

# LOGISTIKA

edukativno marketinški časopis | broj 17 | avgust 2022 | [www.logistika.ba](http://www.logistika.ba)





**SISTEMI SKLADIŠTA I POLICA**

# **METAL-SISTEMI**

**[www.metal-sistemibh.com](http://www.metal-sistemibh.com)**

**066 811 000**

**066 514 102**



**LOGISTIKA**

www.logistika.ba  
**Osnivač i izdavač:**  
 GRAFID d.o.o. Banja Luka

**Direktor:**  
 Branislav Ivanković

**Glavni i odgovorni urednik:**  
 Velibor Peulić

**Redakcija:**  
 Prof.dr Bojan Rossi  
 Prof.dr Milanko Damjanović  
 Prof.dr Dragutin Jovanović  
 Dr.sc Branimir Miletić  
 Dragan Tatić  
 Mile Lukić

**Tehnička obrada i dizajn:**  
 Amir Milić

**Štampa:** GRAFID d.o.o.  
 Banja Luka 051/320-571  
[grafid@blic.net](mailto:grafid@blic.net)

Rješenjem Ministarstva  
 prosvjete i kulture  
 Republike Srpske br:07.030-  
 611-01-11/09, od  
 24.09.2009. godine, Časopis  
 "Logistika"  
 Banja Luka, upisan je u  
 Registar javnih glasila pod  
 rednim brojem 583.

**SADRŽAJ**

- **POREMEĆAJI LANACA SNABDIJEVANJA 8**
- **DUKAT Više od 20 godina uspješnog poslovanja 9**
- **Manjak vozača -uticaj na transportnu industriju 18**
- **SAVREMENI LOGISTIČKI CENTAR KOMPANIJE MERIDIAN a.d Banja Luka 23**
- **KLASTER LOGISTIKA 25**
- **DIGITALIZACIJA LOGISTIČKIH PROCESA 32**
- **ŠPEDICIJA 37**
- **IRU VIZIJA DEKARBONIZACIJE 41**





**E. evrounijagr@gmail.com**

**Mahovljani bb,  
BiH-78250 Laktaši  
+387 51 928 866**



# POREMEĆAJ GLOBALNIH LANACA SNABDIJEVANJA I MI...

Devedesetih godina prošlog vijeka, globalni lanci snabdijevanja su pozicionirani kao nastavak razvoja logističkih strategija, te transformacija razvoja logističkih povajdera i putanja ka kretanju industrijske revolucije 4.0, a što je predstavljalo izazov uštedama i pouzdanošću lanaca snabdijevanje kroz vremensku i prostornu dimenziju. Polazeći od zadataka koji su postavljeni pred aktivnosti i učesnike u



lancima snabdijevanja se definiše povezivanje od izvora do cilja na globalnom nivou, od sakupljanja, distribucije robe i usluga širom globalne mreže uz angažovanje trans-nacionalnih kompanija s ciljem maksimiziranja profita i minimiziranja dangube i troškova. [1]

Na slikama se može uočiti pomak, povećanje broja kontejnera za samo deset godina u globalnim lancima snabdijevanja u periodu od 1980 – 1990 godine. [2]

Nakon što se uspostavlja Globalni, integralni logistički pristup, obim i struktura, vrijeme putovanja i koordinacija aktivnostim i logističkim operacijama dovodi do značajnijeg rasta prometa u 2006 godini (slika ispod), da bi sa 2019 godinom dostigao broj od 804 miliona TEU u globalnim lancima snabdijevanja.

Logistika i transportni modeli su sastavni dio razmatranja globalnog upravljanja lancem snabdijevanja, koji optimizirajući osnovnih šest oblasti koncentracije, pored upravljanje logistikom, usmjeravanje i analiziranje zahtjeva kupaca i interesa konkurencije, koordinacijom i kooperacijom učesnika u operacijama, uz poštivanje propisa međunarodnog i nacionalnog nivoa, s ciljem uspostavljanja optimalnog troška i vremena putovanja od izvora do cilja. [3]

Posljednje desetljeće dvadesetog vijeka se karakteriše uravnoteženim i balansiranim modelima, sa predvidljivim rizicima koji su upravljačkim mehanizmima osvaremenjavani, nadograđivani novim tehnologijama kod utovarno, pretovarnih operacija, te uz povećanja kapaciteta transportnih jedinica trans-nacionalnih kompanija.



Na osnovu podataka koji predstavljaju protočnost kontejnera u lukama širom svijeta od 2012. do 2021. sa prognozom za 2022. do 2025. (u milionima TEU), [4] vidljivo je da je u 2012 godini 622 miliona TEU se nalazilo u globalnim lancima snabdijevanja, predvidljiv i kontinuirani rast u globalnim lancima snabdijevanja bilježimo do 2019 godine kad je 804 miliona TEU, a kao posljedica pada potražnje uzrokovane COVID 19, u 2020 taj broj je na 792 miliona TEU.

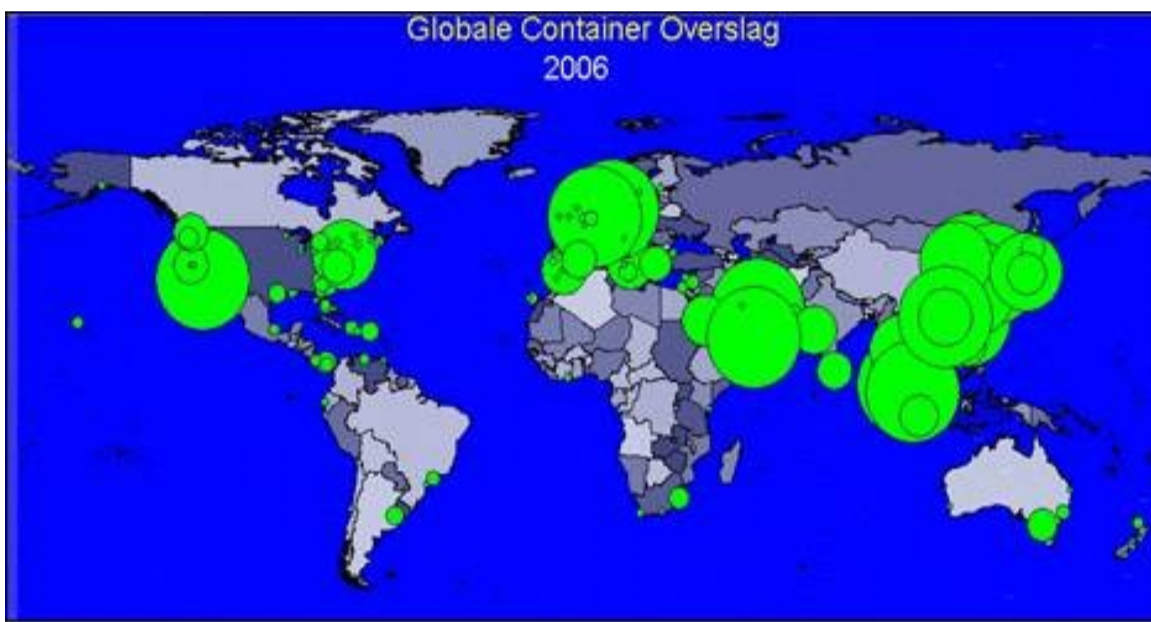
Analiza pokazuje da nema značajnijeg odstupanja u obimu razmjene TEU u lancima snabdijevanja, ali drugom analizom smo potvrdili da je Referentni indeks [5] Q3 2021 European Road Freight Rate iznosio je 107,6, 3,0 poena više nego u Q3 2020, očekujemo da će cijena drumskog prevoza u ovim okolnosti nastaviti rast i u prvom i drugom kvartalu 2022 godine od minimalno 10% - 16%, ako

dodamo rast u drugim vidovima transporta, kumulativno opterećenje cijene transporta se direktno odnosi na sve segmente od proizvođača do potrošača, se može očekivati srednja cijena transporta uvećana i do 22%.



# POREMEĆAJI GLOBALNIH LANACA SNABDIJEVANJA

Imajući u vidu da se od 2002 godine do danas, globalni lanci snabdijevanja nalaze pred iskušenjima i izazovima, odnosno da su postojeće definisane strategije bile na ispitu održivosti i prilagodljivosti tokom izbijanja SARS-a 2002–2004, te u uslovima posljedica terorističkih napada iz 11.09., recesija 2008, te usložavanjem poremećajima cunamija i velikih zemljotresa i pandemija COVID-19 su bili ključni remetički faktori, odnosno događaji koji su prouzrokovali tektonske poremećaje u strategijama lanaca snabdijevanja na globalnom nivou.



Polazeći od analize globalnih lanaca snabdijevanja, njihove strukture, uočavamo i rizike koji su plod različitih faktora, a u direktnoj su vezi sa poremećajima koji se mogu ogledati od političkih odluka pojedinih država na ruti kretanja, vojnih i drugih uzroka koji dovode do produljenja putanje kretanja, blokada i zabrana i slično. Svjedočili smo u proteklim desetljećima da su krizna žarišta prouzrokovana vojno-političkim aktivnostima direktno za posledicu imali manjak brodskog prostora ili veće troškove u transportu jer smo bili primorani da lance prilagođavamo alternativnim pravcima. No, pojavom COVID-19, budući da i sama WHO nije bila spremna sa svim protokolima, realno je bilo da i međunarodne asocijacije koje predvode aktivnosti u globalnim lancima snabdijevanje predvođeni IRU, ([www.iru.org](http://www.iru.org)) Međunarodna

asocijacija za vazdušni saobraćaj (IATA), Međunarodna komora za otpremu (ICS), Međunarodna federacija transportnih radnika (ITF), FIATA nisu imale protokole za krizne situacije, tako su Vladine i nevladine organizacije država imale ključnu ulogu u regulisanju pitanja upravljanja lancima snabdijevanja. Različitost protokola, te Odluka pojedinih Vlada, svjedočili smo prekidanju postojećih lanaca snabdijevanje kao posljedica „zaključavanja“, zabrana kretanja, uspostavljanja koridora i slično.

Također smo svjedočili različitim mjerama od države do države, međunarodne organizacije su nastojale koordinacijom uskladiti minimum uslova za tranzitne operacije kao sastavnice lanaca snabdijevanja. Multi-dimenzionalan je prikaz svih faktora koji su direktno uticali na poremećaje u lancima snabdijevanja, a zajednički je svakako da se globalni, integrisani pristup upravljanja lancima snabdijevanja zamijenio filozofijom „nacionalni lanac snabdijevanja“ ili „nacionalni vrijednosti lanac“. Drugi faktor je „ograničavanje kretanja“, „obavezni karantin“, što je dovelo do smanjenja isporuka, a samim tim dovelo do otpuštanja radnika zaposlenih u sektoru upravljanja lancima snabdijevanja. Iako je ubrzo uspostavljena e-digitalna platforma koja je reanimirala i oživjela filozofiju „od vrata do vrata“, lanci snabdijevanja su optimizirani za potrebe država i svedeni na faktore regulatorne politike, a koji su direktno povezani i sa socijalnim pitanjima. Veliki broj kompanija je smanjio proizvodnju, ulazni tokovi kao direktan produkt globalnih lanaca snabdijevanja su bili na nivou sigurnih zaliha za pojedina preduzeća, te se stvorio period od 100 dana smanjenog ili minimalnog rada globalnih lanaca snabdijevanja.

Globalni lanci snabdijevanja, a brodski transport kao važna karika bio je, i još uvijek izložen riziku zbog krize bez presedana, podstaknuti dramatičnim povećanjem potražnje, raznim COVID-19 ograničenjima, nedostatkom slobodnog brodskog-kapaciteta za ispunjavanje narudžbi lanaca snabdijevanja, pojavom uskih grla lanaca snabdijevanja, uz drastična poskupljenja goriva predstavljaju osnovu idealnog uticaja za stvaranje „oluje“ poremećaja lanaca snabdijevanja i do rekordnih cijena transporta u 2021 godini. Ako uz ove varijable dodamo i druge troškove, npr brodske takse za prolaz kroz Suecki kanal, za očekivati je da će u prvom kvartalu 2022 troškovi brodskog transporta dostići maksimum rasta cijene od 25 - 30 %. Kalkulacija cijena roba i usluga koje su dio ovakvih lanaca snabdijevanja, srazmjerno povećanju troškova direktno će uticati i na povećanje cijenu roba i usluga koje su povezane lancima. Uz sve poteškoće, razumnim je da posmatramo rizike koji su posljedica aktualnih dešavanja u Crnom i Azovskom moru, te odgovora međunarodnih struktura mjerama, aktivnostima i ratnim zbivanjima, dovodi nas do izraženijeg poremećaja u lancima snabdijevanja, na način da se robni globalni tokovi (žitarice) usmjeravaju ka drumskim i željezničkim kapacitetima, a troškovi su u tom slučaju veći, i direktno su povezani sa uticajem na cijenu berzanske robe.

Prevoznačka preduzeća, operateri drumskog prevoza robe, pokazali su fleksibilnost i prilagodljivost novonastaloj situaciji prouzrokovanoj COVID-19, tako da su pružale osnovne usluge tokom pandemije, ispunjavajući obaveze i očekivanja. Za potrebe „nacionalnih lanaca snabdijevanja – potrebe države“ drumski prevoz je odigrao ključnu ulogu kako u „makro“, tako i „mikro“ distributivnim tokovima, preuzimajući sav rizik za zaposlene. Međunarodne organizacije, posebno uredbe koje regulišu vrijeme vožnje i rada mobilnih radnika bile su suspendovane na tri mjeseca, te su u koordinaciji sa nacionalnim Vladama obezbjeđeni „tranzitni kordidori“.



Za potrebe rada, uradili smo istraživanja kod relevantnih međunarodnih organizacija<sup>[6]</sup>, s ciljem prikupljanja osnovnih podataka o obimu prometa, broju zaposlenih u globalnim lancima snabdijevanja. U okviru strukture globalnih lanaca snabdijevanja, promet svjetske trgovine je veći od 20 triliona dolara svjetske, da bi funkcionisali globalni lanci snabdijevanja brine se u opsluživanju oko 65 miliona globalnih transportnih radnika u cijelom lancu snabdijevanja.

Sa aspekta psihologije, faktor „straha za radno mjesto, egzistenciju“, nakon prekidanja „pojedinih“ globalnih lanaca snabdijevanja, svakako da je relevantan za dublje analize, a kao posljedice odluka proistekle u vrijeme u fazi prvih 100 dana pandemije COVID-19, . finansijski rezultati su bili pogubni, koeficijenti iskorišćenosti voznog parka je prepolovljen, transportni rad je ostvaren sa 30% od planiranog, pojedine kompanije, posegle su za mjerama rezanja troškova, mjera otpuštanje radnika je pogodila zaposlene koji nisu imali „državljanstva“ ili stalne dozvole za rad, posebno se odnosi na otpuštanje vozača. Važno je istaći da je negativni finansijski rezultat, direktno vodio logističke kompanije u stečaj i bankrot ili na sam rub ekonomičnosti poslovanja. Pojedine Vlade država su posegle su za mjerama pomoći u okviru mogućnosti i socijalne osjetljivosti. Naravno, finansijska podrška se razlikovala od države do države, upravo ovakav pristup je pokazao da su „nacionalni lanci

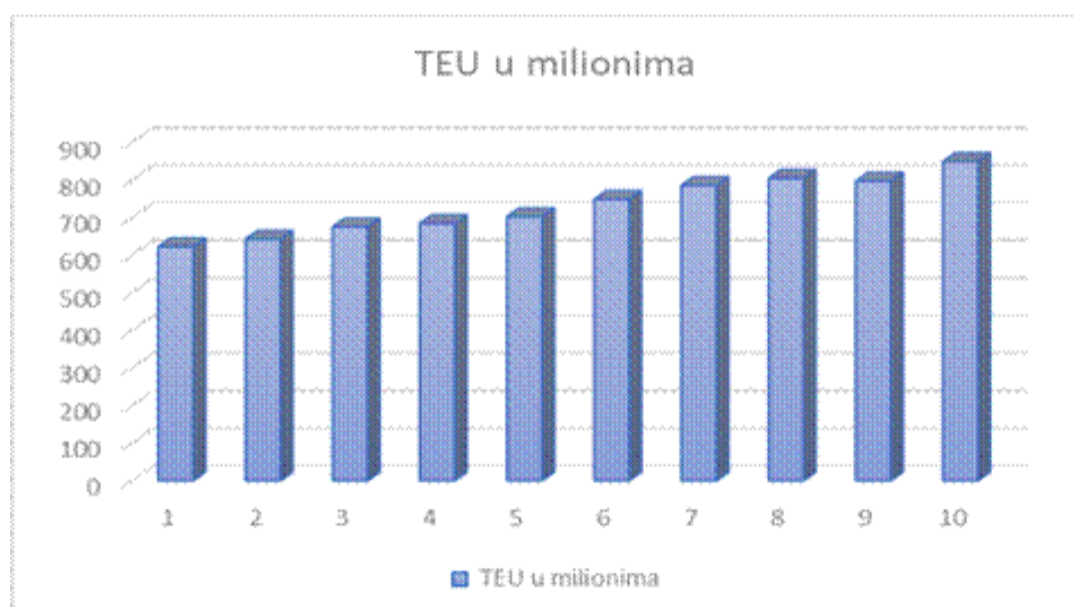


snabdijevanja“ preuzele ulogu koordinacije i kooperacije u ograničenim domenima, prostorno i vremenskih dimenzija.

Stoga je važno da izvučemo pouke, uočimo „kritične procedure obično smatraju da je bolje da se bolje pripreme za suočavanje sa sličnim krizama u lancima snabdijevanja. Možemo potvrditi da je trenutna kriza COVID-19 uistinu narušila stabilnost i strukturu globalnih lanaca snabdijevanja, a posljedice će se dugo osjećati, slobodni smo definisati da naknadni poremećaji su vidljivi danas i da će se osjetiti u narednim godinama, u najmanju ruku kao „efekat biča“, a preduzeća će doživjeti naknadne potrese ukoliko ne odgovore izazovima nove paradigme upravljanja lancima snabdijevanja. Vrijeme je da se revidiraju strategije upravljanja

lanaca snabdijevanja, s ciljem da povećamo otpornost i stabilnost lanaca snabdijevanja širom svijeta. Naravno, nužno je definisati alternativne načine pronalazaženja višestrukih optimalnih, rangiranih rješenja u segmentu strukture nabavke, skladištenja, strukture u prikupljanju i distribuciji.

No, svjedoci smo da i danas osjećamo posljedice „prvih 100 dana“, pojave podsojeva raznih „podvarijanti“ za posljedicu imaju nesigurnost i



kontinualno osluškivanja odluka da li će ponovo da bude ograničenja putovanja za mobilne, logističare ili transportne radnike kao odgovor na pojava „Omikronske“ varijante koja bi mogla ponovo da razbije lance snabdijevanja i odloži globalni ekonomski oporavak.

Vrijeme kojem svjedočimo, a autori su saglasni na osnovu analize podataka obrađenih, „optimizacija globalnih lanaca snabdijevanja se nastavlja u smjeru „lanci vrijednosti“ u pokretu, selidba proizvođačkih kapaciteta je prihvatljiva na rastojanjima 1000 – 2000 km za operativni nivo proizvodnje. Na primjer, prije COVID-19 pandemije, EU je upravljala lancem snabdijevanja u domenu farmaceutske industrije, gdje je izvor, polazna tačka za

65% bila Indija ili Kina. Naravno, proces nije jednostavan, izuzetno veliki novac je potreban za skraćenje lanaca snabdijevanja, prema pojedinim procjenama hiljade milijardi eura je potrebno investirati u optimizaciju lanaca snabdijevanja za potrebe EU. Na osnovu istraživanja, sprovedenom u martu 2020. godine, blizu 75% organizacija prijavilo je prekid u snabdijevanju. Porazan podataka je da skoro 44% kompanija nije imalo strategiju za suočavanje sa ovom vrstom poremećaja.



*U narednom periodu, preduzeća će definisati strategije prilagođene za krizne situacije, uzimajući u obzir i vremensku komponentu „kašnjenje“ kao posljedicu, te će svakako značajno mjesto zauzimati i digitalizacija kao jedno od efikasnih dopuna strategijama kako u ulaznoj tako i izlaznoj komponenti ili komponentama lanaca snabdijevanja. Višestruki izbor i disperzija dobavljača je otklon od dosadašnjeg pristupa „jedan optimalni odbavljač“, možda*

*je rješenje u sekundarnom lancu snabdijevanja, odnosno lancu koji se aktivira u vrijeme krize. Prema našim istraživanjima, preduzeća koja su uspostavila „skraćene“ lance snabdijevanja, na primjer dio poluproizvoda ili gotovih proizvoda je podržavao lanac do 1000km ( Njemačka – Bosna i Hercegovina) je pokazao svoju otpornost i održivost i u uslovima pandemije. U okviru strategija se mora pronaći prostor za apsorbovanje troškova, odnosno dugoročnim disperzionim razmještajem proizvodnih kapaciteta ali i brzine reagovanja transportnih dijelova lanaca snabdijevanja, uveliko ćemo ublažiti stre i šok poremećaja.*

*U teoretskom razmatranju konflikata i pojave poremećaja u lancima snabdijevanja poznat je takozvani „efekat biča“, a to znači da potrošači već plaćaju cijenu ovog haosa u lancu snabdijevanja. Potrebno je da se koordinacijom, kako na globalnom, tako i na regionalnim i lokalnim nivoima izvršne vlasti, odmah reaguju kako bi izbjegle kašnjenja i nestašice proizvoda, te ublažili poremećaji kroz optimizaciju mogućih troškova proistekli iz vremenskih i prostornih postojećih kapaciteta.*

*Jednostavnih i brzih rješenja nema, odnosno realno je zaključiti da se nećemo vratiti na lance snabdijevanja od prije 2019 godine, već da ćemo svjedočiti uspostavi novog lanca snabdijevanja. Odnosno, „više ništa neće biti isto“. Svjedočimo kreiranju novih lanaca snabdijevanja, mjere koje smo trebali pokrenuti juče, a najkasnije danas: potrebno je da logistički servisi investiraju u zaposlene, neophodno je da digitalizacija i pojednostavljenje procedura odmah počnu sa sprovođenjem, neophodno je da koordinacijom nadležnih za transportnu politiku ponude efikasnija rješenja u procedurama, te oslobode transportne operatere davanja na cijenu goriva ( npr trošarine i akcize). Alternativni dobavljači se veće pokreću, te proizvodnja pojedinih komponenti, koje su činile okosnicu sigurnosnog nivoa zaliha, preusmjeriće se na liniju „povratka kući“. Vjerovatno se možemo nadati da će treći kvartal 2022 godine dovesti do postepene normalizacije lanca snabdijevanja, naravno u izmijenom obliku i povećanim troškovima*







20+

godina iskustva

15

zastupništva

365

sopstvenih proizvoda

## Više od 20 godina uspješnog poslovanja

Kompanija Dukat d.o.o. osnovana je 1994. godine u Banjoj Luci kao porodična firma.

Vremenom prerasta u kompaniju koja se, pored uvoza i distribucije renomiranih brendova, počinje ozbiljno baviti proizvodnjom sredstava za čišćenje i održavanje, kućne hemije i lične higijene.

Predanim radom i inovativnim ulaganjima, naši brendovi Perex, Max Clean i Hellena vrlo brzo postaju sinonim za održavanje higijene na ovim prostorima.

Danas je Dukat sa 375 zaposlenih i prometom preko 50.000.000 € jedna od najvećih i najozbiljnijih distributerskih kuća u BiH.

Sjedište kompanije je u Banjoj Luci, a iz tri poslovne jedinice, sa skladišnim prostorom preko 20.000 m<sup>2</sup> i flotom od preko 150 vozila, uspješno vrši prodaju robe i servisiranje svih kupaca na teritoriji BiH.

PJ Banja Luka



PJ Bijeljina



PJ Sarajevo



## SOPSTVENI PROIZVODNI KAPACITETI

### Kvalitet, ekologija i bezbjednost

Glavni cilj kompanije je da obezbijedi visok kvalitet proizvoda i zadovoljstvo potrošača. U paleti proizvoda iz naše proizvodnje nalaze se Perex, Max Clean i Hellena. Svaki od brendova je kreiran sa posebnom pažnjom odabirom komponenata svjetskih dobavljača i recepturama kojim je kvalitet imperativ. Pored pomenutih brendova proizvodnu lepezu dopunjavaju na tržištu već prisutni Limko, Nevenx, Kissal i Atom.

Max  
Clean

Hellena

Limko

nevex

KISSAL

ATOM

pérex





# 16.750 paletnih mjesta

Dukat d.o.o. u svom vlasništvu posjeduje vozni park sa preko 150 vozni jedinica pomoću kojih se obavlja: Međunarodni transport, Unutrašnji transport, Distribucija

## USLUGA PRODAJE –

### Napredni sistemi prodaje

Prodaja se vrši po sistemu preprodaje, a isporuka u roku od 24h, Zbog specifičnosti tržišta, kao i širine programa koje radimo na teritoriji BiH, postoje dvije odvojene divizije prodaje –

Divizija A koja pokriva brendove Carnex, Perfex, Nectar, Perex i Biser; Divizija B koja pokriva brendove Polimark, Aleva, Pionir, Beohemija, Hellena i Max Clean

### Naše prednosti u prodaji

- Postojimo kao distributer od 1998. godine
- Razvili smo sistem preprodaje 2001. godine
- Kapilarna distribucija
- Dobar odnos sa kupcima
- Organizacija prodaje prilagođena je zahtjevima i specifičnostima BiH tržišta
- Širina i kvalitet brendova
- moć distribucije Ljudski resursi

## OBJEKTI VELLIKOG KAPACITETA

### Isporuka se vrši iz tri logistička centra

**Banja Luka**

**Bijeljina**

**Sarajevo**



## UVIJEK SPREMNI ZA SARADNJU

### Kontaktirajte nas

Možete nas kontaktirati putem kontakt forme ispod.

Tim za komunikaciju će se potruditi da na vaš upit odgovori u što kraćem roku.

#### Direkcija

Aleksandrovac bb  
Industrijska zona  
78255 Laktaši, BiH  
Tel: +387 51 582 440  
Fax: +387 582 454  
b.luka@dukat-bih.com

#### PJ Banja Luka

Aleksandrovac bb  
Industrijska zona  
78255 Laktaši  
Tel: +387 51 582 455  
Fax: +387 582 451  
b.luka@dukat-bih.com

#### PJ Bijeljina

Trgovina na veliko i malo  
Stefana Dečanskog bb  
76300 Bijeljina, BiH  
Tel: +387 55 242 392  
Fax: +387 55 242 023  
bijeljina@dukat-bih.com

#### PJ Sarajevo

Trgovina na veliko i malo  
Aerodromska bb  
71216 Istočna Ilidža, BiH  
Tel: +387 57 342 879  
Fax: +387 57 342 880  
sarajevo@dukat-bih.com

#### PJ Perex

Aleksandrovac bb  
Industrijska zona  
78255 Laktaši, BiH  
Tel: +387 51 582 466  
Fax: +387 51 582 454  
p.proizvodnja@dukat-bih.com

#### PJ Max Clean

Aleksandrovac bb  
Industrijska zona  
78255 Laktaši, BiH  
Tel: +387 51 582 467  
Tel: +387 51 582 454  
proizvodnja@dukat-bih.com



# SCHMITZ CARGOBULL

## DIGITALIZACIJA LANACA SNABDIJEVANJA I LOGISTIČKIH PROCESA

Dostupnost transportnih podataka u realnom vremenu i preko sistemskih granica je preduslov za digitalizaciju lanaca snabdijevanja i logističkih procesa. Koristeći novi TrailerConnect Centar za upravljanje podacima, organizatori prevoza mogu da obezbijede svojim korisnicima podatke relevantne za porudžbinu na kontrolisan i bezbjedan način. Da bi omogućio prevoznicima da još efikasnije koriste postojeće podatke u realnom vremenu, Schmitz Cargobull stvara strateška partnerstva sa etabliranim tehnološkim provajderima za rješenja vidljivosti u realnom vremenu



(RTV). Njeno najnoviji partnerstvo je sa Transporeonom i njegovim Visibility Hub-om – vodećim rješenjem za vidljivost u realnom vremenu u Evropi za špeditere i njihove klijente.

Preko TrailerConnect Centra za upravljanje podacima, klijenti koji koriste Transporeon Visibility Hub sada imaju opciju prenosa izabrane telematike i prenosa podataka sopstvenog voznog parka i podataka njihovih partnera na platforme za vidljivost u realnom vremenu putem rješenja jednim klikom. Isti organizatori prevoza, zadržavaju potpunu kontrolu nad svojim podacima i lako mogu da izaberu podatke koje će dijeliti sa trećim licima u realnom vremenu. Potpuna kontrola nad podacima relevantnim za porudžbinu.

Od 2018. godine, Schmitz Cargobull oprema sve poluprikolice i "cerade" telematikom kao standard pod sloganom 100% SMART. Sa dostupnošću podataka o telematici trejlera, Schmitz Cargobull nastavlja da vozi naprijed digitalnu transformaciju industrije i stvara široku osnovu za optimalnu kontrolu umreženog i integrisanog logističkog lanca za veću efikasnost i nisku ukupnu cijenu vlasništva (TCO).





“Naše partnerstvo sa Transporeonom vidimo kao još jedan korak napred u kontrolisanoj transparentnosti u logistici”, kaže Marniks Lanoije, šef digitalnih usluga linije proizvoda u Schmitz Cargobull. “Sa Centrom za upravljanje podacima, organizatori (provajderi) imaju puno vlasništvo nad svojim podacima i mogu da prenesu izabrane podatke trećim licima na ciljani i promišljen način.” Inteligentnim povezivanjem informacija o vozilu, putovanju i proviziji više od samo pozicionih i temperaturnih podataka mogu se izabrati, obraditi i prenijeti u sisteme trećih lica na pritiskanje dugmeta u budućnosti. Lanoije dodaje: “Centar za upravljanje podacima TrailerConnect® označava povezanost i transparentnost. To donosi korist svima koji učestvuju u lancu snabdijevanja.”

Još jedna pogodnost za kupce je da partnerstvo sa tehnološkim provajderima kao što je ransporeon smanjuje

administrativne napore i troškove. “Posebno pružaoci logističkih usluga, koji nemaju resurse u oblasti IT-ja, imaju koristi od jednostavnosti Centra za upravljanje podacima”, dodaje Lanoije. Povezivanje sistema vidljivosti u realnom vremenu sa TrailerConnect centrom® za upravljanje podacima je važan korak. Schmitz Cargobull planira dalja strateška partnerstva za pružanje novih digitalnih usluga. (izvor: [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com))



The Trailer Company.





# REFERENTNI POKAZATELJI EVROPSKIH CIJENA DRUMSKOG PREVOZA OBARAJU REKORDE

Inflacija, slabljenje tražnje, socijalna nestabilnost i rat u Ukrajini dovode do burnih kretanja u cijenama drumskog prevoza, otkriva referentna vrednost Ti / Uppli / IRU stope drumskog prevoza za K2 2022. Po prvi put, ovo izdanje nudi zasebnu analizu evolucija spot i ugovornih stopa.

- *Evropski indeks ugovorne stope drumskog prevoza dostiže najviši nivo od 121 poen u K2 2022, što je povećanje od 6,1 poena u odnosu na isti period prethodne godine i 13,1 poen na godišnjem nivou.*
- *Evropski indeks stope drumskog prevoza takođe je dostigao rekordnih 134 poena, što je povećanje od 11,8 poena u odnosu na K1 2022. i 20,1 poena u odnosu na K2 2021. godine.*
- *Inflacija raste u svim evropskim zemljama i dostigla je rekordnih 8,6% u evrozoni u junu, opterećujući troškove i potražnju.*
- *Dok su cene dizela varirale od zemlje do zemlje pošto su cene ostale povišene u julu i 69% su iznad januarskog nivoa.*

Referentni pokazatelj evropskih drumskih vozarina, koji su izradili Transport Intelligence, Uppli i IRU, analizira evropske stope drumskog prevoza i izgled tržišta na kvartalnoj osnovi, kako bi se informisale o odlukama pošiljalaca, naručioce transporta i prevoznika.

Po prvi put od početka izveštaja, Ti, Uppli i IRU su u mogućnosti da ponude diferenciranu analizu spot i ugovornih stopa u ovom izdanju koje pokriva drugi kvartal 2022.

Rat u Ukrajini: Nakon invazije na Ukrajinu, u martu, cijena dizela u EU-27 bez oporezivanja skočila je 69% u odnosu na januarski nivo.

Slabljenje tražnje: Više indikatora ukazuje na slabljenje tražnje za evropskim drumskim transportom, sa opadanjem aktivnosti u svim glavnim ekonomijama i stopama inflacije koje utiču na povjerenje potrošača i preduzeća.

Rast inflacije: Inflacija raste u svim evropskim zemljama i dostigla je rekordnih 8,6% u evrozoni u junu.

Prema poslednjim podacima, Španija doživljava najveći rast sa rastom cijena od +10,2%, što je više od ostalih velikih evropskih ekonomija Njemačke (7,9%), Francuske (5,8%), Italije (8%) i UK (9,1%).

Nedostatak vozača: Nedostatak utiče na cijeli evropski kontinent. **Njemačka** je u posebno kritičnoj situaciji sa procjenjenim nedostatkom od 50.000 do 80.000 vozača kamiona. Radnici migranti čine 24% njemačke radne snage vozača, a gubitak ukrajinskih državljana koji se vraćaju da brane svoju zemlju dodatno je ograničio ponudu vozača u Njemačkoj.

**Francuska/Španija:** Ovaj koridor je doživio veoma značajno povećanje spot stopa. Konkretno, povećanje je dostiglo 21,2% na kvartalnom nivou u pravcu Pariz-Madrid. Ovo je skoro dvostruko više od prosječnog povećanja evropskih spot stopa i ujedno je drugo najveće povećanje od svih evropskih spot stopa.

**Njemačka/Poljska:** Sve stope, sa izuzetkom spot stopa od Duizburga do Varšave, dostigle su nove istorijske maksimume na ovoj ruti nakon što su pratile trend rasta od početka pandemije. Suprotno odnosu koji je primećen na većini evropskih ruta, spot stope na ovoj ruti su rasle sporije od ugovornih stopa. Na potražnju je posebno uticalo slabljenje industrije u Njemačkoj i Poljskoj. Nestabilnost koju je stvorio sukob u Ukrajini posebno je primetna u ovom delu Evrope i utiče i na razvoj industrijskih perspektiva.

**Francuska/Velika Britanija:** Nakon Bregzita, transportne operacije između Francuske i Velike Britanije postale su skuplje i duže. Istraživači sa Londonske škole ekonomije (LSE) otkrili su da je izvoz u velikoj mjeri oporavljen, ali je britanski uvoz iz EU opao za 25 odsto u poređenju sa drugim destinacijama. Pored toga, raznovrsnost robe kojom se trguje opala je za 30%. Porast administrativnih troškova najviše je pogodio robe male vrednosti.



Thomas Larrieu, glavni izvršni direktor kompanije Uppli, komentariše: „Zatišje u evropskoj tražnji trebalo bi da uspori pritisak na povećanje tereta u drumskom saobraćaju. S druge strane, prevoznici se i dalje suočavaju sa značajnim povećanjem troškova (gorivo, rad, itd.), tako da će stope verovatno ostati na visokom nivou u narednim mesecima.

Nathaniel Donaldson, ekonomski analitičar u Ti-u, rekao je: „*Efekat povećanja troškova u 2022. je sada veoma očigledan sa stopama drumskog prevoza širom evropskog kontinenta koje dostižu nove vrhunske vrednosti svih vremena. Početno povećanje cijena goriva nakon invazije na Ukrajinu održalo je i stvorilo mnogo skuplje okruženje za evropske drumske prevoznike, dok industrijska akcija i sve veći nedostatak vozača zadržavaju kapacitete. Niz indikatora ukazuje na drastično usporavanje potrošnje i proizvodnje što će ublažiti dalja povećanja, dok visoki troškovi održavaju stope na povišenim.*”

Vincent Erard, direktor korporativnih usluga IRU-a, dodaje: „*Nedostatak vozača je jedan od najvećih izazova za industriju drumskog teretnog prevoza u ovom trenutku, a njegovi efekti će se verovatno povećati u bliskoj budućnosti i nastaviti da utiču na cene tereta. Starosna distribucija vozača već daje osećaj onoga što dolazi, sa 34% vozača starijih od 55 godina u Evropi i mladih vozača ispod 25 godina koji predstavljaju samo 7%. Ovaj trend će se pogoršati ako stariji vozači nastave da se penzionišu, neki od njih ranije nego što se očekivalo, kao tokom pandemije COVID-19, što će dodatno smanjiti broj raspoloživih vozača. Sve akcije i inicijative koje imaju za cilj povećanje atraktivnosti vozačke profesije i otklanjanje barijera za ulazak u profesiju (troškovi obuke, minimalni uzrast) biće dugoročno odlučujuće.*”



TKP LOGISTIC



Ganjgo line





# TRANSPORTNI BAROMETAR TIMOCOM

Potražnja za transportnim kapacitetima u Evropi je nastavila da raste tokom drugog kvartala 2022, dok je ukupan broj raspoloživih teretnih vozila potonuo. Prekogranični transport manjim vozilima je takođe dramatično opao od stupanja na snagu Paketa mobilnosti, pokazuje **Transportni barometar kompanije TIMOCOM**.

Evropska privreda je u problemima, jer su troškovi energije, materijala i zaposlenih u porastu. Uticaj na drumski saobraćaj je jasno vidljiv – pružaoci transportnih usluga smanjuju transportne kapacitete, koji su već bili na vrhuncu zauzetosti. Rezultat je pogoršanje neravnoteže na tržištu.

## Spirala cijena

Uprkos stalnim uskim grlima u isporukama, nestašici sirovina i poteškoćama sa prijemom delova od dobavljača, potražnja za drumskim transportom je i dalje velika. Istovremeno, dok potražnja nastavlja da raste, Transportni barometar kompanije TIMOCOM nedostatak vozača i uska grla u transportu podstiču spiralu cijena. Odnos ponude tereta i ponude transportnih kapaciteta u Evropi je veoma neusklađen, što pokazuje kretanja u drugom kvartalu godine. **U junu je odnos tereta i kapaciteta za prevoz u Evropi bio u proseku 85:15.**

Odnos ponude tereta i tovarnih kapaciteta; Izvor: TIMOCOM, Transportni barometar



U Njemačkoj je bio i veći, sa prosekom 89:11. Brojke za ovu zemlju pokazuju da je tokom drugog kvartala potražnja za teretnim kapacitetima bila naročito istaknuta u aprilu i maju, tokom kojih je veliki broj ponuda tereta unet u TIMOCOM Berzu tereta.

Broj ponuda tereta u arilu porastao je za 26% u odnosu na mart 2022. U junu je tražnja neznatno opala, za 8% u odnosu na prethodni mesec, ali je i dalje bila za 14% veća nego u istom mjesecu prošle godine. U Njemačkoj je tako u drugom kvartalu ukupno zabeleženo čak 63% više ponuda za prevoz tereta, nego u prvom kvartalu 2022.

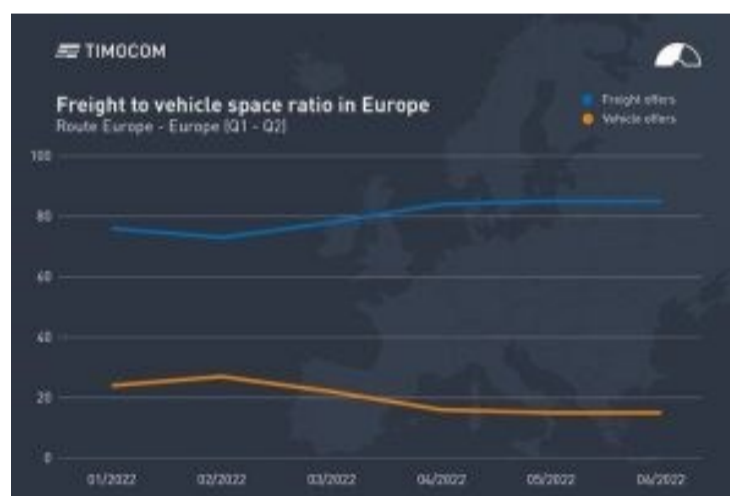
## Prevoznici i špediteri smanjuju kapacitete

**Rastuće cijene energije**, u kombinaciji sa nedostatkom vozača, dovele su do toga da mnogi prevoznici i špediteri smanjuju kapacitete ili da budu sprečeni da ponovo aktiviraju vozila koja trenutno nisu u upotrebi. **Ukupan broj raspoloživih kamiona na TIMOCOM berzi u aprilu opao je za 19%. Tokom čitavog kvartala, količina raspoloživog tovarnog prostora opala je za 7% u odnosu na prvi kvartal godine.** Ovo predstavlja pad od 10% u odnosu na isti kvartal prethodne godine.

Pronalaženje kapaciteta za prevoz u kratkom roku na spot tržištu je važnije nego ikad, uprkos visokim troškovima. Svi pričaju o ceni, ali vidimo da je pronalaženje dostupnog prevoza trenutno važnije od jeftine ponude, kaže Gunnar Gburek (Gunar Gburek) iz kompanije TIMOCOM

Ponuda tereta u Poljskoj u drugom kvartalu 2022. je, sa druge strane, porasla za ukupno 4%. Jedan od razloga za to je i **rast e-trgovine**, kao i činjenica da se deo ukrajinskih kompanija izmestio u Poljsku nakon što je počeo rat. Ovo takođe objašnjava zašto je u junu 2022. transportni barometar pokazao prosečan odnos tereta i vozila od 70:30 za domaće poljsko tržište.

– Verovatno ćemo morati da sačekamo neko vreme pre nego što vidimo kraj neravnoteže na tržištu transporta – predviđa Gunar Gburek.



## Raste potražnja za skladištima

Trenutna situacija na logističkom tržištu je pokrenula potražnju za magacinskim prostorom u Poljskoj između ostalog i zbog toga što se pšenica koja se transportuje iz Poljske sada tamo skladišti, zauzimajući prostor koji je ranije bio slobodan. Takođe, stotine transporta izazvale su kratkotrajni haos na granici dve zemlje. Ovo se u sistemu TIMOCOM prikazalo kao kratkotrajni rast potražnje na relaciji Ukrajina-Poljska krajem maja i početkom juna.

Količina praznog magacinskog prostora potonula je u prvom kvartalu 2022. sa 3,9% na 3,3%. Ovaj trend je nastavljen i tokom tekućeg kvartala, a cene zakupa magacina rastu.

Izvor: [timocom.com](https://timocom.com)





BIH

## Top Tourist

SA NAMA SU I NAJVIŠI VRHOVI DOSTUPNI



Langesvej 24  
DK-3400 Hillerød  
[www.toptourist.dk](http://www.toptourist.dk)

RADNO VRIJEME  
ponedeljak - petak  
09-18 h  
subotom, nedeljom i praznicima  
10-16 h

### REZERVACIJE I INFORMACIJE:

Danska	+45 48 25 38 37
Švedska	+46 (0) 42 13 27 20 +46 (0) 42 18 29 84 +46 (0) 86 42 13 78
Sarajevo	+387 33 21 40 74 +387 61 22 82 23

Banja Luka

+387 66 30 83 00  
+387 65 52 55 85  
+387 51 3211 00

RADNO VRIJEME  
ponedeljak - petak  
09-16 h  
subota: 09-13 h

[www.toptourist.dk](http://www.toptourist.dk)





*Actros d.o.o. je preduzeće iz Prnjavora čija je osnovna djelatnost pružanje usluge prevoza robe pod ceradom u domaćem i međunarodnom drumskom saobraćaju. Posjedujemo sve potrebne licence i dozvole za rad.*

*Prevoz robe vrše profesionalno osposobljeni vozači, vozilima koji zadovoljavaju sve standarde Evropske Unije*



### Usluge

Actros d.o.o. vrši prevoz robe vozilima zapremine do **100m<sup>3</sup>**, visine bočnog utovara do **3m**.

Transport vršimo unutar Evrope sa akcentom na prevoz između BiH i Italije, Slovenije, Austrije, Slovačke, Mađarske, Češke, Njemačke, Holandije i Belgije i to:

- PREVOZ KOMPLETNIH POŠILJKI
- PREVOZ DJELIMIČNIH POŠILJKI
- PREVOZ POŠILJKI KOJE PODLIJEŽU ADR-U

### Actros d.o.o.

#### Kontakt

Gornji Štrpci bb  
78439 Prnjavor  
Tel: +387 51 669 247  
Fax: +387 51 669 007  
Mob: +387 65 549 977  
Skype: zare.brkovic  
Web: [www.actrosdoo.com](http://www.actrosdoo.com)  
Email: [actrosdoo@gmail.com](mailto:actrosdoo@gmail.com)



# UTICAJ NEDOSTATKA - MANJKA VOZAČA MOTORNIH VOZILA NA TRANSPORTNU INDUSTRIJU

## VOZAČ MOTORNOG VOZILA – GLOBALNI UTICAJ NA LANCE SNABDIJEVANJA

Međunarodna drumska unija koja okuplja preko 108 zemalja sa aktivnim učešćem nacionalnih asocijacija, je do kraja aprila 2022 godine, sprovela opsežne anketne i analizu<sup>1</sup> u zemljama kojim su podstaknute ekonomske aktivnosti i krenulo se kontinuiranim ekonomskim oporavkom, prije početka krize u Ukrajini, kada su bilježene prognoze od 4,2% rasta BDP na globalnom nivou. Analiza pokazuje da će nedostatak vozača i ne popunjavanje radnih mjesta čak direktno uticati na usporavanje ekonomskog rast, koji će usporiti u odnosu na 2021. godinu. Faktori koji su doveli do ovakvog stanja i stvaranja poteškoća u funkcionisanju transportnih kompanija, ali i rasta tenzija u ponudi i potražnji tereta, te svakako nedostatka raspoložive radne snage vozača su mnogobrojni, višestruki i specifični, zbog demografskih faktora, uslova rada, regionalnih uslova rada, vještinama i izazovima obuke i kvalifikacija koje su potrebne za radno mjesto vozač motornog vozila.



Na osnovu obrađenih podataka, Evro azijske kompanije očekuju da će nedostatak na poziciji vozač motornog vozila iznositi 26% i ostati nepopunjene u 2022. godini. Negativni index je najveći u proteklih deset godini, pri čemu je u odnosu na 2019. godinu kad je nepopunjenost radnih mjesta iznosila 24%, negativnih 2% će značajno usporiti isporuke i odgovore u lancima snabdijevanja. U Evropi se također očekuje manjak popunjenosti pozicija vozača i prema predviđanjima dostići će 14%, 11% u Meksiku i 18% u Turskoj.



Tokom 2021. godine, na globalnom nivou je evidentiran nedostatak radnika na poziciji radno mjesto vozača, preciznije ostalo je nepopunjeno za više od 2,6 miliona vozača teretnih vozila - kamiona. Procjenjuje se da će taj broj porasti tokom 2022. godine. Najakutniji problemi su u Evroaziji i Turskoj, 18% i 15% zahtjeva za popunjavanjem slobodnih pozicija, najmanje pogođeni su Argentina i Kina, gdje je zabilježen nedostatak popunjenosti od 8,6%, koji možemo definisati kao stabilan.

Anketirajući više od 1.500 komercijalnih drumskih prevoznika u 25 zemalja u Americi, Aziji i Evropi, međunarodna drumska unija IRU je otkrio da se nedostatak vozača u prevozu tereta „kamiona“ povećao u svim regionima tokom 2021. godine, osim Evroazije.



Kao posljedica pandemije COVID-19, te zbog neusaglašenih strategija i međusobnom ne priznavanja dokumenata između zemalja EU i zemalja van EU, te otežanom pristupu tržištu rada, u Evropi je procenat nedostatka vozača dostigao čak 42% od 2020. do 2021. godine, pri čemu je broj otvorenih nepopunjenih pozicija vozača dostigao 71.000 u Rumuniji, 80.000 u Poljskoj i Nemačkoj i 100.000 u Velikoj Britaniji.

U Meksiku je potražnja za vozačima porasla za 30% i dostigla 54.000; u Kini za 140% do 1,8 miliona. Mjere koje su preduzete od strane poslodavaca, u prvom planu povećanje plata, nisu značajno doprinijele popunjavanju pozicija vozača od 2021. godine, a posebno povećanje plata se ističe u Evropi i SAD, no nažalost isto nije dalo očekivane efekte.

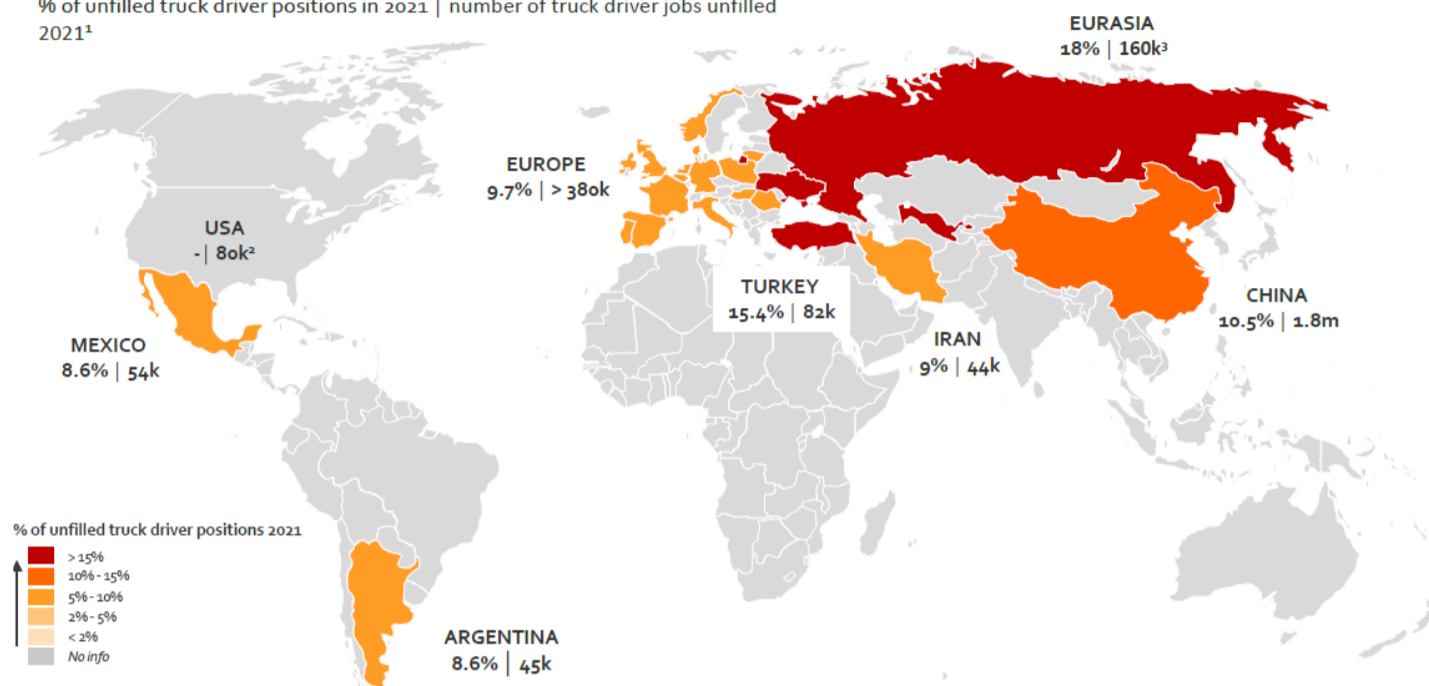
<sup>1</sup> U okviru anketiranih zemalja: Sjedinjene Američke Države, Meksiko, Argentina, Evropa (Španija, Italija, Francuska, UK, Irska, Nemačka, Poljska, Rumunija, Belgija, Holandija), Evroazija (Rusija, Uzbekistan, Ukrajina), Turska, Iran, Kina



Usljed loše evidencije i nedostatka parametara za poređenje u Bosni i Hercegovini stanje se može definisati na bazi intervjua sa vodećim kompanijama iz čega je vidljivo da je evidentirana fluktacija i izmjenljivost na radnim mjestima vozača motornih vozila, ali o ovom problemu ćemo pisati u drugom dijelu rada.

## Increased truck driver shortages in 2021 across all regions

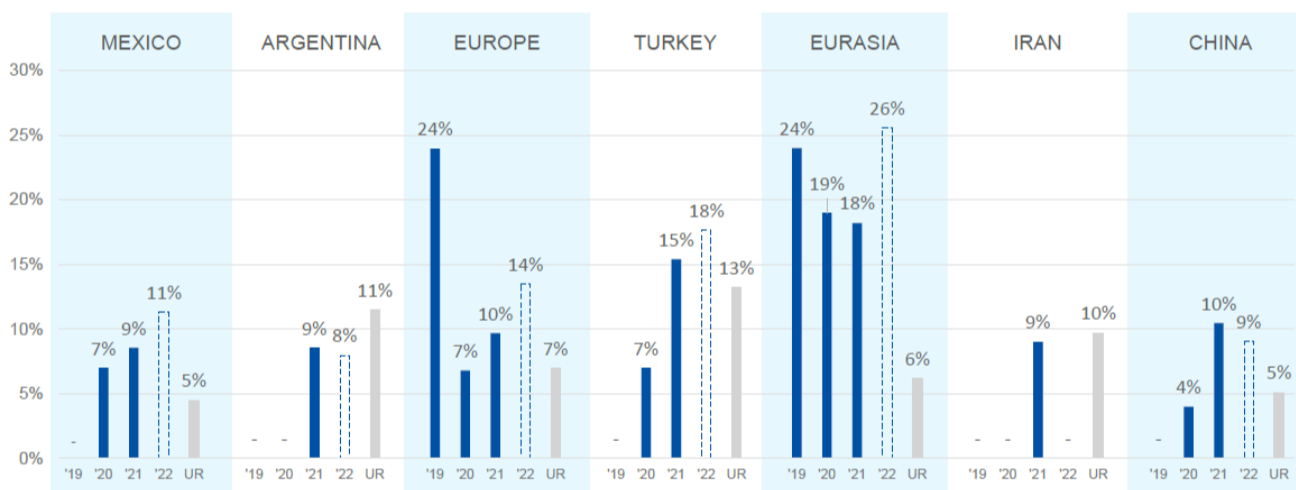
% of unfilled truck driver positions in 2021 | number of truck driver jobs unfilled 2021<sup>1</sup>



Source: IRU survey 2021 and national road transport associations; 1. Unfilled truck driver jobs calculated based on the total number of truck drivers in each country, and the share of unfilled positions reported by road freight transport companies' answers (more details in methodology); 2. For USA, showing number of truck drivers missing (estimated driver demand minus driver supply, source ATA 2021) instead of number of truck driver jobs unfilled (average % of driver positions unfilled out of total drivers needed for companies surveyed); 3. Estimation based on number of trucks and share of trucks reported to be stopped due to a lack of drivers (RG.RU)

## Truck driver shortages continue to grow, moving back to pre-pandemic levels in Europe and Eurasia

% of unfilled truck driver positions 2019-2022 (FC)<sup>1</sup>, unemployment rate (UR) 2020<sup>2</sup>



1. IRU survey 2021, FC = forecast (for 2022); 2. Eurostat (for Europe, EU-27 unemployment) and ILO 2020 (except China – urban unemployment rate 2021, China's National Bureau of Statistics)

Kada su u pitanju pozicije vozač motornog vozila u sektoru prevoza putnika, COVID-19 je prouzrokovao smanjenje obima prevoza, a samim tim talas otpuštanja vozača, no od 2021. godine, stalni je rast i potražnja za vozačima. Poseban pod sektor je gradsko-prigradski prevoz putnika koji je manje bio pogođen pandemijskom krizom, dok je turizam i vanlinijski itekako pretrpio „oluju poremećaja“, oporavak će biti najteži upravo u daljinskim prevozima putnika. Kod vanlinijskog, turističkog, odnosno daljinskog prevoza putnika bilježi se i najveći rast tražnje za vozačima od 7% na godišnjem nivou 2021. godine.

Budući da se turizam oporavlja i bilježi rast od 4% u 2021 godini, a da se u 2022. godine očekuje ubrzani rast do 10%, logički zaključak je da je neophodno da se popune upražnjena mjesta vozača u sektoru prevozu putnika, što kumulativno predstavlja manjak od 8% nepopunjenih mjesta vozača.

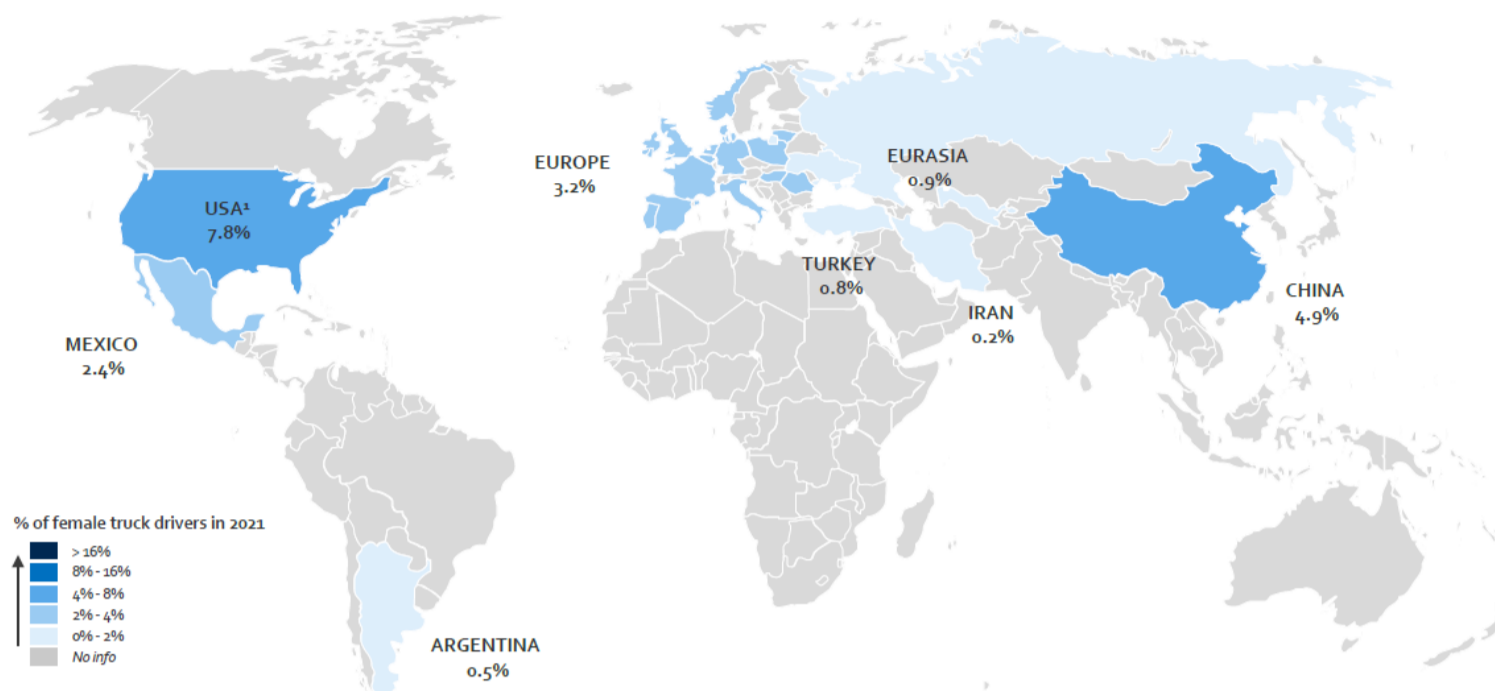
Važnost problema popune radnih mjesta je aktualizirano još 2010. godine, međunarodna drumska transportna unija je pokrenula niz aktivnosti i strateških pravaca djelovanja ka većoj zastupljenosti pripadnica ženskog pola na pozicijama vozača, odnosno afirmacije rodne ravnopravnosti i eliminacije uvriježenog stava da je posao vozača isključivo rezervisan za muški pol. Drugi pravac kampanje je usmjeren ka mladim vozačima, afirmacijom zanimanja kao privlačnog i atraktivnog poziva među mladima.

Početkom 2015. godine, je pokrenuta kampanja o intenzitetu primjene rodne ravnopravnosti, i zastupljenosti pripadnica ljepšeg pola na pozicijama vozača, u proteklih sedam godina se konstatuje da je 3% udio pripadnica ženskog pola među vozačima teretnih vozila, u Kini je 5%, a najveći udio je u SAD oko 8%. Na evropskom tržištu žene čine 16% zaposlenih u segmentu prevoza putnika dok 12% su zastupljene kod prevoza tereta.



## Very few female truck drivers accross all regions

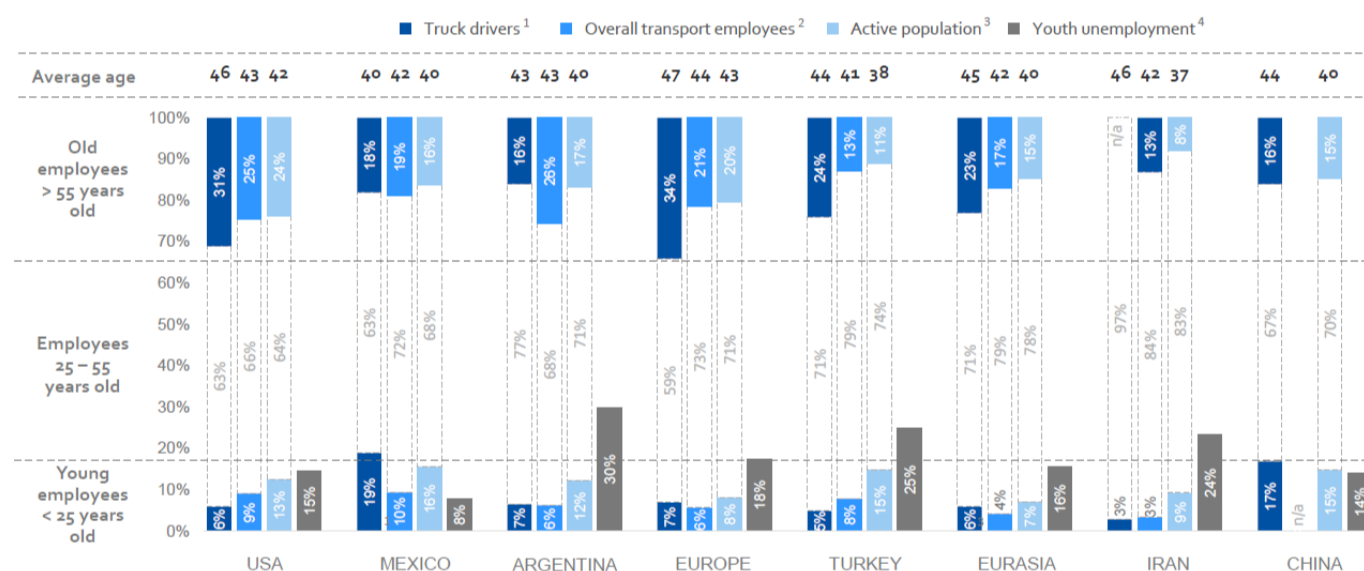
% of female truck drivers in 2021



Source: IRU survey 2021; 1. American Trucking Association - Bureau of labor statistics, US department of Labor 2020

Drugi pravac popunjavanja radnih mjesta je usmjeren ka mladim vozačima. Rezultati kampanje su ohrabrujući u Meksiku i Kini, gde je 19% i 17% vozača kamiona mlađe od 25 godina, loši rezultati su kod prevoza putnika gdje je udio ispod 3% u Evropi i Kini. Postavljamo pitanja zašto i koji su razlozi? Neki od razloga su proces starenje stanovništva, minimalna dob za pravni pristup profesiji, koja ide do 21 godine, a u nekim zemljama čak je donja granica 26 godina.

## Wide gap between young and old truck drivers



RU Intelligence Briefing

1. IRU Survey 2021 except USA (Bureau of labor statistics (BLS), US department of Labor 2021, NAICS 484 Truck transportation; 2. Eurostat and ILO 2020 (Transportation and storage); for Eurasia, Russia's; 3. Eurostat and ILO 2020 (except ILO 2010 for China, ILO 2017 for Ukraine); 4. Eurostat and ILO 2020, (except China – urban unemployment rate 2021, China's National Bureau of Statistics)



Među ostalim faktorima koji su negativno uticali na privlačenje i interesovanje mladih vozača su posljedice pandemija. Naime, u uslovima različitih prepreka, promjenljivih pravila koja su se razlikovala od države do države, pa samim tim i ograničenja kretanja značajno su uticale na otpor mladih prema zanimanju i njihovom pristupu profesiji u mnogim zemljama.

## PRIJEDLOZI ZA RJEŠAVANJE GLOBALNOG PROBLEMA NEDOSTATKA VOZAČA

Trenutno stanje je da je procentualni udio starijih vozača, izuzetno visok, a broj koji se približava granici penzionisanja, direktno povezuje sa nedovoljnim brojem popunjenosti ili generacijske smjenljivosti vozača, što će svakako i dalje predstavljati akutni problem prevozničkih preduzeća primarno, a sekundarno na lance snabdijevanja, posebno u dijelu strukture „od vrata do vrata“. Pitanja na koje je potrebno odgovoriti su: Da li su dosadašnje strategije dale očekivane rezultate? Da li je potrebno preispitati uzročnike koji su negativno uticali na popunjenost radnih mjesta? Gdje je izlazna strategija za uspjeh?

Na osnovu javno objavljenih podataka, preko 50 miliona ljudi je u 2020. godini bilo nezaposleno, podatak koji je optimističan da se iz ciljne grupacije može planskim načinom umanjiti nezaposlenost, a popuniti upražnjenih 2,6 miliona radnih mjesta na poziciji vozač. Potencijal se može vidjeti i u činjenici da udio od 30% među nezaposlenima čine mladi ljudi. Pristup rješavanju problema se svakako treba odvijati kroz nekoliko faza sa koordinisanim i kooperativnim nastupom većeg broja institucija i interesnih grupa. Svjedočimo vremenu kada nedostatak vozača i nepopunjenost radnih pozicija, direktno utiče na ekonomiju zemalja, iako su 2,6 miliona radnih mjesta nepopunjena, izloženi smo rizicima povećanja troškova života, cijena proizvoda, usporavanje privrednog rasta, povećanje inflacije, ugrožavanje lanaca snabdijevanja i problema socijalne mobilnosti, pa čak do prekida i raspada pojedinih lanaca snabdijevanja.

Prva faza je učiniti zanimanje privlačnim, atraktivnim i prihvatljivim za mladog čovjeka. Proces edukacije i sticanja potrebnih vještina se u skladu sa CEMT poveljom kvaliteta treba ujednačiti, većina zemalja je na tom putu, no kvalifikacija i troškovi edukacije se moraju raspodijeliti između države – kompanije – vozača. Pozitivni iskoraci u ovom pravcu su uočeni u Danskoj, Francuskoj, kao i drugim državama gdje se kroz obavezujuće sporazume povezuju sve tri zainteresovane strane.

Jednostavan ali veoma efikasan korak u ovoj fazi se vezuje za kooperacijom država kroz međusobno priznavanje kvalifikacija. Naime, budući da su države potpisnice povelje kvaliteta CEMT (ITF) usaglasile standarde<sup>2</sup>, nastavne planove i programe, a samim tim i usaglasili izgled certifikata i prepoznatljivosti stručne osposobljenosti vozača, povećao bi mobilnost i popunjavanje radnih mjesta. No, u praksi je ostavljena mogućnost administrativnih ograničenja od strane Ministarstva i interesa centara za sprovođenje ispita, koja su isključivo vezana za dodatnu naplatu takse, a svjedočimo da u praksi nema dodatne nastave, osim što se troškovi uvećavaju u prosjeku za 700 eura po jednom vozaču u EU, ukoliko vozač dolazi sa prostora van EU. Međusobno priznavanje između država, dovelo bi do popune radnih mjesta i učinilo bi dostupnim pristup profesiji na tlu Evrope.



Druga faza koordinisanih mjera u regionima je odnos kontrolnih organa naspram pitanja, kroz uvođenja pravila, zaustavljamo vozilo koje ugrožava bezbjednost drumskog saobraćaja, odnosno kroz pravovremenu razmjenu podataka između nadležnih kontrolnih organa. Kontrola u jednoj državi se prosleđuje na uvid drugim kontrolnim organima, na taj način broj bespotrebnih zaustavljanja će umanjiti dangubu, prazno zadržavanje i umanjiti troškove.

Treća faza je opšte prihvaćeni kompromis, poboljšanje uslova za rad vozača, posebno zahtjevno polje je intervencija na mjestima za odmor, s ciljem stvaranja neophodnih preduslova da se vrijeme odmora vozača nadogradi i obogati pružanjem usluga kroz sadržaje na parkiralištima, odmorištima, graničnim terminalima i prelazima. Evropske direktive 561/06, AETR pravila su na tragu olakšavanja rada vozača i definisanja pravila za mobilne radnike, no vrijeme koje se provodi u čekanju je značajno opterećenje za većinu vozača kada se upućuju na regione izvan EU.

Četvrta faza je bezbjednost vozača, sadašnji procenat napada na vozače za vrijeme pauze je alarm za uzbunu. Naime, prema podacima međunarodne drumske transportne unije oko 17% vozača je u toku 2018. godine, doživjelo fizički nasrtaj za vrijeme pauze na parking, pokušaj „krijumčarenja ljudi“ uhodanim migracionim tokovima (oko 6,5 milijardi dolara na sivom-crnom tržištu) ali i procenat krađe na parkinzima je u stalnom porastu, su dovoljan razlog za djelovanje ka eliminaciji i umanjnju rizika na lance snabdijevanja i profesiju vozača. Zato, neophodno je u okviru smanjenja rizika, odmah da pokrenemo širu akciju koordinacijom državnih organa „sigurno zaustavljanje i bezbjedan odmor vozača“, kako bi parkirališta, terminali za odmor, na određeni način povećali kapacitete opšte bezbjednosti, patroliranjem policije, video nadzorom i internim obezbjeđenjima uticali na smanjenje rizika i umanjili poražavajuće procenat. Interes za aktivnosti i jačanje opšte bezbjednosti imaju osiguravajuće kuće, vlasnici parkinga, državne bezbjedonosne agencije i same kompanije. Takođe, važan sadržaj na mjestima zadržavanja i odmora vozača je mogućnost dobijanja adekvatne medicinske pomoći, putem mobilnih ili stacionarnih timova.

<sup>2</sup> Quality Charter | ITF (itf-oecd.org)





**Aner Trans doo**  
Cehaje bb  
75350 Srebrenik  
Bosnia & Herzegovina

tel.: +387 61 175 000  
fax: +387 35 644 864





# SAVREMENI LOGISTIČKI CENTAR KOMPANIJE MERIDIAN a.d BANJA LUKA



Kompanija Meridian a.d. za transport i logistiku Banja Luka postoji od 1948. godine, uspješno je privatizovana 2001. godine od kada djeluje kao akcionarsko društvo za transport, logistiku, skladištenje i usluge u oblasti carinjenja roba.

Danas pokriva sve granične prelaze u BiH sa logističkim centrima u Banja Luci, Tuzli i Sarajevu. Osim u BiH sa 19 poslovnica, otvorena su preduzeća u Srbiji i Sloveniji sa istom djelatnošću. Kompanija zapošljava preko 180 radnika, pruža usluge za preko 3000 klijenata, pravnih i fizičkih lica u zemlji i inostranstvu. Meridian a.d. u svom poslovanju nastoji da zadrži višedecenijski kontinuitet u standardizaciji usluga i edukaciji zaposlenih, a sve ovo, na veliko zadovoljstvo klijenata.

Na tradicionalnoj manifestaciji Privredne komore RS "Izbor najuspješnijih u privredi Republike Srpske za 2021.godinu", Meridian a.d. je nagrađen u kategoriji:



**Značajne investicije i doprinos u oblasti zapošljavanja i plaketom za "Odgovornog poreskog obveznika u sektoru transporta i špedicije" koju Unija udruženja poslodavaca dodeljuje na osnovu najviše isplaćene bruto plate po radniku u posmatranom sektoru.**



Poslovna 2021. godina je bila iznimno uspješna poslovna godina za kompaniju Meridian a.d. imajući u vidu da je završena gradnja i useljenje u impresivni Logistički centar u Banja Luci, pušteno je u rad visoko-regalno skladište, otvorena nova poslovna jedinica Distribucija i skladištenje a sve ovo, rezultiralo je povećanim zapošljavanjem. Savremeno skladište raspolaže sa preko 7,000 paletnih mjesta pored 2,000 m<sup>2</sup> kontejnerskog terminala i u potpunosti stoji na raspolaganju svojim dugogodišnjim klijentima na banjolučkoj regiji.

Generalni direktor Anđelko Šobot kaže da se kompanija prilagodila trenutnom tržišnom i privrednom okruženju. Nastavlja se sa ulaganjem u digitalizaciju usluga u svim sferama, daljnjom standardizacijom i objedinjavanjem usluga, jačanjem flote transportnih jedinica i edukacijom zaposlenih te otvaranjem novih poslovnica. U toku je projekat razvijanja kontejnerskog terminala koji podrazumjeva revitalizaciju železničkog terminala, izradu pristupnog perona za manipulaciju kontejnerima i obezbeđenje odgovarajuće opreme (stacker) za prihvatanje kontejnera. Intenzivno se planira razvoj intermodalnog transporta, baziranog na principu drum-željeznica-brod kao ekološki prihvatljivijeg, modernijeg i jeftinijeg vida transporta roba. Ono što Meridian kompaniju izdvaja u odnosu na konkurenciju su stabilnost i trajnost u poslovanju, postojanje preko sedam decenija i činjenica da su postali partner kome se može vjerovati upravo kroz stabilan i razvijen partnerski odnos u vidu potpunog outsourcing-a poslovnih funkcija savremenog preduzeća.

Takođe od 1. avgusta ove godine počela je primjena NCTS u carinskom sistemu BiH kojem će se kompanija prilagoditi kroz primjenu odgovarajućeg softvera i pri čemu se nada da će ubrzati postupak provoza prvo na nacionalnom, a kasnije i međunarodnom nivou.

## „LOGISTIKA PRILAGOĐENA KLIJENTU“



## Meridian a.d.

### organizuje sve vrste transporta roba

Prema potrebama naših komitenata organizujemo transport sa konkurentnim cijenama, optimalnim transit time-om i pravovremenim informacijama.

U saradnji sa domaćim i ino partnerima Meridian organizuje sve vrste transporta roba, u svim oblicima do raznih destinacija unutar BiH, Evrope i šire:

- drumski (vlastitim ili angažovanim prevoznim sredstvima),
- željeznički (u saradnji sa Željeznicama Republike Srpske, Željeznice Federacije BiH, Hrvatske, Srbije i Crne Gore, Austrije itd.),
- riječni i pomorski (u saradnji sa svim riječnim i pomorskim lukama),
- avio transport (sa svih aerodroma u BiH, Hrvatskoj, Srbiji i Crnoj Gori),
- organizacija transporta punih i djelimičnih tovara,
- organizacija transporta specijalnih tovara,
- organizacija transporta opasnih materijala,
- organizacija kontejnerskog transporta,
- organizacija multimodalnih transporta (kopno-more-kopno, željeznica-drum, drum-željeznica, drum-avio-drum).



### Smanjite troškove, uštedite vrijeme i novac

Skladištenje robe je jedna od najvažnijih aktivnosti kojima se bave logističari. Upravljanje skladišnim procesom podrazumijeva njegovu optimizaciju sa aspekta troškova, te provođenja manipulativnih radnji u cilju isporuke robe u dobrom stanju kupcu.

Meridian nudi adekvatnu uslugu i uslove skladištenja u komercijalnim i carinskim skladištima, sa ukupnom raspoloživom površinom od 10 000 m<sup>2</sup> i koji su prilagođeni savremenoj manipulaciji roba u sljedećim gradovima:

- Banjaluci,
- Bijeljini,
- Gradišci,
- Novom Gradu,
- Sarajevu,
- Tuzli.

U okviru skladišnih usluga obavljamo:

- utovar-istovar, smještaj robe,
- carinsko i javno skladište i osiguranje robe, čuvanje 24 sata, pakovanje,
- etiketiranje, brojanje, sortiranje, vaganje i sve radnje u interesu robe.



TELEFON +387 51 212 184

E-mail: [uprava@meridianbl.com](mailto:uprava@meridianbl.com)

[www.meridianbl.com](http://www.meridianbl.com)





# DRUMSKI PREVOZNICI KRVOTOK LOGISTIKE U BOSNI I HERCEGOVINI

Uvod u ozbiljnu analizu, problematike o drumskim prevoznicima koja je 15 godina uporno i bez razloga potcjenjivana i bez jasnih strategija, odnosno rješenja ostavljena po strani. Klaster logistika je koordinacijom i aktivnim radom sa drumskim prevoznicima, prikupio i obradio osnovne teze i probleme, te kroz format prijedloga pripremili adekvatna rješenja i odgovore. No, prvo da razjasnimo, danas aktuelna dva naslova koja predstavljaju udarne vijesti elektronskih i pisanih medija, a s ciljem da razumijemo i definišemo pojmove, odnosno da utičemo da korekciju budućih pisanja na temu "drumskog prevoza" i samih "drumskih prevoznika".

Polazni naslov je:

**FORMIRANA ILI (BIĆE FORMIRANA) RADNA GRUPA ZA RJEŠAVANJE PROBLEMA PREVOZNIKA ...**

**RADNA GRUPA ĆE RIJEŠITI PROBLEM PREVOZNIKA** [Redakcija](#) 05.07.2022 (izvor <https://kozarski.com/>)

U proteklih 15 godina, menadžeri drumskih prevoznčkih preduzeća, menadžeri logističkih kompanija, menadžeri drumskih operatera, menadžeri kompanija koje su za vrijeme "pandemije Covid 19", herojskim i nadljudskim naporima snabdijevali „od vrata do vrata“ stanovništvo u Bosni i Hercegovini, ali i šira bh-javnost su naslov "RADNA GRUPA ĆE RIJEŠITI PROBLEM PREVOZNIKA" pročitali minimalno 14 puta. No, šta se krije iz naslova „radna grupa“?



Analiza naslova je jednostavna, „AKO NE ŽELIŠ RIJEŠITI PROBLEM FORMIRAŠ RADNU GRUPU“, s ciljem da uspostaviš dublje podjele između prevoznika. A, na prostorima BiH, dijeljenje je opšteprihvata disciplina već 2000 godina. Radna grupa, za rezultat rješenja, uglavnom, „zavadi pa vladaj“, „paušalnim ocjenama“, „demagoškim rješenjem bez rješavanja“ ... do sada bez vidljivih rezultata, osim što je izazivalo "migracije ljudi i kapitala" ka Republici Sloveniji i Republici Hrvatskoj. Dosadašnji učinak radnih grupa i inih komisija je u najboljem slučaju izvještaji radnih grupa bez jasnih smjernica i skromnog rezultata. Za pojedine članove "radnih grupa", lični nastup i ostvarenje po nekoliko minuta javnog nastupa na medijskom prostoru BiH uz „medijsku pažnju u periodima „pred izbore“. „ u jutarnjem programu“, debatom ili čak „mudrim pogledom da iskažu brigu“, „... a od svih matematičkih operacija, uvijek im je lijek u dijeljenju prevoznika po svim mogućim šavovima, crtama i diobama od regionalnih do lokalnih i slično.

Prije prvog naslova, radi jednostavnijeg umanjenja značaja drumskih prevoznika, čitamo paničnu objava ...

**„Kamiondžije stupaju u štrajk!“ je također u više od 14 puta udarna vijest, s viš portala, pisanih i elektronskih medija u Bosni i Hercegovini uz važnu napomenu POSLJEDNJA OPOMENA (izvor: <https://avaz.ba/>)“**

Drugi naslov, koji je svakako pokretač zabrinutosti, silnih institucija transportne politike u Bosni i Hercegovini, od opštinskih, kantonalnih, entitetskih do zajedničkih organa transportne politike, profesionalnih udruženja u kantonalnim komorama, entitetskim komorama zaključno sa Spoljnotrgovinskom komorom, ima za cilj da u par dana uključi alarm ugroženosti stanovnika, te da svakih pola sata ponavljaju „Kamiondžije stupaju u štrajk!“.



Vrijeme je da objasnimo razliku između “drumskog prevoznika” i „kamiondžije”? Termin „kamiondžija“, u narodu opšte prihvaćen šaljivi naziv,, poznat po kulturnim tv serijama ex SFRJ. U praksi, nažalost želja da se podcijene poslovi, značaj i ulogu “drumskog prevoznika”, najčešće ga upotrebljavaju u cilju potcjenjivačkog objašnjenja „neuki“, „tamo neki“, “nestručni”, “nepismeni”, “bukadžije” i dr.

***No, za neupućene, prevoznika preduzeća imaju svoj menadžment koji upravlja, kako prevozom putnika tako i prevozom roba. U okvirima poslovanja u BiH, tako i na zahtjevanom međunarodnom tržištu, svako registrovano pravno lice koje se bavi drumskim prevozom, a u skladu sa preporukama EU, zakonskim i podzakonskim aktima, direktivom 1071, imaju sistematizovano radno mjesto, zaposlenu odgovornu osobu „Upravitelj drumskog prevoza“.***

Drumski prevoznici su prvi u ispunjavanju evropskih zahtjeva propisanih u direktivama 2003/59, 1071, te poveljom kvaliteta ITF – Međunarodnog transportnog foruma, upravljaju poslovima u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom i međunarodnim sporazumima.

Zato „Kamiondžije „ u naslovu treba da usmjere priču u negativnom pravcu, „kako se eto tamo neko šali u nekom vicu, „Paja i Jare“, ili “to su oni što se stalno bune” a ništa ne rade.... Poštovana gospodo, vrijeme je da objasnimo ko su “drumski prevoznici” u Bosni i Hercegovini, te da se sa naročitim poštovanjem (respektom) ophodite kroz pisanu riječ ili objavu, ili da se u budućem kreiranju strategija ili saopštenja se vodite značajem drumskog prevoza za BiH.



Na osnovu zvaničnog saopštenja Zavoda za statistiku BiH, u dijelu SAOBRAĆAJ TRANSPORT u prvom I kvartalu 2022. godine, drumski prevoznici robe su ostvarili transportni rad od **1 086 016 000 tkm**, odnosno prevezli su **2 375 000 tona robe** pri čemu su ostvarili **14 5332 000 km**, a ako posmatramo indekse po indikatorima saobraćaja u prosjeku je za 17,8% prevezena veća količina robe nego prethodne godine. Drumski prevoznici su u prvom kvartalu prevezli **2026000 putnika** kako u unutrašnjem tako i na međunarodnom dijelu.

“Drumski prevoznici roba” u Bosni i Hercegovini su “100% privatne kompanije”, osnovane u teškim vremenima, vođeni hrabrim odlukama pojedinaca i investiranjem ličnog kapitala, bez donacija i podsticaja. “Drumski prevoznici” se mogu pohvaliti sa uspješnim poslovanjem dužim od preko 30 godine, te za one kompanije koje su uspješno transformisali ili “privatizovali” iz državnog u privatno vlasništvo, kao uspješnu privatizaciju “. Danas, drumski prevoznici čine krvotok i povezanu strukturu privrednih kapaciteta u BiH, sigurnog i pouzdanog partnera u logističkim lancima, kako ulaznom tako izvoznom toku u obimu od preko 90% svih prevoza roba, od makro do mikrodistribucijskog nivoa. Drumski prevoznici bilježe uspješne rezultate na izuzetno zahtjevnom međunarodnom tržištu, pojedine kompanije su uspješni starteški partneri vodećih logističkih provajdera EU.

Poštovana gospodo, u narednim objavama, uočite razliku između “drumski prevoznik”, a kad budete koristili termin „Kamiondžije“, znajte da to nisu pojedinci, naprotiv da su to veoma važni elementi, koji uz sve prepreke čine veoma složen i snažan logistički sistem.

Organizacija rada preduzeća drumskih prevoznika je izuzetno dobro organizovana, a to dokazuju rezultati poslovanja i opstanka u izuzetno složenim uslovima privređivanja. Značajan procent preduzećaposljuje u okviru poznatih standarda sistema kvaliteta. Drumski prevoznici su avangarda primjene savremenih informacionih, telematskih i ekoloških standarda u svakodnevnom poslovanju, od „zelene logistike“ do Eko 6 normi, u proteklih 15 godina su ispunili sve EU standarde.

Drumski prevoznici u Bosni i Hercegovini su u proteklih 30 godina, iskazali se svojom fleksibilnošću, uz sve nedaće održivosti, te permanentim usavršavanjem, stalnim ulaganjem ličnih sredstava u tehničko opremanje, uvođenje novih tehničko-tehnoloških rješenja od telematike do pametnog tahografa, jednom riječju “potpuno digitalizovani”.



## Drumski prevoznici u Bosni i Hercegovini su satkali logistički sistem koji danas broji preko 2077 preduzeća i sa 4600 samostalnih preduzetnika, te broje više od 43 000 zaposlenih.

Klaster logistika će u budućem periodu, nastojati da argumentovano objasni mjesto i ulogu "drumskih prevoznika" te da istaknemo poziciju koju zaslužuju. KLASER LOGISTIKA predstavlja okupljanje kompanija sa ciljem jačanja konkurentnosti, inovativnosti i poboljšanje poslovanja u logistici. Dugogodišnja saradnja, brojna razmjena mišljenja, dijalozi i kritički osvrti kompanija doveli su do potrebe da se suočimo sa svim poteškoćama u svakodnevnom izazovnom poslovanju, i bili su razlozi da pokrenemo inicijativu okupljanja pod kišobran zajedničkog djelovanja sa ciljem rješavanja pojedinačnih i zajedničkih interesa.

## KOMPARACIJA DRUMSKOG I ŽELJEZNIČKOG PREVOZA U BOSNI I HERCEGOVINI

Polazeći od činjenica da pored drumskih prevoznika, u Bosni i Hercegovini raspoložemo željezničkom infrastrukturom za odvijanje željezničkog saobraćaja i u većinskom državnom vlasništvu egzistiraju dvije državne kompanije Željeznice Republike Srpske i Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine, koje su povezane sa zajedničkom državnom institucijom Bosanskohercegovačka željeznička korporacija.

Pozivajući se samo na zvanične izvore, u proteklih 12 godina, uglavnom o radu menadžmenta državnih željezničkih operatera svjedoče sljedeća saopštenja:

...„Uprkos rezultatima i naporima, `Željeznice` imaju problem sa tekućim poslovanjem, tj. sa nelikvidnošću i Vlada će obezbijediti dodatnih 10 miliona maraka za tekuće poslovanje, za šta je Vlada danas zadužila Ministarstvo finansija“, rekla je Sajić na konferenciji za novinare u Banjaluci nakon sjednice Vlade. 10.06.2010. / 15:08....

Povodom teksta objavljen na portalu bh. novinske agencije Patria a u kojem se kaže da će „vlasti u FBiH u 2016. godini izdvojila 20 miliona KM poreskog novca kao pomoć u poslovanju“, javnost želimo upoznati sa činjenicom da Vlada FBiH ne daje nikakvu pomoć Željeznicama FBiH već da je prema „Zakonu o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranju putničkog i kombinovanog saobraćaja“ (“Službene novine Federacije BiH” broj 57/03) obavezna svake godine izdvajati sredstva za održavanje preduzeća čiji je vlasnik i osnivač, saopćeno je iz Željeznica FBiH....

Vijeće ministara BiH danas je utvrdilo Prijedlog sporazuma o zajmu između Bosne i Hercegovine i Međunarodne banke za obnovu i razvoj – Projekt restrukturiranja Željeznica Republike Srpske, vrijedan 51,3 miliona eura. Cilj ovog projekta je unapređenje operativne efikasnosti i finansijske održivosti Željeznica Republike Srpske. Rok otplate zajma je 32 godine, uključujući sedam godina grejs perioda, a sredstva su alocirana na RS – Željeznice Republike Srpske.

Željeznicama FBiH“ odobreno 35,5 miliona KM 12.05.2022. / 14:53...SARAJEVO – Vlada Federacije BiH (FBiH) je na današnjoj sjednici u Sarajevu donijela tri odluke kojima je “Željeznicama FBiH” odobreno ukupno 35,5 miliona KM.Sredstva su namijenjena za izgradnju i održavanje željezničke infrastrukture, kao i za plaćanje obaveza ovog javnog preduzeća prema Federalnom zavodu za penzijsko i invalidsko osiguranje.

Imajući u vidu da su drumska preduzeća privatna preduzeća, sa 100% privatnog kapitala, te činjenicu da raspoložemo sa oko 407 000 000 KM direktnih ulaganja u preduzeć, od modernizacije voznog parka do skladišnih kapaciteta u proteklih deset godina. Na osnovu dostupnih podataka, vrijednost ulaganja u drumskom prevozu, logističkim servisima oko 2 600 000 000 KM, to je potencijal drumskih prevoznika.

Komparativnom analizom, jednostavno zaključujemo da su državna preduzeća u skopu Bosanskohercegovačke korporacije, odnosno Željeznice Republike Srpske i Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine „ stvarale“ takozvane „akumulirane gubitke“ koji se mogu opisati sa riječima, “nestvarno”, “nemoguće” ali istinito „ **Akumulirani gubitak ŽRS gotovo 100 miliona KM** 03.03.2021. / 12:01 BANJALUKA – „**Željeznice Republike Srpske“ (ŽRS) završile su prošlu godinu u minusu od 15 miliona KM, čime je akumulirani gubitak ovog preduzeća dostigao 96,9 miliona maraka.** „Željeznice Republike Srpske“ nalaze se u procesu restrukturiranja, o čemu je **CAPITAL** pisao u tekstu [Restrukturiranje ŽRS pod pritiskom 300 miliona KM duga](#). Okružni privredni sud u Doboju je, na predlog ŽRS, 16. marta prošle godine, donio rešenje o otvaranju postupka restrukturiranja, a programom restrukturiranja predviđeno je konvertovanje duga Vlade RS u akcije.Povjerenik za postupak restrukturiranja „Željeznica“ Dragan Danilović ranije je rekao da su potraživanja Vlade RS od ovog preduzeća oko 200 miliona, te da postoji i kredit Svjetske banke od 100 miliona. Restrukturiranje ŽRS se sprovodi prema Zakonu o stečaju i počelo je 2017. godine. Odvija se u tri pravca – finansijsko, organizaciono i vlasničko restrukturiranje. Od ove godine ŽRS treba da posluju po novom sistemu, a postupak restrukturiranja finansira se kreditom Svjetske banke od 100 miliona KM. (izvor: [www.capital.com](http://www.capital.com))“



“Željeznice Federacije BiH” u minusu 41,5 miliona KM 07.11.2012. / 7:40 SARAJEVO, Javno preduzeće “Željeznice Federacije BiH” zbog katastrofalnog upravljanja menadžmenta i Uprave te političke borbe za nadzor nad firmom posljednju deceniju pretvoreno je u jednog od najvećih gubitnika u državi, a ova nekada uspješna kompanija samo u 2011. godini imala je gubitak od nevjerovatnih 41,5 miliona KM.

**Nažalost, ne postoji metrika ili model po kome bi ove vrijednosti mogle da se uporede, kao što nije realno tražiti bilo kakvo opravdanje za poslovanje željezničkih preduzeća.**

**Drumski prevoznici, sa pravom očekuju da se uvažavaju kao nezamjenljivi dio logističkog sistema, odnosno da se poslovanje drumskih prevoznika cijeni, na način da u transportnoj politici zazume ravnopravno mjesto, odnosno u strategiji definiše pozicija i uloga na adekvatan način i da zauzmu mjesto koje zaslužuje.**

**Mnogi su zaboravili činjenicu da su građani i sva pravna lica plaćali porez od 2% za željeznice, u realnosti, finansijski je raspoređivan prema gore navedenim rezultatima poslovanja, “akumulirani gubitak”. Značaj drumskog prevoza se može uvažiti i kroz podataka, da su značajni finansijski fondova, penzionog i zdravstvenog, kao i drugih poreskih obaveza za 46 000 zaposlenih, te da se veliki broj preko 2000 preduzeća nalazi u permanentnom investicijskom procesu. Značajnu ulogu drumski prevoznici imaju i kod “industrije osiguranja” obezbjeđujući solidarne finansijske fondove kroz CMR osiguranje, autoodgovornost, kasko i kargo osiguranje itd.**

Drumski prevoznici su prvi prošli kroz oluju recesije iz 2008 godine, te su ubrzanom primjenom standarda „zeleniji standardi“ prelaska na Euro V i Euro VI norme, te se stalno susreću sa poteškoćama koje su posljedice “manjka” ili “neadekvatne raspodjele” bilateralnih i CEMT dozvola. Posljedice tržišta su takve da je 12% registrovanih prevoznika izgubilo bitku sa surovim uslovima poslovanja, i naravno prestali su radom. No, da su se drumski prevoznici u pojedinim periodima mogli osloniti na pojam “akumulirani gubitak”, i da se taj “gubitak pokrije”, na način kao što smo mogli pročitati kod željezničkih preduzeća, rezultat bi vjerovatno bio drugačiji.

Drumski prevoznici su spremni na strateško partnerstvo sa operaterima željezničkog prevoza, u više navrata smo isticali opredjeljenost da svojim profesionalnim vještinama kroz strateško partnerstvo „javno-privatno“ definišemo model reorganizacije preduzeća željezničkog prevoza i povećanje konkurentnosti. Za sad, nemamo pozitivan odgovor, kao ni strategiju da kroz restrukturiranje željezničkih preduzeća drumski operateri budu sastavni dio korporativnog zajedničkog djelovanja. Iako su sredinom 1980ih godina, željeznička preduzeća ŽTP Sarajevo u svojoj organizaciji raspolagao sa željezničkim auto saobraćajem, te kontejnerskim terminalom i slično, danas je dijalog nemoguć na ovu temu. Klaster logistika predstavlja okupljanje kompanija sa ciljem jačanja konkurentnosti, inovativnosti i poboljšanje poslovanja u logistici. Naš poziv je da se željeznički operateri usmjere na tržišno privređivanje i partnerstvo sa uspješnim logističkim operaterima, drumskim prevoznicima otvorimo pitanja za dijalog i saradnju. Isto tako, a ne manje važan poziv je upućen i prema aerodromima u BiH. Očekujemo odgovore.

## DRUMSKI PREVOZNICI I DRŽAVNI ORGANI

Imajući u vidu činjenicu da je drumski prevoz sa svojim kapacitetima zastupljen u više od 90%, kako izlaznih tako i ulaznih tokova robe kod uvoznog/izvoznog procesa, sasvim je opravdano da postavimo određene činjenice i poteškoće u svakodnevnom poslovanju. Naime, analizirajući ekonomske pokazatelje i nastojanje da potpuno realno sagledamo problem koji je obilježio proteklih deset godina, a na bazi činjenica i egzaktnih podataka utvrdili smo sljedeće probleme i poteškoće kod izvoznih/uvoznih procedura:

- **25% slučajeva (svaki četvrti predmet) čekanje je prouzrokovano zbog neadekvatnog odgovora inspeksijskih organa kod izvoza ili uvoza robe;**
- **64% slučajeva čekanja je prouzrokovano zbog sporog odgovora carinskih službenika;**
- **11% slučajeva kašnjenje i čekanje je uzrok “blokirana carinska garancija” špedicije**

Budući da prosječno čekanje po jednom vozilu iznosi **247 minuta, kao čista „danguba“** na godišnjem nivou predstavlja 12 350 minuta, odnosno oko 206 radnih sati. Rezultanta ovakvog pristupa je da menadžer u Bosni i Hercegovini, umanjuje koeficijente eksploatacije po jednoj voznoj jedinici do **37%, odnosno (9000 – 12000) km/vozilo** mjesečno, u odnosu na **(16 000 – 20 000) km u EU**.

Na osnovu istraživanja, anketiranja, snimanja stanja procedura i postupanja u svakodnevnom poslovanju, sasvim je opravdano pokretanje pitanja nadoknade izgubljene dobiti drumskim prevoznicima, kao da smo zabilježili zloupotrebe kroz postupke i procedure, a samim tim stvaranje štete drumskim prevoznicima, opravdano je da se pokrene postupak nadoknada... dokumDrumski prevoznik u Bosni Hercegovini ostvaruje manji prihod zbog opstrukcije u izvoznog-uvoznom postupku, odgovornost se mora pokrenuti i nastalu štetu nadoknaditi.

***Klaster logistika je razradio model vrednovanja rada državnih službenika u pomenutim procedurama i model profitnih centara u sistematizaciji postojeće organizacije, s ciljem da se procent rasipanja i gubitaka svede u razuman omjer oko 15 – 40 minuta po vozilu.***

Klaster logistika je spreman da prezentuje model vrednovanja i model profitnih centara, uz napomenu da se na ovaj način direktno utiče na domaće proizvođačke kapacitete i otvaranje novih radnih mjesta.

Sa druge strane, operativne poslove u nadležnosti izvršnih organa transportne politike, neophodno je digitalizovati u cjelosti, od dostavljanja pojedinih dokumenata, administrativnih taksi, potvrda, uvjerenja do ubrzanje procedura. Takođe, drumski prevoznici suočeni sa neizvjesnošću i nesigurnošću, posebno u dijelu raspodjele dozvola (bilateralnih, godišnjih i CEMT dozvola) primorani su, da bi zadovoljili zahtjeve i ispunili obaveze preuzete ugovorima, da dio svojih kapaciteta preseljavaju u druge zemlje, zemlje EU. Klaster logistika, razradio je algoritam za izradu softverskog rješenja, da se digitalizuju sve operacije i ubrzaju kanali komunikacije u realnom vremenu sa nadležnim ministarstvima transporta, od kantonalnih, entitetskim do Ministarstva komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine, u cilju rješavanja problema po ugledu na uspješne primjere iz prakse na primjer S.Makedonije.

Digitlizacijom i primjenom ICT pri raspodjeli i distribuciji prava drumskih prevoznika, eliminisaće se neizvjesnost i smanjiti troškovi, a sa druge strane potencijal zaposlenih u ministarstvima se može preusmjeriti u dijalog, organizaciju mješovitih komisija s ciljem povećanja broja dozvola za distribuciju. Pohvalno ističemo rad sa posljednje mješovite komisija sa SR Njemačkom.

Kao što nam je poznato, EU i međunarodna drumska transportna unija je izašla sa 4 (četiri) paketa mobilnosti, od vitalnog značaja drumskih prevoznika je da se odredbe paketa „izmjenljivih transportnih sudova“ u što kraćem periodu počne primjenjivati i u Bosni i Hercegovini (trenutno je jednom instrukcijum direktora UINO, zabranjena upotreba „izmjenljivog transportnog suda“ (kačenje poluprikolica)). Negiranje paketa mobilnosti, smatramo direktnim pogodovanje trećim licima i onemogućavanje izvoza. Kalster logistika je razradio model rješenje za izmjenljive transportne sudove, (poluprikolice i prikolice „O“).

U iščekivanju primjene NCTS, te sa nadom da će T1 u punom kapacitetu i bez opstrukcija biti u funkciji od 01.08.2022 godine, klaster logistika pružit će punu podršku u procesu realizacije. Takođe, očekujemo da se proces uvoznog i izvoznog carinskog postupka svede na vrijeme putovanje do graničnog prelazu, te da će se nova dimenzija u cjelosti sprovesti i na primjeru ovlaštenih carinskih autorizovanih subjekata.

Drumski prevoznici se nalaze u fazi tranzicije, naime prelazak sa klasičnog prevoza u sferu nadogradnje logističkih aktivnosti ka pravcu logističkih provajdera, svakako obavezuje da sa lokalnim zajednicama i slobodnim ili bescarinskim zonama, obezbjedimo adekvatne tehničke pretpostavke neophodne za razvoj logističkih servisa. Kalster logistika, u okviru elaborata analize rada slobodnih zona razrađuje modele za saradnju sa lokalnim zajednicama kroz javno-pivatno partnerstvo i težnju ka razvoju savremenih logističkih servisa.

Klaster logistika, pokrećemo inicijativu za usvajanje zakona o intermodalnom transportu kao polazne stepenice definisanja i rasporeda kontejnerskih terminala, s ciljem smanjenje postojećih troškova povrata praznih kontejnera.

Dugogodišnja saradnja, brojna razmjena mišljenja, dijalozi i kritički osvrti kompanija doveli su do potrebe da se suočimo sa svim poteškoćama u svakodnevnom izazovnom poslovanju, i bili su razlozi da pokrenemo inicijativu okupljanja pod kišobran zajedničkog djelovanja s ciljem rješavanja pojedinačnih i zajedničkih interesa jer MI ZAPOŠLJAVAMO 46 000 RADNIKA, vrijeme je za okupljanje!

- KLASER LOGISTIKA povezuje poslovne subjekte srodnih ili različitih delatnosti i sa njima povezanih organizacija podrške u okviru geografski koncentrisanih regionalnih, tradicionalnih ili drugih organizacionih formata, kao i druge institucije i organizacije koje garantuju kritičnu masu znanja, tehnologija, resursa i sredstava značajnih za jačanje konkurentnosti pojedinačnih preduzeća, članova i klastera kao cjeline.
- Liberalizovati tržište zemalja CEFTE, bez uslovljavanja i bez dozvola;
- Uvesti digitalizaciju dokumenata i primjenu NCTS sistema u CEFTA regionu, kako bi smanjili zadržavanje i eliminisali bespotrebne troškove
- Harmonizovati zakonska akta vezana za Intermodalni transport, definisati kontejnerske terminale u regionu;
- Zajednički nastupiti ka EU u pregovaračkom procesu, temeljem povelje kvalitet koju su ispunili transportni operateri, s ciljem otklanjanja barijera za pristup tržištu (maksimalno povećanje broja dozvola)
- Proaktivno se uključiti u programe Paketi mobilnosti EU
- Minimizirati bespotrebna zadržavanja i kontrole „rutinske kontrole“;
- Usaglasiti poresku politiku u transportu.
- Pojednostaviti procedure i međusobno priznavanja sertifikata i dokumenta u formi digitalnih sertifikata.

Model koji bi objedinio logističke kompanije u Bosni i Hercegovini je da se formira na principu decentralizovane, funkcionalne organizacione strukture i djeluje kroz sekcije sa definisanim strategijama koje se baziraju na uspostavljanju saradnje, kooperaciju, koordinaciju logističkih kompanija u Bosni i Hercegovini, čime se ostvaruje jačanje regionalnog identiteta i građenje nacionalnog i internacionalnog ugleda. Svjesni smo da je proces razvoja klastera dugotrajan društveno-ekonomski proces, zato je dobrovoljnost i interesno okupljanje polazna osnova....

Prednosti udruživanja po principu klastera pokazale su punu vrijednost u razvijenim zemljama ali i u nerazvijenim, i zemljama u tranziciji. Cijenimo da je KLASER LOGISTIKA dobra osnova povezivanje, saradnju i inovativnost aktivnih partnera. Zato, okupimo se da bi još uspješnije poslovali!

**Mi, mi to tako radimo!**

# KLASTER LOGISTIKA



# IMTransport



Sva vozila zadovoljavaju EURO6 norme i čuvaju sigurnost vaše robe



U svakom vozilu nalazi se GPS sustav, elektronički planer i navigacijski sistem



Ovlašteni smo DAF zastupnici za BiH, nudimo širok asortiman vozila kao i dijelova.

## 15x

Walkingfloor (pokretni pod) kiper-furgon

Dimenzije: utovarna dužina 13.60 m, širina 2.50 m, visina 2.75 m

Volumen: 92 m<sup>3</sup>

Nosivost: 22-24 t

## 6x

Mega tautliner (cerada) vozila

Dimenzije: utovarna dužina 13.60 m, širina 2.50 m, visina 3.00 m

Volumen: 100 m<sup>3</sup>

Nosivost: 25-27 t

## 3x

Tandem vozilo (prikoličar)

Dimenzije: utovarna dužina 15.50 m, širina 2.50 m, visina 3.00 m

Volumen: 120 m<sup>3</sup>

Nosivost: 18-23 t

## 20x

Šleper sa ceradom klasičnih dimenzija

Dimenzije: utovarna dužina 13.60 m, širina 2.50 m, visina 2.75 m

Volumen: 92 m<sup>3</sup>

Nosivost: 24-26 t





6x

Vozilo sa ceradom  
za lakše i manje  
volumenske robe

Dimenzije: utovarna dužina  
od 6.20-8.20 m, širina 2.50 m,  
visina do 3.00 m

Volumen: od 40-60 m<sup>3</sup>

Nosivost: od 2.5 t – 14 t

6x

Kombi vozilo sa  
ceradom ili furgon

Dimenzije: utovarna dužina  
od 2.00- 4.80 m, širina do  
2.20 m, visina do 2.60 m

Volumen: od 6-25 m<sup>3</sup>

Nosivost: od 750 kg- 1.5 t

2x

Cisterna sa više  
komora

Volumen: preko 32.000 litara

Nosivost: 26 t

**IMTransport** 

## Tradicija više od 40 godina

IM Transport d.o.o. je obiteljska prijevoznačka firma koja ima tradiciju više od 40 godina. Ponosimo se izuzetnom korisničkom uslugom, dosjeom sigurne vožnje, uljudnim osobljem i najboljom opremom u industriji. Naši visoko obučeni koordinatori transporta i logistike su stručnjaci u svom području te omogućuju da Vaš biznis funkcionira na najefikasniji i najefektivniji način.





# ANALIZA PRIMJENE PRIMJENA DIGITALNIH RJEŠENJA U LOGISTICI

U posljednjih nekoliko godina, pojavila su se nova digitalna rješenja koja proširuju horizonte logističkih operatera. Ova rješenja su poboljšala postojeće poslovanje, ali im su omogućila i raspoređivanje novih usluga. Iako je tehnologija učinila isporuku tereta efikasnijom u očima kupaca, ona je također poboljšala sigurnost vozača i sigurnost tereta. Ove prednosti stvaraju vrijednost za lanac snabdijevanja, ali mogu biti teške za postizanje. Analiza uticaja i primjene digitalnih rješenja u logistici na poslovanje logističkih operatera u jugoistočnoj Evropi daje vrijednosti istraživanja lanaca snabdijevanja kako cjelovitih tako i parcijalnih segmenata u domenu skladištenja, transporta, distribucije i same proizvodnje.

Nadogradnja logističkih procesa sa novim tehnološkim slojem za sigurnost i zaštitu, brzina razmjene informacija u procesu odlučivanja ali i konstatovanje prepreka u regionalnim lancima snabdijevanja su okosnica rada, te razrada modela kojim se iskazuju vrijednosti uvođenja digitalnih rješenja u logistici. Problemi u logističkoj industriji, zemalja jugoistočne Evrope zajedno s velikom veličinom ove industrije, čine logističke operatere kao okosnicu ove industrije savršenim kandidatom za optimizaciju duž cijele vertikale. Analiza je pokazala da vidimo ključne elemente u protoku robe i dokumenata poput onih kojima je potrebna holistička optimizacija, što će također donijeti korist svim uključenim dionicima. Kompletnom digitalizacijom i automatizacijom stvaranja dokumenata, otpreme, praćenja tereta, definiranja optimalnih ruta i mnogih drugih, namjeravamo povećati efikasnost i sigurnost logističkih procesa i značajno smanjiti njihove troškove. Odabir ruta jedan je od osnovnih problema kada su u pitanju hitne situacije isporuke, a koji igra važnu ulogu u stvarnim aplikacijama. Na primjeru TransFollow ili SmartCargo-u nude sve to putem platforme na jednom mjestu. Ova digitalna rješenja povezuju proizvođače, uvoznike, dobavljače, distributere, prevoznike, špediterske radnike i ostale učesnike u organizirani i uravnoteženi logistički sistem. Digitalne platforme igraju ključnu ulogu u olakšavanju razmjene podataka i unovčavanju podataka putem tržišta povezani na jednoj integrisanoj platformi, omogućavajući snažnu saradnju među njima, povećavajući vidljivost lanca nabavke, omogućavajući stvarnu - vremensko upravljanje saobraćajnim i teretnim tokovima, pojednostavljuvanje i smanjenje administrativnog opterećenja i omogućavanje boljeg korišćenja infrastrukture i resursa uz istovremeno povećanje efikasnosti i smanjenje troškova.



Oni mogu ubrzati digitalizaciju transporta i logistike i potencijal rasta u višesektorskom okruženju. Pretpostavke za eliminaciju troškova, kao posljedica neadekvatnog odgovora administracije ( carina, granična policija, barijere i dr) u jugoistočnoj Evropi se mogu ublažiti i kroz e-CMR - ključna investicija u novi digitalni svijet. Svijet transporta i logistike brzo napreduje. Posebno digitalni razvoj je izmjenjivač igara sa novim šansama i izazovima u logističkom sektoru, a posebno u pogledu sigurnosti podataka. Digitalizacija redefiniše način na koji učesnici u logistici saraduju. Može se očekivati da će povećati efikasnost i smanjiti troškove unutar lanca snabdijevanja, ali značajne performanse zahtijevaju mnogo više od samo umrežavanja između učesnika u prometu roba i usluga u jugoistočnoj Evropi.

Oni mogu ubrzati digitalizaciju transporta i logistike i potencijal rasta u višesektorskom okruženju. Pretpostavke za eliminaciju troškova, kao posljedica neadekvatnog odgovora administracije ( carina, granična policija, barijere i dr) u jugoistočnoj Evropi se mogu ublažiti i kroz e-CMR - ključna investicija u novi digitalni svijet. Svijet transporta i logistike brzo napreduje. Posebno digitalni razvoj je izmjenjivač igara sa novim šansama i izazovima u logističkom sektoru, a posebno u pogledu sigurnosti podataka. Digitalizacija redefiniše način na koji učesnici u logistici saraduju. Može se očekivati da će povećati efikasnost i smanjiti troškove unutar lanca snabdijevanja, ali značajne performanse zahtijevaju mnogo više od samo umrežavanja između učesnika u prometu roba i usluga u jugoistočnoj Evropi.

## Digitalna logistika – ubrzanje logističkih aktivnosti

*Tranzicija, period prelaska sa „klasične“ logistike na novu dimenziju „digitalne logistike“ u lancu snabdijevanja, ne predstavlja otklon i zaborav nad principa, strukturom lanca snabdijevanja već jednostavno ubrzanje razmjene informacija, fleksibilnije prilagođavanje potrebama savremenog tržišta.*

*Dosadašnji način „klasični“, zasnivao se na tradicionalnom prikupljanju podataka, svakako da su i danas prisutni, u pojedinim kompanijama se često ručno prikupljalo i obrađivalo informacijski dio, uz maksimalnu primjenu osnovnih paketa i bili su podložni ljudskoj grešci ili kašnjenju.*

*Digitalizovana logistika dovodi do poboljšanja i ubrzanja logističkih procesa, strategija i logističkog sistema. Drugim riječima, automatizacijom, odnosno digitalizacijom počelo se od jednostavnih problema i aktivnosti u lancima snabdijevanja, od rasporeda tereta u skladištu, rješavanja transportnih zadataka, ponude na berzi transporta i tereta, zatim se rutinski dijelovi logističkog lanca kompanije su praktično automatizovali. Cilj je skratiti vrijeme trajanja operacija i aktivnosti klasične logistike, pojedine operacije na primjeru obrade dokumentacije, pa aktivnosti utovara ili istovara dva do tri puta umanjili vrijeme čekanja i operativnog rada.*

Svakako, vodeći logistički provajderi današnjice (DHL, UPS, FedEx i druge) su nosioci i začetnici primjene digitalizovanih, aplikativnih softverskih rješenja koja su doprinijela značajnijem smanjenju operativnih troškova, unaprijedili su produktivnost svog poslovanja, ispunjenja očekivanja klijenata, dostupnost i transparentnost podataka omogućili su integrisanje informacionog sistema kao neophodnog segmenta logističkog sistema.<sup>1</sup>

Primjena aplikativnih rješenja u lancima snabdijevanja je u stalnom porastu, brzina kojom se širi je prema pojedinim istraživanjima, najprihvatljivija tranzicija u logistici od prve faze razvoja same logistike i lanaca snabdijevanja. Takođe, granice koje su nekad bile vidljive u organizaciji rada i operativnom odgovoru lanaca snabdijevanja, zahvaljujući digitalnom pristupu prestaju da budu vidljive jer se operacije obrade podataka obrađuju u procesu putovanja, za vrijeme transporta, utovara i istovara, te informacije su integrisane u razmjenama od izvora do cilja.

Danas svjedočimo opštem procesu razvoja i širenja digitalizacije logističkih kompanija, naročito industrije 4.0 ulaskom u novu eru, lanac snabdijevanja ima koristi od prikupljanja podataka, automatizacije procesa i jačanja stabilnosti. Karike u lancima sarađuju i komuniciraju preko centralnog informacionog sistema, sve zainteresovane strane imaju pristup informacijama, međusobno komuniciraju svi članovi lanca, a za rezultatu se ostvaruje smanjenje troškova, fleksibilnost se povećava, brzina odgovora je srazmjerna očekivanju zainteresovanih strana.<sup>2</sup>



Značajna promjene se dešava u izlaznom dijelu lanaca snabdijevanja, prije svega kroz poboljšanje distribucije i razmjene podatke o ispunjenju, automatizacija transportnih procesa i rad same špedicije, takođe se racionalnije upravljanja radom i angažovanja zaposlenih.

Digitalna logistika značajnije je dostupnije i usmjerena na kupca, dovodi do brzih metoda isporuke, uključuju element mašinskog učenja za donošenje kritičnih odluka zasnovanih na podacima i kontinuirano poboljšanje procesa u lancu snabdijevanja.

Koncept digitalne transformacije se odnosi na primjenu novih tehnologija u svim oblastima kompanije kako bi se poboljšala njena efikasnost. Dakle, digitalizacija u logistici predstavlja integraciju novih digitalnih mogućnosti u oblastima kao što su skladištenje, priprema narudžbine i transport, između ostalog. Digitalizacija svih oblasti kompanije je trend koji će se nastaviti i u budućnosti. Trenutno prodire u glavne ekonomske sektore, iako neujednačenim tempom. Prema studiji konsultantske firme McKinsey, preduzeća daju prednost upotrebi novih tehnologija u svojim marketinškim strategijama (49% je to učinilo) i u svojim proizvodima i uslugama (21%). Samo 2% ispitanih izjavilo je da su uveli inicijative za digitalnu transformaciju u svojim lancima snabdijevanja. Ipak, ovo nije nešto što je sektor zanemario. Prema istraživanju Forbes Insights-a, 65% menadžera logistike je svjesno da treba da preispitaju svoj poslovni model ako žele da prežive digitalno doba.<sup>3</sup>

Ipak, nemoguće je odvojiti procese digitalne transformacije od tehnologija koje čine jezgro četvrte industrijske revolucije, Industrije 4.0. Za kontekst, preći ćemo na glavne tehnologije povezane sa digitalizacijom u upravljanju skladištem: Skladištenje podataka u oblaku: sve je više sistema za upravljanje skladištem dostupnih u SaaS (softver kao usluga, u oblaku) režimu za razliku od tradicionalne on-premise verzije (na lokalnim serverima kompanije). Ova tehnologija zahtjeva manja početna ulaganja prilikom postavljanja VMS-a, pošto licencu iznajmljujete na mjesečnom nivou umesto kupovine cjelokupne tehničke infrastrukture.<sup>4</sup>

IoT uređaji: IoT (Internet of Things) tehnologija primjenjena na skladište je usko povezana sa različitim sensorima koji hvataju informacije iz fizičkog svijeta i ubacuju ih u digitalne baze podataka. Primjeri za to su RFID oznake i senzori pokreta ugrađeni u automatizovane sisteme kao što su kranovi i transporteri. Automatizacija: u intralogističkim operacijama mašine i automatizovani sistemi koegzistiraju sa operaterima dok izvršavaju svoje zadatke. Na primjer, Palet Shuttles smanjuju kretanje rukovaoca viljuškara. U međuvremenu, pametna kolica, u kombinaciji sa sistemima pick-to-light, omogućavaju preciznije operacije pick-to-cart. AI u logistici: veštačka inteligencija (AI) je omogućila masovnu analizu podataka u različitim karikama lanca snabdijevanja. Na primjer, ova interpretacija informacija omogućava predviđanje potražnje, istovremeno olakšavajući upravljanje lokacijama u instalaciji i optimizaciju isporuke na posljednjem kilometru. Simulacija životne sredine sa digitalnim blizancima: ova tehnologija je izuzetno korisna kada se projektuje skladište ili pravi promjene u njegovom rasporedu. U stvari, moguće je testirati funkcionisanje nove organizacije u digitalnom okruženju prije nego što promijenite način na koji ona funkcioniše u stvarnosti. Već integrisana u nekoliko VMS-ova kao što je Interlake Mecaluk Easi VMS, aplikacija digitalnog blizanaca smanjuje marginu greške i obezbjeđuje kontinuirano

<sup>1</sup> "How to Respond to the Fourth Industrial Revolution, or the Second Information Technology Revolution? Dynamic New Combinations between Technology, Market, and Society through Open Innovation". *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*. 4 (3): 21. doi:10.3390/joitmc4030021. ISSN 2199-8531.

<sup>2</sup> Marr, Bernard. "Why Everyone Must Get Ready For The 4th Industrial Revolution". *Forbes*. Retrieved 14 February 2018.

<sup>3</sup> Colombo, Armando W.; Karnouskos, Stamatīs; Bangemann, Thomas (2014). "Towards the Next Generation of Industrial Cyber-Physical Systems". *Industrial Cloud-Based Cyber-Physical Systems: 1–22*. doi:10.1007/978-3-319-05624-1\_1. ISBN 978-3-319-05623-4.

<sup>4</sup> Marr, Bernard. "Why Everyone Must Get Ready For The 4th Industrial Revolution". *Forbes*. Retrieved 14 February 2018



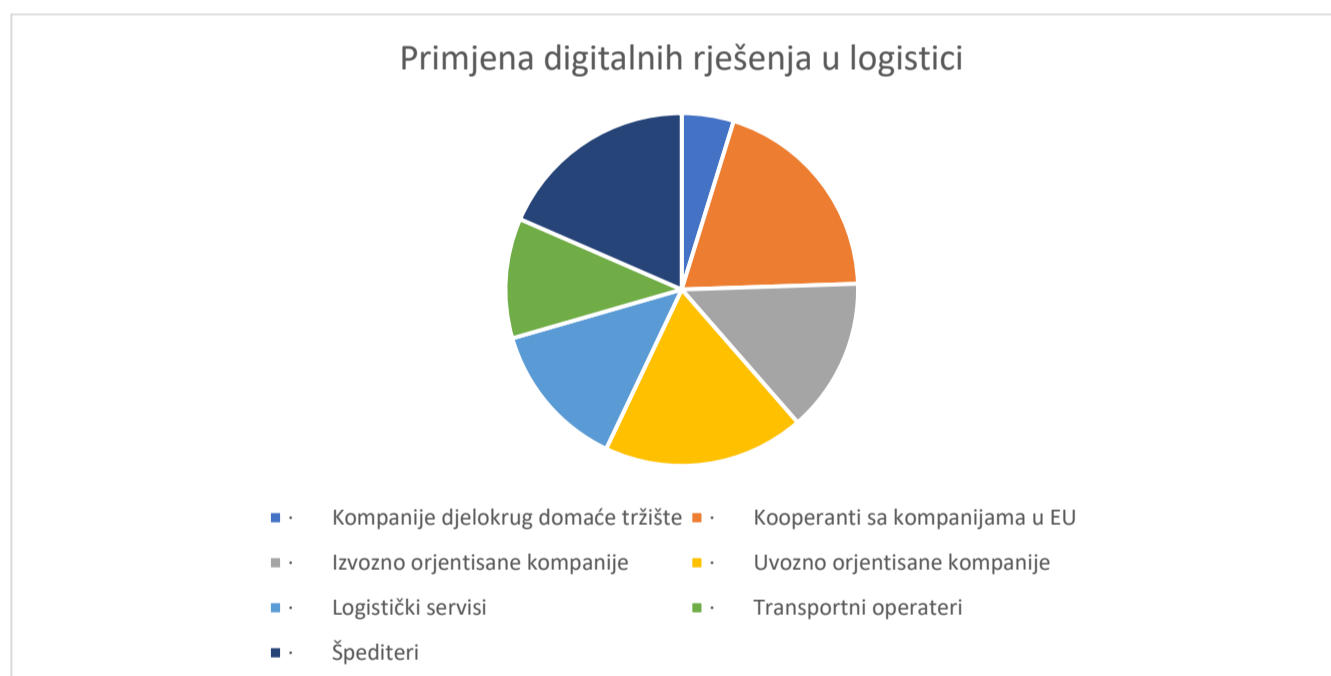
poboljšanje procesa. Ovo su neki od glavnih trendova koji će kratkoročno revolucionisati rad skladišta. Ipak, redovno se pojavljuju nove tehnologije i nova znanja koja mogu učiniti logističke procese efikasnijim.

*Analiza uticaja i primjena digitalnih rješenja u logistici na kompanije u regionu*

*U obradi trenutnih podataka o digitalizaciji logističkih procesa u kompanija, preduzećima nije moguće prikupiti putem zvaničnih statističkih zavoda, zato je bilo potrebno da se služimo modelom metode anketiranja, prikupljanja i obrade podataka.*

*Na osnovu prikupljenih podataka o statusu primjene digitalne logistike, procenat primjene aplikativnih softverskih rješenja u procentima :*

- Kompanije djelokrug domaće tržište
- Kooperanti sa kompanijama u EU
- Izvozno orjentisane kompanije
- Uvozno orjentisane kompanije
- Logistički servisi
- Transportni operateri
- Špediteri



*Najmanja zastupljenost digitalizacije je zabilježen je preduzećima čiji je djelokrug domaće tržište, dok su najzastupljenija primjena kod kompanija koje svoje poslovanje vezuju kroz starteško partnerstvo sa kompanijama u EU. Preduzeća kao što su špedicije, transportni operateri i logistički servisi ujednačeno koriste primjenu digitalnih rješenja u svakodnevnom poslovanju.*

*Analiza pokazuje da je najlošiji rezultat kod malih i srednjih preduzeća koja poslovanje ostvaruju uglavnom na domaćem tržištu. Ovaj podataka nije ohrabrujući, no za očekivati je da će se primjena i u ovom segmentu značajnije ubrzati u narednim godinama.*

*Preduzeća koja su povezana sa partnerima iz EU, kao osnov i uslov za saradnju se pojavljuje primjena osnovnog principa logistike , izjednačavanje tehnologije logistike.*



Blatešić transport je osnovan 1987 godine, kao samostalni auto prevoznik u Banjaluci. Od samog osnivanja firme usluge transporta su se obavljale na domaćem tržištu. Preduzeće je imalo ekspanziju rasta i specijalizuje se i za pružanje usluga u međunarodnom transportu. Prateći evropske standarde u transportu preduzeće se iz godine u godinu razvijalo i svoje poslovanje širilo prema potrebama i zahtjevima tržišta. Ozbiljnim radom 2002 godine prerasli smo u transporno i trgovačko preduzeće. Uspješno poslujemo u pružanju prevoznčkih usluga u drumskom saobraćaju.

## Zauzimamo značajno mjesto na poslovnoj mapu BiH.

Oliče dobre organizovanosti i kvalitetno pružanje usluga, te zadovoljno radno osoblje je naš glavni moto i to nas drži na vrlo značajnoj poziciji u domaćem i međunarodnom transportu. Već duži niz godina održavamo saradnju sa poznatim domaćim i inostranim brendovima kao što su: Dukat, Topling, Franksth, Metal centar, Tomato comerc i dr...

Prateći evropske standarde u transportu, preduzeće se iz godine u godinu razvijalo i svoje poslovanje širilo s potrebama i zahtjevima tržišta. Naše stalne relacije su pred zemalja EX Jugoslavije i mnoge zemlje Evrope. Naša vozila se često nalaze u Italiji, Austriji, Njemačkoj, Španiji, Grčkoj, Turskoj, Litvaniji i drugim zemljama Evrope.



Firma je specijalizovana za pružanje usluga u međunarodnom i domaćem drumskom transportu. Svi vozači kao i vozila imaju odgovarajuće licence za vršenje usluga u međunarodnom i domaćem transportu. Transport robe vršimo šleperima sa ceradom čija je nosivost 25 tona i hladnjače 22 tone. Vršimo zbirni transport, utovar i istovar robe, distribuciju robe unutar zemlje. Raspolažemo i sa vozilima manje nosivosti, kedy, kombi i td. Naše stalne relacije pred zemalja EX Jugoslavije čine i zemlje Evrope. Naša vozila se često nalaze u Italiji, Austriji, Njemačkoj, Španiji, Grčkoj, i drugim evropskim državama.

Vozila su satelitski praćena, tako da u svakom trenutku znamo kretanje robe i vozila pored toga roba je u potpunosti osigurana. Imamo ugovorene i špedicijske usluge na svim graničnim prelazima, tako da je čekanje carinskih papira u razumnom roku. Blatešić transport je osnovan 1987 godine, kao samostalni auto prevoznik u Banjaluci. Od samog osnivanja firme usluge transporta su se obavljale na domaćem tržištu. Preduzeće je imalo ekspanziju rasta i specijalizuje se i za pružanje usluga u međunarodnom transportu. Prateći evropske standarde u transportu preduzeće se iz godine u godinu razvijalo i svoje poslovanje širilo prema potrebama i zahtjevima tržišta. Ozbiljnim radom 2002 godine prerasli smo u transporno i trgovačko preduzeće. Uspješno poslujemo u pružanju prevoznčkih usluga u drumskom saobraćaju.

### Vozni park

Naša vozila pored standardne opreme opremljena su i navigacionim sistemima. Vozači pored stabilnosti imaju udobnost i sigurnost u vožnji. Sva vozila kao i šlepe su novije generacije, satalitski su praćeni tako da u svakom trenutku znamo kretanje vozila i robe. Prikolice sa ceradom su nosivosti do 25 tona ili gabarita 100/m3, visina tovarnog prostora je 3,05 m. Pored prikolica sa ceradom imamo i hladnjače sa termo-kingom koje imaju nosivost do 22 tone.



Prikolice sa ceradom su nosivosti do 25 tona ili gabarita 100/m3, visina tovarnog prostora je 3,05 m. Pored prikolica sa ceradom imamo i hladnjače sa termo-kingom koje imaju nosivost do 22 tone.





Hladnjače su pogodne za transport roba koje zahtijevaju poseban režim, plus(+) kao svježe voće i povrće, mlijeko i mliječni proizvodi, meso i mesne prerađevine. Ili režim minus(-) kao što je smrznuta riba, smrznuto povrće meso i td. Pored vozila velike nosivosti, raspoložemo i sa vozilima manje nosivosti. Od 700kg do 2,5 tona kombi vozila od 2,5 tona do 7,5 tona solo kamioni. Spremi smo na sve

vidove saradnje i transporta kao što su tržni centri, veleprodaje i dr.

## Partneri



### "BLATEŠIĆ TRANSPORT" d.o.o. Laktaši

Mahovljani bb, 78250 Laktaši

- + 051/380-886
- + [blatesic@blic.net](mailto:blatesic@blic.net);
- + [blatesic.racunovodstvo@gmail.com](mailto:blatesic.racunovodstvo@gmail.com);
- + [evrounijagr@gmail.com](mailto:evrounijagr@gmail.com)
- + 4401588470007
- + 1954717
- + [www.blatesic.com](http://www.blatesic.com)



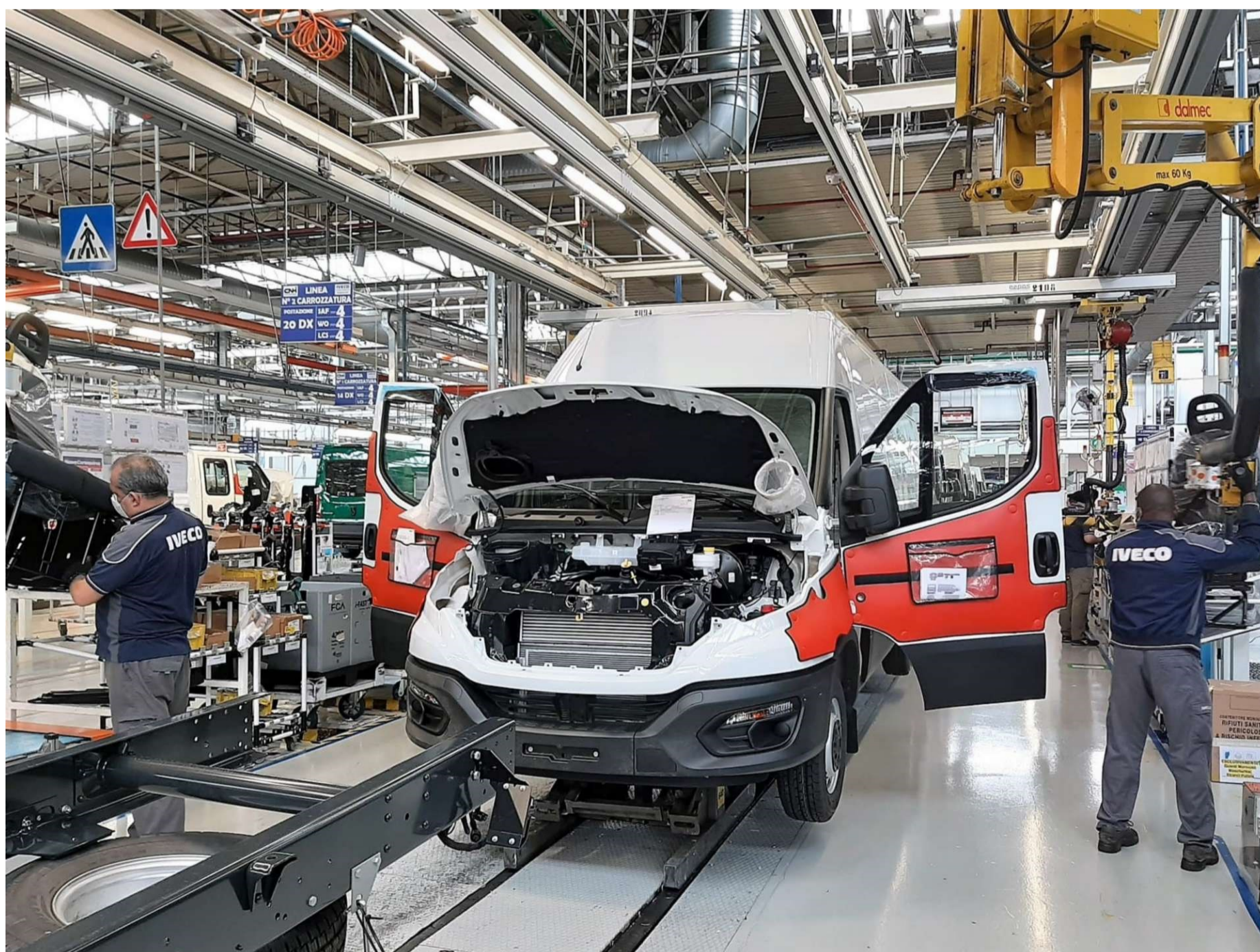




# RAD ŠPEDICIJA U BOSNI I HERCEGOVINI

## Stare brige i problemi, a čekaju nas novi izazovi

Špedicija za temeljni postulat poslovanja i algoritam rada špeditera polazi od jednostavno iskazane definicije zadatka „**osnovni zadatak špeditera je klijenta osloboditi brige**“. Ako hronološki i vremenski, posmatramo aktivnost špeditera u proteklih 30 godina u Bosni i Hercegovini, fotografski prolazili su kroz različite faze transformacija, funkcionisanja i rada u „improvizovanim uslovima“, poslovanja u različitim zakonskim i podzakonskim okvirima, te uslovima prilagođavanja reformskim zakonima, uvođenja PDV-a, stvaranja jedinstvenog tržišta, priključivanju CEFTA, EFTA sporazumima, jačanja međusobnih komunikacija, primjene novih oblika organizacije rada, ustroja jedinstvenog sistema Uprave za indirektno/neizravno oporezivanja, do sada najnovijeg, dugo očekivanog događaja“ od 01.08.2022 godine primjena NCTS uz drastično smanjenje troškova“ ili „osim uštede vremena za sve buduće korisnike NCTS je i velika ušteda novca, jer se radi o redukciji troškova provoza“.





Posljednja faza reformskog procesa, „stiže NCTS od 14.02.2017, evo samo što nije...“, a o kome su se raspisali svi „portali“, „ministarstva“, „uprave“, „predstavnicima EU“, logičkim zaključivanjem vodi nas do ocjene da će od 01.08.2022 godine, poslovanje špeditera postati virtualno, digitalizovano, prihodi enormni, zarada nemjerljiva, uslovi poslovanja bez rizika, a procedure će omogućiti da špediter sa radom od kuće drastično smanje svoje troškove i logično „plate zaposlenih će biti ne manje od 5000 KM“. Naravno, to se neće desiti.

Za početak, se moramo suočiti sa realnim ocjenama i analizama poslovanja pravnih subjekata u Bosni i Hercegovini, koji obavljaju poslove špedicije, a na osnovu istraživanja koja smo sprovodili sa 90 ispitanika, među korisnicima usluga, drumskim prevoznicima i špediterima. Možemo konstatovati sljedeće činjenice, odnosno rezultate anketiranja:

- 70% ispitanika „još uvijek“ ne razlikuje pojam prevoznik od špeditera;
- 92% špeditera je kao prvi problem rizika u poslovanju navelo „bankovna garancija“;
- 85% izjavljuje da nemaju jasne smjernice i da nisu prošli pilot fazu primjene NCTS-a;
- status FIATA dokumenata nije definisan i prihvaćen;
- u poslednjih šest godina, evidentirana je samo jedna inicijativa za poboljšanje uslova rada špeditera razmatrana i usvojena i to Uputstvo o izmjenama upustva o postupku izvoza, od 20.05.2022 godine;
- 81% špeditera se izjasnilo za definisanje jedinstvenog tarifnog modela cijene rada;
- 14% špeditera je spremno ponuditi 3PL usluge;
- 67% špeditera ne izlazi iz okvira osnovnih zadataka carinskog posredovanja;
- 82% špeditera ima primjedbe na različita davanja za „ubrzavanje procesa“;
- čak 93% navode probleme plaćanja taksi;
- 78% je iskazalo negativan stav prema dosadašnjem načinu zastupanju interesa špeditera;
- 72% špeditera nema ponudu „osiguranja robe“, „osiguranja od svih rizika“;
- 67% špeditera se izjasnilo da je model sadašnjeg rada potrebno unaprijediti;
- 37% je iskazalo potrebu za novim kadrovima;
- 54% špeditera smatra da će u Bosni i Hercegovini promjene u radu špedicija biti spore;
- 42% za loše stanje okrivljuje nejedinstvo i podjele među špedicijama;
- 57% špeditera ocjenjuje da su troškovi poslovanja vode ka granici rentabilnosti;
- 37% špeditera imaju problem sa naplatom potraživanja za izvršene usluge;
- 42% špeditera ima primjedbe na odnos državnih institucija i udruženja prema špedicijama;
- 17% špedicija imaju konture logističkog centra.
- 32% špeditera je iskazalo nezadovoljstvo uslovima rada.



## Kakvi izazovi očekuju špeditere u Bosni i Hercegovini?

Iskustva susjednih zemalja, ukazuju da poslovi posredovanja špeditera ka carinskim organima se umanjuju za 47%, to znači da se špediteri moraju prilagoditi lancima snabdijevanja „ubrzavanje procedura“, kroz poziciju savjetnika ili logističkog provajdera. Očekivani pad prihoda od klasičnih poslova špeditera je oko 35% u prvoj godini.

Rast prihoda očekuju globalni logistički provajderi ili špedicije koje sarađuju sa istima, prema posljednjim podacima za prvo polugodište 2022 godine logistički provajderi bilježe rast prihoda od 17%, da shvatimo obim prometa vodećih EU provajdera, okvirno je da vodeća tri provajdera bilježe oko 167 milijardi eura.

Susjedne zemlje su riješile problem rizika koji se vezuje za „bankovne garancije“, na način da su rizik plaćanja, prenijeli zakonskim rješenjem na uvoznika. Nažalost, u Bosni i Hercegovini svjedočili smo da su bankovne garancije pojedine špedicije vodile ka bankrotu.



Takođe, države gdje nisu postajale snažne profesionalne asocijacije, okupljanja špeditera, a u Bosni i Hercegovini smo svjedoci da potvrđujemo pravila, dolazi do preraspodjele zaposlenih ili kolokvijalno gašenja oko 27% špedicija – pravnih subjekata.

Za očekivati je da će broj autorizovanih carinskih subjekata (AEO) ili „ovlaštenih privrednih subjekata“ eksponencijalno rasti, a to za špeditere koji se ne prilagode digitalizaciji, znači da će njihova direktna komunikacija sa e-carine, podrazumijevati autonomiju i samostalnost, za posljedicu manji obim posla, odnosno da će AEO imati sopstvena rješenja.

Bosna i Hercegovina još uvijek nema Zakon o intermodalnom i integralnom transportu, ali je zakonski uredila oblasti željezničkog i drumskog prevoza. Špedicije koje su prepoznale potrebe i izvršili prilagođavanje novim zahtjevima privrede (lanci snabdijevanja), kontejnerski terminal, skladišta i „od vrata do vrata“, uspostavljanje partnerstva sa globalnim provajderima, može računati na proširenje palete usluge, obima poslova i povećanje prihoda. Svakako, treba imati u vidu i rast broja drumskih prevoznika koji postaju logistički provajder sa uslugama 3PL.



Špedicije moraju prihvatiti nova pravila koja se postavljaju od strane kreatora lanaca snabdijevanja, ubrzati uz minimalne troškove sa optimalnim rješenjima uz softversku podršku ili takozvana prilagođavanja industriji 4.0. Drugim riječima, slijediti iskustva iz EU, prihvatiti partnerstva sa vodećim ICT kompanijama podrške špediciji.

Razmjena informacija, kooperacija i koordinacija su alati kojim se špediteri u uslovima današnjih izazova poslovanja, nameću kao nezaobilazan okvir saradnje sa prevoznicima, provajderima, ili kreirajući sopstveni potencijal sabirno-distributivne mreže, odnosno korišćenjem postojećih platformi povezivanja. Zadatak za špeditera je kako umanjiti neizvjesnost lanca snabdijevanja? Kako klijenta osloboditi brige od izvora do cilja? Klijenti su sve zahtjevniji i opravdano očekuju da špediteri ponude cjelovita i potpuna rješenja od izvor do cilja.

Ako se vratimo na početak teksta, špediteri se moraju okupiti i prepoznati trenutak u kome posluju, zaboraviti period prije digitalizacije, a ponuditi novu vrijednost klijentu kroz strateško partnerstvo.

Da li smo spremni?

Procenti ankete nisu ohrabrujući, ali u zaključku možemo konstatovati, još uvijek nije kasno da se okupljanjem špeditera, uz minimalizovanje sujeta i drugih konfliktnih tačaka, definišu interesi koji vode ka unapređenju poslovanja i jasnom odgovoru špeditera u Bosni i Hercegovini. Probleme špeditera neće rješavati ni carinici, ni komorski sistem, a ponajmanje kontrolni organi, već isključivo sami špediteri. Ukoliko razmišljamo da će logistički procesi zaobilaziti Bosnu i Hercegovinu, onda smo u „pogrešnom vagonu i pogrešnom smjeru“. Svijet se mijenja!

**GAVRILOVIĆ**  
Transportno preduzeće

**NADA**

**WEST**

 **Kamelia**

**HIFA-OIL**  
  
**TEŠANJ**

**MLM-transporti**  
NOVA BILA



# 21 godina na putevima!

Kompaniju je 2001. godine osnovala porodica Hadžidedić. Od svog osnivanja pa sve do danas kompanija je usluge cestovnog transporta različitih vrsta tereta širom Europe. HA-TRANS d.o.o. posjeduje 15 vozniha zemljama Zapadne Europe. Kompanija je specijalizovana za transporte između Bosne i Hercegovine i Švicarske, Hercegovine i zemalja Beneluxa. Sva vozila posjeduju XL Code, ADR opremu za transport opasnih materija. Stručnost i profesionalnost zaposlenika s poduzetničkim duhom i znanjem znatno doprinose kvaliteti transporta.







You send, we deliver!



### Integrirana transportna rješenja

Naša široko rasprostranjena usluga cestovnog transporta različitih vrsta i oblika roba, te mogućnost prijevoza zahtjevnih djelomičnih i kompletnih tereta naša je prednost u svakodnevnom osvajanju europskog tržišta. Garantujemo Vam dovoljno prostora za transport tereta, te se obavezujemo da ćemo uslugu obaviti odgovorno, na način da robu na vrijeme i sigurno dovezemo do odredišta bilo gdje u Europi.

## HA-TRANS d.o.o

Bosna i Hercegovina  
 Redže Porobića bb, 76 290 Odžak  
 Hrvatska  
 Turopoljska 3, 35 000 Slavonski Brod  
 Zainteresovani ste za saradnju?  
[info@ha-trans.com](mailto:info@ha-trans.com)  
 Tel: +38753709161  
 Fax: +38753709160



# IRU -VIZIJA DEKARBONIZACIJE

Komercijalne usluge drumskog transporta su u srcu mobilnosti, pružajući ekonomski i socijalni prosperitet širom svijeta. Od suštinskog je značaja da ova suštinska promjena u transportnoj-industriji ima održive izgleda kada je u pitanju ekonomska isplativost, društvena odgovornost ali i dekarbonizacija.

IRU prepoznaje da se dekarbonizacija mora rješavati iz globalne perspektive.

## 5 stubova za dekarbonizaciju

U 2018. godini definisali smo pet stubova za dekarbonizaciju:

- **Jačanje operative efikasnosti**, kroz mere kao što su optimizacija faktora opterećenja, digitalizacija i veća upotreba saradničkih transportnih platformi, moglo bi da doprinese CO<sub>2</sub> ušteda do 10 odsto u EU. Upotreba vozila velikog kapaciteta takođe može dovesti do značajnog CO<sub>2</sub> uštede, sa 2 vozila koja mogu da nose teret 3 obična kamiona.
- **Obuka eko-vozača** pomaže sektoru da smanji svoj uticaj, a IRU igra aktivnu ulogu pružanjem obuke za vozače.
- **Povećanje upotrebe alternativnih goriva** kroz niz rešenja. Operateri su posvećeni korišćenju većih mešavina nisko-ugljeničnih goriva u konvencionalnim motorima i prebacivanje na nova powertrain rešenja gde poslovni slučaj postoji.
- **Poboljšanje efikasnosti goriva** kroz dalji razvoj i uspon najnovijih tehnologija, kao što su poboljšanje efikasnosti motora, oporavak od otpadnih toplota i poboljšana aerodinamika.
- **Snažan sistem kolektivnog transporta** nudi održivu alternativu korišćenju privatnih automobila, smanjujući i zagušenje i CO<sub>2</sub> Emisija.
- IRU je 2019. godine objavila svoju Viziju dekarbonizacije za 2050. godinu - mapu puta za zelenu mobilnost i logistiku koja identifikuje brza rešenja dostupna upravo sada i uz minimalnu cenu, kako bi pomogla sektoru da smanji svoj uticaj na životnu sredinu.

IRU vizija za dekarbonizaciju komercijalnog drumskog transporta do 2050 IRU Vizija za dekarbonizaciju komercijalnog drumskog transporta do 2050.

Kontekst Postoji rastući globalni zamah za rešavanje klimatskih promena, kao što je većina podvučena nedavno od strane globalnih pariskih ciljeva klimatskih promena, koji su stupili na snagu novembar 2016. Pariska agenda postavlja ambiciozan globalni put za ograničenje promena temperature na 2°C i aspiracioni cilj da se teži održavanju ispod 1,5°C. Ovo se pretočilo u državne i regionalne ciljeve kao što je cilj EU od 80% smanjenje emisija do 2050. godine i cilj Kine da dostiže vrhunac emisija CO<sub>2</sub> do 2030. godine. SAD su takođe obećale smanjenje od 80% do 2050. godine, ali kontinuitet ove politike je nejasno s obzirom na to da se sadašnja administracija udaljila od politike smanjenja emisija. Pariski ciljevi takođe obećavaju da će se preći na neto nultu emisiju tokom druge polovine veka što bi za razvijene zemlje moglo značiti već od 2050. Dekarbonizacija transporta je snažna tema kroz brojne UN-ove Ciljevi održivog razvoja i biće od suštinskog značaja za njihov uspeh. To je takođe predmet brojnih konvencija UN, odnosno Okvir Ujedinjenih nacija Konvencija o klimatskim promenama (UNFCCC).

Uzimajući u obzir napor koji je globalno potreban da bi se ispunila ova globalna ambicija i kako bi obezbediti kontinuiranu relevantnost i uspeh industrije, sektora drumskog saobraćaja ima važnu ulogu zajedno sa drugim sektorima i načinima za smanjenje CO<sub>2</sub> emisije. Tokom proteklih decenija industrija drumskog saobraćaja je već napravila značajan napredak u smanjenju zagađivača i emisije CO<sub>2</sub> ulaganjem u operativna efikasnost, energetska efikasne tehnologije i goriva sa niskim sadržajem ugljenika. Za na primer, emisije zagađujućih materija su smanjene za 98% u poslednje 2 decenije. Nadovezujući se na ovo, 2009. godine, IRU i njeni članovi dobrovoljno su se obavezali da će smanjiti Emisije CO<sub>2</sub> za 30% do 2030. po t/km (od nivoa iz 2007.) u svojim '30-bi-30 Rezolucija'. Kao osnovni uslužni sektor, komercijalni drumski transport je okosnica globalna ekonomija. Drumski teretni transport je najefikasniji oblik kopnenog transporta, pokreće ekonomski prosperitet i obezbeđuje vitalnu povezanost sa perifernim regionima. Kada se razmatraju ukupne emisije drumskog saobraćaja, najveći udeo je uopšteno ne dolaze iz komercijalnog drumskog saobraćaja, već iz upotrebe privatnih automobila. dakle, logističke usluge i autobuski prevoz su sama po sebi efikasna sredstva za dekarbonizirati transportni sistem udaljavanjem od individualne mobilnosti, nezavisno od vozila ili goriva koje se koristi.



## VOLVO – vizija dekarbonizacije

Zamislite kamion koji emituje samo vodenu paru, proizvodi sopstvenu struju na brodu i ima domet do 1000 km. Moguće je sa gorivnim ćelijama koje se napajaju vodonikom, a Volvo Trucks je počeo da testira vozila koristeći ovu novu tehnologiju.



Električni kamioni sa gorivom na vodonik biće posebno pogodni za velike razdaljine i teške, energetske zadatke.

Da bi dekarbonizovali transport, Volvo Trucks već danas nudi baterijske električne kamione i kamione koji saobraćaju na obnovljivim gorivima, kao što su biogasi. U drugoj polovini ove decenije, treći zakašnjenje<sup>2</sup>-neutralna opcija će biti dodata u svoj portfolio proizvoda – električni kamioni sa gorivom koje napaja vodonik.

*“Razvijamo tu tehnologiju već nekoliko godina i sjajan je osećaj videti prve kamione koji uspešno rade na probnoj stazi. Kombinacija električnih i gorivnih ćelija omogućiće našim korisnicima da potpuno eliminišu CO<sub>2</sub> izduvne emisije iz svojih kamiona, bez obzira na transportne zadatke”, kaže Rodžer Alm, predsednik kompanije Volvo Trucks.*

Električni kamioni sa gorivom imajuće operativni domet uporediv sa mnogim dizel kamionima – do 1.000 km – i vrijeme dopune goriva za manje od 15 minuta. Ukupna težina može biti oko 65 tona ili čak i veća, a dvije gorivne ćelije imaju kapacitet da generišu 300 kW električne energije na brodu. Isporuka počće za nekoliko godina, a za ovaj drugi deo ove decenije planirana je komercijalizacija. “Električni kamioni sa gorivom na vodonik biće posebno pogodni za velike razdaljine i teške zadatke koji zahtevaju energiju. One bi takođe mogle da budu opcija u zemljama u kojima su mogućnosti punjenja baterija ograničene”, kaže Rodžer Alm.

**Generiše sopstvenu električnu energiju** A gorivna ćelija generiše sopstvenu struju iz vodonika na brodu umesto da se naplaćuje iz spoljnog izvora. Jedini biprodukt koji se emituje je vodena para.

#### **Gorivne ćelije koje isporučuje ćelijski centar**

Gorivne ćelije biće snabdevene ćelijskim – zajedničkim poduhvatom Volvo Grupe i Dajmler kamiona AG. Cellcentric će izgraditi jedan od najvećih proizvodnih pogona u Evropi za **gorivo-ćelije**, specijalno razvijene za teška vozila.

#### **Više tehnologije zelenog vodonika**

potrebnih gorivnim ćelijama još uvek je u ranoj fazi razvoja i postoje mnoge prednosti sa novom tehnologijom, ali i neki izazovi koji predstoje. Jedna od njih je snabdevanje zelenim vodonikom velikih razmera. Druga je činjenica da infrastruktura za dopunu goriva za teška vozila tek treba da bude razvijena.

“Očekujemo da će se snabdevanje zelenim vodonikom značajno povećati u narednih nekoliko godina, s obzirom da će mnoge industrije zavisiti od toga da smanje CO<sub>2</sub>. Međutim, ne možemo da dočekamo da dekarbonizujemo transport, već kasnimo. Dakle, moja jasna poruka svim transportnim kompanijama je da danas započnu putovanje električnom baterijom, biogasom i ostalim dostupnim opcijama. Kamioni sa gorivom će tada biti važan dodatak za duže i teže transporte za nekoliko godina”, kaže Rodžer Alm.

*\* Zeleni vodonik se proizvodi korišćenjem obnovljivih izvora energije, kao što su vetar, voda i sunce ([www.volvotrucks.com](http://www.volvotrucks.com))*







Sad smo tu, stabilni i čvrsti. Spremnii da nastavimo naš put uspjeha na kojem čvrsto vozimo.

### **DL D BRACA ČOČKALO d.o.o.**

Na velikoj raskrsnici puteva koji vode do uspjeha samo je jedan pravi. U današnjem vremenu gdje treba imati znanja pa izabrati svoj put, mi smo ipak uspjeli. Dugi niz godina strpljivo smo gradili put našeg uspjeha koji nije bio nimalo lak. Strpljenjem i marljivošću pa i velikim odricanjem smo uspjeli da putokaze ka uspjehu okrenemo u pravom smjeru..



*Akumulirajući ideje te radno iskustvo tokom svog višegodišnjeg rada stvoreni su uslovi da se preuzme leaderska pozicija i pokrene novi stil u transportu robe. Firma DL D Braca Čočkaloo d.o.o već danas izrasta u pravu firmu sa modernim voznim parkom i koja u svom sastavu ima oko 22 savremena kamiona najnovije generacije i vrhunskih potpuno novih prikolica. Stručnost menadžerskog tima, marljivost te iskustvo koje je unijeto u firmu proizvelo je jedan novi brend u ovoj oblasti na koji smo svi ponosni..*

Vizija

### **DL D BRACA ČOČKALO d.o.o.**

Pozicioniranje na ljestvici uspješnih preduzeća koja se bave transportom zahtijeva i pažljivo odabiranje i konfigurisanje svih faktora kako logističkih tako i tehničkih. Planiramo da u narednih dvije godine potpuno dopunimo kompletan vozni park sa potpuno novim vozilima zadnje emisione klase te sa potpuno novim priključnim vozilima upotpunimo sam vozni park prikolica. Do sada smo usjeli da nabavimo deset potpuno novih najsavremenijih polutrikolica marke SCHMITZ što predstavlja prvi dio vizije za koju se zalažemo.

*Obezbjedenim servisom i tehničkom stručnošću odgovornih za ispravnost i održavanje naših vozila te bezbjednim upravljanjem stručnih vozača mirno spavamo i bez briga prihvatamo nove izazove. Prihvatajući nove tehnologije kao sastavni dio našeg posla kontrolom i satelitskim navođenjem u svakom trenutku smo u prilici da znamo naše pozicije i da u istom trenutku stupimo u kontakt sa vozačem.*

*Vizija o nepobjedivim i modernim mašinama koja putuju drumovima Evrope nije neostvariva. Mi se te vizije držimo i ka njoj težimo.*



## **DL D BRACA ČOČKALO d.o.o.**

+387 (0) 65 021 710

Karađorđeva 20  
70260 Mrkonjić Grad

komercijala@bracacockalo.com

### **Kontakt**

Email: info@bracacockalo.com

Tel.: +387 (0) 50 220 180

+387 (0) 50 220 181

Fax: +387 (0) 50 220 182

### **Adresa**

Karađorđeva 20  
70260 Mrkonjić Grad  
Republika Srpska BiH







# G | GORICIANA

20 | GODINA ISKUSTVA | [www.goriciana.ba](http://www.goriciana.ba)



## Vozni park transportne firme „GORICIANA“ čini 20 savremenih EURO 6 kamiona

Stručno rukovodstvo firme i efikasni vozači motornih vozila sa velikim iskustvom u svakodnevnom obavljanju transportne djelatnosti, spremni su u svakom trenutku da odgovore i na najsloženije zahtjeve kupaca u pogledu domaćeg i međunarodnog transporta robe, što potvrđuje 20 godina uspješnog poslovanja i veliki broj zadovoljnih klijenata

Naša djelatnost je drumski transport robe kamionima u domaćem i međunarodnom transportu. Bez obzira jeste li naš stalni klijent ili samo povremeno koristite naše usluge svoj posao odradujemo BRZO i POUZDANO, svaki put!

SKLADIŠTENJE  
TRANSPORT  
UTOVAR  
DOSTAVA

## ZAŠTO SMO NAJBOLJI



### MISIJA

Naša misija je jednostavna. Stalno nadmašivati očekivanja kupaca pružanjem vrhunskih rješenja za špediciju i međunarodni transport.



### VIZIJA

Pristupiti svim potrebama naših kupaca s najvećom fleksibilnošću, jer se ne koncentrišemo na procese već na krajnji rezultat - pravilnu isporuku pošiljke.



### CILJ

Cilj nam je pružiti konkurentsku prednost našim klijentima stvaranjem pouzdanog i personaliziranog sistema logističke podrške.



Tel: +387(32) 699-310

Tel/fax: +387(32) 699-311

Tel/direktor: +387(61) 152-857

Tel/sef transporta: +387(61) 252-271

E-mail: [goriciana@bih.net](mailto:goriciana@bih.net)

[www.goriciana.ba](http://www.goriciana.ba)





# Internacionalni transporti doo **KUNA**



## KUNA doo

Kompanija "KUNA" DOO Tuzla je osnovana 1995.godine. Vizija osnivača je bila postati jedan od oslonaca regionalne privrede. Ta vizija je davno realizovana, a danas kompanija sa preko 100 zaposlenih pruža logističku podršku u svim zemljama regiona i jedna je od najvećih u Bosni i Hercegovini, a po specijalizaciji (prevoz hladnjačama) najveća u BiH.

## POUZDANOST I TAČNOST

Oslonjena na sopstvene snage u pogledu održavanja vozila i odlukom da se kompletan vozni park opremi vozilima kompanije "Mercedes-Benz" omogućava pouzdanost i tačnost termina utovara i istovara robe.

## DVA VOZAČA

Jedna smo od rijetkih kompanija čije posade sačinjavaju dva vozača, tako da garantujemo najbrži mogući prijevoz drumskim transportom. Za veoma hitne pošiljke u mogućnosti smo obezbijediti duple posade sa rezervnim vučnim vozilom koje preuzima robu na granici sa EU.

## OSIGURANJE

Sva roba je osigurana od odgovornosti vozara kod eminentene osiguravajuće kuće do iznosa od 200.000,00 KM, a po potrebi i na zahtjev korisnika usluge dodatno se (ali najranije 3 dana od početka prevoza) može osigurati roba u transportu na željeni iznos u saradnji sa našom osiguravajućom kućom.



## MEĐUNARODNI I DOMAĆI TRANSPORT

Za potrebe naših klijenata obezbijedili smo 54 najmodernija tegljača EURO V I EURO VI klase (svi model ACTROS – Mercedes) kao i najnovije hladnjače sa agregatima CARRIER i THERMOKING tip SL400 koje omogućuju dvokomorni sistem rada (roba koja se prevozi može biti kombinovana, plus i minus režim istovremeno). Sva vozila su opremljena najmodernijim komunikacijskim sistemima, tako da u svakom trenutku imamo podatke o položaju i ispravnosti vozila, kao i preostalom vremenu vožnje vozača. Za komunikaciju sa klijentima su na raspolaganju slijedeći brojevi telefona i e-mail.

### Međunarodni transport (Hladnjače)

Izvoz – Uvoz (BiH i Region, zemlje EU)

+387 (0) 35 252 632  
+387 (0) 61 898 555 (mob)  
[salko@kuna.ba](mailto:salko@kuna.ba)

### Logistika transporta

+387 (0) 35 366 198  
+387 (0) 62 530 525 (mob)  
[sanio@kuna.ba](mailto:sanio@kuna.ba)

### Međunarodni transport (Hladnjače)

Zemlje EU

+387 (0) 35 360 361  
+387 (0) 61 154 101 (mob)  
[nermin@kuna.ba](mailto:nermin@kuna.ba)

### Računovodstvo

+387 (0) 35 360 360  
+387 (0) 61 898 361  
[kuna.tz@bih.net.ba](mailto:kuna.tz@bih.net.ba)

### Međunarodni transport (Hladnjače)

BiH, Region i EU

+387 (0) 35 366 197  
+387 (0) 61 154 101 (mob)  
[nermin@kuna.ba](mailto:nermin@kuna.ba)

### Tehnička služba i poslovi osiguranja

+387 (0) 35 366 192  
+387 (0) 61 108 347 (mob)  
[podrska@kuna.ba](mailto:podrska@kuna.ba)  
[vozila.kuna@gmail.com](mailto:vozila.kuna@gmail.com)



Master Transport d.o.o. je preduzeće iz Banjaluke čija je osnovna djelatnost pružanje usluge prevoza robe pod ceradom u domaćem i međunarodnom drumskom saobraćaju. Poslujemo po svim važećim propisima i normama iz ove djelatnosti, što podrazumjeva posjedovanje svih potrebnih licenci i dozvola za rad.

Prevoz robe vrše profesionalno osposobljeni vozači, vozilima koji zadovoljavaju sve standarde Evropske Unije.

Ukoliko imate potrebu za prevozom Vaše robe ili opasnih materija na svim relacijama na teritoriji Evrope, pozovite nas i uvjerite se i sami u kvalitet, pouzdanost i brzinu naše usluge. Na stranici usluge možete naći [obrazac](#) pomoću kojeg možete poslati Vaš zahtjev.

**Naša želja je da budemo Vaš prevoznik!**



## Usluge

Master Transport d.o.o. Vam nudi prevoz robe vozilima zapremine do 100m<sup>3</sup>, visine bočnog utovara do 3m unutar Evrope sa akcentom na prevoz između BiH i Italije, Slovenije, Austrije, Slovačke, Mađarske, Češke, Njemačke, Holandije i Belgije i to:

- Prevoz kompletnih pošiljki
- Prevoz djelimičnih pošiljki
- Prevoz pošiljki koje podliježu ADR-u

Ukoliko imate potrebu za nekom od naših usluga, kreirali smo obrazac da biste nam lakše mogli poslati Vaš zahtjev, a mi ćemo Vam u najkraćem roku odgovoriti.

## Usluge

Master Transport d.o.o. Vam nudi prevoz robe vozilima zapremine do 100m<sup>3</sup>, visine bočnog utovara do 3m unutar Evrope sa akcentom na prevoz između BiH i Italije, Slovenije, Austrije, Slovačke, Mađarske, Češke, Njemačke, Holandije i Belgije i to:

- Prevoz kompletnih pošiljki
- Prevoz djelimičnih pošiljki
- Prevoz pošiljki koje podliježu ADR-u

Ukoliko imate potrebu za nekom od naših usluga, kreirali smo obrazac da biste nam lakše mogli poslati Vaš zahtjev, a mi ćemo Vam u najkraćem roku odgovoriti.

### Master Transport d.o.o.

Njegoševa 77,  
78000 Banja Luka  
Tel: +387 51 318112  
Fax: +387 51 308731  
Email: [igor@mastertransport.org](mailto:igor@mastertransport.org)  
Skype name: mastertransport





**#22 + vozila**

**#30 + zaposlenih**

**#26 + godina iskustva**

**#1500 + zadovoljnih klijenata**





DB Schenker je vodeći svetski provajder globalne logistike — podržavamo industriju i trgovinu globalnom razmenom robe putem kopnenog transporta, svetskog vazdušnog i okeanskog tereta, logistike ugovora i upravljanja lancem snabdijevanja.

### Evropski kopneni transport

Sa otprilike 23.250 zaposlenih, na 430 lokacija, DB Schenker je lider u evropskom kopnenom transportu. Naša interna poslovna jedinica povezuje najvažnije ekonomske regione u više od četrdeset evropskih zemalja, sa mrežom od oko 32.000 redovnih planiranih usluga za opšti tovar nedeljno.

DB Schenker svojim korisnicima pruža usluge optimizovane za vreme i troškove za opšti tovar, delimična opterećenja i puna opterećenja. Naša gusta evropska mreža nam omogućava da pružamo usluge iz jednog izvora koji se pridržava naših ravnomerno visokih, sertifikovanih standarda kvaliteta.

### Vazdušni/okeanski teret

Kao lider na tržištu vazdušnog tereta i okeanskog tereta, DB Schenker je jedan od najboljih svetskih provajdera špeditora. Poslujemo na više od 550 lokacija širom sveta, sa otprilike 13.600 zaposlenih. Vodimo oko 1.200 čarter letova godišnje na premijum aviokompanijama, povezujući čvorišta na svim kontinentima. Naime, kao jedan od pionira u industriji vazdušnog prevoza, DB Schenker je sada lider u inovativnim konceptima vazdušnog prevoza.

**110,7 milion** pošiljki u evropskom kopnenom transportu

**Više od 1,438 hiljadu tona** izvezenog obima vazdušnog tereta

Više od **2,000 000 TEU** izvezene zapremine okeanskog tereta

### DB Schenker širom sveta

Integrirana logistika se nalazi na najvažnijim raskrsnicama na svetu, gde protok robe stvara efektivnu vezu između prevoznika. Naše usluge sa dodatnom vrednošću obezbeđuju da se protok robe neprimetno nastavi, a lanci snabdevanja ostanu naslonjeni i optimizovani za uspeh. Naše poslovanje je na najvišim pozicijama u oblasti automobilizma, tehnologije, robe široke potrošnje, logistike sajma trgovine, specijalnih transporta i logistike specijalnih događaja.

**1,850** lokacije širom sveta

Više od **76,100** zaposleni širom sveta



### Logistika /SCM

DB Schenker je globalni lider u logistici, imamo oko 24.000 zaposlenih na skoro 725 lokacija, a magacinski prostor ukupno više od 8.000.000 kvadratnih metara u preko 60 zemalja na svim kontinentima. Ova opsežna mreža nam omogućava da ponudimo bespoštedna logistička rešenja za industriju i trgovinu. Naš sveobuhvatni portfolio pojedinačnih rešenja za automobilske, potrošačke, elektronske, industrijske i zdravstvene jedinice to pokazuje. Naš asortiman usluga obuhvata sve faze u lancu vrijednosti, od nabavke, proizvodnje i logistike distribucije, do usluge posle prodaje.

Prvog juna 2022, **DB Schenker Sustainable Logistics Forum okupio je kupce**, partnere i stručnjake iz cijelog svijeta da se sastanu u Berlinu, Njemačkoj, sa vlastima iz nauke, tehnologije i politike. Naša namjera je da svet transporta i logistike učinimo održivijim. Inicirali smo ovaj forum da zajedno uđemo dublje u teme vezane za klimatske promjene, održivost i sveukupne ESG izazove.

Među govornicima i panelistima, Josué C. Velazquez' iz Laboratorije za održivo snabdijevanje na MIT-u (Massachusetts Institute of Technology) u Bostonu održao je glavnu riječ foruma na temu "Mjerenje održivosti". Politički izazovi, dalji impulsi i panel diskusije vezane za održivu logistiku i kako će održivost uticati na logistiku u budućnosti bili su glavne teme. Ovu priliku da podijelimo pronicljive prezentacije i diskusije sa svim našim klijentima, drugim pokretačima u industriji i svima koji imaju interes da lance snabdijevanja učine održivijim.



**30+**

godina iskustva

**45+**

voznih jedinica

**1400m<sup>2</sup>**

skladišnog prostora

**TRANSKOP TRUCK-SERVICE**

vrši usluge servisiranja i održavanja teretnih vozila, te prodaju rezervnih dijelova za iste.

TRANSKOP d.o.o, Tuzla je preduzeće u privatnom vlasništvu, osnovano u novembru 1991. godine.

Naša osnovna djelatnost je prevoz robe u domaćem i međunarodnom saobraćaju, te skladištenje i lokalna distribucija. Raspoložemo sa četrdeset voznih jedinica, odnosno šestaest tegljača, dva solo kamiona, osamnaest priključnih vozila i četiri dostavna vozila, potpuno opremljenih za transport robe u i iz zemalja Evropske Unije. Također raspoložamo sa vlastitim parkirališnim prostorom od cca 6.000 m2. te skladišnim prostorom od 1.000 m2, od čega je 400 m2 registrovano carinsko skladište.



Preduzeće je posebno specijalizirano za transport običnih pošiljki svih veličina iz Austrije, Njemačke, Holandije i Belgije prema Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj i Sloveniji, i u obratnim pravcima. Pored navedenih relacija imamo uređenu liniju kontejnerskog transporta USA -Bremenhaven-Tuzla i to veoma kratkim rokovima od 15-20 dana.

Uspostavljena je veoma dobra saradnja sa stranim partnerima iz Evropske Unije koji raspoložu velikim zbirnim robnim magazinima. Pored transporta i ostalih srodnih djelatnosti bavimo se i trgovinom, te Vam možemo pomoći u izboru i nabavci Vama potrebnih roba.

## EUROPSKA UNIJA

## ISTOČNOEVROPSKE ZEMLJE

## UNUTAR BOSNE I HERCEGOVINE

Naša vozila se nalaze svakodnevno na relacijama između BiH i drugih zemalja Ex-Yu (Hrvatska, Slovenija, Crna Gora, Kosovo, itd) prema EU i obratno, te Vam možemo na tim relacijama kvalitetno i sa vrlo brzim rokovima ponuditi: Transport kompletnih pošiljaka šleperima (13,6 m, 90-94 m3, 24-26 tona)

- Prihvat i transport djelimičnih pošiljaka.
- Transport opasnih i lako zapaljivih roba ADR Klase: 2,3;4,5;6;8 i 9.
- Termotransporti hladnjačom (od -20°C do +20 °C).
- Međunarodno otpremništvo (špedicija).
- Manipulacija i skladištenje pod carinskim nadzorom.
- Razvoz i dostava robe na kućna vrata unutar BiH.
- Razvoz i dostava unutar EU.

## DJELATNOST

Transkop je razvio softver (u VB & MS-Access) za upravljanje i analizu poslovanja voznog parka transportnih kuća. Isti koristi više vodećih transportnih kuća u BiH.



Ovlašteni servis



Trabskop želi da Vam ponudi najpovoljnija i najbrža transportna rješenja robe.

## Špedicija / Logistika

Poslovna jedinica Špedicija se bavi uslugama zastupanja i posredovanja kod carinskih organa, prilikom uvoza, izvoza ili nekih drugih procedura vezanih za vanjsko-trgovinski promet. Naši zaposlenici mogu Vam pomoći da kvalitetno i brzo riješite sve carinske formalnosti za Vaše pošiljke, a također, u suradnji sa našim drugim sektorima, i u odabiru najpovoljnijih rješenja za izbor i organizaciju transporta, skladištenje, pakiranje, pretovari/prenapućenja, te osiguranje robe i druge usluge u svezi transporta. Transkop je putem p.j.Špedicija nosilac povlaštenih procedura kod BiH-UINO, te ovlašteni nosilac i korisnik državnog žiga Bosne i Hercegovine.





# Špedicija / Logistika



## Transport

Transport raznih vrsta roba i pošiljki



### TRANSKOP d.o.o. Tuzla

#### Kontakt informacije

Adresa:  
TRANSKOP d.o.o. Tuzla  
Zvonka Cerica 20  
BA-75216 Tuzla – Husino  
Telefon:  
00387 35 312 200  
00387 35 312 210  
Fax:  
00387 35 396 033

### TRANSKOP d.o.o. Logisticki Centar Maline

#### Kontakt informacije

Adresa:  
TRANSKOP d.o.o. Logisticki Centar Maline  
Magistralni put A-220 – Maline  
BA-75270 Zivinice  
Telefon:  
00387 35 741 260  
00387 35 741 261  
00387 35 741 262  
Fax:  
00387 35 741 251  
00387 35 744 255