, - ni dovolj, da razmišljate bolje. **Razmišljajte drugače**

Trženje izobraževalnih organizacijah mora temeljiti na treh temeljnih predpostavkah;

- oblikovanju in izvajanju storitev za potrebe porabnikov
- količinskemu in kakovostnemu zadovoljevanju teh potreb
- izvajanju tržnimi aktivnostmi, ki zagotavljajo uspešno prodajanje.

Zato z uporabo tržnimi pristopa morajo pridobiti sredstva z različnimi tržnimi aktivnostmi, kot so;

- komercialno trženje – ki obsega prodajo izdelkov ali opravljanje storitev, ki so predmet njihovega poslovanja
- možnost pridobitve dodatnega financiranja – v obliki sponzorstva, donatorstva, reklame

Ponekod si posamezne izobraževalne organizacije težje privoščijo izvajanje tržne dejavnosti, ker preprosto nimajo dovolj ustreznega tovrstnega znanja. Pri tem so jim lahko v pomoč razne tržne agencije, seveda pa je to povezano z denarjem, ki ga bo izobraževalna organizacija morala vložiti v razvoj svojega trženja.

9.1. NAČIN TRŽENJA

Pasivni način trženja- pri tem načinu trženja izobraževalne organizacije čakajo, da se kupci oglasijo sami in šele nato naveže z njimi kvalitetnejši, vendar večinoma kratkotrajni stik, ki jo operativno izvedejo npr. z razpisi izobraževalnih programov v medijih.

- prvi nakup; - pobuda stranke, čakanje, razpis v medijih
- ponovni nakup; - ni vzdrževanja stikov, čakanje in upanje.

Aktivni način trženja – za razliko od prejšnjega ta način trženja omogoča izobraževalnim organizacijam, da potencialne kupce iščejo sama, kar z vidika tržnega komuniciranja ne pomeni samo oglaševanje, temveč že pri vzpostavljanju prvega stika, da zelo dobro spozna svoje kupce. Tržne aktivnosti torej zajemajo iskanje in pridobivanje novih potencialnih kupcev ter ponovno prodajo oziroma nadaljevanje sodelovanja z obstoječimi kupci.

- prvi nakup;- baza podatkov, direktno trženje, osebna prodaja in priprava
- ponovni nakup; - aktivnosti po izobraževanju, večnivojski stili, svetovanje in pomoč pri načrtovanju, uporabi znanj in kontroli.

Vsak začetek izvajanja tržne aktivnosti zahteva od izobraževalne organizacije za odrasle opredelitev treh temeljnih vprašanj;

- kaj tržiti
- kako tržiti in kdo so njeni kupci

Cilj podjetja oziroma izobraževalne organizacije je, ne le najboljše ampak sijajno dobro postreči stranko.

Ključnega pomena za uspešnost organizacije je usmerjenost k stranki. Če želimo doseči tovrstno usmeritev, se moramo najprej vprašati, kdo so stranke in kako prihaja do njihovih odločitev in njihovega zadovoljstva. Če želimo v poslu uspevati tako kratkoročno kot tudi dolgoročno, je seveda treba poznati pričakovanja, zato da bi jih lahko izpolnili in vplivali na njihove odločitve.

Da bi izobraževalna ustanova lahko dosegla želeno pozicijo na trgu, mora uporabnikom ponuditi vrednost svojih storitev v obliki tržnega spleta. Gre za vrsto elementov, ki pogojujejo tako vzpostavitev menjalnega procesa kot tudi njegovo realizacijo.

Začnite pri sebi in svojih zaposlenih; » Ne odpirajte trgovine, če se ne znate nasmehnuti« pravi star pregovor.

Ta nasvet velja za vse zaposlene v vašem podjetju. Najhitrejši, najcenejši in najboljši tržniki vaših storitev so vaši zaposleni. Vsak zaposlen bi se moral zavedati, da ja vsako dejanje marketinško dejanje, od katerega je odvisen uspeh podjetja.

Ocenite vsak korak – od tega, kako se receptor oglašja na telefon, pa do napisa na koncu računa. Vprašajte kaj bi lahko naredili drugače, da bi pritegnili in obdržali več strank.

- vsako dejanje je tržno dejanje. Poskrbite, da bo vsak vaš zaposleni tudi tržnik.
- pri načrtovanju trženja ne pomislite le na svoj posel, temveč na svoje sposobnosti.
- Če delate v podjetju, ki ponuja strokovne storitve kot so avtošolske storitve, vsi mislimo, da stranke kupujejo strokovno znanje. Vendar pa lahko brez težav ocenijo, ali je vaš odnos do njih dober in ali odgovarjate na telefonske klice. Vaše stranke so strokovnjaki v ugotavljanju, ali jih cenite.
- Če ponujate profesionalne storitve, verjetno ne prodajate strokovnosti. Saj lahko stranke o strokovnosti le domnevajo, ne morejo pa je oceniti. In najpogosteje je prav vanje potrebno vložiti največ truda.
- Če prodajate storitev, v resnici prodajate odnose z ljudmi.

Oblikovanje trženjskega spleta;

- storitev
- kraj
- cena
- promocija
- ljudje
- procesiranje
- fizični dokazi

9.2. CENE IN STROŠKI IZOBRAŽEVANJA

Cena je denarni izraz izdelka ali storitve. Na njeno odlikovanje vpliva zlasti konkurenca ponudba in povpraševanje. Se oblikuje na osnovi koristi izobraževalne storitve in predstavlja najstarejši tržni element. V njej morajo biti zajeti vsi stroški, na osnovi katerih se oblikujejo lastna in nato prodajna cena storitve.

Tržna cena zajema običajno naslednje prvine;

- stroške elementov posameznih operacij, npr. zbiranje in ocenjevanje idej za nove programe, tržne analize, stroške kontrole kvalitete,
- stroške elementov pospeševanja ali promocijo, npr. stroški institucionalne publicitete, stroški, ki se nanašajo na odnose z javnostjo, drugi promocijski stroški, zlasti na sejnih, razstavah,...
- splošni stroški poslovanja, ki obsegajo zlasti tekoče poslovne administracijske, stroške za marketinško informacijski sistem in druge,
- fiskalne elemente – davki,
- dobiček.

Cena je edina prvina trženjskega spleta, ki prinese dohodek, ostale prvine ustvarjajo stroške. Cena je obenem tudi najbolj prožna prvina trženjskega spleta glede na to, da jo je moč hitro spremeniti za razliko od lastnosti storitve ali tržnih poti.

Če se nad vašimi cenami nihče ne pritožuje, so prenizke, če se pritožujejo skoraj vsi, so previsoke. Koliko odpora pomeni, da je vaša cena ravno pravšnja?

Petnajst do dvajset odstotkov. Za to obstaja preprost razlog: približno deset odstotkov se ljudi pritožuje nad vsako ceno. Nekateri se želijo pogajati. Spet drugi si želijo storitev po ceni, ki so si jo zamislili, še preden so prišli k vam, ker je to cena, na katero so računali.

Torej odmisлите tiste, ki bodo vaši ceni ugovarjali v vsakem primeru. Potem se vprašajte: kako pogost je cenovni odpor v preostalih primerih. Določanje cen je kot privijanje vijaka. Malce odpora je dober znak.

9.3. PASTI NIZKIH CEN

Odločitev za najnižje cene je dobra marketinška poteza. Vaša pozicija ja jasna in tako tudi vaša cena; je najnižja, kar jih stranka lahko najde. Vendar pa je pozicija nizkih cen ubijajoča. Stranke lahko skoraj vedno najdejo cenejšo storitev od vaše, zato pa je nesmiselno zapravljati čas za konkuriranje na ta poceni način. Izogibajte se absolutno najnižjemu.

- vpliva vrednosti izobraževalne storitve,
- vpliva najrazličnejših stroškov,
- konkurence na trgu,
- tržni metod, ki jih izobraževalna organizacija uporablja v procesu lansiranja izobraževalne storitve,
- zakonodaje, na katero izvajalec izobraževalne storitve ne more vplivati,
- opredelitev cilja, ki ga želi organizacija doseči,
- ugotavljanje lestvice povpraševanja po storitvi,
- presojanje sprememb stroškov po različnih obsegov izobraževalnih dejavnosti,
- proučevanje cen konkurentov, na osnovi česar pozicionira organizacija svoje cene,
- izbira končne cene z upoštevanjem številnih vidikov, npr. ekonomskega, psihološkega, drugih vidikov uporabnikov,...

9.4. PROMOCIJA TRŽENJA

Vloga, mesto in pomen politike promocije trženju se odraža v tem, da ponudnik na različne načine informira uporabnike o storitvah, ki jih ponuja. Promocija je sestavni del organizacijskega spleta in zajema vse tiste aktivnosti, s katerimi informira, spominja in povezuje uporabnike s ponudniki.

Vsaka sodobna organizacija naj bi imela zgrajen sistem trženske komunikacije. V organizaciji se komunicira s posredniki, porabniki in javnostmi, porabniki ustno premešajo informacije drugim porabnikom in javnostim. Ves čas poteka tudi povratno sporočanje med naštetimi skupinami. Tovrstne aktivnosti lahko organizacije med drugim uporabljajo za pridobivanje novih uporabnikov, ko se le-ti odločajo med najrazličnejšimi konkurenčnimi ponudbami. Oglaševanje je publiciteta, oglaševanje je omemba v publikacijah, iz katerih se ljudje učijo in s pomočjo oglasov spoznavajo podjetja. Če si želite publicitete, oglašujte.

Oblikovanje promocije v organizacijah so zlasti:

- osebna prodaja storitev,
- oglaševanje storitev,
- pospeševanje prodaje storitev,
- odnosi z javnostjo in publiciteta.

Eden izmed načinov promocije po različnih medijev komuniciranja je ta, da preko televizijskih kanalov dosegajo hkrati veliko število gledalcev, vendar pa TV kanali v

primerjavi z drugimi niso zelo selektivni. Tisk omogoča zaradi različnosti medijev npr. časopis, revije, katalogi, brošure, prospekti in drugo.

9.5. FIZIČNI DOKAZI

Fizični dokazi predstavljajo vse tisto, kar uporabnik izobraževalne storitve vidi, sliši ali občuti. Na izobraževalnih organizacijah so to zgradbe, predavalnice, laboratorij, oprema, učni pripomočki, literatura,...

Zelo so posebnega pomena tudi sanitarni prostori, garderobe, čajne kuhinje, hodniki, čakalnice,...

V organizaciji je fizični dokaz storitev tudi urnik predavanj, vaj, seminarjev, izpitov ter drugih obveznosti in dogodkov.

Fizični dokazi morajo imeti ustrezno kakovost, videz, konstrukcijo, barvo, ... in imajo včasih zelo velik pomen pri odločitvah potencialnih uporabnikov pri izbiri ponudnika izobraževalne storitve.

9.6. OSNOVNE STOPNJE OBVLADOVANJA KAKOVOSTI STORITEV

- 1. načrtovanje kakovosti;**
 - opredeljevanje uporabnikov,
 - opredeljevanje njihovih potreb,
 - prepoznavanje potreb uporabnikov,
 - opredeljevanje konceptov izobraževalnih storitev in njihovih sestavin,
 - razvijanje aktivnosti za izvajanje in trženje storitev,
 - prenos odgovornosti na operativne vodje;
- 2. nadzor kakovosti;**
 - ugotavljanje doseganja ciljev,
 - ugotavljanje odstopanj in vzrokov odstopanj od ciljev,
 - interveniranje za usklajitev dejanskega z želenim delovanjem;
- 3. izboljševanje kakovosti;**
 - analizo simptomov problema,
 - ugotavljanje in testiranje splošnih pravil v zvezi z možnimi vzroki problemov,
 - opredelitev dejanskih problemov,
 - razvijanje in testiranje načinov odprave vzrokov problemov in načinov izboljšanja kakovosti,
 - oblikovanje sistema delovanja teh načinov.

9.7. PROUČITE SVOJ NAČIN KOMUNICIRANJA

Za začetek proučite prav vse elemente komunikacije vašega podjetja s strankami.

Receptor, poslovna vizitka, stavba, pisarna vašega podjetja, brošure, imidž, s katerim se pojavljate v javnosti. Prodajni klic ali predstavitev, to je nekaj elementov, ki pa odločajo, ali boste stranko pridobili ali ne.

Ne zanemarite niti najbolj nepomembnega elementa komuniciranja, saj se ravno z njim lahko za vselej konča vaše sodelovanje s stranko. Na elemente komunikacije bodite pozorni pri poslovanju s stalnimi strankami. Npr. Klic tu in tam, sestanek sem in tja. Dovolj spoštujte stranko, jo znate presenetiti? Ste nanjo naredili vtis, jo razveselili?

Proučite prav vsak element komuniciranja, potem pa vsakega še znatno izboljšajte. Uspeh v storitvenem trženju je v veliki meri odvisen od priljubljenosti. Ko potencialne stranke izbirajo storitveno podjetje, običajno izbirajo njegovega ugleda, velikosti ali položaja v dejavnosti.

- preprosto vseč so mi,
- imam dober občutek,
- zdijo se mi dobri.

Profesionalnost je pomembna, še pomembnejša pa je osebnost. Ne poskušajte dajati vtisa, da ste najboljši ponudnik. Bodite odličen ponudnik. Potem izločite vse zaradi česar bi lahko bili slab ponudnik.

Komuniciranje v organizaciji:

- Komuniciranje je posredovati, izmenjati misli, informacije, sporazumevati se,
- Komuniciranje omogočajo,
- dajanje ali dobivanje informacij,
- medsebojno izmenjavo podatkov, mnenj,
- vzdrževanje poslovnih, tržnih stikov,
- delovanje in prenos idej, zamisli, rešitev,
- začenja, razvoj in končanje dela,
- nabavo, prodajo, pogodbe,
- pregled, odmerjanje in usklajevanje tržnih problemov raziskovalno in razvojno dejavnost itd.

10.STROKOVNA TERMINOLOGIJA GOSPODARSKE DRUŽBE

Priprava osnutka zakonika so temeljili na delo na nekaj načelih. Prvo načelo je prosto urejanje obligacijskih razmer, s čemer se poudarja avtonomija subjektov v obligacijskih razmerjih, da svoja razmerja lahko urejajo tudi drugače, kot določa zakon, da izključijo uporabo nekaterih zakonskih določb, razen v tistih primerih, ko zakonik izrecno predpisuje določeno vsebino ali obliko kot pogoj veljavnosti pravnega posla. Drugo načelo je dispozitivnosti zakonskih določb, ki prav tako poudarja avtonomnost subjektov. Stranke se redkeje poslužujejo tega načela, zato je zakon ponekod obširnejši v pomoč pogodbenim strankam. Pomembno je načelo vestnosti in poštenja, po katerem se morajo ravnati vsi subjekti, obligacijsko razmerje se napolnjuje z moralno vsebino, ki jo uporabljamo pri sklepanju, trajanju in prenehanju razmerja. Temu podobna je generalna klavzula o prepovedi zlorabe pravic, ki najpogosteje prepoveduje, da bi se izognili zakonu in ga izigrali. Pogodbene stranke morajo spoštovati načelo ekvivalentnosti dajatev, kar pomeni, da se ohranja ravnovesje med obveznostima obeh strank. Nesorazmerje med vzajemnimi dajatvami je lahko dano že ob sklenitvi pogodbe, npr. Oderuska pogodba, uveljavi se institut čezmernega prikrajšanja, za ničnost zadostuje – očitno nesorazmerje- pri obveznosti pogodbenih strank. To načelo prihaja v poštev, kadar so terjatve ene stranke pretirane in neupravičene (npr. Pretirana ara in pogodbeni kazni). Do nesorazmerja prihaja lahko ob spremenjenih okoliščinah (klavzulah). Odgovornost za škodo poudarja, da nihče ne sme drugemu škoditi, in da mora povzročeno škodo povrniti. Načelo pravičnosti omogoča popravno takih stanj, ki bi vodila k nepravilnim posledicam, če zakon to izrecno dovoljuje.

Obligacijsko razmerje je pravno razmerje najmanj dveh oseb, od katerih je ena dolžnik, druga pa upnik. Dolžniško razmerje je skupnost pravnih razmerij med upnikom in dolžnikom in je vir posameznih pravic, kot je storitvena dolžnost, določena ravnanja, kar pogosto poimenujemo tudi kot konstantna okvirna razmerja, kompleksno enotnost, finalni proces. Obligacijsko razmerje je relativno, velja med upnikom in dolžnikom, razlikuje se od absolutnih pravic, kot so stvarne pravice. Obligacijska razmerja nastajajo na določenem področju socialnega življenja, ki ga predstavlja pravni promet (promet z dobrinami, gospodarski promet). Obligacijsko razmerje obvezuje k izpolnitvi obveznosti na področju storitev stvari (prodaja, menjava, darilo), časovno omejeno prepustitev stvari (najem, zakup, posojilo) doprinos delovnih storitev (poročstvo, garancija, sodolžništvo).

Obligacijsko razmerje je pretežno značilno po pogodbeni svobodi. Temelj za nastanek obveznosti je sklenitev pogodbe. Dolžniško razmerje nastane tudi z enostranskim, praviloma protipravnim ravnanjem, določenim z zakonom (nedovoljena ravnanja). Če se presežejo možnosti svobodnega ravnanja (npr. V nasprotju ustavo) gre za zlorabo pravic in nastane dolžniško razmerje zaradi oškodovanja nasprotne stranke.

Obstoje obveznosti glede glavne storitve in druga obvezna ravnanja. Razmerje nalaga dolžniku, da izpolni glavno obveznost, kar pomeni izpolnitev pogodbe, gre lahko tudi za določeno ravnanje, ki je lahko storitev ali oprostitvev. Poleg glavne storitve poznamo tudi stranske obveznosti, kot je predpriprava za storitev; izpolnjevanje storitve; zavarovanje glavne storitve, kar vse predstavlja ravnanje za izpolnitev glavne obveznosti. Stranske storitve nastanejo tudi zaradi nepravilne izpolnitve glavne storitve (zahtevki na pravilno izpolnitev, dajanje naknadnih rokov, plačilo škode, odprava napak), kar se veže na kršitev načela vestnosti in poštenja. Obstoje še druga obveznostna ravnanja, ki jih nekateri poimenujejo kot varovalna. Tu ne gre le za pravilno izpolnitev pogodbe, temveč tudi za varovanje drugih

interesov, pravic in dobrin upnika. Gre za varovanje integriranega interesa, torej varstva osebe in njenega premoženja, skladno s pravili poslovne morale.

Dogovori, ki temeljijo izključno na prijateljstvu, kolegijalnosti, sosedstvu ne oblikujejo dolžniškega razmerja v pravnem smislu. Pravni posel predpostavlja izraženo voljo po pravni vezanosti. Ni odločilna notranja volja udeleženca, pomembnejše je zunanje izražanje, ki je predstavljeno drugemu udeležencu, zlasti z vrednotenjem vseh okoliščin (odplačni ali neodplačni posel, gospodarske okoliščine, namen posla, interesni položaj strank, ugodnosti). V zvezi s tem je posebnost slučajnostno razmerje (nadzorstvo tujih otrok prevzem tujih otrok na vožnjo), kjer lahko pride do odškodninske odgovornosti. Podobno je pri neodplačanem nudenju pomoči kolegom, kjer je pri uveljavljanju odgovornosti pomembna oblika krivde.

Dolg in jamčenje. Če dolжник ne izpolni obveznosti ga lahko upnik k temu prisili s tožbo ali prisilno izvršbo. Za izpolnitev obveznosti so lahko pomembna jamčevanja tretjih, bodisi da jamčijo z določenim zneskom, z določenimi stvarmi ali s celotnim premoženjem, lahko tudi z delom premoženja (podedovanja). V ta sklop vprašanj sodi tudi poroštvo in zastavna pravica (hipoteka).

Naturalna obligacija je značilna po tem, da gre za dolg brez pravnega jamčevanja. Tak je primer podan, ko je obveznost zastarala, upnik dolg lahko uveljavlja s tožbo, vendar bo dolжник ugovarjal z zastaranjem in bo sodišče zahtevke zavrnilo. Če dolжник ne bo ugovarjal zastaranja pa bo sodišče odločilo v korist upnika. Naturalno obligacijo lahko dolжник vedno izpolni. Prekluzivni roki so tudi znani za uveljavljanje zahtevka na izpolnitev obveznosti v stečajnem in likvidacijskem postopku prisilne poravnave. Igre in stave ter ženitna posredovanja ne ustanovijo obveznosti v pravnem smislu.

Trajna razmerja se razlikujejo od dolžniškega razmerja po enkratni storitvi po tem, da po enkratni zadovoljitvi obveznosti po preteku določenega obdobja redno nastopijo nove obveznosti s stranskimi in jamčevalnimi. Izraz trajna razmerja pomeni, da gre za trajno dolgotrajno, ponavljajoče se obveznosti. Tudi zakonik opredeljuje taka razmerja (najem, zakup, posodba, posojilo, praksa pa franšizing). V ta sklop štejemo tudi sukcesivno dobavne pogodbe, kjer se celotna dobavna masa blaga dostavlja v posameznih količinah postopoma.

Pogodba praviloma preneha z izpolnitvijo. Poseben odpovedni razlog je v tehtnih (važnih) temeljih. Trajna pogodba se torej odpove iz važnih razlogov. Tak primer je najpogostejše podan, če pride do okoliščin, ki se pretehtajo in se ugotovi da je nadaljnje trajanje dolžniškega interesa za obe stranki nevzdržno. Če je takih razmer prišlo po krivdi ene stranke, ta ni upravičena uveljavljati tak odpovedni razlog. Lahko je tudi omajano zaupanje med strankama glede na spremenjene okoliščine (izvržba zoper dolžnika, uvedba stečaja, prisilne poravnave ipd.).

OZ izhaja iz pogodbenega razmerja, ki zahteva eno izpolnitev na eni strani dolžnika, in je temu prirejeno prenehanje razmerja. Omenili smo že trajna razmerja, pri katerih pride do prenehanja, če se pojavijo motnje v izpolnjevanju obveznosti, upnik zaradi pravne nesigurnosti odstopi od pogodbe. Tak primer je tudi podan, ko se pojavijo nevarnosti glede dolžnikovega premoženja (izvržba, stečaj). Najpogostejše se stranke v pogodbi dogovorijo o načinu prenehanja razmerja (izpolnitev obveznosti, zaradi zamude dolžnika), vendar pogodbe prenehajo vedno, saj sicer nastanejo pogosto neprenosljive ovire za ureditev stanja po pravilih.

Uporaba obveznostnih pravil se praviloma nanaša na pogodbe, ki jih obravnava OZ in morebitni novi pogodb. Pravila uporabljamo tudi v drugih zakonih, če tega ne urejajo (nopolnjevanje pravnih praznin po zakonski analogiji). To velja tudi za javno pravo, ki pozna vrsto javnopravnih obligacijskih razmerij. Kolikor imajo ti predpisi pravne praznine, jih napolnujemo s pravili OZ.

Harmonizacija evropskega prava se uveljavlja tudi na področju obligacijskih razmerij, kolikor zadevajo v temeljna pravila o svobodnem pretoku blaga, storitev, kapitala in delovne sile. V EU se ta področja urejajo z direktivami, ki jih nacionalna zakonodaja vnaša v domače pravo. EU lahko poseže tudi po uredbah, ki neposredno veljajo v državah članicah. Precejšen poseg je uveljavila EU na področju prava družb (več kot deset), jamčenja za produkte, varstvo potrošnikov, redno plačevanje ipd. Klub naštetemu je evropsko poenotenje obligacijskega prava šele na začetku, zlasti glede na počasno harmonizacijo v državah članicah.

V EU se pojavljajo misli o sprejemu Evropskega zakonika za področje civilnega prava, vendar se še niso začele aktivnosti v Komisiji in svetu Evrope. Mnoge države članice nasprotujejo tako širokemu poenotenju prava in zahtevajo, da se posveti pozornost posebnim institutom, ki jih nujno kaže poenotiti, kot na primer zastopanje, konkurenca, jamčenje, zavarovanje kreditnih poslov ipd.

10.1. ZAKON O DELOVNIH RAZMERJIH (ZDR)

Zakon o delovnih razmerjih. Podlaga našemu zakonu so konvencije mednarodne organizacije dela ter dve skupini direktive EU. Prva skupina obravnava kolektivne odpuste, pravice delavcev, o delu s krajšim delovnim časom, delo za določen čas, o organizaciji delovnega časa, varstva mladih in druga direktiva, ki določa predvsem različne zahteve v zvezi z enakim obravnavanjem moških in žensk, varstvo materinstva, vprašanja diskriminacije v zvezi z delom:

- Izrazita pogodbena vsebina delovnega razmerja (s predpostavko, da je skladna z zakonom in kolektivnimi pogodbami).
- Kasnejši enostranski posegi katerekoli strani v vsebino samega razmerja brez negativnih posledic ne bo več.
- Ne poznamo več dela v okviru pogodbe o delu (začasno ali občasno delo) pač je to opredeljeno s komulativnimi značilnostmi.
- Poudarjena je vsebina delovnega razmerja npr. lojalnost do delodajalca, prepoved škodljivega ravnanja, varovanje delavčeve osebnosti. Kršitev pomeni odpoved (obojestranska).
- Delovni čas je omejen na 40 ur na tedensko ter največ 10 ur dnevno.
- Dopust je določen minimalno štiri tedne.
- Zakon priznava delavcu pravico do povračilo stroškov za prehrano med delom, povračilo za prevoz na in iz dela ter plačilo regresa.
- Bolj natančno so določena pravila v zvezi s plačilo od strukture, dokumentacije, vprašanja pobota oz. zadrževanje plače.
- Pomen disciplinskega postopka je popolnoma spremenjen, je poenostavljen, se ne vodi po pravilih procesnega prava, kazni so pa zožene le na opomin. Tudi pritožbe delavca, da so mu bile kršene pravice je preprost postopek. Če se ne upoštevajo ima delavec možnosti pritožbe na sodišče.
- Značilnosti novega zakona je tesna povezava z Zakonom o varnosti in zdravjem pri delu.

- Krepi se vloga sindikata, še posebej pri prenehanju pogodbe, kjer ima sindikat pod pogoji zakona celo možnost zadrževanja učinka odpovedi.
- Kazenske določbe so zelo stroge. To so visoke denarne kazni, uvedene so mandatne kazni s strani inšpektorja.

10.2. ELEMENTI ZAKONA

Pogodba o zaposlitvi;

- splošno:
- s pogodbo o zaposlitvi se sklene delovno razmerje,
- pravice in obveznosti nastopijo z dnem nastopa dela,
- delodajalec mora delavca prijaviti v obvezno pokojninsko, invalidsko, zdravstveno zavarovanje in za primer nezaposlenosti ter mu v 15 dneh predložiti fotokopijo prijave,
- pogodba je praviloma sklenjena za nedoločen čas,
- v dvomu velja domneva, da je sklenjena za določen čas
- če obstajajo elementi delovnega razmerja se delo ne sme opravljati na podlagi pogodb civilnega prava razen izjem naštetih v zakonu,
- glede ničnosti in izpodbijanja pogodbe o zaposlitvi se smiselno uporabljajo členi civilnega prava.

Oblika pogodbe:

- Pogodba je sklenjena v pisni obliki tri dni pred sklenitvijo delovnega razmerja.
- Pisna pogodba se izroči delavcu ob sklenitvi.
- Neobstoj ali nepopolnost pisne pogodbe ne vpliva na veljavnost pogodbe o zaposlitvi.

Stranki pogodbe:

- stranki sta delavec in delodajalec (pooblaščenec),
- za delavca je potrebna starost petnajst (15) let,
- delavec mora izpolnjevati zahteve, iz kolektivne pogodbe in pogoje, ki jih postavlja delodajalec,
- pogoji so za večje delodajalce opisani v sistemizaciji delovnih mest.

Objava delovnih mest:

- delodajalec mora prosta delovna mesta javno objaviti za kar se šteje tudi prijava na zavodu za zaposlovanje,
- objavljeni mora biti pogoji dela in rok za prijavo, ne krajši od 8 dni,
- če ima delodajalec delavce za določen čas ali krajši čas objavi tudi v svojem podjetju,

Izjeme:

- zaradi spremenjenih okoliščin z istim delavcem,
- s štipendistom,
- zaposlitvijo invalida,
- zaposlitev za določen čas do 3 mesece (narava dela),
- zaposlitev osebe, ki je že bila zaposlena za določen čas, tudi pripravniki
- zaposlitev družabnika,
- zaposlitev voljenih funkcionarjev ali oseb z mandatom,

Pravice in obveznosti delodajalca pri novi zaposlitvi:

- sme zahtevati predložitev dokazil o izpolnjevanju pogojev,
- preizkus kandidatove sposobnosti in znanja,
- na svoje stroške pošlje kandidata na zdravniški pregled,
- ne sme zahtevati podatke, ki niso v zvezi z delom (bodoče materinstvo, družina, pripadnost),
- pogojevati zaposlitvene podatke, ki niso v zvezi delom.

Pravice in obveznosti kandidata:

- sme odkloniti odgovore na vprašanja, ki niso v zvezi z delom,
- mora predložiti vsa dokazila,
- obvestiti delodajalca o njemu znanih dejstvih, pomembnih za delovno razmerje,
- obvestiti delodajalca o njemu znanih okoliščinah, ki bi ovirale ali ogrožale delo in zdravje oseb.

Vsebina pogodbe o zaposlitvi:

- splošni podatki kot sedež, datum nastopa, naziv delovnega mesta, kraj dela če ni enak sedežu dela,
- čas trajanja delovnega razmerja,
- določilo o znesku plače in druga morebitna plačila,
- navedba kolektivnih pogodb, ki zavezujejo delodajalca,
- določilo o dnevnem ali tedenskem rednem delovnem času in njegovi razporeditvi,
- določila o drugih sestavinah plače, plačilnem obdobju, plačilnem dnevu in načinu izplačevanje plače,
- določila o rednem letnem dopustu oz. določanju letnega dopusta,
- dolžino odpovednih rokov.

Obveznosti delavca:

- vestno opravlja dela, upošteva delodajalčeva navodila,
- spoštovanje in izvajanje predpisov o varnosti in zdravju,
- obvešča delodajalca o bistvenih okoliščinah in grozečih nevarnostih,
- se je dolžan vzdržati vseh ravnanj, ki materialno in moralno škoduje ali bi lahko škodovalo poslovnim interesom delodajalca,
- poslovne skrivnosti, ki jih določi delodajalec in so bile zaupane delavcu ali je zanje izvedel,
- ne sme izkoriščati zase ali jih izdati tretjim,
- konkurenčna prepoved,
- konkurenčna klavzula.

Obveznost delodajalca:

- obveznost zagotavljanja dela,
- obveznost zagotavljanja plačila,
- obveznost zagotavljanja varnih delovnih razmer,
- obveznost zagotavljanja delavčeve osebnosti.

Suspenz pogodbe:

- v primerih prestopanja zaporne kazni ali izrečenega vzgojnega, varnostnega ali varstvenega ukrepa, ki traja več kot 6 mesecev, služenja vojaškega roka, civilno služenje, pripora in če so podani razlogi za izredno odpoved,
- v času suspenza pogodbe pravice in dolžnosti mirujejo.

Posebnosti pogodb:

- pogodba za določen čas je možna, če;
- je delo po svoji naravi določen čas,
- nadomeščanje začasno odsotnega delavca,
- začasno povečan obseg dela,
- zaposlitev tujca brez delovnega dovoljenja,
- poslovne osebe,
- sezonsko delo,
- delo zaradi usposabljanja,
- javna dela in dela v okviru aktivne politike zaposlovanja,
- delo na projektih,
- zaposlitve pri manjših delodajalcih in, če to dopušča kolektivna pogodba,
- prepovedano je veriženje, ki skupaj traja več kot dve leti,
- prekinitev do tri mesece se ne šteje kot prekinitev.

Pogodba o zaposlitvi s krajšim delovnim časom:

- vse pravice so enake, le da sorazmerno s časom prebitim na delu,
- pravica do štiri (4) tedne dopusta,
- ni možno delo preko dogovorjenega časa, razen v primeru višje sile,
- možna je sklenitev več hkratnih pogodb-dogovor o koriščenju dopusta,
- delavec, ki dela krajši delovni čas zaradi zdravstvenih razlogov ima vse pravice, kot da bi delal polni čas.

Pogodba za opravljanje dela na domu:

- gre za delo na domu ali prosti izbiri delavca,
- vsebina je lahko le delo, ki sodi v dejavnost delodajalca,
- obvestiti je potrebno inšpekcijo o nameri,
- medsebojne pravice in pogoje, ki so odvisni od narave dela,
- varne pogoje dela na domu je dolžan omogočiti delodajalec,
- inšpektor lahko tako delo prepove, če oceni, da je škodljivo za delavca ali okolje.

Prenehanje pogodbe o delu:

- s potekom časa, za katerega je bila sklenjena,
- s smrtjo delavca ali delodajalca fizične osebe,
- s sporazumno razveljavitvijo,
- z odpovedjo,
- s sodbo sodišča.

Redna odpoved pogodbe:

- redna odpoved je odpoved z odpovednim rokom zaradi poslovnih razlogov, prenehanje potreb zaradi ekonomskih, organizacijskih razlogov, razlog nesposobnosti nedoseganje pričakovanih rezultatov, nepravočasnosti krivdni razlog kršenja pogodbenih obveznosti,
- najkasneje v 30 dneh od seznanitvi razlogov,
- najkasneje od nastanka razlogov,
- 30 dni od kar se je izvedelo za dejanja in storilca, če gre za kaznivo dejanje,
- neutemeljeni razlogi pa so bolniška, starševski dopust, spor zoper delodajalca pred arbitražo,
- udeležba v zakoniti stavki,
- članstvo v sindikatu,
- odpoved s ponudbo nove pogodbe, ko mora delavec odgovoriti v 30 dneh, če jo sprejme nima pravice do odpravnine,
- odpovedni roki, če odpoveduje delavec je 30 dni,
- če odpoveduje delodajalec iz poslovnih razlogov od 30-150 dni odvisno od delovne dobe,
- če odpoveduje delodajalec iz krivdnih razlogov minimalno 30 dni,
- s posebnim dogovorom lahko odpovedni rok nadomesti z odškodnino,
- če delodajalec odpove pogodbo iz poslovnih razlogov in nesposobnosti delavca je dolžan izplačati delavcu odpravnino, ki je odvisna od delovne dobe pri delodajalcu,

Izredna odpoved delodajalca:

- če obstajajo z zakonom določeni razlogi in okoliščine dopuščajo možnosti, da nadaljevanja delovnega razmerja ne more biti lahko obe strani odpovesta pogodbo v 15 dneh isto velja tudi za krivdne razloge kot so,
- če namenoma ali iz hude malomarnosti huje krši pogodbene obveznosti,
- če mu je bila pravnomočno prepovedana opravljanje dela,
- zaporna kazen nad 6 mesecev,
- če ne opravi uspešno preizkus, če se na bolniškem dopustu vede proti navodilom zdravnika.

Izredna odpoved delavca:

- delavec lahko odpove v 8 dneh, če je pred tem pisмено obvestil delodajalca in inšpekcijo za delo o kršitvah,
- če mu več kot dva meseca ni zagotovil dela ali dal nadomestil,
- če mu je zaradi inšpekcijske prepovedi onemogočeno delo več kot mesec dni
- če ga žali, se nasilno vede,
- če mu trikrat zaporedoma v 6 mesecih ni izplačal plače,
- če mu je dva meseca zaporedoma plačeval bistveno nižjo plačo.

LITERATURA

- Hrženjak, M: Diplomaska naloga: Prevozni učinek cestnih vozil FPP, Portorož, 2000
- Hrženjak, M: Metodološki priročnik- usposabljanje kandidate za voznike, Ljubljana, 2006
- Jakomin, L: Kaj moram vedeti o cestnem prometu, FPP, Portorož, 1997
- Zelenika, Jakomin, Medeot: Tehnologija prometa in transportni sistemi, Portorož, 2002
- Županović: Tehnologija cestnega prometa, Zagreb 1986
- Kolenc, J: Cestnoprometna infrastruktura, FPP, Portorož, 1996
- Jelenc, M: Mednarodni in integralni transport blaga.
- Godnič, C: Tehnologija prevoza tovora I del, Maribor, 1998
- Pepevnik, A Tehnologija prevoza tovora II. del, Maribor, 1998
- Pepevnik, A: Tehnologija prevoza potnikov, Ljubljana, 1995
- Žvikart: Mednarodna špedicija
- Dr. Željko Radačić: Ekonomika prometnega sistema, Fakulteta prometnih znanosti, Zagreb 1988
- Matjaž Mulej in soavtorji: Ekonomsko-poslovna fakulteta. Maribor, 1992