

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ  
ВЕЋЕ ЗА СТУДИЈЕ ПРИ УНИВЕРЗИТЕТУ

**Предмет:** Извештај Комисије о оцени докторског рада докторанта Милана Станковића

Одлуком Већа за студије при Универзитету именовани смо у Комисију за оцену докторског рада под насловом: ОРГАНИЗАЦИОНИ И ТЕХНОЛОШКИ РАЗВОЈ ФАБРИКЕ АУТОМОБИЛА „ЦРВЕНА ЗАСТАВА“ кандидата Милана Станковића. Комисија је прегледала предати рад и Већу подноси следећи

**ИЗВЕШТАЈ**

**1. Основни подаци о кандидату и дисертацији:**

Докторант је завршио два факултета: Војнотехничку академију КоВ у Загребу (смер саобраћај, специјалност саобраћај и транспорт 1985. године) и Филозофски факултет у Београду (катедра за андрагогију 1994. године). Магистарске студије је завршио на Саобраћајном факултету у Београду (смер организација и менаџмент у саобраћају и транспорту 2003. године). У свом професионалном раду бавио се многим пословима везаним за саобраћај и његову организацију, укључујући и педагошки рад. Био је и руководилац у великим организацијама као што су Градско саобраћајно предузеће Београд и Галеника а.д. Београд. Његово професионално искуство га је додатно припремило за рад на овом истраживачком пројекту. Као предавачи на мултидисциплинарним докторским студијама Београдског универзитета, уверили смо се у велики ентузијазам и у систематичност Милана Станковића, који је био незаменљив у организацији предавања и састанака. Милан Станковић је написао велики број научних и стручних радова. Све његове објављене радове одликује огромна фактографска основа, поготово када је реч о теренским истраживањима, као и изразито мултидисциплинарни карактер. То су приметили и уредници часописа и организатори скупова из разних грана науке од историје саобраћаја и организационих наука до антропологије.

Референтни радови Милана Станковића су:

1. Milan Stanković, Aleksandar Mićović, Aleksandar Sedmak, Vladimir Popović, "Analysis of noise, vibration and comfort parameters in off-road vehicles". *Technical Gazette*, 2017.

2. Stanković J. Milan, "Zavodi Crvena Zastava: Yugoslav Self-Management Socialism and Challenges for the Automobile Industry". *Etnoantropološki problemi*, n.s. god. 12 sv. 3(2017).

Наводимо и следеће радове: Станковић, М., Зорић, Н., „Обука запослених одељења транспорта Галенике а.д. у области стандарда квалитета“, у: Јовановић, Д. и др., уредници, I научно-стручни скуп Политехника 2011. У сусрет европским интеграцијама у области квалитета, безбедности, здравља на раду и заштите животне средине. Зборник радова. Београд: Висока школа струковних студија Београдска политехника, 02. децембар 2011, 47-50; Станковић М., „Унапређење квалитета логистике у фармацеутском производном предузећу Галеника а.д.“, у: Јовановић. Д. и др., уредници, II Научно-стручни скуп Политехника 2013. Инжењерство у области квалитета, безбедности у здравља на раду и заштити животне средине. Зборник радова. Београд: Висока школа струковних студија Београдска политехника, 06. децембар 2013, 58-64; Станковић, М., „Research on Transportation Organizational Structure in the Pharmaceutical Company Galenika A.D.“, in: M. Drljača, Editor, 15th International Symposium on Quality. Quality, Growth and Development. Zagreb, Croatia: Croatian Quality Managers Society. March 19th-21th 2014, 445-460, Прегледан чланак/Review, L92, 165. Овај рад је заједно са осталим радовима који су објављени у Зборнику са те конференције вреднован од стране *“Journal of Economic Literature”*- American Economic Association Publication, 2015; Станковић, М., Марковић, П., „*Techno-managers in Capitalism and Socialism: Comparative analysis of the Ford Motor Company and Zavodi „Crvena zastava”*“, in: A. Sedmak, Editor in Chief. 7th International Scientific and Expert Conference of the International TEAM Society. Belgrade, Serbia: Faculty of Mechanical Engineering, 15/16th October 2015, 565-572; Станковић М., „Дистрибуција готових производа у режиму „хладног ланца“ примењена у пракси Галенике а.д.“, 534-538; и Усеинов М., Станковић, М., „Мониторинг јонизујућег зрачења“, у: Ђармати, Ш., и др., уредници. III Научно-стручни скуп Политехника 2015. Зборник радова. Београд: Висока школа струковних студија Београдска политехника, 04. децембар 2015, 90-94; Станковић М., „Прилагођавање организације и безбедности транспорта у Галеници а.д. захтевима за добијање сертификата „Овлашћеног привредног субјекта““, Међународна конференција Безбедност саобраћаја у локалној заједници (11; 2016; Врњачка Бања), Април 13-16, 2016, 219-227; Станковић, М., „*Tehno-managers in Socialism: The case of Prvoslav Raković*, General



Manager of Zavodi „Crvena zastava“, prijavljen na konkurs John Scholes Transport History Research Essay Competition 2016.

Сматрамо да је на основу радова које је кандидат до сада објављивао, као и на основу учешћа на научним скуповима, Милан Станковић остварио одличну основу за израду докторског рада. Овај рад у завршној верзији има 557 ауторских страница текста са научним апаратом који обухвата велики број архивских фондова и више од 250 коришћених научних радова, 32 графикана и илустрација, 56 табела и 5 прилога, као и пописом литературе и извора у обједињеном збиру од преко 500 јединица.

## **2. Предмет и циљ дисертације:**

Пре овог рада ни у једној друштвеној или хуманистичкој науци није било спроведено свеобухватно истраживање развоја система „ЦРВЕНА ЗАСТАВА“ у хронолошком распону од више од пола века. Уосталом, не постоје ни академске синтезе овог обима о развоју других великих индустријских и технолошких система. Предмет истраживања Милана Станковића је врло сложен. Он у себи садржи неколико повезаних целина, или боље речено, тематских кругова. Најшири тематски круг је развој аутомобилске индустрије у свету. Станковић се посебно бави организационим и технолошким моделима развоја компанија Форд и Тојота. Други тематски круг је развој индустрије, посебно аутомобилске, у Југославији и Србији. Трећи тематски круг је организациони и технолошки развој фабрике аутомобила „ЦРВЕНА ЗАСТАВА“, са посебним тежиштем на људском фактору, пре свега на квалитету менаџмента. Станковић је читао страну литературу, која обухвата и теоријске књиге о организацији великих корпорација посебно у аутомобилској индустрији, као и многе студије случаја. Подразумева се да је прочитао и сву домаћу литературу, укључујући и текстове у мало познатој локалној штампи, као и све релевантне архивске изворе. Посебно се истиче велики број интервјуа које је обавио Милан Станковић, на основу оригиналних и инвентивних упитника. Предмет истраживања је тако обухватио и теорију која се налазила и за организационе и технолошке концепције развоја „ЦРВЕНЕ ЗАСТАВЕ“ и праксу која је настала на основу не само економских, организационих и технолошких принципа, већ и на основу променљивих идеолошких начела и дневно политичких потреба. На све то додата је и

димензија посебно присутна у новијим историјским, антрополошким и социолошким истраживањима, а то је људски доживљај целокупног тог развоја.

Када је реч о циљевима истраживања, они су двојаки. Један циљ је да се изради студија случаја о развоју можда највеће производне и технолошке целине у Србији. Други циљ је показати како је и колико овај огромни индустријски систем утицао на привредни, друштвени и политички развој Србије и Југославије. Тако велики технолошки систем, током времена све више усмерен на тржиште, био је прави генератор не само стандарда и радних места, већ и технолошке иновације, као и модерне производне и менаџерске културе. Милана Станковића су на ово сложено прегнуће подстакли академски дефицит и друштвени заборав. Академски дефицит се огледа у непостојању довољног броја академских монографија (не рачунајући споменице и књиге сећања) ни о развоју ове фабрике нити о организационом и технолошком развоју наше привреде уопште. Друштвени заборав се види у глорификовању краткотрајних успеха рецимо предузећа „ФИАТ Србија“ , а занемаривању велике и успешне традиције српске аутомобилске индустрије. Није било боље теме за спровођење оваквог истраживања од фабрике „ЦРВЕНА ЗАСТАВА“.

### **3. Основне хипотезе од којих се полазило у истраживању:**

Кандидат је претпоставио да је могуће потврдити:

- Утицај на организациони и технолошки развој „Црвене заставе“ је био вишеструк. На тај развој су утицали и развојни трендови аутомобилске индустрије у свету, али и развојни процеси у нашој привреди и индустрији,
- Друга хипотеза је била да су можда највећи утицај на развој „Црвене заставе“ имали политички чиниоци. Политика се мешала у послове фабрике, често на штету развоја. Осим тога, судбина тако великог система је била нераскидиво повезана са судбином целе државе,
- Трећа хипотеза се тиче људског фактора. Пресудну улогу у развоју су одиграли истакнути појединци међу највишим руководиоцима, међу којима се истиче Првослав Раковић.



#### **4. Кратак опис садржаја дисертације:**

Структура рада у потпуности кореспондира са идејама и предлозима из образложења предмета и формулисаних циљева истраживања. Предложена је у четири поглавља са изузетно добро разрађеним потпоглављима. То су: Увод са оквиром истраживања (од стране 4 до стране 40); Организациони и технолошки развој аутомобилске индустрије у свету: случај Форда и Тојоте (од стране 41 до стране 155); Развој индустрије у Србији и Југославији, укључујући и развој аутомобилске индустрије и развој „Заставе“ од самих почетака (од стране 156 до стране 211); Организациони и технолошки развој „Црвене заставе“ (од стране 212 до стране 471) и Критички осврт са закључком (од стране 472 до стране 509). На то се надовезује тематски распоређен списак литературе, као и пет прилога. Већ смо поменули одлично разрађена потпоглавља. Навешћемо теме само неких од њих: улога људског фактора у развоју, улога политике, по чему је „Црвена застава“ личила, а по чему се разликовала од фабрика у свету, зашто није продла на светска тржишта...

#### **5. Остварени резултати и научни допринос дисертације:**

Научни допринос ове дисертације проистекао је из примене врло занимљиве и за нашу средину иновативне методологије. Осим општих научних метода као што је аналитичка, посебно је примењивана компаративна историјска анализа. А као што каже велики немачки историчар Велер, поређење је „краљевски пут“ у историографији. А недовољно је компаративно-историјских радова у нашој историографији и сродним дисциплинама, посебно када је реч о корпоративној историји и историји технологије. Међутим, још оригиналнија његова метода се састоји у употреби оригиналних упитника за дубинске интервјуе у којима је уклопио методе оралне историје и методе индустријске антропологије. Невероватном упорношћу, Станковић је успео да анкетира 108 руководилаца и радника „Црвене заставе“. У нашој академској средини, то представља један од највећих узорака када је реч о тој врсти интервјуисања.

Методолошка иновативност и оригиналост су довели и до занимљивих и оригиналних резултата. Организациони и технолошки развој великих индустријских система је дуго био „талац“ идеологије. Иако је „Црвена застава“ покушавала да примени најсавременија искуства из света у производњи аутомобила, (посебно искуства „Тојоте“), под политичким

притиском је морала да запошљава све више недовољно стручних радника, па чак и руководиоца. Зато је у доба тржишног отварања крајем шездесетих година, продуктивност благо расла, да би у доба „договорне економије“ у другој половини седамдесетих година, почела да опада. Самоуправљање је имало једну необичну последицу на технолошки развој: запослени су радије гласали за веће плате него за улагање у технологију и технолошки развој. На то се надовезивао и притисак политике, па су издвајана и велика средства за развој градске инфраструктуре, или развој Косова и Метохије. На општијем нивоу, може се рећи да је ова студија показала да су велики индустријски системи били потпуно зависни од општег политичког и друштвеног контекста, те да је тај контекст у Србији и Југославији друге половине 20. века, често успоравао технолошки и организациони развој, чак и у оним периодима када су на челу великих фирми били најспособнији људи, и када су се те корпорације бориле за улазак на светско тржиште.

## **6. Закључак**

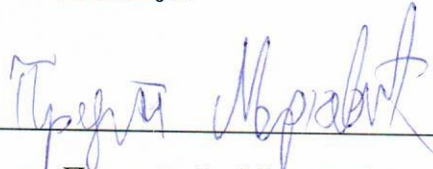
Рад је у свему остварен у складу са одобреном темом и подржаним образложењем. На основу предочених анализа рада закључено је да су изнети значајни и оригинални резултати. Овај докторат је драгоцен пример складне употребе методологије из више научних дисциплина, као и fine сразмере између коришћења теоријске и историјске литературе и теренских истраживања. Сувишно је напоменути да овај рад има пионирски карактер. По коришћењу компаративних и мултидисциплинарних метода у гранама као што су корпоративна историја и историја технологије, Милан Станковић је по свој прилици, пионир у нашој академској заједници.

На основу резултата и њихове презентације комисија је закључила да докторски рад ОРГАНИЗАЦИОНИ И ТЕХНОЛОШКИ РАЗВОЈ ФАБРИКЕ АУТОМОБИЛА „ЦРВЕНА ЗАСТАВА“ кандидата Милана Станковића чини значајан допринос научној области историје и филозофије науке у напорима да објасни човекову жељу да чува сведочанства својих постигнућа. Пошто су и сви остали прописани услови за одбрану тезе задовољени, са задовољством предлажемо Већу за студије при Универзитету да одобри њену одбрану.

У Београду, 25.10.2017. . године



**Чланови комисије:**

1. 

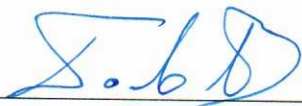
проф. др Предраг Ј. Марковић, научни саветник, Институт за савремену историју, Универзитет у Београду. Ужа област научно-истраживачког рада: Друштвена и културна историја, Корпоративна и привредна историја.

2. 

проф. др Александар Седмак, редовни професор, Машински факултет, Универзитет у Београду. Ужа област научно-истраживачког рада: Наука о материјалима.

3. 

проф. др Милош Миленковић, редовни професор, Филозофски факултет, Универзитет у Београду. Ужа област научно-истраживачког рада: Антропологија науке.

4. 

проф. др Владимир Поповић, ванредни професор, Машински факултет, Универзитет у Београду. Ужа област научно-истраживачког рада: Моторна возила.

5. 

проф. др Небојша Бојовић, редовни професор, Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду. Ужа област научно-истраживачког рада: Организација и менаџмент у саобраћају и транспорту.