

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ  
Београд  
Студентски трг 1

Примљено	20. ЈАНУАРИЈА 2013
Симбол	08 612-3972/3-10

Већу за мултидисциплинарне студије  
Универзитета у Београду

Одлуком Већа за мултидисциплинарне студије Универзитета у Београду, на седници одржаној 31. јануара 2013. године именовани смо у Комисију за преглед и оцену научне заснованости теме докторске дисертације „*Организациони и технолошки развој фабрике аутомобила Црвена застава*“, кандидата мр Милана Станковића. Пошто смо прегледали пријаву кандидата и његову стручну и радну биографију Већу за мултидисциплинарне студије подносимо следећи

## ИЗВЕШТАЈ

### 1. Биографски подаци кандидата

Милан Станковић је рођен 16. августа 1961. године у Земуну где је завршио основну школу и *Средњу саобраћајно техничку школу* 1980. године. Дипломирао је на *Војнотехничкој академији КоВ у Загребу*, смер саобраћај 1985. године, са просечном оценом 8,58 и оценом 9,00 на дипломском испиту (тема дипломског рада: *Организација централизованог транспорта за потребе Техничког школског центра*). У циљу даљег усавршавања, наставио је студије уз рад и дипломирао на Филозофском факултету Универзитета у Београду, смер андрагогија 1994. године, са просечном оценом 7,50 и оценом 8,00 на дипломском испиту (тема дипломског рада: *Образовање кадрова Црвеног крста за рад са лицима угроженим ратом*). Магистрирао је на *Саобраћајном факултету Универзитета у Београду* 2003. године, са просечном оценом у току студија 8,66 (тема магистарског рада: *Истраживање модела организације транспорта у фармацеутским производним предузећима*).

Докторске мултидисциплинарне студије на смеру *Историја и филозофија природних наука и технологије на Универзитету у Београду*, уписао је 2010. године, положио је све испите и испунио предвиђене наставне обавезе, чиме је стекао услов да пријави докторску тезу на тему “*Организациони и технолошки развој фабрике аутомобила Црвена застава*”.

### ***Рад и напредовање у струци***

Од 1985. до 1991. године радио је на различитим дужностима у Југословенској народној армији, најпре на дужности командира аутомобилског вода у Команди ратног ваздухопловства и против ваздушне одбране у Земуну, и на радном месту професора стручних предмета саобраћајне струке у Центру високих војно техничких школа „Генерал армије Иван Гошњак“ у Загребу. Од 1991. до 1994. године ванредно је студирао на Филозофском факултету у Београду уз волонтирање и радно ангажовање у Југословенском Црвеном Крсту у Београду. У периоду од 1994. до 1996. године радио је на више радних места, прво као заменик руководиоца сектора саобраћај у ГСП Београд у погону Земун. Кратко време радио је у Центер интеранционалној компанији на пословима руководиоца Едукативног центра. Од 1996. до 1999. године радио је као професор стручних предмета саобраћајне струке у Саобраћајно техничкој школи у Земуну. Од 1999. године стално запослен у Галеници а.д. где је обављао послове руководиоца организационих јединица логистике, транспорта, складиштења и дистрибуције. Тренутно ради на пословима руководиоца службе логистике.

Успоставио је добру сарадњу са професорима Машинског, Саобраћајног, Филозофског, Факултета организационих наука, Технолошког факултета и Високом школом за струковне студије Београдска Политехника. За студенте Машинског факултета и Београдске Политехнике организовао је посету и практичну обуку из области Менаџмента квалитета и Логистике. Ангажован је хонорарно као сарадник практичне наставе у Београдској Политехници. Једном броју студената Саобраћајног факултета био је коментор у изради завршног дипломског рада за област организације транспорта и логистике у Фармацеутском предузећу.

Активан је у раду *Института за мултидисциплинарна истраживања* где је ангажован као председник Управног одбора од 2010. године.

### ***Објављени радови***

(2011). *Обука запослених Одељења транспорта Галенике у области Стандарда квалитета*, Први научно-стручни скуп Београдске Политехнике.

## 2. Предмет и садржај дисертације

Питањима оснивања и развоја домаће аутомобилске индустрије у периоду од Другог светског рата па до данашњих дана у домаћој научној историографији није посвећено довољно пажње. Уопштено, када је реч о прошлости фабрике аутомобила Застава (ФАЗ) и уопште прошлости Завода “Црвена застава” из Крагујевца, највећи број радова је усмерен ка проучавању ратне и политичке историје Крагујевца и оквиру тога оријентисана на производњу оружја у Војнотехничким заводима, док је производњи аутомобила посвећена мања пажња. Углавном је приказан историјски развој фабрике аутомобила упоредо са развојем града, а само неколико монографија било је посвећено историји саме фабрике и њеном организационом и технолошком развоју. Производња аутомобила у бившој Југославији је званично почела после Другог светског рата, иако су између два рата постојале радионице за израду типских каросерија а развијале су се и самосталне специјализоване радионице које су према захтевима богатих купаца израђивале аутомобиле. Војнотехнички завод у Крагујевцу је непосредно пред Други светски рат имао погон где је извршена монтажа 500 камиона марке Шевролет.

ФАЗ је као део Завода “Црвена застава” била једна од највећих индустријских организација у земљи, и највећи југословенски произвођач путничких аутомобила са годишњом производњом преко 170.000 аутомобила. Од 1954. године, ФАЗ је по уговору о лиценци са ФИАТ-ом, започела производњу, развијала се и постала самостални произвођач. Производи ове фабрике су задовољавали преко 70% потражње аутомобила на домаћем тржишту, а њени аутомобили су се извозили на источна, западна и друга тржишта.

Организациони и технолошки развој ФАЗ био је највише усмерен на обезбеђење конкурентности на постојећим тржиштима и стицању нових. Као и водеће фабрике аутомобилске индустрије, ФАЗ се сусретала са проблемима достизања задовољавајућег нивоа технолошке независности, али и са проблемом увођења и развоја нових технологија што је и данас најважнија карактеристика индустрије аутомобила.

ФАЗ је успешно функционисала на простору бивше Југославије све до распада заједничке државе почетком деведесетих година двадесетог века, када је наступио период стагнације и слабљења да би на почетку друге деценије двадесет првог века била преузета од стране иностраног партнера.

Намеће се веома важно питање зашто је после више од педесет година од склапања првог уговора о производњи аутомобила по лиценци ФИАТ-а дошло до престанка рада ФАЗ и

кроз реорганизацију и заједничко улагање 33% државног капитала и 67% капитала иностраног партнера ФИАТ-а формирано ново предузеће Фабрика аутомобила Србија (ФАС). Под управом ФИАТ-а настављена је производња путничких аутомобила најпре модела ФИАТ-Пунто, а од 2013. године почела је серијска производња модела ФИАТ-500Л. Са новим моделом постигнут је изузетан успех нарочито због његове велике потражње на иностраним тржиштима и очекивањима да ће повећањем извоза доћи до прилива девизних средстава.

Како кандидат мр Милан Станковић истиче, основна идеја овога рада је да се прикупе сви доступни писани извори, а затим да се истраже сви релевантни фактори који су били од значаја за организациони и технолошки развој ФАЗ од њеног оснивања 1953. године до 2008. године, када је фабрика званично произвела последњи путнички аутомобил и престала да ради. Посебан акценат биће усмерен на анализу и синтезу података који су везани за организациони и технолошки развој. Кроз обраду теме овог докторског рада, кандидат ће учинити покушај да утврди најутицајније друштвене-историјске, економско-политичке, организационе и техничко-технолошке факторе који су били доминантни за почетак рада, развој и слабљење и престанак производње домаће аутомобилске индустрије. Као изворе података за истраживање, кандидат ће користити монографије, пројекте, извештаје, документа који и друге писане материјале које садрже податке како о историјату ФАЗ. Веома је значајно да се интервјуисањем и анкетањем доступних сведока, бивших запослених и укључених у рад и развој ФАЗ обезбеде подаци до којих није могуће доћи из писаних извора.

Предлог садржаја докторске дисертација мр Милана Станковића *“Организациони и технолошки развој фабрике аутомобила Црвена застава”*, указује да је дисертација тако усмерена и структурирана да прати следеће основне елементе овог истраживања: теоријски, историјски, друштвени, културни, политичко-економски, организационо-развојни, техничко-технолошки, и студију случаја, како би се на систематичан начин добили одговори на постављена истраживачка питања. Наведени елементи истраживања су сегментирани у четири дела, односно целине.

Први део дисертације је замишљен и одређен као уводни део који садржи полазно методолошко – теоријска разматрања, која подразумевају: формулацију проблема и предмета истраживања, циљеве истраживања, полазне хипотезе, методе истраживања и научну и друштвену оправданост докторске дисертације.

У другом делу, ће бити дефинисан временски оквир и општи историјски, друштвени и културни контекст истраживања, кроз следећа поглавља: организациони и технолошки развој аутомобилске индустрије у свету, уз посебне студије случаја Форда и Тојоте, развој индустрије и технологије у Србији и Југославији, развој српске и југословенске аутомобилске индустрије, кратак историјат фабрике Заводи “Црвена застава”.

Треће поглавље докторске дисертације представља срж истраживања организационог и технолошког развоја Фабрике аутомобила Застава (ФАЗ), које се заснива на анализи доступних писаних и материјалних доказа, према унапред утврђеним критеријумима. Први део трећег поглавља се заснива на хронолошком прегледу организационог развоја Завода “Црвена застава” и обрађиваће област организационог развоја ФАЗ. Други део трећег поглавља, ће бити посвећен истраживању технолошки развоја ФАЗ која почиње одвајањем дела производног програма цивилне од наменске производње за војне потребе. Трећи део ће се односити на истраживање улоге људског фактора у ФАЗ. Четврти део трећег поглавља, представља студију случаја, где ће бити приказан лик и дело генералног директора који се сматра најзаслужнијим за стварање и развој Завода “Црвена застава” и ФАЗ. Пети део, ће обухватити истраживање друштвено политичких околности као фактора подстицаја и неуспеха развоја аутомобилске индустрије и ФАЗ. А у шестом делу трећег поглавља, ће бити извршена упоредна анализа организационог и технолошког развоја домаћег произвођача аутомобила ФАЗ са организационим и технолошким развојем два највећа произвођача аутомобила Ford i Toyota.

### **3. Област научно-истраживачког рада**

Тема докторског рада кандидата мр Милана Станковића спада у савремену историју, прецизније речено она се може подвести под друштвену историју, корпоративну историју и историју технологије. Овај рад има за намеру да истражи привредни и индустријски развој друштва, посматран кроз организациони и технолошки развој највеће фабрике у бившој Југославији после Другог светског рата.

#### **Научне области и дисциплине**

Истраживање ће се кретати у подручју на ком се пресецају научне области савремене историје, организације рада, технике, технологије, политичке економије, социологије, саобраћаја, пословне логистике, филозофије и андрагогије.

#### 4. Циљеви истраживања

*Општи научни циљ истраживања* је да се кроз изучавање историје ФАЗ утврде утицајни фактора који су били од значаја за оснивање фабрике а затим и њен организациони и технолошки развој. Историја ове фабрике, због величине, технолошке сложености, места у привреди Србије и Југославије, има и општи значај. Одговори на питања о организационом и технолошком развоју ФАЗ могу да расветле и многе друге проблеме везане за историју друштва, привреде и технологије у Србији и Југославији после Другог светског рата.

#### *Посебни научни циљеви истраживања:*

- 1) *Приказ и анализа* материјалне документације и сведочења учесника и познаваоца околности у којима је радила ФАЗ у Крагујевцу.
- 2) *Идентификација и објашњење* фактора који су утицали на организациони и технолошки развој ФАЗ.

*Друштвени циљ истраживања* је указивање на значај који је имала аутомобилска индустрија, а посебно ФАЗ у Крагујевцу на укупан друштвени и привредни развој бивше Југославије. Период транзиције који је започет крајем прошлог века, још увек траје и као резултат има тешке и болне последице на нашу привреду и друштво. Приватизацијом државних предузећа, увођењем савремених технологија, смањењем производних капацитета, укидањем постојећих радних места, дошло је до отпуштања великог броја ангажованих радника. Видно се повећава незапосленост, смањени су приходи, држава је сваки даном сиромашнија, презадужена и све више зависна од иностраних инвестиција. У складу са наведеним, биће учињен покушај да се путем компарације фактора који су пратили развој и стварање услова за производњу пуним капацитетима ФАЗ, са факторима који су били доминантни да водећа предузећа аутомобилске индустрије не само опстану већ и да успешно функционишу у тржишним условима као лидери. Оваквим приступом биће омогућено да се донесу закључци о шансама, пропустима и грешкама које су биле присутне у организационом и технолошком развоју ФАЗ и домаће аутомобилске индустрије.

## 5. Оквир истраживања

Иако ће истраживања превасходно бити усмерена ка организационом и технолошком развоју највеће фабрике за производњу аутомобила у бившој заједничкој држави Југославији и Србији, она неће бити и ограничена само на њу, већ ће обухватити и укупни послератни развој привреде и друштва, и међусобни утицај како привреде на развој аутомобилске индустрије, тако и повратни утицај развоја аутомобилске индустрије на привреду и друштво. Сходно постављеном научном и друштвеном циљу истраживања, хипотетички оквир рада полази са једне стране од укупног послератног развоја привреде и друштва, а са друге стране од материјалних, организационо-технолошких и кадровских могућности за оснивање и опстанак домаће аутомобилске индустрије.

## 6. Критички осврт

Критички осврт на изведене закључке биће дат кроз дискусију у четвртом поглављу. Пре свега, укратко ће се изложити одговор на три велика питања:

1. Какве су везе и утицаји организационог и технолошког развоја у светској индустрији, као и опште ситуације у светској привреди, на организациони и технолошки развој “ФАЗ”?
2. Који су то локални политички и друштвени услови утицали на развој “ФАЗ” укључујући не само општу политичку, друштвену и привредну ситуацију, већ и утицај конкретних људи?
3. По чему је “ФАЗ” слична, а по чему различита од сличних фирми у свету? Зашто се није остварио сан о индустријском гиганту и продору на светска тржишта? Упоредна искуства са другим светским фирмама.

## 7. Методолошки оквир истраживања

Сложеност предмета истраживања изискује примену *мултидисциплинарног приступа* и значајан број опште-научних и основних посебних метода. Полазиште у раду представља

*хипотетичко-дедуктивна метода*, која омогућава идентификовање чиниоца релевантних за сам предмет истраживања и утврђивање карактера њихових међусобних релација.

Од *опитних научних метода* у раду ће преваходно бити коришћене компаративна метода и статистичка метода где за то буду расположиви подаци.

Као *основне посебне методе* користиће се пре свега анализа садржаја, систематизација, класификација и коначно синтеза која ће омогућити формулисање добијених сазнања у кохерентну целину.

Што се методологије посебних наука тиче, пре свега ће се користити историографске методе, пре свега друштвене историје и историје науке и технологије, које садрже неколико специфичних истраживачких области (историја социјализма, корпоративна историја, историја технологије). Од специфичних метода користиће се орална историја. Од других дисциплина, покушаћемо да се ослонимо на економску историју, политичку економију, социологију елита и социологију рада. Покушаћемо да интегрисемо историјске, економске и социолошке методе.

У првој фази прикупљања и обраде материјала користиће се најпре *метода дескрипције*, затим *метода систематизације и класификације*, метода *индуктивног истраживања и историјски метод*. Анализа предмета истраживања биће реализована на два нивоа. Теоријски ниво претпоставља анализу знања и теорија о организационом и технолошком развоју, које су утицале на постојећу производњу аутомобила у ФАЗ али и неких од водећих фирми за производњу аутомобила у европским и светским оквирима, као и анализу материјалних улагања и инвестирања које су биле присутне у развоју производње. Са друге стране, емпиријски ниво подразумева испитивање и анализу резултата података прикупљених интервјуисањем учесника и сведока тока развоја али са дистанце како би се избегла свака субјективност у оцењивању, примена методе анкете биће присутна уколико буде било позитивног одзива. Поред сакупљања, проучавања и повезивања архивске - текстуалне, фото, графичке (планови, цртежи, мапе, шеме) и остале материјалне документације, биће извршена анализа и индуктивно истраживање писаних и других материјалних извора (оригиналних и секундарних извора);

У другој фази, истраживања прикупљеног материјала, користиће се *компаративна метода* ради упоређивања сродних појава и утврђивања њихове сличности у понашању и интензитету, како би се дошло до нових закључака који обогаћују спознају. Другим речима, ова фаза подразумева: систематизацију литературе и стварање трајне базе података у циљу унапређивања разумевања историјског значаја домаће аутомобилске

индустрије, корелацију (аналитичку, синтетичку, критичку) нових података с подацима и идејама претходних истраживања и унапређивање схватања историјских чињеница.

Након горе наведених фаза следи израда докторске дисертације и представљање истраживања стручној и широј јавности.

## **8. Очекивани резултати и научни допринос**

Очекивани резултат истраживања јесте сагледавање и критичка евалуација свих релевантних фактора који су утицали на оснивање аутомобилске индустрије и њен развој у складу са укупним развојем југословенског друштва у другој половини двадесетог и на почетку двадесет првог века.

Посебно треба истажи да је основна сврха истраживања да се кроз *мултидисциплинарни приступ* аналитички разради и а затим изврши синтеза показатеља на основу којих ће затим анализирати организациони и технолошки развој ФАЗ у оквирима укупних друштвено-политичких и тржишно-економских услова који су постојали у друштву.

Научни допринос овог рада је трострук. На првом месту, он се огледа у (1) *систематизацији грађе* из различитих извора и подручја истраживања која се односе на мултидисциплинарну тему дисертације. Са друге стране, научни допринос лежи у (2) указивању на *вредности историјског наслеђа привредног развоја* и (3) *проширивања и продубљивања разумевања историјских околности* у којима се наше друштво налазило у различитим периодима друштвених промена.

Истраживање феномена из историје производних фабрика, а нарочито ФАЗ је неоправдано запостављено у научним круговима у Србији, те је намера докторске дисертације да се *скрене пажњу научне јавности* на историјски значај овог подручја истраживања, посебно из разлога што радови из историје технологије и корпоративне историје код нас скоро и не постоје, иако су ове две гране у великој експанзији широм међународне економске заједнице.

Резултати истраживања ће имати и *шири, практични и научни значај*, јер екстерни фактори који су доминирали у посматраном периоду свакако су имали пресудан утицај и на историјски развој посматране фабрике, пре свега на интерне факторе и посматрани организациони и технолошки развој. И данас екстерни фактори нарочито друштвено-политички и тржишно-економски, имају доминантан утицај не само на факторе унутар предузећа већ и на њихов опстанак, посебно оних која су још увек у државном власништву. Интерни и екстерни фактори који су били доминантни у посматраном

периоду могу бити уз извесна ограничења или прилагођавања конкретној ситуацији у организацији актуелни и данас.

Ово партикуларно истраживање пружиће могућност анализе и одговора на веома важна питања као што су: зашто трансфер технологије који је био отворен и заступљен у том периоду у нашој средини није дао очекиване резултате? да ли је затајио организациони или неки други фактор, пре свега потребна продуктивност и квалитет који нису постигнути у нашим условима, а остварени су код компанија исте индустријске гране у другим срединама? шта је то у нашем амбијенту недостајало? да ли су и какве мере за отклањање недостатака предузимане од стране менаџмента ФАЗ и спољних друштвено-политичких органа? да ли је постојало усклађивање организационог и технолошког развоја ФАЗ условима и неопходним захтевима конкуренције на домаћем и међународном тржишту произвођача аутомобила?

Од значаја за данашње услове привређивања могу бити и следећа питања: у којој мери су потребе развоја ФАЗ и његових копераната утицале на сарадњу и развој научних установа, факултета, културних установа, друштвено-политичких и привредних организација на подручју где се налазила фабрика и шире? да ли је развој аутомобилске индустрије у свету био адекватно праћен од стране домаће аутомобилске индустрије? да ли су потребе за стручним кадровима иницирале веће ангажовање постојећих и оснивање нових факултета, образовних установа и научних института искључиво за потребе ФАЗ? како су се спроводиле мере да се међусобно ускладе захтеви које је наметала домаћа аутомобилска индустрија са могућностима и потребама привреде и друштва у целини?

## **9. Закључак**

На основу увида у предходно образовање, радно искуство, кандидатова предходна и постојећа интересовања у овој области и његову даљу професионалну и научну оријентацију, као и образложени предлог докторске дисертације, можемо закључити да се ради о кандидату који је стекао солидно мултидисциплинарно образовање кроз редовне, магистарске и докторске студије, који поседује преко двадесет година радног искуства у привреди у области организације рада у саобраћају и транспорту, развоју технологије и логистике транспорта и складиштења, обуци запослених у области стандарда квалитета и добре складишне и дистрибутивне праксе, а затим и рада у просвети као професор у средњој стручној школи саобраћајне струке и као сарадних

практичне наставе у високо струковној школи за област менаџмент квалитета и логистика.



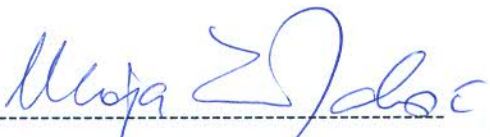
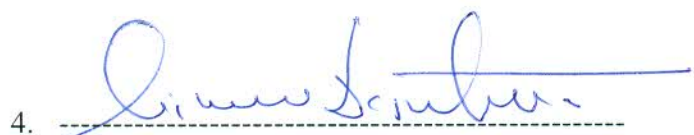
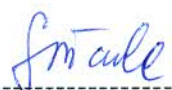
Знање и искуство које је стекао омогућило му је да у току докторских мултидисциплинарних студија упозна историју послератног привредног развоја и развој домаће аутомобилске индустрије, а да кроз семинарске радове истражи историју, организациони и технолошки развој познатих фабрика аутомобила. Анализом историјског развоја, са међусобном компарацијом добрих и лоших страна које су пратиле организациони и технолошки развој две компаније Форд и Тојота кандидат има могућност да дође до релевантних података о доминантним факторима који су значајни за конкурентност и успех на домаћем и међународном тржишту произвођача аутомобила, и да кроз истраживање историјског развоја домаћег произвођача ФАЗ посебно њеног организационог и технолошког развоја, извуче релевантне закључке шта је највише утицало на неадекватан развој и опстанак у периоду транзиције.

Кандидат је успео да јасно формулише предмет свог докторског рада као део историјске праксе сведочанства развоја аутомобилске индустрије у нашој земљи и шире. У предлогу се јасно формулише предмет истраживања са потребном критичношћу које приступају са аспеката различитих научних области које у свом раду има организациони и технолошки развој као предмет, директно или индиректно. Оправданост истраживања на везама организационог и технолошког развоја главног представника аутомобилске индустрије у предходној Југославији и Србији, захтева од кандидата да се сналази не само у сложеном подручју научног знања и функционалне примене организационог и технолошког развоја, већ и области проблематике трансфера и имплементације савремених технологија производње у наше услове привређивања.

Комисија сматра да предложена докторска дисертација под називом *“Организациони и технолошки развој фабрике аутомобила Црвена застава”* добро утемељена и добро образложена. У том смислу Комисија предлаже Већу за мултидисциплинарне студије Универзитета у Београду, да усвоји предлог докторске дисертације кандидата мр Милана Станковића.

Истовремено, имајући у виду мултидисциплинарни приступ у истраживању, и са становишта друштвених и са становишта организационих и техничких наука, предлажемо да Веће за менторе именује проф. др Предрага Ј. Марковића, научног саветника Института за савремену историју а за другог ментора проф. др Александра Седмака, редовног професора Машинског факултета Универзитета у Београду.

**Чланови комисије:**

1.   
-----  
**проф. др Предраг Ј. Марковић**, научни саветник Института за савремену историју.
2.   
-----  
**проф. др Александар Седмак**, редовни професор на Машинском факултету Универзитета у Београду.
3.   
-----  
**проф. др Маја Леви-Јакшић**, редовни професор Факултета организационих наука, Универзитета у Београду.
4.   
-----  
**проф. др Миомир Деспотовић**, редовни професор Филозофског факултета, Универзитета у Београду.
5.   
-----  
**проф. др Снежана Пејчић Тарле**, ванредни професор Саобраћајног факултета, Универзитета у Београду.
6. -----  
**проф. др Биљана Божићевић-Миликић**, редовни професор Економског факултета, Универзитета у Београду,