1.

Osnovni predmet rada transportne industrije jeste proizvodnja transportnih usluga, a to znači transportovanje ljudi i robe s jednog mjesta na drugo. Proizvodi rada u ostalim oblastima materijalne proizvodnje jesu materijalna dobra koja, posle završetka procesa rada, na tržištu egzistiraju samostalno. Saobraćajna usluga, nasuprot tome, nije materijalni proizvod. Njenu upotrebnu vrijednost sačinjava promjena mjesta objekta transportovanja (ljudi ili robe). Proces rada u transportu predstavlja mijenjanje mjesta putnika i robe, a rezultat tog procesa proizvodnje jeste usluga kao nematerijalni proizvod. U ovom slučaju, usluga kao proizvod predstavlja promjenu mesta nahođenja transportovane robe ili putnika, a bez te promjene mjesta ne postoji ni svrha proizvodnje. Transportna usluga ne postoji kao neka stvar za upotrebu i ne može se izdvojiti iz samog procesa transporta. Ona se ogleda u tome što omogućava da se obavlja proces proizvodnje, odnosno zadovoljenja potreba ljudi. To znači da se upotrebna vrijednost prevozne usluge sastoji u samom obavljanju procesa proizvodnje. Onog momenta kada se proces prevoza (kao proces mijenjanja mjesta) završi, usluga se „gasi“, gašenjem samog procesa njene proizvodnje

2.

-usklađivanje razvoja saobraćaja i privrede

-formiranje optimalne strukture saobraćajnog sistema

-sniženje transportnih troškova privrede

-racionalizacija potrošnje energije

-zaštita kvaliteta životne sredine

-povećanje bezbjednosti saobraćaja

zaštita kvaliteta životne sredine – saobraćaj se ne može dislocirati iz gradova, a pogotovu ne iz velikih industrijskih zona, jer on predstavlja osnovni uslov funkcionisanja industrije i velikih gradova. Bez razvijenog saobraćaja bilo bi nemoguće obezbijediti dovoženje i odvoženje radnika na posao i s posla, kao i snabdijevanje gradova svim potrebnim sredstvima i artiklima proizvodne i lične potrošnje. Prema tome, u ovom slučaju jedini način da se obezbijedi zaštita životne sredine od negativnih uticaja saobraćaja leži u mijenjanju strukture samog saobraćajnog sistema. To pretpostavlja usmjeravanje prevoza na one saobraćajne grane koje u najmanjoj mjeri izazivaju negativne posledice po okolinu. Poznavajući činjenicu sposobnosti pojedinih saobraćajnih grana za obavljanje masovnih transporta, problem mobilnosti treba rešavati njihovim uključivanjem i organizovanjem u tom pravcu. Ipak, problem mobilnosti raste i kao posledica snažnog tempa motorizacije. To upućuje da se njegovo trajno i efikasno rešenje mora tražiti isključivo u sistemskim mjerama saobraćajne politike;

3.

Teretni saobraćaj

Putnički saobraćaj

Saobraćaj informacija.

4.

linijski prevoz

BIS prevoz – prevoz sa dva ili više autobusa istog prevoznika po istom redu vožnje na cijeloj liniji.

vanlinijski prevoz

naizmenični prevoz putnika

slobodni transport

5.

Predmet izučavanja organizacije drumskog saobraćaja obuhvata osnivanje preduzeća, unutrašnju organizaciju, organizaciju funkcije saobraćaja na upravljanje i rukovođenje saobraćajem. Iz ovog proizilazi da bi se organizacija drumskog saobraćaja mogla podijeliti na dva područja:

1. *organizacija preduzeća* – obuhvata modele organizovanja preduzeća za prevoz putnika i prevoz tereta, formiranje i funkcionisanje poslovnih jedinica;
2. *poslovna i razvojna organizovanost* – odnosi se na organizaciju opsluživanja korisnika i racionalizaciju koristenja transportnih i drugih sredstava.

Osnovni faktori organizacije drumskog saobraćaja su:

* materijalni faktori – predstavljeni su tehničkim sredstvima za obavljanje prevoza
* ljudski resursi – osoblje (dispečeri, bezbjednost, itd.)

6.

Druga činjenica u organizaciji poslovanja saobraćajnog preduzeća je da su proces proizvodnje usluge i proces njene potrošnje identični vremenski i prostorno. To znači da nema lagerovanja usluga. Svaki drugi proizvod, iz bilo koje oblasti proizvodnje, po završetku procesa proizvodnje dostavlja se na mjesto potrošnje. Odnosno, oni su razdvojeni vremenski i prostorno. Međutim, u saobraćaju se usluga ne može izdvojiti iz procesa proizvodnje. Gašenjem procesa rada u premještanju robe ili putnika, gasi se i sama usluga. Saobraćajno preduzeće završava svoj proces prevoza, a korisnik istovremeno završava potrošnju usluge. Iz tog razloga, u saobraćajnom preduzeću planiranje prodaje usluga predstavlja planiranje organizacije procesa prevoza i korišćenja transportnih kapaciteta.

7.

*Potpuno upravljanje kvalitetom* (TQM) je pristup upravljanju koji podrazumijeva dugoročnu orijentaciju ka kontinuiranom poboljšanju kvaliteta koja će zadovoljiti i premašiti očekivanja kupaca. To je zapravo jednostavno efikasno upravljanje koje zahtijeva potpuno uključivanje svih zaposlenih na svim organizacionim nivoima i smatra se načinom organizacionog života. Pošto se i TQM i ISO standardi povezuju sa kvalitetom važno je istaći bitne razlike između ta dva pojma. ISO standardi služe za uklanjanje nekvaliteta, tj. nekvalitetnih proizvoda, dok TQM ima zadatak unaprijediti kvalitet iznad očekivanja kupca i stalno težiti ka poboljšanju. Iz tabele 1. se uočavaju velike razlike između tradicionalnog pristupa i TQM prema čemu treba težiti ubuduće.

8.

Prema privrednom i društvenom značaju puteve dijelimo na:

- autoputeve,

- magistralne puteve,

- regionalne i

- lokalne. Lokalni putevi povezuju naselja na području opština i gradova.

9.

*Putni uslovi* – Putni uslovi definisani su konfiguracijom terena: ravničarski, brdski i planinski uslovi. Ovi uslovi obuhvataju jačinu i vrstu kolovozne konstrukcije i intenzitet saobraćajnog toka. U važne elemente putnih uslova spadaju elementi podužnog i poprečnih profila, maksimalna veličina uspona - pada (broj i dužina dionica, zakrivljenost trase puta u planu, širini kolovoza, broj saobraćajnih traka i drugi parametri propisani normativima za različite kategorije puteva). Sa stanovišta eksploatacije privrednih vozila od posebnog su značaja putni uslovi koji obuhvataju jačinu i vrstu saobraćajne konstrukcije, nosivost mostova i drugih objekata i opreme puta, dopuštena osovinska opterećenja i najveće dopuštene ukupne mase vozila (vučnog voza). Putni uslovi obuhvataju i ravnost saobraćajne konstrukcije određenu vrstom zastora, kao što su asfaltno – betonski sa velikom ravnošću zastora, betonski, modernizovani putevi sa smanjenom ravnošću puteva, zastori prelaznog tipa (tucanik, turska kaldrma) i zemljani kategorizovani putevi. Od posebnog značaja za putne uslove je intenzitet saobraćajnog toka – prosječan godišnji, dnevni, časovni protok, neravnomjernost saobraćajnog toka po danima u nedjelji i časovima u toku dana, karakteristike tokova (kolone, pojedinačna vozila), struktura i vrsta saobraćajnog toka (gradski, tranzitni).

10.

Osnovne grupe motornih vozila:

a) automobili – motorna vozila u užem smislu,

b) vučna kola – traktori,

c) prikolice,

d) motorcikli.