

LOGISTIKA



edukativno-marketingški časopis | broj 32 | novembar 2023 | www.logistika.ba



BLISK

PROMETNI CENTER

TKP LOGISTIC

TRANSKOP

IIL



VISOKA ŠOLA ZA
TRANSPORT IN LOGISTIKO

AGRAM **EUROHERC**
OSIGURANJE d.d.

BOČAC-TOURS



Kamelia KUNA IMTransport

MASTER
TRANSPORT

TRANSPORT
SAVIA
d.o.o.

G | GORICIANA

MEĐUNARODNA ŠPEDIČIJA
Evrounija
CI Banja Luka
tel: +387 51 490 722
fax: +387 51 490 728
e-mail: evrounija@gmail.com
CI Gradiska
tel: +387 51 809 970
fax: +387 51 809 171
e-mail: evrounjag@gmail.com





Nabavite A1, A2, A, B, BE, C1, C, CE i Dvozačke dozvole ili postanite profesionalni vozač.

Profesionalni vozači - dobiti i obnoviti:

- osnovna kvalifikacija (kod 95)

Redovno savijanje (kod 95)

ADR certifikat (transport opasnih materija)

Saobraćajni centar Blisk d.o.o.

Gorazdova ulica 20
1000 Ljubljana

Telefon: 00386 1 320 52 20

Email: info@blisk-as.si

URL: www.blisk-as.si

Transportnog centra Blisk je da postane moderni, moderni trening centar koji će pružiti svu neophodnu podršku učesnicima u saobraćaju. Nastavićemo da razvijamo naš brend, koji će uskoro biti za kvalitetno i moderno kvalifikovano osoblje.

Zašto odabrati studije transporta i logistike?



VŠTL
VISOKA ŠOLA ZA
TRANSPORT IN LOGISTIKO

Logistika je jedna od najvažnijih karika u lancu snabdijevanja i u poslednjih nekoliko godina je značajno evolvirala. Napredak je još posebno vidan na polju digitalizacije, prisutnosti novih i diverzifikovanih preduzeća na tržištu, promjeni potreba kupaca i prisustvo novih poslovnih modela. Da bi kompanije ostale

konkurentne, potrebna je kontinuisano prilagođavanje kao i usvajanje novih znanja.

Logistika je upravljanje vremenom, što je sve traženija roba u savremenom poslovnom svetu. Uz ovaj program polaznici će naučiti kako upravljati vremenom za dugoročni uspjeh preduzeća uz pomoć optimalne primjene logistike i transporta. U sadržaj studija aktivno se uključuju zaposleni u transportnim i logističkim kompanijama. Tako se studenti temeljno pripremaju za rad u industriji već tokom studija.

Glavni i odgovorni urednik:
Velibor Peulić

Redakcija:

Željko Žepić
Fahir Skulić
Mile Lukić
Gordana Kantić
Siniša Blatešić
Slobodnaka Marčeta
Nijaz Duraković
Joža Cuderman
Željko Đurić
Sanel Hodžić
Darko Đakić
Nada Rađenović
Tihomir Simić
Kecman Filip
Dragan Tatić,
Amir Hadžidedić
Mirsad Musić
Joža Cuderman
Aleksandar Berak
Vitomir Krstić
Mladen Kudra
Hajrudin Ganjgo
Dragoslav Mihajlović

Tehnička obrada i dizajn:

Amir Milić
Ivana Peulić

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

Izdvajamo...

| | |
|----------------------------------|----|
| KONZORCIJUM LOGISTIKE – NOVOSTI! | 14 |
| EKONOMSKA ANALIZA I PROCJENA | 21 |
| PRAVILA MOBILNOSTI VOZAČA | 24 |
| DRUMSKI TRANSPORT - PROGNOZA | 33 |
| DA LI SU E-KAMIONI EKONOMIČNI? | 62 |
| DRUMSKI TRANSPORT - PROGNOZA | 86 |



SISTEMI SKLADIŠTA I POLICA

METAL-SISTEMI

www.metal-sistemibh.com

066 811 000

066 514 102

Fortis Grupu čini jedanaest povezanih preduzeća čija je glavna djelatnost pretežno vezana za građevinsku industriju. Grupa posluje pretežno na tržištu Bosne i Hercegovine, te u manjoj mjeri na tržištima Srbije i Crne Gore.

Fortis Grupu čine sljedeća preduzeća:

- Prijedorputevi a.d. Prijedor
- Kozaraputevi a.d. Banja Luka
- Iliđaputevi d.o.o. Istočno Sarajevo
- Japra a.d. Novi Grad
- Egzotik d.o.o. Prijedor
- Livnica a.d. Ljubija-Prijedor
- Grupa Fortis d.o.o. Banja Luka
- Ogranak Prijedorputevi B Beograd
- Fortis Mont d.o.o. Herceg Novi
- Bijeljina put d.o.o. Bijeljina
- Fortis Petrol d.o.o. Bijeljina



Fortis Group je nastala tokom 2008. godine kao grupa preduzeća čija je glavna djelatnost vezana za niskogradnju na teritoriji BiH a takođe i u zemljama u okruženju. Njeni počeci sežu još do 1914. godine. Sve je počelo kao vizija tima ljudi koji su željeli napraviti sistem preduzeća sposoban da se uhvati u koštac sa bilo kakvim izazovom.

Strateški, Grupacija je zapravo dobro razvijena mreža preduzeća koja imaju komplementarne proizvode i usluge uglavnom vezane za poslove niskogradnje. Dosadašnja referentna lista pokazuje profesionalnost u pristupu projektima izgradnje i održavanja svih vrsta drumskih saobraćajnica, izgradnje autoputeva, mostova, izgradnja stambenih i poslovnih zgrada, postavljanje i održavanje vertikalne i horizontalne signalizacije, itd. Grupacija ima pogone za proizvodnju betona i betonskih proizvoda te svoju livnicu, sa ukupno preko 150 različitih proizvoda. Ovo, skupa sa više od 50 godina iskustva u poslovima niskogradnje, direktno doprinosi kvalitetu izvedenih radova i daje garanciju da će svi preuzeti poslovi biti izvršeni kvalitetno i u zadanim rokovima.

Cilj Grupe je da postane vodeća građevinska grupacija u BiH sa prepoznatljivim načinom poslovanja, što se nastoji ostvariti kroz profesionalno obavljanje dobijenih poslova uz konstantno poboljšanje poslovnih pokazatelja.



IZGRADNJA ZAMJENSKOG MOSTA U ČELINCU

Završena je izgradnja zamjenskog gradskog mosta preko rijeke Vrbanje sa uređenjem pješačke zone na lijevoj obali, nizvodno od mosta u Čelincu. Investitor: Opština Čelinac
Izvođač: "Prijedorputevi a.d.", "Termo klima" d.o.o., "Dos ...



ZAVRŠENA IZGRADNJA NOVOG "ZELENOG" MOSTA

Završeni su radovi na projektu izgradnje mosta preko rijeke Vrbas sa pristupnim saobraćajnicama u Ulici Gavрила Principa i rekonstrukciji ulice Branka Morače do spoja sa Kozarskom ulicom u Banjoj Luci - Zeleni most. Investitor: Grad Banja ...





FORTIS
Group



Prijedorputevi a.d.
Prijedor



Kozaraputevi d.o.o.
Banja Luka



Iliđaputevi d.o.o.
Istočno Sarajevo



Livnica a.d.
Ljubija



Bijeljina put d.o.o.
Bijeljina



Ogranak Prijedorputevi B
Beograd



Fortis Mont d.o.o.
Herceg Novi



Svjetska banka: Vozači kamiona na granicama Balkana godišnje izgube 3.000 godina!

Bosna i Hercegovina: Troškovi su sve veći, a tek će biti izazova! Prevoznici su na granici izdržljivosti, bez pomoći, jasne strategije – čekamo selidbu transportnih kapaciteta u susjedne zemlje! Najskuplje radno mjesto – vozač m/v!

okt222023

Iz Svjetske banke su saopćili da vozači kamiona bespotrebno izgube 26 miliona sati (skoro 3.000 godina) čekajući na graničnim prelazima država Zapadnog Balkana (Bosne i Hercegovine, Srbije, Crne Gore, Sjeverne Makedonije, Kosova i Albanije).

Tokom prve posjete Albaniji u svojstvu potpredsjednice Svjetske banke za Evropu i centralnu Aziju, Antonella Bassani sastala se sa čelnicima zemalja Zapadnog Balkana, predstavnicima Evropske unije i međunarodnih finansijskih institucija, kao i drugim partnerima na samitu Berlinskog procesa u Tirani. Razgovarali su o mjerama za jačanje regionalne ekonomske saradnje i integracija.



Krišto na samitu u Tirani pozvala da se BiH što prije omogući početak pregovora za članstvo u EU. Napomenuto je da je ekonomska integracija neophodan pokretač ekonomskog rasta, zaposlenosti i prosperiteta. Konstatovano je da bi ekonomije Zapadnog Balkana mogle ostvariti svoj potencijal ako otklone prepreke u trgovini robom i uslugama te modernizuju platne sisteme. "Pred Zapadnim Balkanom je izuzetna šansa da izađe na tržište Evropske unije od 450 miliona ljudi. Iskustva iz cijelog svijeta, kao i sa Zapadnog Balkana, pokazuju da je pristup međunarodnim tržištima neophodan da bi kompanije ostvarile rast i ekonomije obima", izjavila je Bassani.

Prema njenim riječima, ekonomskom integracijom se omogućavaju ubrzano usvajanje novih tehnologija i brži tokovi novih ideja i inovacija te veća produktivnost koja predstavlja temelj rasta država srednjeg nivoa dohotka.

Naglašeno je da vozači kamiona trenutno svake godine nepotrebno izgube 26 miliona sati (skoro 3.000 godina) čekajući na graničnim prelazima između zemalja Zapadnog Balkana.

Prema novom izvještaju Svjetske banke o kojem je bilo riječi tokom sastanaka održanih u okviru Berlinskog procesa, ako se prosječno vrijeme potrebno za prelazak granice skрати za tri sata, što je razlika između prosječnog vremena na Zapadnom Balkanu i u državama Organizacije za ekonomsku saradnju i razvoj država (OECD), BDP u svakoj zemlji Zapadnog Balkana mogao bi u srednjem roku porasti za tri posto.

Autor: SEEbiz je u stvari dopunio naša istraživanja i pisanja:

KLASTER LOGISTIKA & KONZORCIJUM LOGISTIKE BOSNE I HERCEGOVINE – novosti!

BOSNA I HERCEGOVINA: U protekloj 2022 godine nije raspoređeno više hiljada bilateralnih dozvola! Samo 919 Italijanskih bilateralnih nismo raspodijelili ili je to bio višak? Premjestili smo 2500 vozila u inostranstvo u posljednjih pet godina i "izvezli" - "uputili" ili poslali 10 000 vozača!

Iznenadjujući i "frapantan" podatak, koji dokazuje da "sistem nije dobar" ili da prevoznici u Bosni i Hercegovini nemaju interes za učešće na tržištima Francuske, Belgije, Srbije, Hrvatske, Češke Republike, Italije i drugih zemalja.

Činjenica da je u toku 2022 godine ostalo neraspoređeno više hiljada dozvola, a koje smo morali razdužiti u "partnerskim državama", od čega je 919 dozvola bilateralnih iz Italije dobijeno u razmjeni.?!?!?!?!?

Za ostale zemlje su takođe iznenadjujući podaci. Nažalost, ova činjenica potvrđuje istraživanja Evropske alijanse za logistiku i drugih međunarodnih institucija da u Bosni i Hercegovini, imamo entropiju sistema i da nadležni koji su zaduženi za raspodjelu bilateralnih dozvola, ili nisu radili transparentno ili prevoznici nemaju posla!

Također, iz pomenutih studija vidljivo je da po jednom vozilu se zadržavamo 14,5 sati ali takođe neplaniran, nepredviđen i trošak koji ne možemo pravdati je 100 KM, u prethodnoj 2022 godini je bio 75KM, vjerovatno je uticaj inflacije.

Radno-operativni sastanak sa predstavnicima MKT Bosne i Hercegovine održan je 19.09.2023 godine, protekao je u konstruktivnom razgovoru i punoj saglasnosti oko detektovanih tačaka koje su smetnja i prepreka, ali dopunama pouzdanim i tačnim činjenicama ukazuje da u partnerskom odnosu, u narednom periodu možemo aktivnije rješavati.. Saglasni smo da transparentniji rad svih organa i institucija u sektoru drumskog transporta, može doprinijeti eliminaciji svih diskriminacija koje se sprovode na terenu..

U narednom periodu ćemo predstaviti nalaze koje su EU objedinila u svom izvještaju, a uglavnom su samovolje pojedinaca, zloupotrebe službenih položaja, organizovanog djelovanja na uspostavljanju "samo sebi svojstvenih modela i ponašanja", (kantonalnih/županijskih, entitetskih i dr.)

KONZORCIJUM LOGISTIKE BOSNE I HERCEGOVINE

u cilju rješavanja nagomilanih problema u sektoru drumskog transporta, kao vodećeg nosioca „lanaca snabdijevanja“ u Bosni i Hercegovini u koordinaciji sa članicama. definisao je sljedeće

ZAHTJEVE:

- Zahtijevamo HITNO USAGLASITI RAD pratećih službi FITO-SANITARNIH, VETERINARSKIH, i drugih kontrolnih organa jer nadležnost je u Upravama kojima smo se obratili za operativni sastanak. Mi, mi se ne možemo zadovoljiti prepiskom koja do sad nije urodila plodom. Izrazićemo u troškovima.
- Zahtijevamo da se problem zadržavanja i usporavanja na granicama sa R Hrvatske, neophodno je da putem zvaničnih diplomatskih kanala komunikacija zatražimo rješavanje problema. Svakako, "pojedinačna okupljanja i iskazivanje dobre namjere ali bez odobrenja Brisela to neće ići", zato ćemo putem zvanične delegacije EU ali uz naše MIP Bosne i Hercegovine.
- Zahtijevamo da MKT BiH, definiše kao posljednju godinu u kojoj su prevoznici plaćali „CEMT potvrde“, platili smo „više miliona“, prosto rečeno nameta koji nisu u Budžetu BiH. **Cijenimo da je odgovornost na MKT Bosne i Hercegovine.**
- Tražimo da se u izmjenama Zakona o bezbjednosti drumskog saobraćaja i drugih podzakonskih akata, prati inicijativa EU , a to je da lica sa B kategorijom mogu upravljati sa vozilima do 4,25 tona u skladu sa Evropskim prijedlozima za izmjenu kategorizacije vozača. Takođe, da se starosna granica za započinjanje poslova odredi 18 godina, naravno nakon obuke u Auto-Školi, i da se u sam proces uključe i Auto Škole.
- Putem DEI BiH pokrenuti HITNO pitanje o DISKRIMINACIJI PREVOZNIKA IZ BOSNE I HERCEGOVINE zato se zadužuje predsjedništvo da prosljedi dopis na mjerodavne adrese s ciljem eliminacija a na osnovu Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju Bosne i Hercegovine i Evropske unije, ODLUKA VIJEĆA (EU) 2015/997 od 16. juna 2008.
- ITALIJA – Takozvana taksa „ACI-Diritto fisso“,
- NJEMAČKA – „schteirkarte“ Takozvana taksa za „korišćenje – upotrebu puteva u Njemačkoj“
- EVROPSKA UNIJA Profesionalnim vozačima iz Bosne i Hercegovine, nije omogućeno izuzeće o boravku više od 90 dana u 180 dana u EU.
- FRANCUSKA – prevoznici Bosne i Hercegovine zabranjeno je da u rezervoaru imaju više od 200 litara pogonskog goriva. No, prema slobodnom tumačenju kontrolnih organa nije dozvoljeno da iz Bosne i Hercegovine izlazite sa popunjenosti vozila iznad 200 litara
- Poznato je da prevoznici, u posljednjih pet godina je ukinuta za prevoznike iz Albanije. Pozivajući se na gore navedene članove Sporazuma i Protokola, cijenimo da je opravdano da sa stanovišta zadataka i misije Evropske Komisije „27 država članica Evropske unije u potpunosti i čvrsto podržava evropsku perspektivu Bosne i Hercegovine kao buduće članice Evropske unije, u skladu sa Solunskom deklaracijom iz 2003. godine. Zajedno sa međunarodnim partnerima, cilj EU je da se Bosna i Hercegovina podrži i učvrsti kao stabilna i kredibilna zemlja koja ima miroljubivu saradnju sa svojim susjedima i koja je nepovratno na putu ka članstvu u EU. Članstvo Bosne i Hercegovine u EU je čvrsto povezano sa suverenitetom, jedinstvom i teritorijalnim integritetom zemlje“. Iako, sporazum od stabilizaciji i pridruživanju EU-BiH jasno jasno naglašava da se neće vršiti „diskriminacije“ između potpisnica, međutim "de facto", prevoznici Bosne i Hercegovine i dalje plaćaju ovu taksu.

- Zahtijevamo da se uskladi procedura, po uzoru na EU u pogledu registracije vozila i teritorijalnog pristupa, „registracija vozila se završava na tehničkom pregledu“.
- Predlažemo da se ograniči cijena registracije poluprikolice, izmjenljivih transportnih sudove, koja sad u prosjeku iznosi oko 1300 KM, na nivo od 150 KM. Naime, ova mjera će pomoći da se prevoznicike firme, mogu proširiti djelatnost i biti konkurentnije za različite vrste roba. Na primjer registracija u Sloveniji je 100 eura. Te da se cijena registracije skupa vozila ujednači i da se omogući prelazak na obavljanje registracije putem tehničkog pregleda. Drugo pitanje je vezano za osiguranje, svjedoci smo da u polisama osiguranja, prevoznik nije zaštićen. Moramo uskladiti rizike u EU i naše polise. Svakako da je ovo entiteska nadležnost, pokrenuli smo pitanje, ali očekujemo podršku.
- Zahtijevamo ukidanje monopola na ATP certifikate, te da u Bosni i Hercegovini bude barem pet mjesta 3 u FBiH i 2 u Republici Srpskoj. Spriječiti SMS atestiranje i izdavanje drugih certifikata jer ćemo biti isključeni iz EU kao nevažeći, potom nam slijedi seoba kapaciteta.
- Realizaciju svih dogovorenih aktivnosti sa predstavnicima UINO BiH – Prevoznici raspolažu sa dokumentovanim postupcima pojedinaca, svjesnih i nesavjesnih postupaka pojedinaca ili grupa, usporavanje u postupku od 14,5 sati je nepodnošljivo. Osnovni pokretač blokada smatraćemo UINO BiH.
- USKLADITI RAD svih službi na svim graničnim prelazima – rad službi veterinarskih, sanitarnih, fitosanitarnih nije usklađen i nije u funkciji 24 sata izvoznom sektoru, a drumski prevoznici ispaštaju i trpe troškove.
- PRIMJENA INSTRUKCIJE O UGOVORNOM IZNAMLJIVANJU VOZILA STRANIH TABLICA
- Sinhronizovati propise u oblasti drumskog prevoza, te standardizovati pristup, procedure i postupke primjene propisa na cjelokupnom carinskom području Bosne i Hercegovine.
- HITNO uvođenje u punom kapacitetu NCTS – ukidanje takse. Kada je u pitanju NCTS i uvođenja novog kompjuterizovanog tranzitnog sistema, a koji je bi značajno ubrzao proceduru. Problem sa kojim se suočava UINO BiH za pristup konvenciji je ELIMINISANJE TAKSE. Apelujemo da se usmjerimo i ka Ministarstvu Finansija BiH, ukoliko se ne eliminiše taksa, ostaćemo kao jedina zemlja u okruženje bez NCTS u punom kapacitetu. No, na pojedinim graničnim prelazima imamo različitu primjenu procedure za provoz, tranzit ili drugu operaciju.
- Potrebno je da modul “selektivnošću”, (modul omogućava da se pojedina vozila pregledavaju a ne svako vozilo), te neophodnosti da se potpuno primjeni u praksi. Zato pozivamo da dopunimo saznanja o postupanju pojedinaca na ispostavama.
- Zahtijevamo da se radno vrijeme sinhronizuje sa radnim vremenom ostalih službi u Bosni i Hercegovini, te sa susjednim carinskim službama.
- Predlažemo da u Zakonu o prevozu, definišemo obligaciono plaćanje drumskog prevoza na 35 dana. Mjera koja je u svim evropskim zemljama prisutna, na taj način, prevoz se mora platiti 35 dan, a ako se ne plati, država naplaćuje duplu prevozninu od dužnika, kao prekršaj i isplaćuje se prevozniku iz garantnog fonda.
- Zhtijevamo da se prevoznici izvrši povrat ili umanjenje troškova akciza na osnovu CMR tovarnih listova i drugih relevantnih dokaza da su transportni-kilometri realizovani van BiH.
- Zahtijevamo da u zakonskom okviru definišemo, ili bolje naglasiti uskladiti politiku sa evropskom unijom, sat čekanja je 40 eura, a auto dan 400 eura, pretvoreno u KM. Na ovaj način većina zemalja ubrzava lance snabdijevanja i smanjuje troškove proizvodnje.
- Urgentno je da inspeksijske službe, sanitarni, fito-sanitarni, veterinarski inspektori budu na raspolaganju 24 sata, te da u koordinaciji sa kolegama iz Hrvatske a putem Ministarstva inostranih poslova se otvori pitanje saradnje. Vjerujemo da znate, mi smo osuđeni na tri granična prelaza. Ovako zadržavanje, a u prosjeku vozač godišnje izgubi 206 sati na graničnim prelazima Bosne i Hercegovine, u konačnom rezultatu gubimo jednu platu za vozača. Zbog ovog i drugih razloga, prošle godine pojedini prevoznici su bili primorani da se registruju i u Hrvatskoj. Ako se uzmu izdaci po zaposlenom, možete pretpostaviti koliki je gubitak.
- Hitno, urgentno je potrebno da potpišemo sporazume o porezima, PDV i drugim davanjima, koja se jedino naplaćuje prevoziocima iz Bosne i Hercegovine. Svjesni da ovu mjeru možete jedino u razgovoru sa Vašim kolegama iz drugog entitet a i Savjeta Ministara, ali godinama unazad trapimo štetu zbog nepostojanja sporazuma.
- Zahtijevamo da se za prevoznike uveća popust za korišćenje auto-puta na 25% i da se putem zajedničkog uređaj, koji funkcioniše, omogući popust domaćim prevozniciima. (RS i FBiH)
- Zahtijevamo da u cijeni plaćanja terminalnih usluga CT, (Sl.GI 11/2016) Cijena terminala se mora razdijeliti po satu zadržavanje.
- HITNO, nastaviti aktivniji rad sa predstavnicima UINO BiH, budući da je imenovan direktor UINO BiH, formirana je komisija (kontinuitet) za nastavaka razgovora i analizi operativnog plana dogovorenog na prethodnim sastancima. Pitanja smanjenja opterećenja, ugradnjom DISPLEJA (na svim GP i CT), na kome bi se 35% vozila nalazilo na zelenom putu, kao i ostala usaglašena pitanja procedura. (dogovorenih i usaglašenih).
- Pozivamo sve institucije na dijalog sa prevozniciima da se okrenu zajedničkom nastupu, mi prevozimo 89,7% svih roba u Bosni i Hercegovini, zaslužujemo poštovanje, zapošljavamo oko 43 000 radnika i nismo dobili nikakvu subvenciju.
- Podnijeti zahtjev u skladu sa zakonskim i podzakonskim aktima u Republici Srpskoj i Bosni i Hercegovini za „eliminacije nepotrebnih troškova koji su opterećenje za rad, uključujući i ,odjel zapošljavanja radnika iz inostranstva. Omogućiti jednostavnije zapošljavanje „stranih radnika“.
- Uspostaviti aktivan dijalog sa udruženjima poslodavaca u RS i FBiH, s ciljem aktivnijeg učešća i u socijalnom dijalogu sa nadležnim institucijama.
- Hitno, zatražiti ubrzavanje postupaka za izdavanje Rješenja za pojednostavljenim postupcima u skladu sa izmjenama Zakona o carinskoj politici, od 01.02.2023. godine ne mogu se više koristiti ranije izdata odobrenja za carinska skladišta, kao ni ranije izdata odobrenja za sljedeće pojednostavljene carinske postupke:
 - odobrenja za pojednostavljeni postupak po fakturi (uz predočenje robe i provedbu tog postupka na graničnom prijelazu) za puštanje u slobodan promet pri uvozu i za postupak izvoza,
 - odbrenja za lokalno izvozno i lokalno uvozno carinjenje i
 - odobrenja za ovlaštenog pošiljaoca i ovlaštenog primaoca (kao pojednostavljenja u postupku provoza).

Zahtijevamo transparentniji rad svih organa u sektoru drumskog transporta, s ciljem uspostavljanja jedinstvenom modela ponašanja i postupanja na cijeloj teritoriji BiH. Eliminacija svih diskriminacija koje se sprovode na terenu od različitih tumačenja do primjene Zakona i podzakonskih propisa.

Konzorcijum zahtijeva da se u budućem komuniciranju, definisanju i usaglašavanju Zakona i podzakonskih akata bude konsultovan. Platforma sa zahtjevima je jednoglasno usvojena i biće dostavljena na relevantne adrese, sa rokovima da nakon određenog roka, od 01.11.2023 godine slijedi usaglašavanje narednih akcija.

KONZORCIJUM LOGISTIKE BOSNE I HERCEGOVINE
& KLASTER LOGISTIKA

Zašto nam odlaze ...?

INSTITUT IZVRSNOSTI U LOGISTICI za potrebe KLASTERA LOGISTIKA je priredio obimnu studije "Analiza poslovanja logističkih i transportnih preduzeća u Bosni i Hercegovini, sa mjerama za unapređenje konkurentnosti poslovanja. Na našem portalu ćemo parcijalno objavljivati rezultate istraživanja. Izdvajamo ...

Prosječno "Transportno preduzeće" u Bosni i Hercegovini je nastalo kao pojedinačna hrabra priča pojedinca, razvijalo se, stasavalo, investiralo se u razvoj, danas se nalazi na granici likvidnosti i izdržljivosti.

Nedostatak radnika sve više pogađa gotovo sve evropske zemlje. Najglasnija u isticanju tog problema je Njemačka, „karte šansi“, diploma i poznavanje jezika nije potrebno – oprez upoznati razliku između "BRUTO I NETO PLATA".

Njemačko tržište rada naprosto usisava radnu snagu. Njima svake godine nedostaje tri miliona radnika i ovo će svakako da podstakne određen broj odlazaka iz Bosne i Hercegovine. Poseban interes je za vozače motornih vozila i radnike u logistici. Posebno je interesantan model u kome će se pojednostaviti dolazak radnika za potrebe transportnih i logističkih preduzeća. Njemačka preduzeća mogu očekivati finansijsku pomoć pri zaposlenju vozača motornih vozila iz trećih zemalja, te priznavanje vozačkih dozvola. Zatim, kroz sistem dualnog obrazovanja već od 17 godine se namjeravaju uključiti u logističke sisteme. Naravno, "budući vozači", uz državne podsticaje, omogućavaju transportnim preduzećima da uz minimalne troškove dobijaju vozača motornog vozila ili radnika u logistici. Ulaganje "novo pridošli vozača u proces osposobljavanja je "0" ništa, a ipak zapošljava se u Njemačkoj, Sloveniji, Hrvatskoj...

Posljednji je momenat da preispitamo cjenovnik i troškove, pravnu zavrslamu oko radnog mjesta vozač motornog vozila u Bosni i Hercegovini:.

Ukoliko je jednostavnije steći uslove i kvalifikacije za vozača motornog vozila u Njemačkoj, onda je svakako jednostavnije u Sloveniji i Hrvatskoj, .A, da naravno, imamo li potrebu da objašnjavamo dilemu izbora "otići ili ostati" "za budućeg vozača motornih vozila", odgovor je jednostavan.

Krajnje je vrijeme da se pojednostave procedure u suprotnom slijedi nam selidba transportnih kapaciteta i osoblja u druge zemlje. U svakom slučaju, sve to zajedno, poslodavce u Bosni i Hercegovini dovode u situaciju da su manje konkurentna što se tiče cijena, jer će morati da neuporedivo više plati, pa će i cijena naših proizvoda da bude viša, jer troškovi logistike će se znatno uvećati.

Prevoznici u Bosni i Hercegovini u proteklih dva mjeseca su imali nepredviđenih troškova po voznoj jedinici u prosjeku oko 650 KM (potvrde, atesti, podloge, obuke...), bez subvencija i bez uvažavanja indirektnih troškova. Takođe, kao i dugoročno ulaganje u vozila eko norme E6, slobondi samo da kažemo da Bosna i Hercegovina ima najmoćniju flotu E6 norme vozila (u odnosu na broj stanovnika), vjerovatno ćemo biti "svjetski šampioni u utrci za Euro 7, ukoliko naredne godine bude nosio 1,5 bodova za CEMT dozvolu, iako smo ove godine imali šampione sa dva CEMT-a u vozilu, "CEMT 0 I CEMT A" (šuplji i austrijski)...

Prevoznici su u protekla dva mjeseca imali značajna izdvajanja po voznoj jedinici i dopunjavanje osoblja u preduzećima, migraciona kretanja su najveća u juli- avgustu, te drugim taksama iznad prosječnog opterećenja u odnosu na konkurenciju iz okruženja, te konstantan rast cijene pogonskog goriva, uslošnjanjem dodatnim zadržavanjima i smanjenjem obrta voznih jedinica, direktno je uticalo na povećanje cijene prevoza za 10%.

U prethodnim člancima smo objašnjavali troškove koji opterećuju logistička-transportna. preduzeća, činjenica je da će broj sati čekanja na granicama od 01.01.2023 godine se povećati za 50%, naprosto Republika Hrvatska je spoljna granica EU. Danas, možemo sa oprezom najaviti kolaps od 01.01.2024 godine te primjenu novih tarifnih modela, duple putarine i ostalih spoljnih prepreka.

Ima li odgovornosti za privatni biznis u ime državnih i nacionalnih interesa? Neka, oni su naši...

Da li administracija želi "uništavanje transportnih kompanija"? **Vjerovatno ne**, ali nečinjenje na promjenama, od rješavanja svih zahtjeva koje smo dostavili nadležnima, traži hitno angažovanje svih organa, u suprotnom, slijedi nam još veća migracija transportnih kapaciteta od 01.01.2024 godine. Iako, vrijedi pohvaliti da pojedinci iz transportne politike, žele unaprijediti i pojednostaviti određene procedure ali nažalost, "korak naprijed nazad dva" ipak je dominantan model. Interesantno je da kočničari, koji su Ustavom određeni da korektivno i samostalno "uređuju i preventivno djeluju na tržište", u stvari misle da se to ne vidi i konstantno opterećuju transportnu industriju u Bosni i Hercegovini. Krijući se iz samo sebi poznatih principa, dijele transportne operatore, usitnjavaju energiju, ponekad se izjašnjavaju "od nas se računa vrijeme". Prevoznici, trpe i TIŠINOM odgovaraju, posebno u vremenu "CEMT TIHOVANJA". Sve se zna!

Sporazumi o PDV još uvijek nije riješen sa Slovenijom i drugim zemljama, rad pograničnih službi i organa, najveće cijene i troškovi različitih taksi, obaveznih otisaka, dokumenata koje u EU odlažu, sasvim je realno da ponovimo, "najskuplje radno mjesto u BiH je vozač motornog vozila". Osiguravajuća društva U BiH, i dalje priznaju samo 0.2 KM po kilometru vučenje vozila u slučaju totalne štete, iako je prosječan trošak oko 20 000 eura za uklanjanje vozila do 5 km od mjesta nastanka nezgode.

Vrijeme je, da racionalno, hladne glave se suočimo sa potrebama i zahtjevima koji su tu, sad, i koji se moraju odmah aktuelizovati. Da li se neko sjeća naslova "Formirana je komisija da riješi pitanja prevoznika?!?!?!", ma to je prošlost jer rezultat i nismo očekivali. Imajući u vidu da je 95% Vlada država članica EU, pokrenule mehanizme da olakšaju poslovanje svojih logističkih kapaciteta, subvencijama, podsticajima, olakšavanje procedure, paketom mobilnosti, favorizovanje domaćih prevoznika, ulaganje u infrastrukturu "zelene agende", cijenimo da je "posljednji momenat bio juče" za strategiju i koordinaciju aktivnosti i mjera od kantona, entiteta do nivoa Savjeta ministara Bosne i Hercegovine.

Menadžeri transportnih preduzeća i logističkih kompanija u Bosni i Hercegovini su u "stanju tišine" učitali se, tihuju iz razloga, što do sad osim "saslušali smo Vas", "eto, podnijeli smo zahtjev pa ćemo vidjeti", ostalo je na tome.

Menadžeri su donijeli teške odluke ali jedine moguće, u početku su 5% svojih kapaciteta selili u drugu zemlju, gdje je jednostavnije poslovati, a danas čak imamo situaciju da su pojedine kompanije i do 70% preselili kapaciteta u drugu državu. O načinu i pristupu kontrolnih organa kako u



Bosni i Hercegovini u Evropskoj uniji, nije potrebno posebno objašnjavati tablice BiH, jer nemamo nikakvu pravnu zaštitu, u 95% ambasade BiH se oglašavaju o naše zahtjeve.

U Bosni i Hercegovini strukturu troškova po jednoj voznoj jedinici čak za 45% su veći od Slovenije, Hrvatske, Srbije, Crne Gore. Troškovi po jednom radnom mjestu "vozač motornog vozila" su za 67% veći od troškova gore navedenih država. Ako se nastavi trend odlaska i selidbe jedinica transportnih preduzeća, od vozila do radnika, dolazi do umanjena "finansijske sposobnosti osiguranja", manji broj tehničkih pregleda, manji broj vozila za homologacije, manji broj potvrda, manji broj usluga taho servisa, manji broj baždarenja, manji broj ATP certifikata i atesta, manji broj platiša poreza i prihoda fondova, manje registrovanih vozila, manje prihoda po osnovu članarina, davanja, manje manje....., negativni trend koji se može izraziti novčanim jednostavnim jedinicama.

Postavljamo pitanja, zar nije jednostavnije da analiziramo troškove i da sad donesemo mjere koje će umanjiti i zaustaviti posljedice?! Kasnije, biće kasno!

Niko od transportnih operatera ne želi da posluje sa gubitkom, odgovorni su prema zaposlenima, prema svojim ciljevima, nikome neće biti nadoknađena šteta ili gubitak u budžetu, kao što se to čini "JAVNIM TRANSPORTNIM PREDUZEĆIMA", zato će menadžeri donositi odluke, koje su jedino moguće i racionalne, poslovati sa manjim troškovima i sa manje diskriminacija.

TRANSPORTNI OPERATERI su najveći investitori u Bosnu i Hercegovinu, prilagodiće se novim proizvodima, novim investicijama ali takođe zaštititi svoja nova ulaganja. Lanci snabdjevanja će zbog administracije u Bosni i Hercegovini biti skuplji za 17,8%. (Podaci koji su plod istraživanja EU.)

PRIJEDLOG CIJENE USLUGA PREVOZA!

Od 01.01.2024 godine – 2,1 eura/km!!!



Prevoznici su u protekla dva mjeseca imali značajna izdvajanja po voznoj jedinici i dopunjavanje osoblja u preduzećima, migraciona kretanja su najveća u juli- avgustu, te drugim taksama iznad prosječnog opterećenja u odnosu na konkurenciju iz okruženja, te konstantan rast cijene pogonskog goriva, uslozljavanjem dodatnim zadržavanjem i smanjenjem obrta vozničkih jedinica, direktno je uticalo na povećanje cijene prevoza za 10%.

KLASTER LOGISTIKA predlaže kao polaznu osnovu za pregovore sa kupcima od 1,79 eura/km (bez PDV) odnosno 3,56 KM/km (bez PDV)

- plus troškovi utovara/istovar (20 – 50) eura
- troškovi čekanja 40 eura/sat
- auto dan 400 eura.
- dodatni specijalizovani troškovi

Najava troškova koji su varijabilnog karaktera i vezuju se za CO₂ otisak – u prosjeku za 1l /2,66kg CO₂, značajno će uticati na cijenu prevoza od 01.01.2024 godine. Na osnovu ekonomskih parametara, te kalkulacije ukupnih troškova, za ekonomična cijena usluge pokrivenosti poslovanja od 2,1 eura/km.





E. evrounijagr@gmail.com

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



NERI
Transport Maglaj

PREKO 25 GODINA U BIZNISU MEĐUNARODNOG
TRANSPORTA.

Neri d.o.o. je prijevoznačka firma koja ima tradiciju više od 25 godina. Ponosimo se izuzetnom korisničkom uslugom, dosjedom sigurne vožnje i uljudnim osobljem. Mi Vam omogućujemo da Vaš biznis funkcioniра na najefikasniji i najefektivniji način.



ONO ŠTO RADIMO NAJBOLJE!

Pružamo vođenje i podršku uslugama logistike i kamionskog transporta. Naši glavni fokusi postizanja naše misije i temeljnih vrijednosti su sigurnost, poštovanje, timski rad, pobjednički stav, komunikacija sa zaposlenicima i klijentima, povjerenje i dobročinstvo.



NERI
Transport Maglaj



**VAŠ SIGURAN
PARTNER**

www.kamelia.ba

20 godina uspješnog poslovanja

Firma Kamelia doo osnovana je 2001 kao mala porodična firma. Smještena u iznajmljenom prostoru od 56m² započinje svoje poslovne korake. Ideja o samom osnivanju rađa se u Hrvatskoj, gdje su članovi porodice Hodžić (otac i sin) bili uposleni u firmi koja se bavi proizvodnjom i distribucijom cvijeća. Na taj način stekli su dovoljno iskustva kako bi, vrativši se u svoju državu pokrenuli vlastiti biznis.

Postali smo jedna od prvih firmi u Bosni i Hercegovini, koje su u poslijeratnom periodu počele sa uvozom i distribucijom cvijeća i ukrasnog drveća. Nedugo nakon osnivanja firme porodica Hodžić se odlučuje za kupovinu prvog kamiona za vlastite potrebe, te se investira u u kupovinu zemljišta od 3050 m² na kojem se gradi poslovni objekat.

Kompanija sa stručnim timom ljudi koja je uvijek spremna za nove izazove i zadatke

20

godina poslovanja

80

uposlenih

2500+

zadovoljnih klijenata

45

voznih jedinica

Uvidjevši potrebe tržišta u pogledu transportnih usluga Kamelia doo dio svojih poslovnih aktivnosti proširuje na domaći i međunarodni transport. Investicije su išle u pravcu širenja voznog parka tako da danas posjedujemo 39 šlepera, četiri solo kamiona i dva kombi vozila koji zadovoljavaju najviše standarde o zaštiti okoliša. Održivi razvoj i zaštita okoliša u današnje su doba najvažnije teme u društvu, privredi te naravno i u transportu. Za nas u firmi Kamelia ove teme nisu samo moderne floskule, nego nešto što veoma ozbiljno shvatamo.

Danas nakon 19 godina uspješnog poslovanja sa zadovoljstvom možemo reći da smo jedna od vodećih firmi iz oblasti kojom se bavimo. Odgovoran pristup prema našim poslovnim partnerima prati razvoj preduzeća te je dio korporativne politike od samog osnivanja. Da rukovodstvo firme Kamelia ima viziju u pogledu širenja poslovanja dokazuje i odluka o kupovini parcele površine 40.000m² na kojoj je 2020.godine finalizirana izgradnja poslovno –servisnog objekta površine 3500m². Firma broji 64 zaposlene osobe, te se taj broj povećava iz godine u godinu.





G | GORICIANA

20 | GODINA ISKUSTVA | 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

www.goriciana.ba





Centar Doboј

MAN / TopUsed

BOSNIA &
HERZEGOVINA

GORICIANA

MAN

BH K98-T-066
www.lamibus.ba
MAN / TopUsed



Milenijum
šped
ŠPEDIICIJA
SKLADIŠTENJE
TRANSPORT

Internacionalna i domaća špedicija

Pružamo profesionalne špediterske usluge kao i usluge transporta i skladištenja.

Naše usluge



Firma Milenijum šped d.o.o. je osnovana 23.01.2001 godine kao društvo sa ograničenom odgovornošću za proizvodnju, promet i usluge sa glavnom orijentacijom na pružanje špediterskih usluga, sa sjedištem u Derventi. Pružanje špediterskih usluga se odnosi na poslove logistike, carinskog skladištenja, organizacije transporta i posredovanja između pravnih i fizičkih lica i carinskih organa prilikom uvoza i izvoza robe.



Uvozna špedicija

Poslovi dopreme robe iz strane u vlastitu zemlju



Izvozna špedicija

Poslovi otpreme robe iz vlastite u stranu zemlju



Carinsko posredovanje

Poslovi dopreme robe iz strane u vlastitu zemlju



Konsultacije

Savjeti iz domene uvoza i izvoza za Vaš uspješan poslovni poduhvat.

Derventa

Adresa: Lug 64, 74400 Derventa
Tel: +387 53 312 780
Fax: +387 53 312 782
Mob: +387 65 821 131
email: info@milenijumsped.ba

Brod

Adresa: Kralja Petra I Oslobođioca bb, 74450 Brod
Tel: +387 53 53 621 521
Fax: +387 53 621 520
Mob: +387 66 000 102
email: brod@milenijumsped.ba

Gradiška

Adresa: Čatrnja bb, 78400 Gradiška
Tel: +387 51 826 870
Fax: +387 51 826 872
Mob: +387 66 000 101
email: gradiska@milenijumsped.ba

Šamac

Adresa: Slobodna zona bb, 76230 Šama
Tel: +387 54 621 760
Fax: +387 54 621 762
Mob: +387 66 000 103
email: samac@milenijumsped.ba

Odžak

Adresa: Donji Svilaj bb, 76297 Odžak
Tel: +387 31 744 744
Mob: +387 62 070 007
email: svilaj@milenijumsped.ba



Koje zemlje će ostvariti najveći ekonomski rast 2024. godine?

Da bi odgovorili na ovo pitanje, VisualCapitalist je prenio u infografiku prognoze rasta BDP-a iz Svjetske ekonomske perspektive MMF-a iz oktobra 2023 .


Nije iznenađujuće da se mnoge od ovih zemalja nalaze u Aziji i podsaharskoj Africi – dvije regije koje najbrže rastu na svijetu.

Za Indiju, podaci i prognoze su predstavljeni na bazi fiskalne godine (počevši od aprila), prenosi Bankar.me.

Predviđa se da će ekonomije Azije sa najbržim rastom biti Maccao (+27,2%), Palau (+12,4%) i Indija (+6,3%).

Da bi odgovorili na ovo pitanje, VisualCapitalist je prenio u infografiku prognoze rasta BDP-a iz Svjetske ekonomske perspektive MMF-a iz oktobra 2023 .Nije iznenađujuće da se mnoge od ovih zemalja nalaze u Aziji i podsaharskoj Africi – dvije regije koje najbrže rastu na svijetu.Za Indiju, podaci i prognoze su predstavljeni na bazi fiskalne godine (počevši od aprila), prenosi Bankar.me.Predviđa se da će ekonomije Azije sa najbržim rastom biti Maccao (+27,2%), Palau (+12,4%) i Indija (+6,3%).

Ekonomija Maccaoa se u velikoj mjeri oslanja na turizam, industriju koja predstavlja preko 60% radnih mjesta u regiji, kao i otprilike 70% njegovog BDP-a.Palau je mala država koja se sastoji od 340 ostrva, što predstavlja ukupnu površinu od 180 kvadratnih milja (466 kvadratnih kilometara). Prema američkom State Departmentu, turizam predstavlja približno 40% BDP-a Palaua.Očekuje se da će Indija, koja je nedavno postala najveća zemlja na svijetu po broju stanovnika, dostići vrhunac od 1,7 milijardi ljudi do 2064. godine.Podsaharska Afrika čini polovinu liste 20 najboljih, a vode Niger (+11,1%) i Senegal (+8,8%).Nedavni vojni udar mogao bi imati ozbiljne implikacije na buduću ekonomski rast Nigera. Naftno polje u zemlji Agadem, koje je u većinskom vlasništvu Kineske nacionalne naftne korporacije (CNPC), moglo bi da doživi poremećaj izvoza kao rezultat globalnih sankcija.

| Country | Region | GDP Growth 2024 (%) |
|---|------------------------------|---------------------|
|  Macao SAR | Asia Pacific | 27.2 |
|  Guyana | Americas | 26.6 |
|  Palau | Asia Pacific | 12.4 |
|  Niger | Sub-Saharan Africa | 11.1 |
|  Senegal | Sub-Saharan Africa | 8.8 |
|  Libya | Middle East and North Africa | 7.5 |
|  Rwanda | Sub-Saharan Africa | 7.0 |
|  Côte d'Ivoire | Sub-Saharan Africa | 6.6 |
|  Burkina Faso | Sub-Saharan Africa | 6.4 |
|  Benin | Sub-Saharan Africa | 6.3 |
|  India | Asia Pacific | 6.3 |
|  The Gambia | Sub-Saharan Africa | 6.2 |
|  Ethiopia | Sub-Saharan Africa | 6.2 |
|  Cambodia | Asia Pacific | 6.1 |
|  Tanzania | Sub-Saharan Africa | 6.1 |
|  Bangladesh | Asia Pacific | 6.0 |
|  Djibouti | Middle East and North Africa | 6.0 |
|  Burundi | Sub-Saharan Africa | 6.0 |
|  Philippines | Asia Pacific | 5.9 |
|  Vietnam | Asia Pacific | 5.8 |
|  World Average | -- | 2.9 |



Senegalska ekonomija je također povezana s naftnom industrijom, što znači da bi njen rast mogao fluktuirati u godinama koje dolaze.

Nafta pokreće rast Gvajane

Očekuje se da će Gvajana (+26,6%), sa populacijom od samo 815.000, biti druga najbrže rastuća ekonomija 2024. Zanimljivo je da je prošle godine bila najbrže rastuća ekonomija svijeta, sa rastom BDP-a od 62% i vjerovatno će ponovo osvojiti tu titulu 2023. sa očekivanim rastom od 37%.

Ovaj rast je uglavnom vođen rastućim izvozom nafte iz Stabroek Blocka, naftnog polja na moru koje razvija konzorcijum predvođen Exxon Mobilom. Prema BBC-u, Gvajana ima preko 11 milijardi barela u rezervama nafte, prenosi BiznisInfo.

Nakon pauze tema automatiziranih kamiona vratila se u medije. Globalna konsultantska kompanija Roland Berger odgovorna je za to, predstavljajući svoje proračune i predviđanja za budućnost. Bilo je zaista nekoliko zanimljivih izjava koje bi mogle zanimati i prevoznike i vozače.

Sve više stručnjaka priznaje da je viziju potpuno autonomnih kamiona, koji obavljaju rad bez vozača non-stop, praktično nemoguće ostvariti. Roland Berger je također skeptičan prema ovoj viziji, ne zamišljajući utovar i istovar bez sudjelovanja ljudskog vozača. Umesto toga, kompanija predlaže sistem u kojem će autopiloti prelaziti udaljenosti dalje od 300 kilometara, a na početku i kraju rute čovek će ući u kabinu

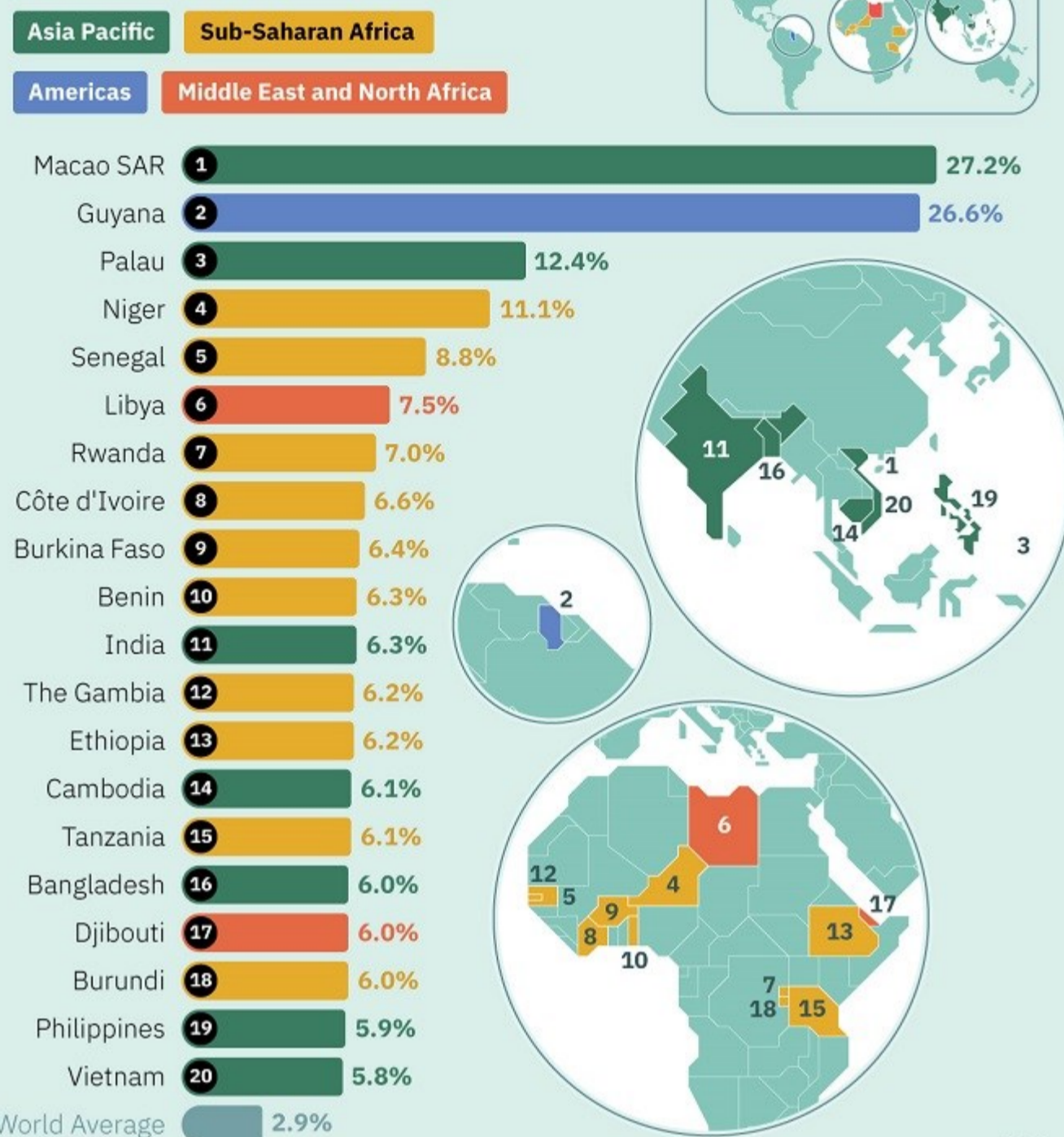
Prema proračunima Rolanda Bergera, u takvom sistemu autopiloti bi mogli činiti 38 posto kamionskog prometa koji se trenutno odvija u SAD-u. Preostalih 62 procenta i dalje će služiti vozači. Ipak, ljudski rad bi se značajno promijenio, imajući pretežno lokalni karakter, bez odlaska na daljnje turneje. Ukratko, to bi omogućilo većini vozača da spavaju u svojim domovima. S druge strane, njihove dnevne dužnosti bile bi intenzivnije, koje bi se uglavnom sastojale od manevrisanja ili vožnje po putevima niže kategorije.

Zanimljivo je da bi organizacija takvog sistema najverovatnije promenila naselja između proizvođača vozila i prevoznika. Pored plaćanja samog vozila, transportne kompanije bi najverovatnije morale da izmire račune sa proizvođačem za svaki kilometar vožnje na autopilotu. Zauzvrat, proizvođač bi preuzeo nadzor softvera, radara i kamera. Roland Berger objašnjava da se takav sistem već koristi u poljoprivredi, gdje na primjer, John Deere prodaje traktore sa autopilotom, a zatim naplaćuje fiksnu naknadu za svaki hektar (američka jedinica površine) mašinski obrađen u automatskom režimu.

<https://40ton.net/38>

Fastest Growing Economies in 2024

Real GDP growth projections



Source: IMF (Oct 2023)

For India, data and forecasts are presented on a fiscal year basis (starting April).





OLJAČA

TRANSPORT d.o.o.

EU - UKIDA LI SE EURO 7?

Evropski savjet ministara iznio je svoj stav o Euro 7 i odgovorio na kritike evropske automobilske industrije. Euro 7 standardi za putnička vozila i kombije se brišu; Euro6D je i dalje validan. Za kamione će granice emisija biti blago oslabljene i procedure testiranja će biti pojednostavljene.

Španija trenutno predsjedava Vijećem ministara. Héctor Gómez Hernández, odlazeći ministar industrije, trgovine i turizma, rekao je: "Pozicija Vijeća uspostavlja ravnotežu između strogih zahtjeva za emisiju vozila i dodatnih ulaganja za industriju, u vrijeme kada evropski proizvođači automobila prelaze na proizvodnju automobila s nultom emisijom. Opšti pristup održava postojeće granične vrijednosti emisije i uslove ispitivanja za laka komercijalna vozila. Za teška vozila, ove vrijednosti su niže i uslovi testiranja su malo prilagođeni.

Euro 7 takođe uključuje specifičnu odredbu za gradske autobuse koja osigurava konzistentnost sa nedavno predloženim ciljem nulte emisije štetnih gasova do 2030. godine za ova vozila.

Euro 7 postavlja ograničenja za emisije (ne) izduvnih gasova, kao što su čestice iz kočnica i pneumatika. Pored toga, Direktiva postavlja minimalne zahtjeve performansi za trajnost baterija u električnim automobilima i nameće strože zahtjeve za vijek trajanja vozila. Takođe reguliše upotrebu naprednih tehnologija i instrumenata za kontrolu emisija.

Vijeće predlaže niz pragmatičnih izmjena prijedloga Komisije, ne gubeći iz vida ekološke i zdravstvene ciljeve. Neki primjeri:

- Stav Vijeća održava postojeće uvjete ispitivanja i granične vrijednosti emisija (kako je utvrđeno u Euro 6) za vozila kategorija M1 i N1 (putnička vozila i kombiji)
- u slučaju vozila M2 i M3 (autobusi i autobusi) i N2 i N3 vozila (teška vozila), granične vrijednosti emisija su niže i uvjeti ispitivanja su neznatno prilagođeni u odnosu na Euro 6/VI
- Tekst Saveta poboljšava usklađivanje graničnih vrednosti za emisije čestica i trošenje pneumatika sa međunarodnim standardima Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu.
- Nedavno predloženi cilj nulte emisije štetnih gasova za gradske autobuse do 2030. godine uzima se u obzir
- takođe postavlja jasne rokove za donošenje provedbenih akata (od strane Komisije) kako bi se osigurala jasnoća i pravna sigurnost za gospodarske subjekte

Opšti pristup koji je sada postignut predstavlja formalnu pregovaračku poziciju Saveta. To će predsjedniku Saveta dati mandat za dalje pregovore sa Evropskim parlamentom kada usvoji svoj stav.

Savet i Evropski parlament su 27. oktobra 2022. godine postigli privremeni politički sporazum o strožim standardima emisije CO2 za nove automobile i kombije. Cilj je da se osigura da ovi automobili budu bez CO2035 najkasnije do 2. godine. Kako se industrija priprema za ovu promenu, automobili i kombiji sa motorima sa unutrašnjim sagorevanjem ostaće na tržištu do 2035. godine. Nakon tog datuma proizvođači će se i druga vozila sa motorima sa unutrašnjim sagorevanjem (kamioni, autobusi i druga teška vozila).

Prijedlog Euro 7 ima za cilj adekvatnija pravila o emisijama, ali i drugim zagađujućim elementima, a bavi se i drugim pitanjima, kao što su habanje pneumatika i trajanje baterije. Komisija ga je predstavila 10. novembra 2022. godine i objedinjuje ciljeve emisije lakih i teških motornih vozila u 1 zakonodavnom tekstu. 2/715 za automobile i kombije i Uredbu (EC) No 2007/595 za autobuse, kamione i druga teška vozila. Euro 2009 je deo Strategije održive i pametne mobilnosti Komisije za 7. godinu i Akcionog plana za nultu zagađenju do 2020. godine.

“Pozicija država članica je poboljšanje prijedloga Evropske komisije Euro 7 – koji je bio potpuno nesrazmjern i podrazumijevao je visoke troškove za industriju i kupce, dok su ekološke koristi bile ograničene”, rekla je Sigrid de Vries, generalna direktorica ACEA-e. “Cilj Saveta da nastavi sa efikasnim Euro 6/VI testovima je razuman. Međutim, u poređenju sa trenutnom situacijom, Euro 7 je mnogo širi za nove automobile, kombije i posebno teška komercijalna vozila, što zahteva značajne tehničke i testne napore. Kao takav, to će zahtevati ogromna dodatna ulaganja iz naše industrije u vreme kada ulaže sve svoje resurse u dekarbonizaciju ekonomije. Naša industrija je u potpunosti posvećena borbi protiv zagađenja vazduha i klimatskih promena,” dodao je de Vries. “Sada pozivamo države članice, Evropski parlament i Komisiju da rade na regulaciji Euro 7 koja će nam omogućiti da se fokusiramo na ovaj dvostruki cilj, istovremeno održavajući vozila pristupačnim i naš sektor konkurentnim.” <https://www.ttm.nl/>

Realnost i praksa sprovođenja odredbe Direktive o paketu mobilnosti o “vraćanju vozača svake četiri nedelje u mesto prebivališta ili u poslovnu bazu preduzeća” u kontekstu kontrole pored puta.

561/2006, vozač se mora vratiti u zemlju registracije prevoznika ili u svoje prebivalište u roku od četiri nedelje i uzeti najmanje jedan normalan nedeljni odmor. Ova odredba propisa dodaje **veliku konfuziju organizaciji transportnih aktivnosti** i još uvijek postavlja mnoga pitanja: gdje se vozač mora vratiti? Možeš li se odmoriti na mjestu po svom izboru? Da li je moguće i sa kojim dokumentima potkrepiti odbijanje vozača da se vrati?

Neizvjesnosti oko povratka kamiona – kada se vozač mora vratiti na “sljedeće odabrano mjesto”?

Realnost i praksa sprovođenja odredbe Direktive o paketu mobilnosti o “vraćanju vozača svake četiri nedelje u mesto prebivališta ili u poslovnu bazu preduzeća” u kontekstu kontrole pored puta.

561/2006, vozač se mora vratiti u zemlju registracije prevoznika ili u svoje prebivalište u roku od četiri nedelje i uzeti najmanje jedan normalan nedeljni odmor. Ova odredba propisa dodaje **veliku konfuziju organizaciji transportnih aktivnosti** i još uvijek postavlja mnoga pitanja: gdje se vozač mora vratiti? Možeš li se odmoriti na mjestu po svom izboru? Da li je moguće i sa kojim dokumentima potkrepiti odbijanje vozača da se vrati?

Često je transportnim kompanijama teško da poštuju ovaj zahtev, ne samo zbog finansijskih sredstava, već i zbog lokacije mesta prebivališta vozača. Većina vozača transportnih kompanija su državljani trećih zemalja koji dolaze u Litvaniju da zarade novac i ne žele da se vrate u svoje prebivalište ili mesto registracije delatnosti kompanije. Za neke, na primer, građane Ukrajine, nema čak ni mesta za povratak. Dakle, koja je praksa regulisanja poštovanja ovog zahteva i da li postoji izlaz iz situacije?

Glavni pokazatelj koji utiče na rezultate kontrole na putevima je svest vozača da se pridržavaju propisa. Ako vozač ne može da objasni situaciju kontrolnim službenicima, nadležni organi prepoznaju/sumnjaju na rizik od nepoštovanja ovog zahteva.

Francuski zvaničnici očekuju od vozača koji odbiju da se vrate nakon četiri nedelje da podnesu sopstvena dokumenta koja potvrđuju ovu okolnost i objasne situaciju. Iako zakon navodi da kontrolni službenici ne bi trebali zahtijevati dokumente koji potvrđuju njegov povratak/povratak od vozača, nažalost, praksa kontrole danas djeluje na štetu transportnih tvrtki. Ukoliko ne postoje dokumenti koji svedoče da je kompanija organizovala povratak vozača, odmah se evidentira prekršaj, izriče se novčana kazna, na osnovu činjenice da kompanija ima pravo žalbe, a vozač se pušta tek nakon plaćanja novčane kazne.

Da bi se izbegla postojeća praksa sprovođenja pogrešnih kontrola, evropske institucije preporučuju da se sve nezakonite radnje kontrole prijave direktno SOLVIT centru kako bi se podigla svest o takvim slučajevima i ubrzalo rešavanje postojećih problema.

Ponovljeni slučajevi u kojima vozači odbijaju da se vrate ostavljaju utisak kontrolnim službenicima da uopšte nema povratka. Nemačke vlasti počele su da izriču **novčane kazne za odmaranje u taksiju ne samo za kompaniju, već i za vozača**. Važno je napomenuti da trajanje poslovnog putovanja ne bi trebalo da bude duže od osam nedelja, pošto se prema najnovijoj kontrolnoj praksi, ako se vozač nije vratio ne samo pre četiri nedelje, već i pre osam nedelja, to se već izjednačava sa dogovorom sa vozačem o odsustvu povrata (ocenjuje prema podacima tahografskih podataka kamiona). Takvi slučajevi se takođe ne tolerišu u sudskoj praksi, osim ako povratak nije bio povezan sa povratkom kamiona.

Kako se pripremiti za kompaniju kako bi upravljali rizikom od mogućih novčanih kazni tokom kontrole?

Pre svega, dužnost poslodavca da omogući vozaču da se redovno vraća je organizacione prirode, pa je za kompaniju najvažnije da dokumentuje postupak povratka vozača tako da je tokom kontrole očigledno da kompanija pravilno organizuje povratak vozača nakon četiri nedelje...

Skaityti daugiau: <https://trans.info/lt/neaikumai-del-sunkvezimiu-grizimo-kada-vairuotojas-turi-grizti-i-kita-pasirinkta-vieta-368129>

Autonomni kamioni za borbu protiv nedostatka vozača: do 30% automatizovanih kamiona do 2034. godine

okt222023



Američka konsultantska kuća Roland Berger kladi se na model autonomije u kojem ljudski vozač odradi prvi i posljednji kilometar putovanja, ali kamion može odraditi samo oko 300, što će profesionalcima omogućiti da spavaju kod kuće. Konsultantska firma Roland Berger veruje da će do 2034. godine 20 do 30 odsto kamiona na američkim putevima biti autonomno. To će učiniti industriju atraktivnijom, omogućavajući vozačima da spavaju kod kuće, boreći se protiv nestašice vozača i smanjujući troškove i povećavajući profit za kompanije. To je branio Wilfried Aulbur, viši partner Roland Bergera, na sastanku o FTR transportu u Indianapolisu (SAD), na konferenciji koju su prenijeli trucknews.com mediji. Model koji brani konsultantska kuća kao najizvodljiviji omogućio bi potpuno automatsku vožnju na 38% rute, sa potrebnim vozačem za ostatak putovanja.



Roland Berger tvrdi da bi automatizacija poboljšala uslove za vozače.

Konsultantska kuća definiše tri moguća tipa autonomne vožnje kamiona. Najjednostavniji je *vod*, u kojem ljudski vozač vodi vožnju grupe (*voda*) kamiona, gdje su ostala vozila koja slijede potpuno automatska. To je najlakše postići, ali onaj koji ima najmanje koristi za kompaniju. Suprotna krajnost je ono što se definiše kao *autonomija doka do doka*, gdje kamion upravlja celom rutom bez vozača. Naravno, to je najteža autonomija za postići.

Wilfried Aulbur brani kao najizvodljiviji i najpovoljniji srednji model, koji se na engleskom naziva *model transfernog čvorišta*, gdje profesionalni vozač upravlja kamionom u prvim kilometrima rute, a drugi u posljednjoj dionici. "Vozači su eliminisani iz monotonog rada na daljinu jer mogu biti kod kuće noću. To zahteva minimalnu udaljenost vožnje bez vozača veću od 200 milja [oko 320 kilometara]," objašnjava stariji partner Rolanda Bergera. Konsultantska kuća veruje da bi se ovaj model mogao primeniti u oko 38 odsto sveta, a vozači bi i dalje bili potrebni, ali bi imali bolje uslove rada i mogli bi da provode više vremena kod kuće., Iako je ovaj scenario udaljen više od deset godina. Sama konsultantska firma je svesna da postoji nekoliko tehnoloških barijera. Aulbur objašnjava da će "operacije flote i odnosi sa proizvođačima morati da evoluiraju." Izvršni direktor tvrdi da su autonomni kamioni koji se razvijaju već pokazali svoju sposobnost da bezbedno spoje, preteknu vozila i izađu sa puteva, "glavni cilj sada je da pokažu da su, u stvari, bezbedniji od iskusnog vozača."

<https://www.rutadeltransporte.com/no>

Modalis preuzima CCFC, lansira najbrži intermodalni vagon u Evropi

okt2023



Modalis Provajder intermodalnih logističkih rešenja Modalis najvio je kupovinu italijanskog partnera CCFC, istovremeno lansirajući ono što opisuje kao „najbrži intermodalni vagon u Evropi“. Sa sedištem u Laliju, u blizini Bergama, u regionu Lombardije, CCFC je specijalizovan za izgradnju poluprikolica, intermodalnih transportnih jedinica (poluprikolica sa stezaljkama i izmenljivih karoserija), šasija za kontejnere i specijalnih ISO kontejnera, kao i modularnih konstrukcija po meri .

Vrednost transakcije nije objavljena. CCFC zapošljava više od 60 ljudi i predviđa prodaju od 20 miliona evra u 2023. „Ogroman investicioni program“ „Integracija CCFC-a će omogućiti izvođenje niza inovativnih projekata (naročito izmenjiva karoserija sa automatskim poklopcem za rasuti transport, izmenjiva karoserija sa bočnim otvaranjem i modularno menjačno telo za nošenje kotura) i nastavak optimizacija rada na izmenljivim karoserijama sa kliznim zavesama i poluprikolicama sa stezaljkama, koje se obično nazivaju P400 u odnosu na njihovu veličinu.“

Da bi to postigao, Modalis kreće u „masovni investicioni program od nekoliko miliona evra u fabriku Lallio kako bi poboljšao kvalitet, udvostručio proizvodnju i ponudio inovativnu opremu, sa proizvodnim ciljevima od 1.000 izmenljivih karoserija i 1.000 poluprikolica godišnje do 2025. „Glavna inovacija“ Sa sedištem u Eks an Provansu, na jugoistoku Francuske, Modalis očekuje da će ove godine ostvariti promet od 60 miliona evra. Upravlja flotom kapaciteta više od 4.000 TEU i imaće flotu od 1.000 vagona do 2024. godine, uključujući „najbrži intermodalni vagon na evropskom tržištu, što je velika inovacija u kontekstu dekarbonizacije transporta“.

Lansiranje ovog vagona dolazi u trenutku kada je Francuska najvila niz mera za podsticanje razvoja železničkog teretnog saobraćaja i gde tržište ima značajan potencijal rasta s obzirom da udeo tereta prevezenog francuskom železničkom mrežom predstavlja samo 11 odsto, u poređenju sa 18 odsto na evropskom nivou. „U tom kontekstu Modalis lansira svoj novi teretni vagon Sggmrss 92', napravljen da vozi brzinom od 140 km/h i sa potencijalnom brzinom od 160 km/h bez dodatne opreme, nakon višegodišnje saradnje sa slovačkim teretnim proizvođač vagona Tatravagonka“, objasnila je Grupa. „Ovom brzinom, može se prioritarno uklopiti u nacionalnu železničku mrežu, sa većom tačnošću i pouzdanošću. Argument koji bi trebalo da se dopadne prevozniciima železničkog tereta, posebno kada je u pitanju transport svežih proizvoda, kvarljive robe, hitnih paketa itd. U skladu sa tehničkim specifikacijama za interoperabilnost (TSI), „njegove inovativne ergonomske dimenzije (92 stope) dozvoljavaju širok spektar opterećenja, kao što je utovar dva hladena izmenljiva tela od 13,60 m (45 stopa) u bilo kom položaju i ograničavaju oštećenja tokom operacije vertikalnog rukovanja. Ostale karakteristike uključuju: tri 'tiha' obrtna postolja (dvoosovinska kolica) za smanjenje vučnog napora, 'prijateljstvo na gusenici', zahvaljujući poboljšanom radijalnom upravljanju, manju težinu (tara od 28,5t naspram 29,5t za 90') za optimizaciju nosivosti i kočioni sistem visokih performansi sa disk kočnicama (uporedivi sa putničkim automobilima)“, dodao je Modalis. Novi karavan će biti dostupan za iznajmljivanje od januara 2024



ALEKSEI

LOGISTIKA



SCANIA TESTIRA PRIKOLICU POTPUNO PREKRIVENU „SOLARNIM PANELIMA“ – BESPLATNIH 10 000 km/godinu!

sep 2023



Poluprikolice prekrivene fotonaponskim panelima su ideja koja se razvija dugi niz godina. Međutim, niko ga nije prikazao u takvom obliku kao na trejleru koji je danas predstavila Scania. Karoserija ovog vozila je jedan veliki "solar", a energetska efikasnost se može uporediti sa instalacijama montiranim na jednoporične kuće.

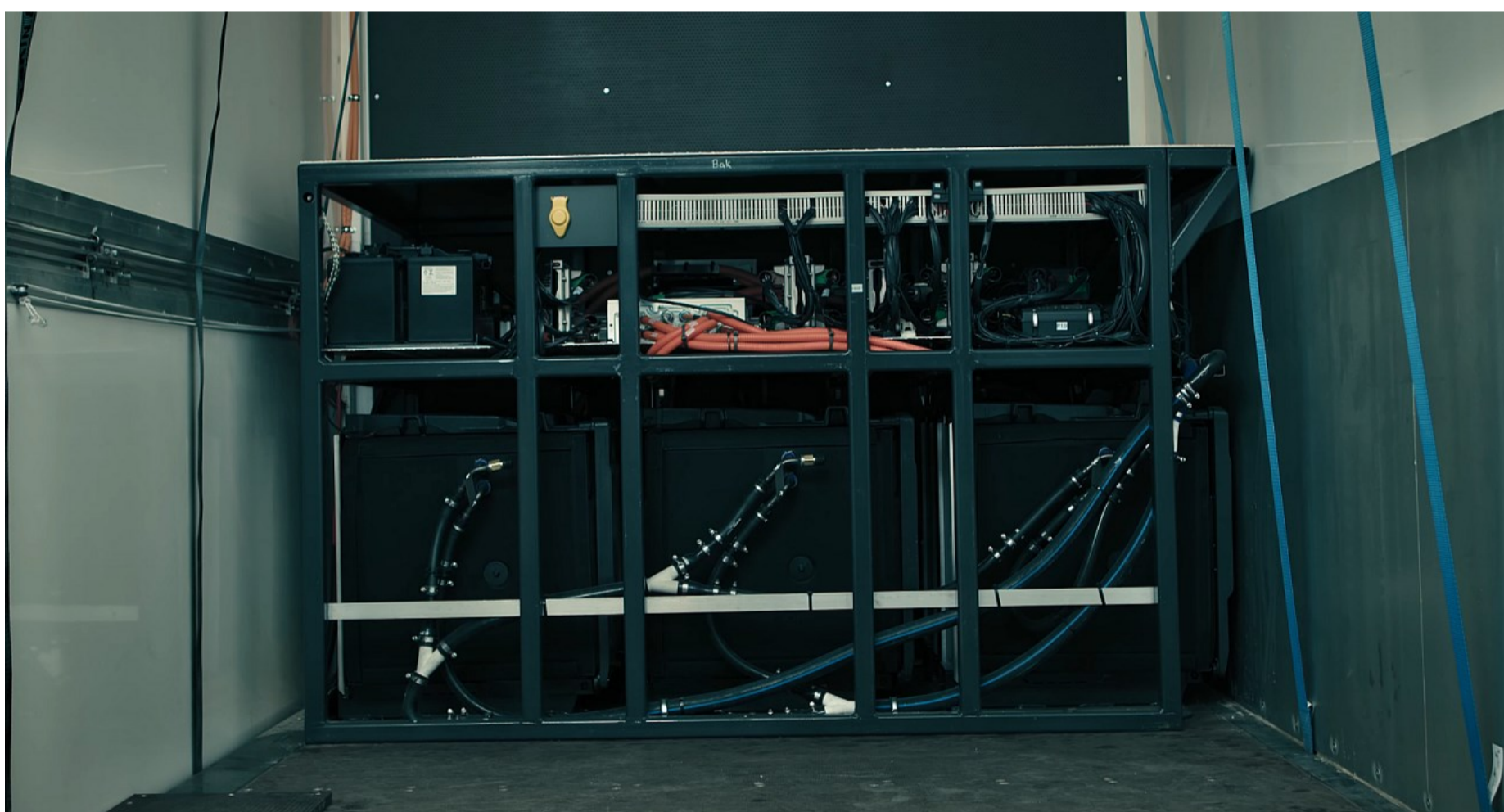
Powyżej: film opowiadający o całym projekcie

Kako govorimo o potpuno novom rješenju, predstavljenom samo kao prototip, počet ću predstavljanjem najvažnijih tehničkih rješenja. Glavnu ulogu igra tipična skandinavska, poluprikolica sa četiri osovine, koja je impresivnih 18 metara duga (u Švedskoj ili Finskoj ovako nešto je legalno). U početku bi se mislilo i da se radi o vozilu sa zavesama, sa kliznim stranama. Umjesto tipičnih cerada, međutim, ovdje su razvučeni fotonaponski paneli, koji imaju mekan, fleksibilan karakter. Sastoje se od krova i oba bočna zida, zajedno imaju površinu od oko 100 kvadratnih metara. Akumulatori postavljeni u poluprikolici, ali isporučuju „truc“:

Maksimalna efikasnost ovih panela je 13,2 kWp. Šta takva vrijednost može da znači u praksi? Scania odgovara na ovo pitanje sa dva primjera. U prvom scenariju, koji predviđa vožnju u Švedskoj, odnosno u nepovoljnim klimatskim uslovima, to će generisati dovoljno energije godišnje za vožnju 5.10 kilometara. Ako bi, s druge strane, takva poluprikolica bila povezana u Španiji, u veoma povoljnoj klimi, godišnja proizvodnja energije bila bi dovoljna za dvostruko više, odnosno 10 000 kilometara. U ovom slučaju, može se napraviti poređenje da će nakon godinu dana u Španiji poluprikolica sa panelima izbjeći mjesečne troškove goriva.

Naravno, gore navedeni proračuni znače da vožnja na velike udaljenosti samo na solarnoj energiji nažalost neće biti moguća. Zbog toga je dotična poluprikolica bila povezana sa hibridnim traktorom, dizel-električnog karaktera. Konkretno, radi se o Scania R560 Hibridu, čiji se pogon sastoji od dizel motora od 450 konjskih snaga i električnog motora od 405 konjskih snaga. Ovaj traktor ima kabinu za spavanje, jedan dizel rezervoar, kao i baterije kapaciteta 100 kWh postavljene na ramu, što vam omogućava da vozite oko 100 kilometara na električnu energiju. Drugi set baterija nalazi se unutar poluprikolice, u posebnoj kućištu koje se nalazi iza prednjeg zida. Ovaj ima čak 200 kWh kapaciteta i obezbediće kamionu energiju za narednih 200 kilometara.





EU treba da ukine diskriminaciju drumskih prevoznika iz Bosne i Hercegovine!

Obraćamo Vam se u ime drumskih prevoznika Bosne i Hercegovine, kao nosilaca više od 88% usluga cjelokupnog prevoza u razmjeni sa Evropskom unijom, s ciljem eliminacije diskriminacije kojoj smo izloženi u zemljama EU.

Na osnovu Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju Bosne i Hercegovine i Evropske unije, ODLUKA VIJEĆA (EU) 2015/997 od 16. lipnja 2008. o potpisivanju, u ime Evropske zajednice, Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Bosne i Hercegovine, s druge strane, te ODLUKA VIJEĆA I KOMISIJE (EU, Euratom) 2015/998 od 21. aprila/travnja 2015. o sklapanju Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Bosne i Hercegovine, s druge strane i ODLUKA VIJEĆA (EU) 2015/997 od 16. juna/lipnja 2008. o potpisivanju, u ime Evropske zajednice, Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Bosne i Hercegovine, s druge strane, suprotno članu 59. u koje je decidno naznačeno da za pružanje usluga između Bosne i Hercegovine i EU u pogledu kopnenog drumskog transporta Protokolom 3. Utvrđena je diskriminacija prevoznika iz Bosne i Hercegovine na sljedećim pitanjima i tačkama sa sljedećim zemljama:

ITALIJA

Takozvana taksa „**ACI-Diritto fisso**“, još uvijek je na snazi za prevoznike iz Bosne i Hercegovine. Poznato je da prevoznici, u poslednjih pet godina je ukinuta za prevoznike iz Albanije. Pozivajući se na gore navedene članove Sporazuma i Protokola, cijenimo da je opravdano da sa stanovišta zadataka i misije Evropske Komisije „27 država članica Evropske unije u potpunosti i čvrsto podržava evropsku perspektivu Bosne i Hercegovine kao buduće članice Evropske unije, u skladu sa Solunskom deklaracijom iz 2003. godine. Zajedno sa međunarodnim partnerima, cilj EU je da se Bosna i Hercegovina podrži i učvrsti kao stabilna i kredibilna zemlja koja ima miroljubivu saradnju sa svojim susjedima i koja je nepovratno na putu ka članstvu u EU. Članstvo Bosne i Hercegovine u EU je čvrsto povezano sa suverenitetom, jedinstvom i teritorijalnim integritetom zemlje“. Iako, sporazum od stabilizaciji i pridruživanju EU-BiH jasno naglašava da se neće vršiti „diskriminacije“ između potpisnica, međutim „de facto“, prevoznici Bosne i Hercegovine i dalje plaćaju ovu taksu.

NJEMAČKA

Takozvana taksa za „korišćenje – upotrebu puteva u Njemačkoj“, još uvijek je na snazi za prevoznike iz Bosne i Hercegovine. Pozivajući se na navedene članove Sporazuma i Protokola, cijenimo da je opravdano da sa stanovišta zadataka i misije Evropske Komisije „27 država članica Evropske unije u potpunosti i čvrsto podržava evropsku perspektivu Bosne i Hercegovine kao buduće članice Evropske unije, u skladu sa Solunskom deklaracijom iz 2003. godine. Zajedno sa međunarodnim partnerima, cilj EU je da se Bosna i Hercegovina podrži i učvrsti kao stabilna i kredibilna zemlja koja ima miroljubivu saradnju sa svojim susjedima i koja je nepovratno na putu ka članstvu u EU. Članstvo Bosne i Hercegovine u EU je čvrsto povezano sa suverenitetom, jedinstvom i teritorijalnim integritetom zemlje“.

Razlog ukidanja prema albanskim prevoznicima je bilateralni sporazum. Iako, sporazum od stabilizaciji i pridruživanju EU-BiH jasno naglašava da se neće vršiti „diskriminacije“ između potpisnica, međutim „de facto“, prevoznici Bosne i Hercegovine i dalje plaćaju ovu taksu.

EVROPSKA UNIJA

Profesionalnim vozačima iz Bosne i Hercegovine, nije omogućeno izuzeće o boravku više od 90 dana u 180 dana u EU. Budući da je Bosna i Hercegovina, ispunila sve uslove iz povelje CEMT kvaliteta, te implementacije postupaka i procedura i usklađivanja sa 1071/09 direktivom, što takođe predstavlja diskriminaciju. Zato Vas molimo da razmotrite zahtjeve da se na listu izuzeća uvrste i „profesionalni vozači motornih vozila“.

FRANCUSKA

Prevoznicima Bosne i Hercegovine zabranjeno je da u rezervoaru imaju više od 200 litara pogonskog goriva. No, prema slobodnom tumačenju kontrolnih organa nije dozvoljeno da iz Bosne i Hercegovine izlazite sa popunjenosti vozila iznad 200 litara?! Ovim slobodnim tumačenjem, prevoznici iz Bosne i Hercegovine su u diskriminatorskom položaju jer se onemogućava da potpunom rezervoara u Bosni i Hercegovini ukoliko putujemo za Francusku, a za posljedicu imamo dodatne troškove.

EVROPSKA UNIJA

Paket mobilnosti koji je na snazi u Evropskoj uniji, a pod uticajem pogrešnog tumačenja, dovodi prevoznike Bosne i Hercegovine u potčinjeni položaj. Naime, prevoznici iz Bosne i Hercegovine nisu u mogućnosti da putem IMI linka za prijavu mobilnosti radnika prijavljuju radnike „profesionalne vozače“. Takođe, najava obaveze plaćanja takse i prijave za profesionalne vozače u narednoj godini će dovesti do kašnjenja i poremećaja u lancima snabdijevanja.

U nadi da ćete na osnovu Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju Bosne i Hercegovine i Evropske unije, ODLUKA VIJEĆA (EU) 2015/997 od 16. lipnja 2008. o potpisivanju, u ime Evropske zajednice, Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Bosne i Hercegovine, s druge strane, te ODLUKA VIJEĆA I KOMISIJE (EU, Euratom) 2015/998 od 21. aprila/travnja 2015. o sklapanju Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Bosne i Hercegovine, s druge strane i ODLUKA VIJEĆA (EU) 2015/997 od 16. juna/lipnja 2008. o potpisivanju, u ime Evropske zajednice, Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, s jedne strane, i Bosne i Hercegovine, s druge strane, suprotno članu 59. u koje je decidno naznačeno da za pružanje usluga između Bosne i Hercegovine i EU u pogledu kopnenog drumskog transporta Protokolom 3., djelovati sa mehanizmima na otklanjanju diskriminacija drumskih prevoznika iz Bosne i Hercegovine.

Za sva pitanja smo Vam na raspolaganju, putem e-mail info@logistika.ba.

KLASTER LOGISTIKA

METAL-SISTEMI PET SAVJETA ZA AUTOMATIZACIJU SKLADIŠTA!



U promjenljivom poslovnom okruženju sa promjenljivim obimom propusnosti i različitim asortimanima, savremeno skladištenje je od ključnog značaja. Evo 5 savjeta koje treba uzeti u obzir kada je u pitanju automatizacija skladišta.

1. **Analiza**
procesa počinje sveobuhvatnom analizom. Odredite koji su procesi pogodni za automatizaciju. Cilj je poboljšati neefikasne procese umjesto automatizacije nepotrebno složenih procesa.
2. **Ciljana automatizacija**
Automat na ciljani način, a ne preko table. Fokusirajte se na automatizaciju ključnih procesa, razmišljanje o zaposlenima. Automatizacija ponavljajućih, ergonomski nezgodnih i dugotrajnih zadataka.
3. **Fleksibilnost i skalabilnost** Odaberite fleksibilno, skalabilno i modularno rješenje. Ovo bi trebalo da bude u stanju da se prilagodi promjenljivim okolnostima kako bi i u budućnosti imalo ekonomskog smisla.
4. **Kreirajte bazu podataka Prikupljajte** sveobuhvatne podatke kako biste na odgovarajući način uveličali sistem. Definišite svoje ciljeve, odredite veličinu skladišta i ciljanu propusnost.
5. **Razmatranje zainteresovanih strana**
Takav projekat uključuje nekoliko donosilaca odluka. Razmotrite potrebe različitih zainteresovanih strana, kao što su IT, menadžeri logistike, osoblje skladišta i izvršni direktor / CFO.



Odgovori na konkretna pitanja za uspešnu realizaciju projekta

Da bi se obezbedilo uspešno planiranje, od suštinskog je značaja strukturirani pristup. Najbolje je kontaktirati stručnjake iz oblasti automatizacije skladišta.

Opremanje je skladišta i prodajnih prostora, čini skup podjednako bitnih elemenata kao što su dobra tehnologija, moderan dizajn i kvalitet, a pored zadovoljenja osnovne namjene oslikava i odnos korisnika prema jednom od najbitnijih segmenata poslovanja. **METAL-SISTEMI**, kao distributer firme

METALSISTEM S.p.A iz Italije,

Vam može obezbediti sve brzo

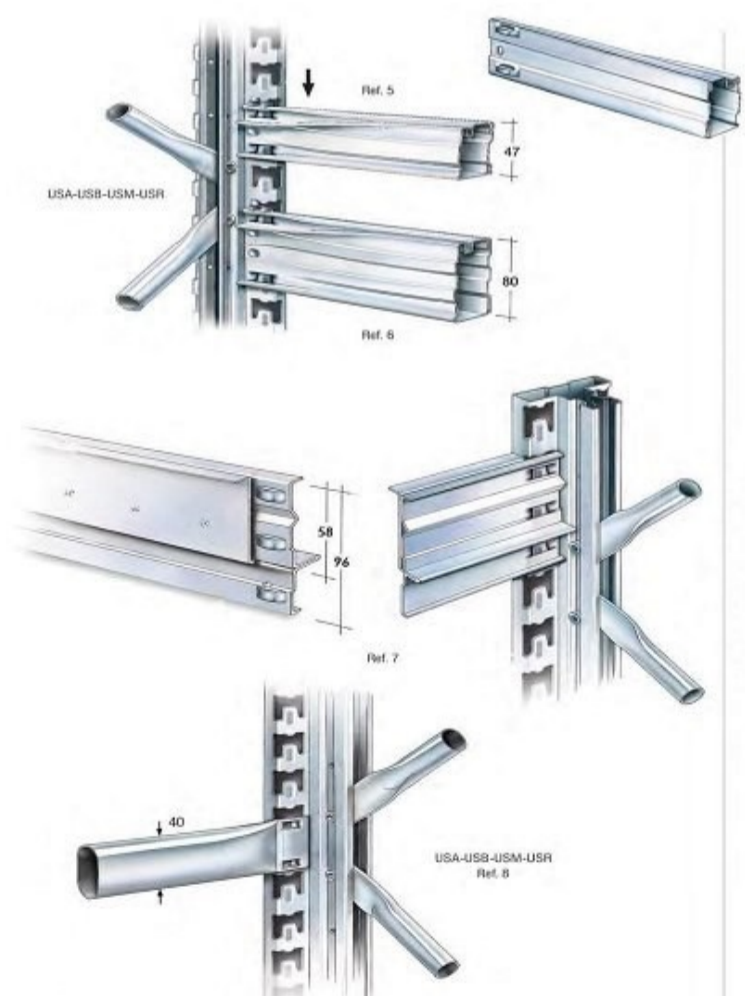
i jedinstveno rešenje u projektovanju
i izvođenju, praćeno rokovima
i konkurentnom cjenom.

I NARAVNO

NE NADMAŠIVOM KVALITETOM.

- Metal-sistemi Mahovljani
- U sklopu kompanije Blatešić transport. Mahovljani b.b. 78250 Laktasi BIH
- [+38765197261](tel:+38765197261)
- [+38766811000](tel:+38766811000)
- [+38766514102](tel:+38766514102)
- metalsistemibh@gmail.com
- Mon-Fri – 08:00-19:00

Srdačan pozdrav, Naša služba će vam odgovoriti u najkraćem roku, Hvala.



KONTAKT

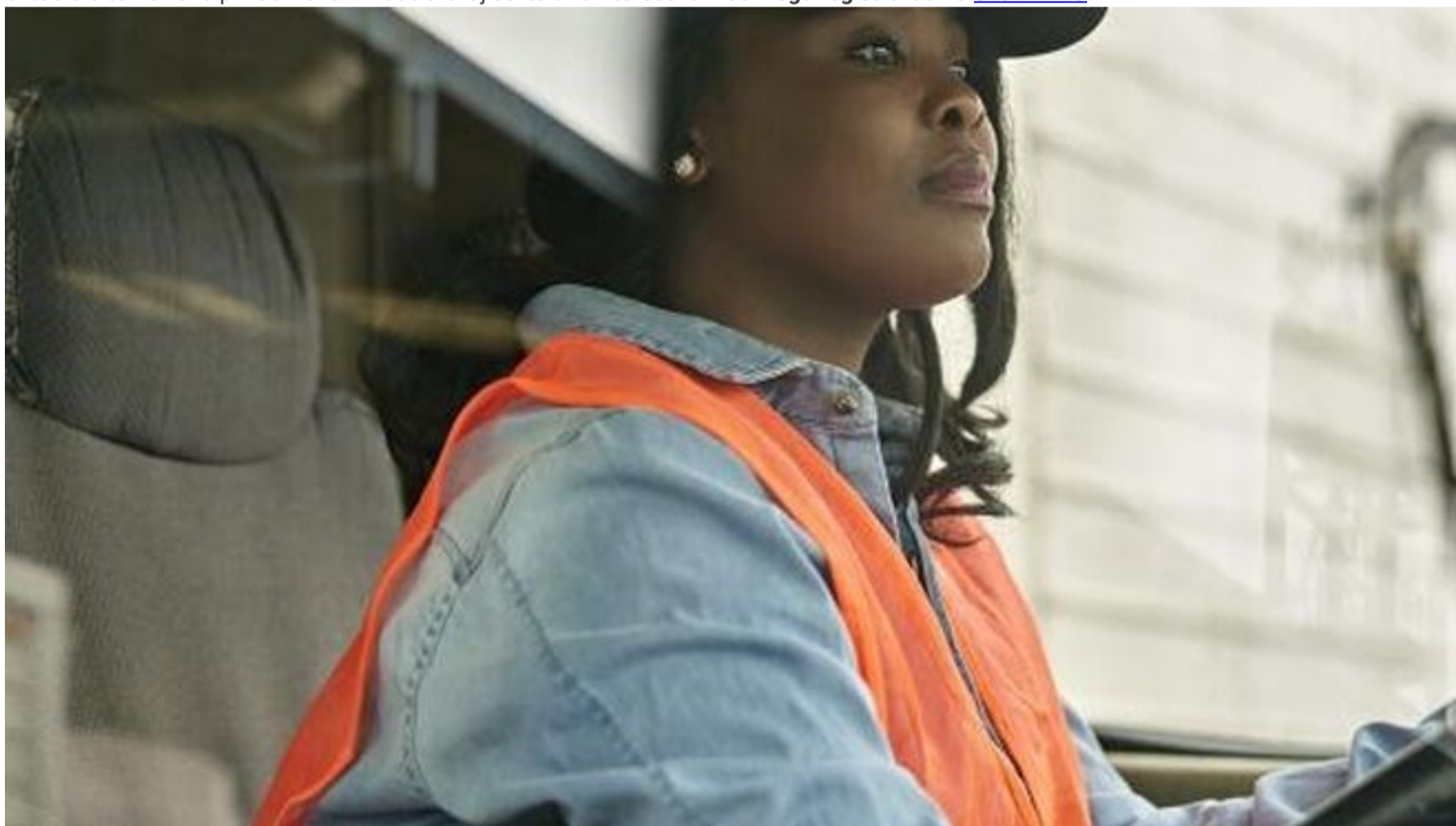
- Metal-sistemi Mahovljani
- U sklopu kompanije Blatešić transport. Mahovljani b.b.
78250 Laktasi BIH
- [+38765197261](tel:+38765197261)
- [+38766811000](tel:+38766811000)
- [+38766514102](tel:+38766514102)
- metalsistembh@gmail.com
- Mon-Fri – 08:00-19:00

Profesionalci raspravljaju o tome kako privući žene i mlade u sektor transporta tereta!

okt 11 2023



Međunarodna organizacija za drumski saobraćaj (IRU) organizuje vebinar na ovu temu 18. oktobra. Transportna industrija se suočava sa stalnim problemom nedostatka vozača i situacija bi mogla da se pogorša. Međunarodna organizacija za drumski saobraćaj (IRU) organizuje vebinar 18. oktobra o tome kako privući žene i mlade u ovaj sektor. Zainteresovani se mogu registrovati na [ovom linku](#).



Manje od 5% vozača kamiona su žene.

Učestvovat će različiti profesionalci, od poljske vozačice kamiona Iwone Blecharczyk, potpredsjednice Globalna kopnena i željeznička akvizicija Ceva Marco Henry ili Rhonda Hartman, šef teretnih linija u Old Dominionu. IRU će predstavljati specijalista za strateško planiranje i poslovanje, Natalia Corchado. Udruženje podvlači da industrija ima stariju populaciju vozača: "U mnogim područjima više od 30% vozača je starije od 55 godina, dok je između pet i 10% mlađe od 25 godina. Budući da je stopa supstitucije mnogo niža, nestašica kamiondžija mogla bi se značajno pogoršati u narednim godinama ako se ništa ne preduzme. Procenat žena vozača je takođe nizak. Manje od 5% vozača kamiona su žene."

www.iru.org

NJEMAČKA: Ima li “Fair play” u drumskom transportu i logistici? Šta je potrebno za poboljšanje pristupa profesiji?

Foto: BALM/Peter-Paul Weiler

Okončati socijalni damping, povećati kazne za prekršaje, omogućiti vožnju sa 17 godina, smanjiti birokratiju u vozačkim dozvolama – kako frakcije semafora žele ojačati transportnu i logističku industriju.

Potreba je velika. Ako želite da stvorite bolje okruženje za transportnu i logističku industriju i učinite profesije u sektoru atraktivnijim, morate raditi ne samo na jednom polju, već i na mnogim gradilištima istovremeno.



U radu pod naslovom “Osiguranje transportne logistike za Njemačku – uz poštene radne i konkurentne uvjete u cestovnom teretnom prijevozu”, sabirne skupine semafora identificiraju potrebu za djelovanjem na osam mjesta kada je riječ o poboljšanju okvirnih uvjeta za industriju. Prema izveštaju, savezna vlada mora da postane aktivna “u okviru raspoloživog budžeta” u sledećim oblastima: uslovi rada, kontrole, imidž, imigracija, kvalifikacija vozača, parking kamiona i željeznički i vodeni putevi. Deveta navedena tačka može se ukratko obraditi: Na kraju svog rada, tri poslaničke grupe formulišu želju da Odbor za saobraćaj bude obaviješten o napretku ostvarenom u osam oblasti djelovanja navedenih do kraja 2024. godine.

Vozači koji nisu registrovani duže od 10 godina

Debati u Bundestagu prethodilo je nekoliko rasprava ove i prošle godine, na kojima su predstavnici industrije iz udruženja, kompanija i javnih institucija iznijeli svoje stavove i dali preporuke. Tomas Fiala, glavni inspektor u sjedištu policije u Kelnu, na primjer, kritikovao je ono što je smatrao nedovoljnom gustinom kontrole kamionskog saobraćaja. Čuo je da pojedini vozači nisu provjeravani deset godina ili više. Takođe, kazne

za prekršaje su “potpuno smiješne i ne odvraćaju” u poređenju sa drugim evropskim zemljama.

Prof. dr Dirk Engelhardt, portparol odbora Federalne asocijacije drumskog transporta, logistike i upravljanja otpadom (BGL), apelovao je na ročišta da se odlučno bori protiv socijalnog dampinga i nomadizma. Sada hvali činjenicu da je Parlament preuzeo loptu. “Savezna vlada sada mora brzo da nastavi sa akcijom, jer je situacija u industriji veoma ozbiljna,” rekao je on u reakciji na aplikaciju



semafora. “I neće biti ništa lakše sa planiranim čekićem za kamione koji počinje u decembru.”

Šta treba da se desi sada?

Zajednički prijedlog parlamentarnih grupa SPD-a, Zelenih i FDP-a sada posebno cilja na sljedećih osam tačaka:

1. Borba protiv iskrivljavanja i nepravednih uslova rada

– efikasnijim praćenjem zakona o minimalnoj zaradi za prekogranični i kabotažni prevoz – uzimajući u obzir socijalne uslove i poštovanje kolektivnih ugovora u javnim nabavkama

– poboljšanjem stanja na utovarnim dokovima, uključujući i pristup vozača sanitarnim i prostorijama za odmor- ispitivanjem kako se kamionske kabine mogu povećati – na primjer, modulom za tuševе ili zahode

2. intenzivirati kontrole u sektoru transporta i logistike – kroz više osoblja u kontrolnim organima, obuku i grupisanje kompetencija – kroz efikasnije korišćenje podataka iz digitalne opreme za snimanje

– kroz doslednije kažnjavanje kršenja socijalnog, radnog i poreskog prava u sektoru transporta i logistike, na primjer “ozbiljnim podizanjem” novčanih kazni

3. Poboljšati imidž i situaciju zapošljavanja

– kroz strategije politike tržišta rada sa Federalnom agencijom za zapošljavanje – promovisanjem mjera kako bi se ženama olakšao ulazak u logističke profesije – podržavajući srednja preduzeća koja sarađuju u obuci vozača

4. olakšati imigraciju – ispitivanjem kako se jezički katalog vozačkih dozvola može proširiti na druge jezike kao što su albanski ili srpski – dobijanjem stručne vozačke kvalifikacije na jezicima na kojima se vozačka dozvola dobija

– pojednostavljivanjem priznavanja stranih vozačkih dozvola
– pojednostavljivanjem izdavanja viza za vozače iz trećih zemalja

5. smanjiti birokratiju u kvalifikacijama profesionalnih vozača

– smanjenjem broja praktičnih sati prilikom dobijanja vozačke dozvole

– olakšavanjem obnavljanja vozačke dozvole

– praćenjem vožnje od 17. godine u okviru stručnog vozačkog osposobljavanja

– ukidanjem principa prebivališta za dobijanje vozačke dozvole i profesionalne vozačke kvalifikacije

6. poboljšati situaciju parkiranja kamiona

– optimizacijom parking mjesta, modernizacijom i certificiranjem parking mjesta

– oslobađanjem parking mjesta za automobile za parking mjesta kamiona tokom noćnih sati

– ugradnjom energetski štedljive rasvjete

– planiranjem infrastrukture za punjenje goriva i punjenje za kamione na alternativni pogon koji ne ograničavaju postojeće parking mjesto

– boljim opremanjem sanitarnim čvorovima

– stvaranjem holističkog koncepta za poboljšanje čistoće, sigurnosti i uslužnosti neupravljanih područja za odmor

– sprečavanjem korištenja odmorišta kao područja za dispoziciju

– povećanjem kapaciteta kamiona uz pomoć telematike

– širenjem programa subvencija za povećanje

ulaganja u parking mjesto

– uzimajući u obzir parkirne površine u izgradnji i proširenju industrijskih posjeda, zatim s pristupom pitkoj vodi i sanitarnim čvorovima

Ojačati željeznički teretni saobraćaj držeći se cilja od 7 odsto do 25. godine, širenjem i izgradnjom novih čvorišta i koridora

– unapređenjem mjera elektrifikacije i digitalizacije

– uvođenjem digitalnog automatskog spajanja širom Evrope do 2030. godine

– kroz programe podrške, uključujući cene pristupa prugama

Ojačati vodene puteve

– uklanjanjem uskih grla, modernizacijom i prilagođavanjem visine mostova

– renoviranjem i širenjem brava

– korišćenjem alternativnih pogonskih sistema i goriva takođe u unutrašnjem vodnom saobraćaju

– daljim umrežavanjem sa drumskim teretnim transportom

<https://www.eurotransport.de/>



Dekra: Izveštaj o tržištu rada za 2023. godinu. Dobra prilika u logistici skladišta!



Foto: obs/Körber AG/iStock by Getty Images

Trenutni Dekra izveštaj o tržištu rada za 2023. godinu pokazuje da je poslodavcima potrebno osoblje, posebno u logistici skladišta. Od 2008. godine Dekra izveštaj o tržištu rada ispituje profesije i oblasti djelatnosti u kojima je poslodavcima potreban posebno veliki broj novih kadrova. Trenutna analiza zasnovana je na 13.183 ponude za posao. Ove godine četiri radna mjesta za polukvalificirane radnike nalaze se među prvih 10 zanimanja – više nego u bilo koje vrijeme od početka istraživanja prije 15 godina. Pored asistenata u proizvodnji, poslodavcima je potrebno mnogo osoblja, posebno za logistiku skladišta.

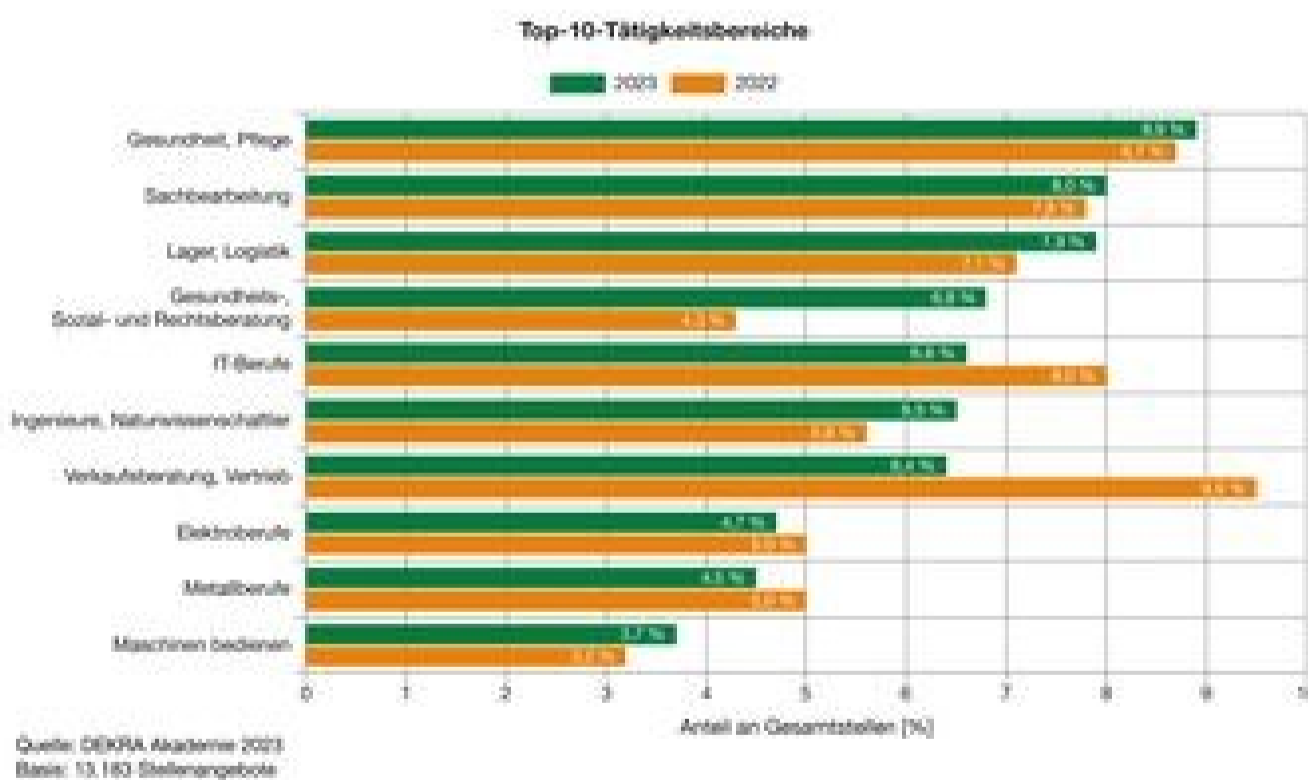


Foto: Dekra

Povećani kadrovski zahtjevi u logistici skladišta

Potreba za kadrovima u logistici skladišta nastavila je da raste, iako se upravo ovde mogu automatizovati i digitalizovati mnogi radni koraci. Kadrovski zahtjevi su još jednom premašili maksimume u posljednje dvije godine i po prvi put su na trećem mjestu. Veliku potražnju za radnicima koji se bave skladištenjem i rukovanjem robom već pokazuje njihovo prisustvo među prvih deset profesija. Novi dodaci su narudžbenici. Postoje i brojne ponude za tražioce posla sa obukom kao skladišni službenik ili specijalista za logistiku skladišta.

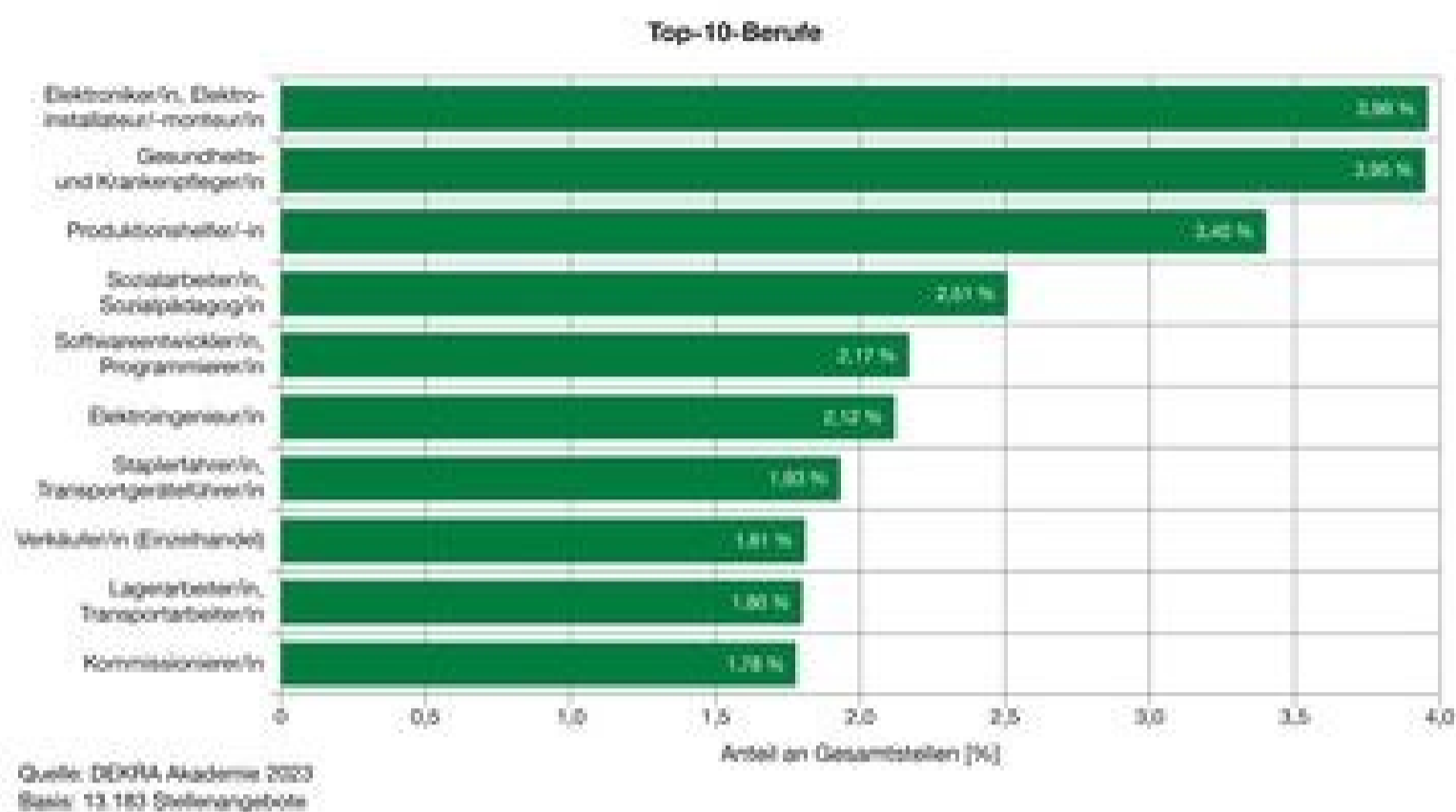


Foto: Dekra

Razvoj zaposlenih

“Svijet rada se mijenja, a zaposlenima i poslodavcima su potrebne nove vještine. Iznad svega, vještine učenja i spremnost da se dalje razvijaju”, kaže Katrin Haupt, generalna direktorica Dekra akademije. “Ako kompanije ne mogu da nađu dovoljno osoblja, moraju da preispitaju i, na primjer, odstupaju od razmišljanja isključivo u smislu obuke sa punim radnim vremenom. Jedan od dnevnog reda je da se zaposleni rasporede na ciljani način u skladu sa njihovim individualnim iskustvom i vještinama i, ako je potrebno, da ih razvijaju korak po korak.”



Izveštaj o tržištu rada Dekra za 2023. godinu

U osnovnom periodu istraživanja od 20. do 26. februara 2023. godine ocijenjene su reklame za posao u dva onlajn odbora za zapošljavanje i jedanaest nemačkih dnevnih novina. Izveštaj sadrži:

- Pregled razvoja zanimanja i oblasti djelovanja detaljna analiza slobodnih radnih mjesta za tehničare elektronike u oblasti energetike i klimatskih promjena. Detaljna analiza aktivnosti zaposlenih u e-trgovini Ekskurzija o neobičnim pristupima nedostatku vještina i transformaciji svijeta rada kao i stručni komentari (Bertelsmann Stiftung, Kuhn-Elektronik, VW, ZF Group)

<https://www.eurotransport.de/>

Sektor transporta zapošljava šest miliona ljudi u Evropskoj uniji. EU ulaže 6,2 milijarde eura u održivu, bezbjednu i efikasnu saobraćajnu infrastrukturu

Šest miliona ljudi starosti između 15 i 64 godine u Evropskoj uniji radilo je u 2021. godini u sektoru transporta, objavio je Eurostat. Zaposleni u ovom sektoru čine 3,1 odsto od ukupnog broja radnika u EU. Od njih, velika većina su bili muškarci, čak 82,9% naspram 17,1% žena. Devet od deset ljudi (89,6%) zaposlenih u saobraćaju radilo je u kopnenom saobraćaju (drumskom ili željezničkom), dok je 5,7% radilo u vazdušnom saobraćaju, a 4,7% u vodnom saobraćaju (unutrašnjim plovnim putevima ili pomorstvu).

Među zemljama EU, najveći broj zaposlenih u sektoru saobraćaja u 2021. godini bio je u Francuskoj (842.000 ili 13,9% od ukupnog broja u EU), Poljskoj (792.000 ili 13,1%) i Nemačkoj (689.000 ili 11,4%). U Španiji u ovoj delatnosti ima 627.000 zaposlenih, a u Italiji hiljadu manje. U ove dve zemlje, svaki deseti radnik je angažovan u sektoru transporta (10,4%). Najmanje zaposlenih u ovom sektoru bilo je na Kipru gde ih je 5.000 i na Malti sa 6.000 radnika, što predstavlja svega po 0,1% od ukupnog broja radnika.

Kada je riječ o zaposlenosti u sektoru saobraćaja po polu, najveći udio žena zabilježen je na Malti (25,2%), Kipru (24,6%) i Nemačkoj (24,4%). Na drugom kraju ljestvice, najniži udeo je zabeležen u Rumuniji (9,7%), Hrvatskoj (11,5%) i Bugarskoj (12,1%). EU ulaže 6,2 milijarde evra u održivu, bezbjednu i efikasnu saobraćajnu infrastrukturu. Evropska komisija je odabrala 107 projekata saobraćajne infrastrukture za dobijanje preko 6 milijardi evra bespovratnih sredstava EU iz Instrumenta za povezivanje Evrope (CEF), instrumenta EU za strateško ulaganje u saobraćajnu infrastrukturu.

Preko 80% sredstava podržaće projekte koji pružaju efikasniju, zeleniju i pametniju mrežu željeznica, unutrašnjih plovnih puteva i pomorskih puteva duž transevropske transportne (TEN-T) mreže. Projekti će pored toga ojačati trake solidarnosti EU-Ukrajina, koje su uspostavljene da bi se olakšao ukrajinski izvoz i uvoz. Glavne prekogranične željezničke veze duž TEN-T mreže su takođe bile prioritet za finansiranje. Tu spadaju, između ostalog, tunel baze Brenner (koji povezuje Italiju i Austriju), Rail Baltica (koji povezuje tri baltičke države i Poljsku sa ostatkom Evrope), kao i prekogranični deo između Nemačke i Holandije (Emerih–Oberhausen), između ostalih. Pomorske luke u Irskoj, Grčkoj, Španiji, Letoniji, Litvaniji, Holandiji i Poljskoj dobiće sredstva za razvoj snabdevanja električnom energijom na kopnu kako bi se smanjile emisije gasova staklene bašte iz usidrenih plovila. Kako bi se pomoglo da transport unutrašnjim plovnim putevima bude otporan na budućnost, infrastruktura duž prekograničnih plovnih puteva Sena–Šelda između Francuske i Belgije biće modernizovana. Unutrašnje luke na Dunavu i basenu Rajne, kao što su Beč i Andernah, takođe će dobiti nadogradnju. Da bi se dodatno povećala bezbednost i interoperabilnost željezničkog saobraćaja u EU,

Evropski sistem upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) biće instaliran na vozovima i željezničkim prugama u Češkoj, Danskoj, Nemačkoj, Francuskoj, Austriji i Slovačkoj. Na putevima, nekoliko država članica EU će primeniti inteligentne transportne sisteme i usluge EN••• (ITS), posebno kooperativni ITS (C-ITS) za bezbedniji i efikasniji transport. Nekoliko država članica će dobiti podršku za evropske projekte upravljanja vazdušnim saobraćajem, u cilju povećanja efikasnosti u vazdušnom saobraćaju i stvaranja jedinstvenog evropskog neba.

<https://transport.ec.europa.eu/>



UMOR VOZAČA VISOK RIZIK OD SAOBRAĆAJNIH NEZGODA NA DUGIM LETNJIM PUTOVANJIMA!



Mogu li se pravila vožnje i odmora komercijalnog transporta primjenjivati na privatne automobile u budućnosti?

Nacionalna asocijacija „M Švedska“ ističe da je umor faktor koji doprinosi svakoj petoj saobraćajnoj nesreći. Osoba koja je celu noć vozila automobil je nekoncentrisana u pet sati ujutru kao i vozač pod sedativima sa 0,8 promila alkohola u krvi. Ljeti kada mnogi ljudi putuju duže nego obično, važnije je poduzeti mjere kako bi se izbjegla pospanost. Ali kako gledate umorne vozače kamiona? I da li bi trebalo da postoje pravila vožnje i odmora za putnička vozila?

Stani i odmori se ako se počneš osjećati umorno. Kupi kafu. Iskoristite priliku da pokrenete svoje tijelo, možda uz neke vježbe istezanja. Poželjno je da dijelite volan ako vas ima više u automobilu koji imate vozačku dozvolu i razgovarate sa kolegama putnicima. Tako kaže Heléne Lilja, šefica komunikacija i društva u Nacionalnoj asocijaciji M Švedska.

Duža putovanja zahtijevaju pripremu. Vozač i automobil moraju biti u dobrom stanju pre polaska.

– Očekujte da putovanje može potrajati i da nema kraja kada bi trebali stići. Pokušajte da spavate dugo noć pre vožnje, poželjno vozite tokom dana i planirajte pauze unapred. Širom zemlje ima mnogo prekrasnih odmorišta koja su itekako vrijedna zaustavljanja, kaže Heléne Lilja.

Budite posebno oprezni za signale umora na monotonim pravcima, kada počinje da pada mrak ili kada se približava cilju putovanja. Čak i neravni putevi mogu izazvati povećanu pospanost. “Mnogi ljudi žele da pređu veće udaljenosti što je brže moguće da bi stigli do svog odredišta, ali čak i ako imate samo mali put da pređete, ili možda posebno tada, trebalo bi da budete veoma oprezni u vezi sa simptomima umora. Ako kapci počnu da se osećaju teškim, ne bi trebalo da vozite dalje, već odmah preduzmete akciju. Važnije je stići sigurno nego samo na vrijeme, kaže Heléne Lilja. **Država bi mogla spriječiti** više umora nesreća žlijebovima više centara i bočnih linija i poboljšati održavanje površine ceste.

“Ne manje važno, međutim, potrebno nam je više i sigurnijih odmorišta duž puteva koji pozivaju na pauze”, kaže Heléne Lilja. **Kontaktiramo M Švedska** će čuti kako gledaju na umorne profesionalne vozače koji su ili sami ili prisiljeni voziti više sati nego što zakon dopušta. “To je opasno i za saobraćaj i podriva konkurenciju pod jednakim uslovima. Ovo je loše na nekoliko načina, odgovara M Švedska.

Da li bi trebalo da postoji neki oblik vožnje i odmora za putnike takođe? Možda jednostavniji model tahografa koji bilježi samo vožnju i odmor? – Postoje istrage u nekim zemljama, ali možemo osjetiti da postoje izazovi kada je ovdje u pitanju postavljanje granica, kaže M Švedska. Da li bi bilo dobro za bezbednost na putevima da je vožnja privatnih automobila takođe fizički regulisana? Možda jednostavnija verzija tahografa koji bilježi vožnju i odmor?

– Moguće je da će ovaj dio biti razvijen putem tehnologije vozila, ali postoje i aspekti integriteta koji mogu biti relevantni i postaviti mu prepreke, kaže M Sweden. **Sada rade** sa informacijama o potrošačima i savetuju da ne voze kada ste umorni. U budućnosti, to može postati više regulisano, ali to nije nešto što M Švedska trenutno traži.

“Međutim, standardi uspostavljeni u komercijalnom transportu mogli bi se koristiti kao primjer za budući razvoj,” zaključuje Švedska.

<https://www.tidningenproffs.se/>

Eurostat: Kabotaža smanjena za skoro 9% u EU u odnosu na 2021. godinu

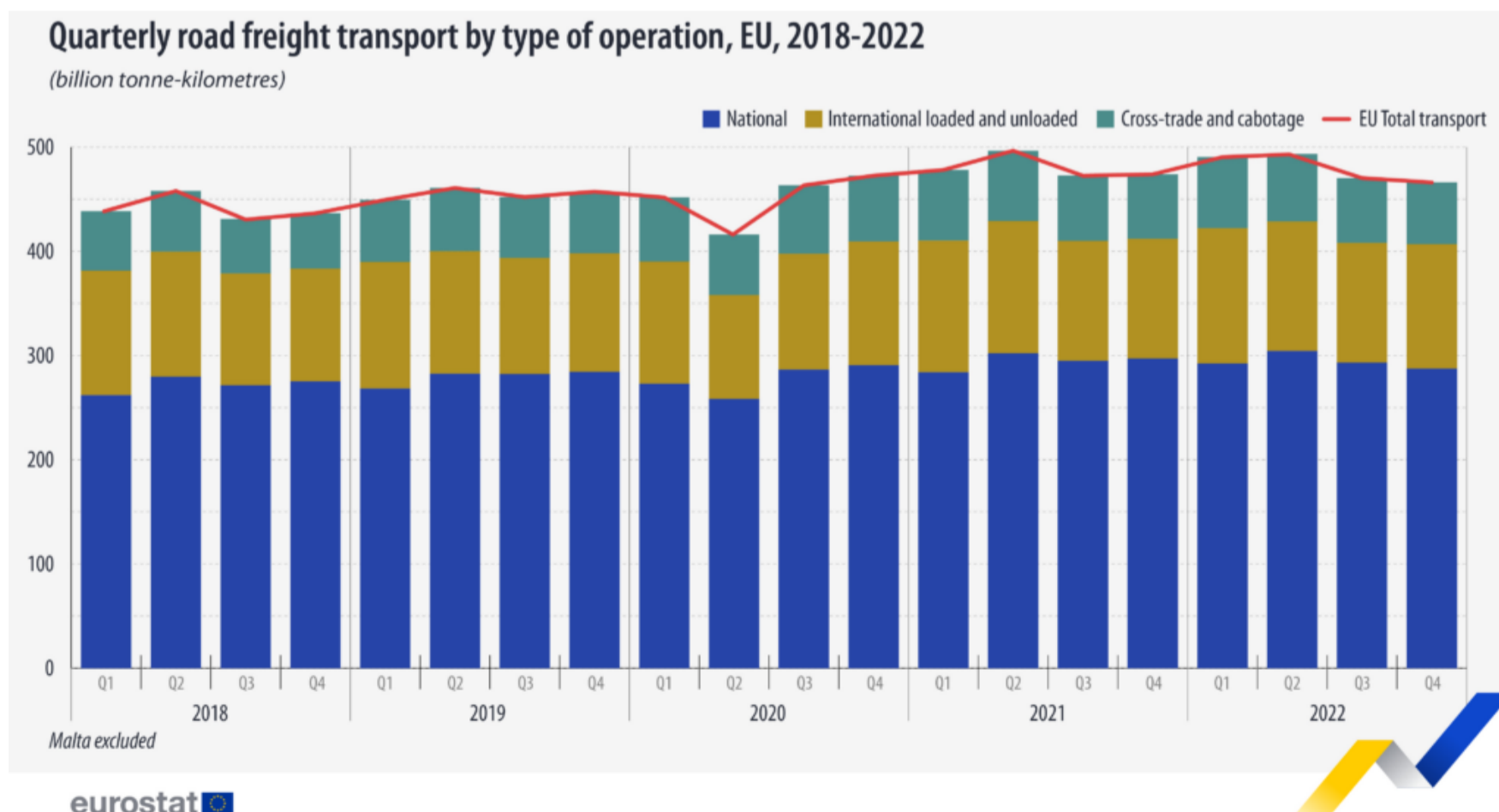
Podaci koje je juče objavila statistička služba Evropske unije Eurostat pokazuju da je ukupan drumski teretni saobraćaj u EU ostao na nivou iz 2022. godine (2021 milijardi tona-kilometara) u 1920. godini.



Fotokredit: Naturpur, CC BY 4.0, via Wikimedia Commons

Podaci pokazuju da, iako je međunarodni transport blago porastao u cjelini, operacije kabotaže pale su za 8,9 odsto.

“Nakon izvesne nestabilnosti u prvom i drugom kvartalu 2020. godine zbog ograničenja povezanih sa kovidom, drumski teret ne samo da se oporavio 2021. i 2022. godine, već je pokazao i porast u odnosu na prije 2020. godine. Ukupan drumski teretni saobraćaj u EU pokazao je bolje performanse u prvom kvartalu 2022. godine u odnosu na isti kvartal prošle godine (+2,6%) i blago smanjenje u naredna tri kvartala (-0,6%, -0,5% i -1,6%, respektivno), čime je ukupan drumski teretni saobraćaj pao na nivo iz 2021. godine.



INSTITUT IZVRSNOSTI U LOGISTICI

ORGANIZUJE STRUČNO OSPOSOBLJAVANJE VOZAČA ZA PREVOZ OPASNIH MATERIJIA –
ADR klase 1 – 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9



Stručno osposobljavanje vozača za prevoz opasnih materija obuhvata osnovni program koji polažu svi vozači i dva specijalistička programa, kako slijedi:

1. Osnova obuka za prevoz opasne robe, skraćeno Klasa 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9
2. Specijalistički program za prevoz opasnih materija – Program za prevoz opasne robe u cisternama
3. Specijalistički program za prevoz eksplozivnih materija i predmeta, KLASA 1 – 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 i 1.6 ADR

PROVJERITE SVOJ ADR CERTIFIKAT –
NISU SVI VALIDNI!

Pripremna nastava za obuku vozača motornih vozila za prevoz opasnih materija je kontinuirana i realizuje se u dogovoru sa grupama i kandidatima :

Predavanja su koncipirana prema važećim propisima u tri programske oblasti i to:

1. Osnova obuka za prevoz opasne robe, skraćeno Klasa 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9
2. Specijalistički program za prevoz opasnih materija – Program za prevoz opasne robe u cisternama
3. Specijalistički program za prevoz eksplozivnih materija i predmeta, KLASA 1 ADR

TERMINI ZA ISPITE :

- Ponedjeljak 11.00
- Četvrtak 11.00

Potrebna dokumentacija:

- Fotokopiju lične karte ili pasoša;
- Fotokopiju vozačke dozvole,
- Uvjerenje o nevođenju krivičnog postupka;

Velibor Peulić

PREVOZ
OPASNIH MATERIJIA
TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS (ADR)
IIRU ACADEMY ADR PROGRAMME

Banja Luka, 2016.

Detaljnije informacije vezane za obuku možete dobiti na broj telefona: 065 537 211 ili putem e-maila: info@logistika.ba.

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 m³

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 m³

Nosivost: 25-27 t

3x

Tandem vozilo (prikoličar)

Dimenzije: utovarna dužina 15,50 m, širina 2,50 m, visina 3,00 m

Volumen: 120 m³

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 m³

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 m³

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 m³

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, dosjećom 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 funkcioniра na najefikasniji i najefektivniji način.





Poduzetnička familija Ganjgo, rodom iz Mrkotića u općini Tešanj, 1997. godine prepoznaje poslovnu priliku i registruju firmu Ganjgo petrol d.o.o. Matuzići, Doboju-Jug sa osnovnom djelatnošću trgovina naftom i naftnim derivatima. Ostvaruju svoj poslovni cilj i ukazuje se potreba za proširenjem djelatnosti.

2004. godine registruju firmu Autocentar Ganjgo d.o.o. Matuzići, Doboju-Jug gdje se vežu za „Jako“ ime u automobilskoj industriji - HYUNDAI. Ujeko uređeni prodajni salon napuštaju i prva prodana vozila. Servisni centar HYUNDAI je obradovao vlasnike tih automobila i dodatno učvrstio odluku onih koji su se opredjelili za kupovinu ovog Koreanca.

Registracijom firme Ganjgo line d.o.o. 2007. godine zakružuje se ponuda . Osnovna djelatnost je tehnički pregled svih vrsta vozila i prodaja rezervnih dijelova za teretna vozila. Kvalitetom usluge u svojoj stanici tehničkog pregleda i atraktivnom ponudom rezervnih dijelova za teretna vozila već drži primat na širem području. U cilju unaprjeđenja svog poslovnja Firma postaje vlasnik prestižnog certifikata ISO 9001:2000.





**203. brigade br. 88
Matuzići,
74203 Doboj Jug
Bosna i Hercegovina**

**Tehnički pregled:
Tel/Fax: 032/699-600
Homologacija:
Tel/Fax: 032/699-601**





Ganjgo line





WEST PETROL

Bavimo se prodajom i prometom nafte, naftnih derivata, kao i autogasa.



WEST ŠPED

Pružamo špediterske usluge na dva granična prelaza: Gradiška i Karakaj (Zvornik).



WEST TRANSPORT

Vršimo transport nafte i naftnih derivata, kao i usluge transporta autogasa.



WEST KARTICA

UŠTEDI SA SVAKOM KUPOVINOM

Naša loyalty kartica omogućava vam da prikupljate bodove sa svakom kupovinom i ostvarite značajne popuste prilikom kupovine goriva i ostalih artikala na našoj benzinskoj pumpi.



Put srpske vojske 5a
78400 Gradiška, RS, BiH

Phone: +387 51 815 252
Fax: +387 51 815 252

MEDŽ d.o.o. Lukavac

—



Medž EXPORT IMPORT D.O.O. je osnovan 1991 godine u Tuzli. Osnovna djelatnost preduzeća je transport, kako međunarodni, tako i domaći.

Poslije perioda mirovanja, 1995 godine počinje stalni i stabilan rast preduzeća. Na području BiH izrastamo u respektabilnog i pouzdanog partnera mnogim preduzećima i kompanijama, koje su i danas naši klijenti.

Posebno ističemo da smo jedna od najiskusnijih kompanija u BiH koja se bavi zbirnim prevozom. Naši kamioni svakodnevno saobraćaju i prevoze robu kako iz svih zemalja naše regije tako i iz svih zemalja EU.



MISIJA

Medž Export-Import d.o.o. je kompanija čija misija je od samog osnivanja ostala ista, a to je da su naši klijenti na prvom mjestu. Uvijek nastojimo da u razgovoru sa klijentom izađemo u susret pokušavajući da udovoljimo svim Vašim zahtjevima a da pri tome kvalitet naših usluga ostane na visokom novou.

Naš glavni cilje je zadovoljan klijent a da bi to ostvarili mi Vam pružamo najkvalitetniju uslugu transporta svih vrsta roba pokušavajući pronaći najoptimalnija i najkvalitetnija rješenja za Vaše potrebe prevoza.



VIZIJA

Vizija kompanije Medž d.o.o. Lukavac je biti i dalje renomirana kompanija za domaći i međunarodni prijevoz svih vrsta robe koja posluje prije svega na siguran, tačan, pouzdan i visoko kvalitetan način uz želju za stalnim proširenjem našeg voznog parka sa modernim i novim kamionima te proširenjem usluga prema većini evropskih zemalja.

Pored napora koje vršimo za stalnim poboljšanjem i rastom kompanije, našim klijentima želimo ponuditi usluge na najvišoj razini i razviti dugoročnu saradnju na obostrano zadovoljstvo. Potpuna odgovornost i posvećenost onome što radimo je ono što našoj kompaniji daje još jednu dodatnu vrijednost u odnosu na konkurenciju.



ZAŠTO ODABRATI NAS

—

Neke od prednosti naše kompanije u odnosu na druge:

- 25 sedlastih tegljača sa poluprikolicama (standardne, mege)
- 1 kombi dostavno vozilo (nosivosti 1,6 tona)
- Sva naša vozila posjeduju **ADR licencu**
- Za međunarodni transport posjedujemo odgovarajuće **CEMT dozvole**
- Zbog vaše zaštite posjedujemo i **CMR osiguranje**, zaključeno kod renomiranog osiguravajućeg društva
- Posade vozila su iskusni i profesionalni vozači (sa velikim iskustvom u međunarodnom saobraćaju)



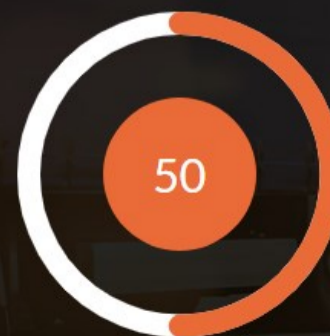
Godina iskustva



Kamiona



Uposlenih



Destinacija



Glavni ured

Industrijska zona bb
75300 Lukavac
Bosna i Hercegovina
E-mail: medz@medz.ba
Direktor: +387 60 30 82 423

EU Office

Letališka cesta 16
1000 Ljubljana
Slovenija
E-mail: meskemedz@gmail.com
Direktor: +387 61 727 128

Kontakt informacije

Centrala: +387 35 398 181
Finansije: +387 61 576 675
Knjigovodstvo:
+387 62 389 929
E-mail: info@medz.ba

DISPEČER

Dispečer 1: +387 61 651 218
Dispečer 2: +387 60 30 82 423
TIMOCOM: 074225

50





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 sljedeći 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

Logistika transporta

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

Međunarodni transport (Hladnjače)

Zemlje EU
+387 (0) 35 360 361
+387 (0) 61 154 101 (mob)
nermin@kuna.ba

Računovodstvo

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

Međunarodni transport (Hladnjače)

BiH, Region i EU
+387 (0) 35 366 192
+387 (0) 61 154 101 (mob)
nermin@kuna.ba

Tehnička služba i poslovi osiguranja

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



Internacionalni transporti
doo **KUNA**



VIŠE OD 35 GODINA TRADICIJE I KVALITETE!



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 transportno i trgovačko preduzeće. Uspješno poslujemo u pružanju prevoznčkih usluga u drumskom saobraćaju.

35 godina tradicije i kvalitete

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 itd.

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 transportno 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 termokingom koje imaju nosivost do 22 tone.



„BLATEŠIĆ transport“

Mahovljani bb, 78250 Laktaši

 051/380-886

SA NAMA STE SIGURNI!

VIŠE OD 35 GODINA TRADICIJE I KVALITETE!



SA NAMA STE SIGURNI!

MEĐUNARODNA ŠPEDICIJA I ZASTUPANJE



GMP LOGISTICS

O NAMA KO SMO MI

Od 2007. godine uspješno poslujemo u oblasti pružanja usluga međunarodne špedicije, carinskog posredovanja, transporta roba, skladištenja i logistike. Kao jedna od garancija kvaliteta našeg rada jeste i posjedovanje sertifikata za sistem upravljanja prema standardu ISO 9001:2015. Takođe, sa zadovoljstvom možemo reći da smo članica Međunarodne asocijacije špediterskih udruženja FIATA.

NAŠE USLUGE ŠTA NUDIMO

Špediterske usluge carinskog posredovanja pri uvozu i izvozu, te drugi carinski postupci kao što su carinsko skladištenje robe, specifične carinske procedure – privremeni uvoz i izvoz, unutrašnja i vanjska obrada su dio naše svakodnevice. Usluge transporta u međunarodnom i domaćem drumskom saobraćaju, željeznički, avio i pomorski transport su zahtjevi koje naši menadžeri svakodnevno uspješno realizuju.



GMP LOGISTICS DOO

Ilije Garašanina 8D,
BA-78000
Banja Luka

Špedicija i carinsko posredovanje:

Tel:+ 387 (0)51 346 450
Tel:+ 387 (0)51 379 241
Fax:+ 387 (0)51 379 240
info@gmplogistics.com

Transport i logistika:

Tel:+ 387 (0)51 349 931
Tel:+ 387 (0)51 346 451
Fax:+ 387 (0)51 349 930
gmplogistics.spedicija@gmail.com



ALPAPER

International transport & logistics

O nama

ALPAPER D.O.O. ima za cilj da svojim klijentima obezbjedi kvalitetnu i efikasnu uslugu u sektoru međunarodnog transporta i logistike. U skladu sa konstantnim razvojem i novim izazovima u polju transporta i logistike, trudimo se da budemo dinamični i napredujemo u skladu sa promjenama na tržištu. Naši posvećeni i iskusni profesionalci vam uvijek pružaju logistička rješenja po mjeri, prilagođena vašim posebnim potrebama. Sveukupna angažovanost i posvećenost vašim potrebama donosi za vas mnoge prednosti, a prije svega uštedu vremena i novca.

Dopustite da mi brinemo o vašim logističkim i transportnim problemima, a mi ćemo se potruditi da opravdamo vaše povjerenje.

Povjerenje je naš moto

ALPAPER DOO
međunarodni transport i logistika

ALPAPER d.o.o.
Dujke Komljenovića 100A,
BA-78000 Banja Luka
Tel:+387 66 936 359
alpaperadoo@gmail.com

STAZA-TRANS d.o.o.

Staza Trans d.o.o. je osnovan 1992. godine u Laktašima. Od našeg osnivanja, bavimo se drumskim međunarodnim transportom robe na relacijama iz Bosne i Hercegovine pretežno za zemlje Zapadne Evrope (Evropske Unije), ali i za druge zemlje. Staza Trans d.o.o. je jedna od firmi sa najvećim brojem vozila sa ekološkim (EURO 5) motorima u Laktašima i poseduje više CEMT dozvola koje omogućavaju da se bavimo i prevozom robe i iz trećih i u treće zemlje. Staza Trans d.o.o. je firma koja je već godinama u samom vrhu transportnog tržišta Bosne i Hercegovine. Sa brojnim komitentima imamo dugogodišnju saradnju, a veličina našeg voznog parka omogućava nam da dajemo ponude za veće poslove, što predstavlja prednost u odnosu na manja transportna preduzeća. Poslovni partneri i korisnici naših usluga imaju u nas potpuno poverenje zbog naše dugogodišnje prisutnosti na tržištu, zbog kvaliteta voznog parka kojim raspolažemo, usluga koje pružamo i iskustva koje posedujemo. Vašu robu smo u mogućnosti da prevozimo za i iz sledećih zemalja: Mađarska, Austrija, Nemačka, Belgija, Holandija, Francuska, Velika Britanija, Italija, Češka, Poljska, Slovačka, Slovenija, Hrvatska, Srbija, Makedonija, Grčka, Rumunija, Bugarska, Ukraina, Rusija i dr. Naše vozačko osoblje je kvalifikovano za poslove koje obavlja, iskusno i profesionalno. Najmanje jednom godišnje vrši se provera znanja vozača i obuka za specifične poslove. Naša komercijalna služba, kao i vozači, učiniće sve što je u njihovoj moći da vaša roba bude sa nama sigurna od mesta utovara do njenog krajnjeg odredišta i da stigne u ugovorenom roku. Kao i do sada, osnovna strategija razvoja našeg preduzeća biće nabavka najnovije generacije vozila, kako bismo na tržištu zadržali mesto na kom se nalazimo. Savremen vozni park obezbeđuje nam maksimalno kvalitetnu uslugu i konkurentnost.



✉ KONTAKT INFORMACIJE

Staza Trans d.o.o.
Save Kovačevića 32, 78252 Trn
Laktaši, Republika Srpska, BiH
Tel: +387 (0) 51 584 988
Fax: +387 (0) 51 584 178
Mob: +387 (0) 63 895 889

☑ NAŠE USLUGE

KAMIONSKI TRANSPORT
STANDARDNE POLUPRIKOLICE
TERMOIZOLOVANE KOMORE
ZBIRNI TRANSPORT ROBE

🔗 PREPORUČENI LINKOVI

AUTO LIJANOVIĆI d.o.o.
SCHWARZMÜLLER BH
AUTOKUĆA JAJČEVIĆ d.o.o.



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 m² 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.

Logistički kapaciteti

**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**Isporuca 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



REFUNDACIJA PDV-A

Mi nudimo povrat ili refundaciju inostranog PDV-a (eng. tax refund) za pravna lica u Srbiji, Crnoj Gori, BiH, Hrvatskoj, Makedoniji i Sloveniji.



REFUNDACIJA PDV-A ZA SAJMOVE

Vratite novac koji ulažete. Mi nudimo povrat inostranog PDV-a za firme koje učestvuju na međunarodnim sajmovima u svetu.



REFUNDACIJA PDV-A ZA HOTELSKI SMEŠTAJ

Platili ste smeštaj u inostranstvu preko firme? Pozovite nas i vratite svoj novac kroz povrat PDV-a.



REFUNDACIJA PDV-A ZA PUTOVANJA

Putujete po svetu i ne znate da li možete da vratite bar deo novca koji trošite? Mi smo tu da za vas vratimo novac kroz povrat PDV-a.



REFUNDACIJA PDV-A ZA TRANSPORT

Mi vraćamo vaš novac za transport (gorivo i putarina za međunarodni transport robe i putnika) kroz povrat PDV-a.



REFUNDACIJA PDV-A ZA OBUKE, SIMPOZIJUME I KONGRESE

Bili ste na obuci, simpozijumu ili kongresu u inostranstvu i želite da vratite uloženi novac? Pozovite nas i ostvarite povrat PDV-a.

Kontaktirajte Nas

ADRESA

Stevana Markovića 8
11080 Beograd (Zemun)

RADNO VREME

Ponedeljak - Petak:
08:00 - 16:00

TELEFONI

+381 (11) 307 6640
+381 (11) 316 2906

E-MAIL

Info@Cashback.Rs



DIJAGRAM TUZLA

više od 26 godina sa vama

DIJAGRAM d.o.o. Dijagram d.o.o. je preduzeće koje se bavi Trgovinom na malo dijelovima i priborom za motorna vozila. U raznovrsnoj paleti proizvoda izdvajaju se verzije licenciranog programa/software za upravljanje podacima digitalnog tahografa i vozačkih kartica



– HAUG. Softver je preveden na bh jezike i prilagođen stadardima i važećim zakonskim odredbama...[HAUG \(dijagram.ba\)](http://HAUG(dijagram.ba))

Tachonova® EVA softver – moćan i jednostavan za upotrebu

Moćni Tachonova® EVA softver koristi se za prikupljanje svih podataka, digitalni tahograf i vozačku karticu. Ovi podaci se obrađuju i procjenjuju tako da rezultati

odmah budu dostupni svim uključenim stranama kada je to potrebno. Greške ili abnormalnosti su tako poznate gotovo u realnom vremenu i i vozači i odgovarajuća kompanija flote mogu brzo reagovati i pokrenuti odgovarajuće mjere. Moćan i jednostavan softver omogućava evaluaciju posebno prilagođenu individualnim potrebama. Bez obzira na veličinu kompanije, EVA softver se može kupiti kao samostalna ili višekorisnička licenca. Za korisnike je korisno da je kupovina jednokratna investicija. Zbog toga nema dodatnih troškova za kompaniju flote.

Sa EVA softverom, nudimo vam još snažniji softver sa kojim možete **optimalno upravljati i proceniti podatke digitalnog tahografa i vozačkih kartica.**

Zahvaljujući korisničkom i intuitivnom interfejsu, EVA softver omogućava praktičnu i brzu obradu podataka. Svi zakonski zahtevi u vezi sa **arhiviranjem, vrednovanjem i zaštitom podataka** su pouzdano ispunjeni. Moćan sistem izvještavanja i jasna prezentacija podataka štede vrijeme – i olakšavaju rad u svakodnevnom rukovanju volumenom podataka generiranim od strane vozačke kartice i digitalnog tahografa.

EVA – je SPEEDOMETER softver i zalaže se za:

- **Erfassen**
Servis za hvatanje datoteka čita kartice upravljačkih programa preko čitača USB kartica i preuzima datoteke sa FTP servera i preuzima uređaje. Ove datoteke se mogu čitati u bazi podataka direktno ili kasnije.
- **Vraz rada**
Server baze podataka obrađuje datoteke, a baza podataka čini podatke dostupnim za trenutnu ili kasniju procjenu.
- **Vrijednosti**
Sveobuhvatna procjena snimljenih i obrađenih datoteka predstavljena je udobnim i vrlo jednostavnim softverom.

Ovaj program ispunjava sve zakonske zahtjeve u vezi sa arhiviranjem i evaluacijom podataka sa kartica vozača i digitalnih tahografa.

Opseg:

- Licenca za jednog korisnika za instalaciju na PC
- Uvoz i upravljanje bez ograničenja broja vozača i vozila
- Garancija zaštite podataka prijavljivanjem sa korisničkim imenom i lozinkom
- Čitanje i arhiviranje podataka o vozačkoj kartici i datoteka vozila
- Procena i prikaz podataka o kartici vozača i vozilu
- Procena kršenja vremena vožnje, perioda odmora i radnog vremena
- Kreiranje i upravljanje sertifikatima za nevozne dane prema VO(EG)561/2006 i FPersV
- Sveobuhvatno izvještavanje
- Izvoz pravno usklađenih datoteka za organe vlasti
- Provjera vozačke dozvole (softver)
- USB Place čitač kartica

DIJAGRAM d.o.o.

Tuzla 75 000 Stupine, B-9, Lamela 6, suteran br. 3

tel.: +387 (0) 35 250 237, 250 238

fax: +387 (0) 35 250 236

mob: +387 (0) 61 733 150





EVROKOM LOGISTICS



EVROKOM LOGISTICS



DA LI SU E-KAMIONI (NE)EKONOMIČNI, NEPRAKTIČNI I PREKUPI!

jul 16 2023

sep 13 2023



Christian Kaufmann, glasnogovornik FW-a za industriju teretnog transporta u Austriji, upozorava da je elektromobilnost preskupa. Christian Kaufmann, glasnogovornik FW-a za teretne prevoznike u Austriji, nedavno je oštro kritikovao ministricu okoliša Gewessler i njenu inicijativu za promociju električnih kamiona.

Što se tiče ulaganja, e-kamioni koštaju 3 do 4 puta više od dizel traktora, a u tekućoj upotrebi vozila propadaju zbog daleko previsokih operativnih troškova. Dnevno radno vrijeme naših zaposlenika je osam do deset sati, ali baterija električnih traktora često je toliko prazna nakon tri sata da morate ići na stanicu za punjenje – također iz razloga sigurnosti na cesti. Međutim, vrijeme punjenja je tada nekoliko sati, što čini korišćenje ovih e-kamiona u svakodnevnom transportu nepraktičnim i otvoreno neekonomičnim. Kako takva investicija uopšte može biti profitabilna? Morate imati tri električna traktora kako biste osigurali da vozač može upravljati redovnim, uobičajenim svakodnevnim radnim opterećenjem. Ili drugačije rečeno, ministarka svojim fantazijama o e-kamionima generiše tri puta veći broj kamiona na austrijskim putevima, naglašava on.

Kaufmann naglašava da će proći još neko vrijeme prije nego što se pogodni električni kamioni za teretni transport mogu koristiti u tržišnim nišama. Dok se to ne dogodi, e-goriva su daleko bolja opcija. Motor sa unutrašnjim sagorevanjem je bio i jeste pogonska tehnologija teretnog transporta. Električni pogoni mogu da dopune ovu tehnologiju, ali je nikada ne zamene! Pored toga, trenutno stanje tehnologije osigurava da dizel vozila domaćih transportera bez izuzetka ispunjavaju sva ograničenja emisije izduvnih gasova, izjavio je portparol FW specijalističke grupe.

Kaufmann također ističe da neadekvatna infrastruktura punjenja i dopunjavanja goriva za e-kamione dosljedno sprječava prelazak na vozila s nultom emisijom štetnih gasova. On takođe poziva na hitno povlačenje poreza na CO2 i smanjenje poreza na mineralna ulja kako bi se smanjio ekonomski pritisak na transportnu industriju.

Industrija transporta tereta je neophodna domaćoj ekonomiji! Gewessler pati od ekološki romantične vladine šizofrenije: Kamion bi trebao svakodnevno pouzdano opskrbljivati stanovništvo i privredu, ali ga ministar Gewessler u tome stalno i namjerno sprječava!, zaključuje Kaufmann. Lesen Sie mehr unter: <https://trans.info/de/sind-e-lkw-unwirtschaftlich-unpraktibel-und-zu-teuer-363155>



"ŠTREKA" d.o.o. Odžak

Koliko dugo kamion čeka na utovar? Napredak u Njemačkoj je spektakularan!

Vozači kamiona gube dosta vremena čekajući utovar u skladištima trgovaca. Ovo je rezultat najnovijih istraživanja sprovedenih u Njemačkoj. Analitičari i analitičari pokazuju zašto je to tako. Prema istraživanju koje je sprovedla SCI Verkehr, njemačka konsultantska kuća fokusirana na održivi razvoj transportnog i logističkog sektora, 72% vozača čeka u maloprodajnim skladištima za utovar i istovar. Ovo je primjetno poboljšanje u odnosu na prethodnu godinu, kada se 86% kamiondžija žalilo na vrijeme čekanja na rampi. Pored toga, 14% ispitanika žalilo se na kašnjenja u industrijskim ili drugim skladištima pružalaca usluga.

Istraživanje pokazuje da su vremena čekanja na rampi ponekad duga, iako je vidljivo i poboljšanje u odnosu na prošlu godinu. Prosječno vrijeme čekanja kreće se od 15 minuta do 2 sata, **pri čemu 68% ispitanika navodi da su morali čekati 1,5 do 2 sata**. Oko 20% je reklo da je provelo 1-1,5 sati na rampi. A 13% je reklo da su se suočili sa relativno kratkim vremenom čekanja od 15 do 30 minuta. Nijedan logistički provajder ne daje manje od 15 minuta. Niko ne mora da čeka duže od dva sata, dok je svaki deseti čovek u 2022. godini pogođen, navodi se u upitniku njemačke kompanije.

Vozači kamiona gube dosta vremena čekajući utovar u skladištima trgovaca. Ovo je rezultat najnovijih istraživanja sprovedenih u Njemačkoj. Analitičari i analitičari pokazuju zašto je to tako. Prema analitičarima SCI Verkehr-a, duže vreme čekanja je **posledica nedostatka radne snage i organizacionih nedostataka**. Gotovo svi ispitanici smatraju da je nedostatak utovarnog i istovarnog osoblja glavni razlog čekanja na rampi. **Nepromenjeni problem, koji opaža 59% ispitanika (u odnosu na 2022% u 63. godini), je previše krut vremenski prozor i nedostatak fleksibilnosti pri utovaru i istovaru lokacija**. Sledeći razlog kašnjenja su loše organizovani rasporedi smena na rampama, koje posmatra 33% ispitanika (2022% u 38. godini).

Milioni eura gubitaka

Imati vozače koji provode sate čekajući utovar i istovar nije samo svakodnevna stvar za kamiondžije, već i gubitak za prevoznike, koji se bore sa nedostatkom vozača i rastućim troškovima. Prošle godine, Istraživački centar Fedetranspot analizirao je podatke iz Districóa, platforme koju je kreirala organizacija za prevoznike za upravljanje flotom i skladištenje dokumenata. Analizom satelitskih i tahografskih podataka obuhvaćeno je 82.792 radna dana u to vrijeme. Na osnovu toga, Italijani su utvrdili da je prosečno radno vreme vozača koji rade za kompanije koje je grupisao Fedetrasporti bilo 11 sati i 28 minuta dnevno, od čega su kamiondžije u proseku provodile 6 sati i 18 minuta za volanom i 35 minuta na pauzama. Međutim, **preostala 4 sata i 35 minuta provedena su čekajući utovar i istovar. To je oko 40% ukupnog radnog vremena.**



Udruženje je takođe izračunalo da je po trenutnoj prosečnoj godišnjoj bruto zaradi od 50.000 evra trošak čekanja kamiondžija na rampi **10 miliona evra godišnje**, što pokazuje istraživanje. Prema istraživanju, **ovom iznosu treba dodati i gubitak proizvodnje vozila**. Federtrasporti procenjuje da će poslovna efikasnost kamiona generisati prosečan promet od 140.000 evra godišnje. Zahvaljujući skraćivanju stajanja na rampi moglo **bi se postići povećanje prometa od 15%**. To bi uglavnom proizašlo iz mogućnosti završetka drugog putovanja tokom dana ili mogućnosti završetka prvog putovanja.

Zahtjevi i vrijeme čekanja

Problem izgubljenog vremena i resursa dok čekate utovar i istovar izgleda da su vlasti primetile. Neke zemlje poput Španije i Portugala već imaju propise koji određuju **maksimalno vrijeme čekanja na rampi**. U slučaju prekoračenja toga, kupac je dužan da **prevozniku isplati naknadu za sve sate kašnjenja**. Portugal je prva zemlja koja je uvela takve zahteve, gde od septembra 2021. godine vreme čekanja na rampi ne može biti duže od dva sata. Naknada za transportna preduzeća izračunava se na osnovu kašnjenja i zavisi od tereta na kamionu. Međutim, od 3. septembra 2022. godine Španija ima na snazi dekret prema kojem **čekanje na utovar i istovar ne može biti duže od 60 minuta**. Za svaki sat kašnjenja (i za svaki započeti dodatni sat), prijevoznik ima **pravo na 40 eura ove godine (dvostruko više od dnevnog lprema – pokazatelj javnog dohotka)**.

Bövebben itt: <https://trans.info/hu/mennyit-var-egy-teherauto-a-fel-es-lerakodasra-nemetorszagban-latvanyos-a-javulas-366525>

VAŠ POUZDAN PARTNER

BEBEN

International Transport and Logistics



21+

Godina iskustva

300,000+

Ukupno izvršenih transporta

2,500+

Transporta u godini

3,000+

Zadovoljnih klijenata



Transport i Logistika

BEBEN doo transport i logistika

se bavi kopnenim-drumskim transportom roba i organizacijom transporta po sistemu od utovara do istovara.

Saobraćamo na području kompletne Evrope, a u sklopu naših usluga, nudimo i unutrašnji transport roba.

Naše profesionalno osoblje će pronaći sigurno najkvalitetnija i najpovoljnija logistička rješenja za Vaš transport. Bez obzira radi li se o pojedinačnom ili kontejnerskom teretu: u okviru distribucijske logistike za Vas ćemo uvijek pronaći najekonomičnije rješenje.



BEBEN
International Transport and Logistics

Adresa:
Svale bb, 79101 Prijedor
Bosna i Hercegovina

PDV:402264780000

Telefon/Fax: +387 52 237 506

M: +387 65 518 413 Igor Beben

M: +387 66 810 401 Danijela Beben

M: +387 66 914 831 Ognjen Divljanović

email: beben.doo@gmail.com
office@beben-logistics.com
www.beben-logistics.com





Premium drvo, za ogrev, kamin i pecane

Uglavnom proizvodimo ogревно drvo koje prema kalorijskoj vrednosti spada u prvu grupu vrsta drveta.

U našem asortimanu proizvoda se nalazi paletirano ogревно drvo i drvo za potpala koje možete birati više vrsta:

- Bukva,
- Hrast,
- Grab,
- Cer,
- Bagrem

Na raspolaganju su cjepanice dužine rezanja:

- 25 cm,
- 33 cm,
- 50 cm
- ili na vaš zahtev.

Krupnoće cijepanja:

- 3-6 (potpala)
- 6-8 cm (sitno)
- 8-14 cm (srednje)
- 14-20 cm (krupno)

Vlažnost drveta:

- preko 30% (sirova)
- od 12-30% (polusuha)
- do 12% (suha)

Drvo je spakovano na palete dimenzija 100x100x180cm.



Armaturno željezo

"Beben" doo je direktni uvoznik i distributer visoko kvalitetnog armaturnog željeza evropskih proizvođača Pittini i Ferriera Valsabbia za teritoriju Bosne i Hercegovine. Pored najpovoljnijih cijena u BiH, vršimo i uslugu dostave.

U ponudi imamo armaturne šipke: Ø8, te šipke Ø10-32
Takođe, u ponudi imamo i armaturne mreže faktora Q.



VAŠ POUZDAN PARTNER



International Transport and Logistics



Ipak, dizel gorivo će ostati dok se ne poboljša zelena infrastruktura za punjenje!

Ovaj članak je dio specijalnog izveštaja Dekarbonizacija sektora komercijalnog drumskog transporta. (www.iru.org)

Bez brze izgradnje infrastrukture za punjenje „dekarbonizovanih vozila“ širom kontinenta, evropski teretni operateri nastaviće da biraju vozila na dizel pogon umjesto čistih alternativa, čuli su učesnici događaja na zelenom drumskom teretu.

Mada drumska transportna teretna industrija nema naklonost prema dizel vozilima, ona su i dalje najefikasnija opcija s obzirom na nizak nivo čistih stanica za dopunu goriva širom kontinenta, rekao je Umberto de Pretto, generalni sekretar IRU, udruženja za drumski prevoz tereta.

“Ako koristimo dizel kamione, autobuse, to je zato što naši klijenti traže od nas da dobijemo nešto odavde do tamo na najefikasniji način koji možemo. Ako bi sutra rekli da je ovo divno rješenje koje će odavde dobiti nešto što će koštati efikasno i još brže nego što možemo da uradimo danas, onda pogodite šta? To ćemo iskoristiti”, rekao je on.



“Nemojte misliti da je industrija zaljubljena u vozila ili u gorivo koje koristimo. Koristimo ono što je efikasno, što nam omogućava da radimo svoj posao i omogućava nam da i dalje ostvarimo profit”, dodao je on.

De Pretto je takođe upozorio da EU “nije ostrvo”, što znači da bi veće zeleno oporezivanje teretnih operatera moglo da naškodi konkurentnoj prednosti Evrope. “Možemo da ostvarimo ciljeve “dekarbonizacije”, možemo to da uradimo. Međutim, hajde da ne stavljamo politiku koja će ekonomski razvoj učiniti nečim što će biti naš najveći izazov, gde na kraju imamo ogromne linije nezaposlenosti umesto da zaista imamo dekarbonizaciju”, rekao je on.

Danijel Mes, zvaničnik koji radi u timu šefa EU za klimu Fransa Timermansa, nazvao je raspoređivanje stanica za punjenje “alfa i omega” smanjenja emisije drumskog prevoza tereta. On je pozvao zakonodavce u parlamentu i Savjetu EK da proguraju zakon o naplati – poznat kao Uredba o infrastrukturi alternativnih goriva (AFIR) – i kritikovao zemlje članice zato što pokušavaju da ga osporavaju.

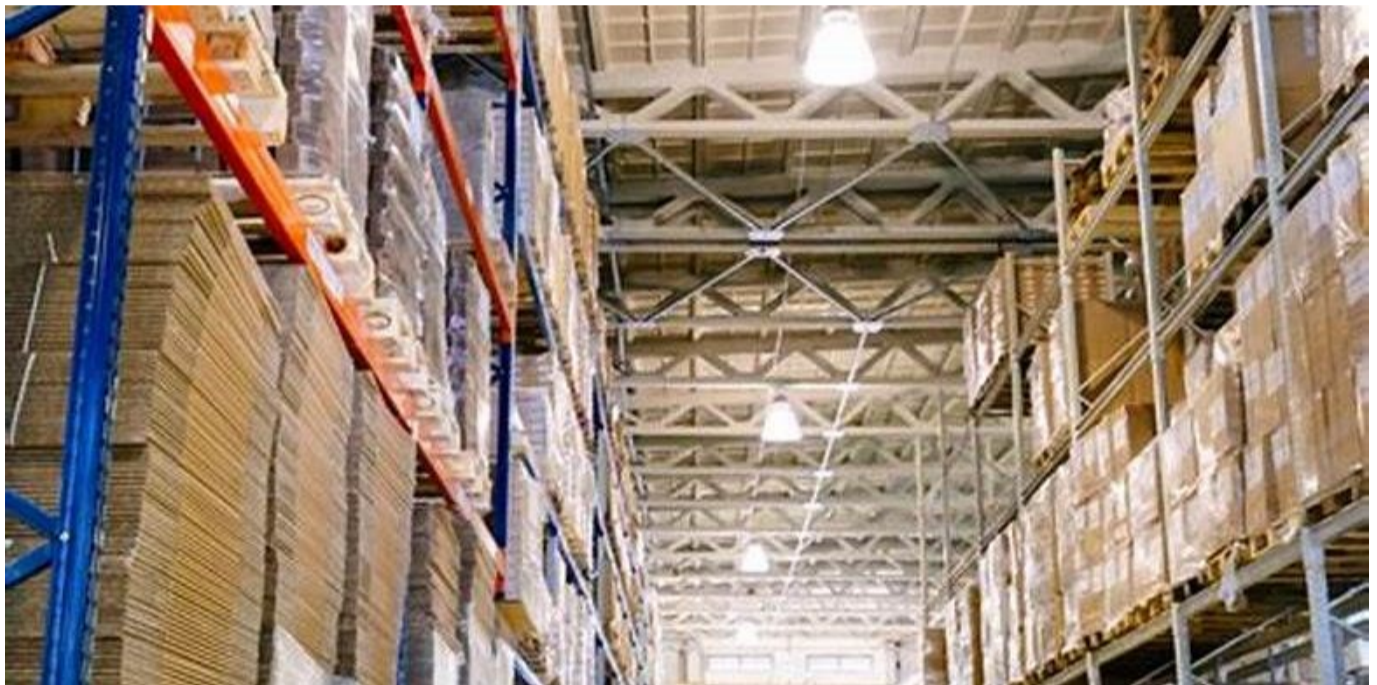
Razvoj infrastrukture evropske unije za punjenje električnih vozila ne odvija se dovoljno brzom dinamikom, nije dovoljno brza da bi se ispunili ciljevi Unije, saopštili su revizori EU.

Priznajući poteškoće izazvane skokom cijena nafte u svjetlu konflikata u Ukrajini, Mes je takođe zagovarao dugoročne državne subvencije kako bi se cijene goriva održale pod kontrolom. “Moramo biti svjesni granica samo razgovora o “subvencijama za gorivo”, jer realnost je da državna kasa nije neograničena i da će ova situacija nažalost ostati kod nas još neko vrijeme”, rekao je on. (izvor <https://www.euractiv.com/>)

KLASTER LOGISTIKA KREIRAMO

informatore o skladišnim kapacitetima – ROBNI HOTELI*

Bosna i Hercegovine, kao i druge zemlje se suočava sa nedostatkom skladišnog prostora, odnosno "nedovoljno inforisanosti o slobodnom skladišnom prostoru". KLASTER LOGISTIKA najavljuje da će od septembra uspostaviti svojevrsni informatore **ROBNI HOTELI SA ***, po ugledu na druge ponuđače i platforme, sa razlikom da članovi KLASTERA LOGISTIKA će na svakodnevnoj bazi razmjenjivati podatke sa drugim asocijacijama i platformama. PLAN JE DIGITALIZACIJA SKLADIŠNIH KAPACITETA u Bosni i Hercegovini, i drugim zemljama koje sadejstvuju sa KLASTER LOGISTIKA.



Promet prostora za skladištenje se u poslednjih 20 godina više nego utrostručio, a manjak kapaciteta je već prisutan u najvažnijim svjetskim čvorištima. Stručnjaci predviđaju da će do 2025. godine samo u Nemačkoj biti potrebno oko 4 miliona kvadratnih metara dodatnog prostora za skladištenje.

Šta je zapravo uzrok manjka skladišnih kapaciteta i zbog čega bi kompanije sada trebalo da drugačije razmišljaju?

Razlozi za manjak skladišnog prostora su očigledni: online trgovina doživljava procvat kao nikada dosada. U kombinaciji sa pandemijom, kupovina preko interneta je postala ogroman katalizator e-transakcija. Kao rezultat toga, probudile su se nove potrebe kod potrošača, koje logistiku skladišta čine još važnijom. Konstantna potreba za isporukama „just in time“ (tačno na vreme), dovodi, na primer, do sve većeg pritiska novih kompanija na tržište skladišta u gusto naseljenim gradskim područjima i time do smanjenja dostupnosti malih i srednjih prostora za skladištenje.

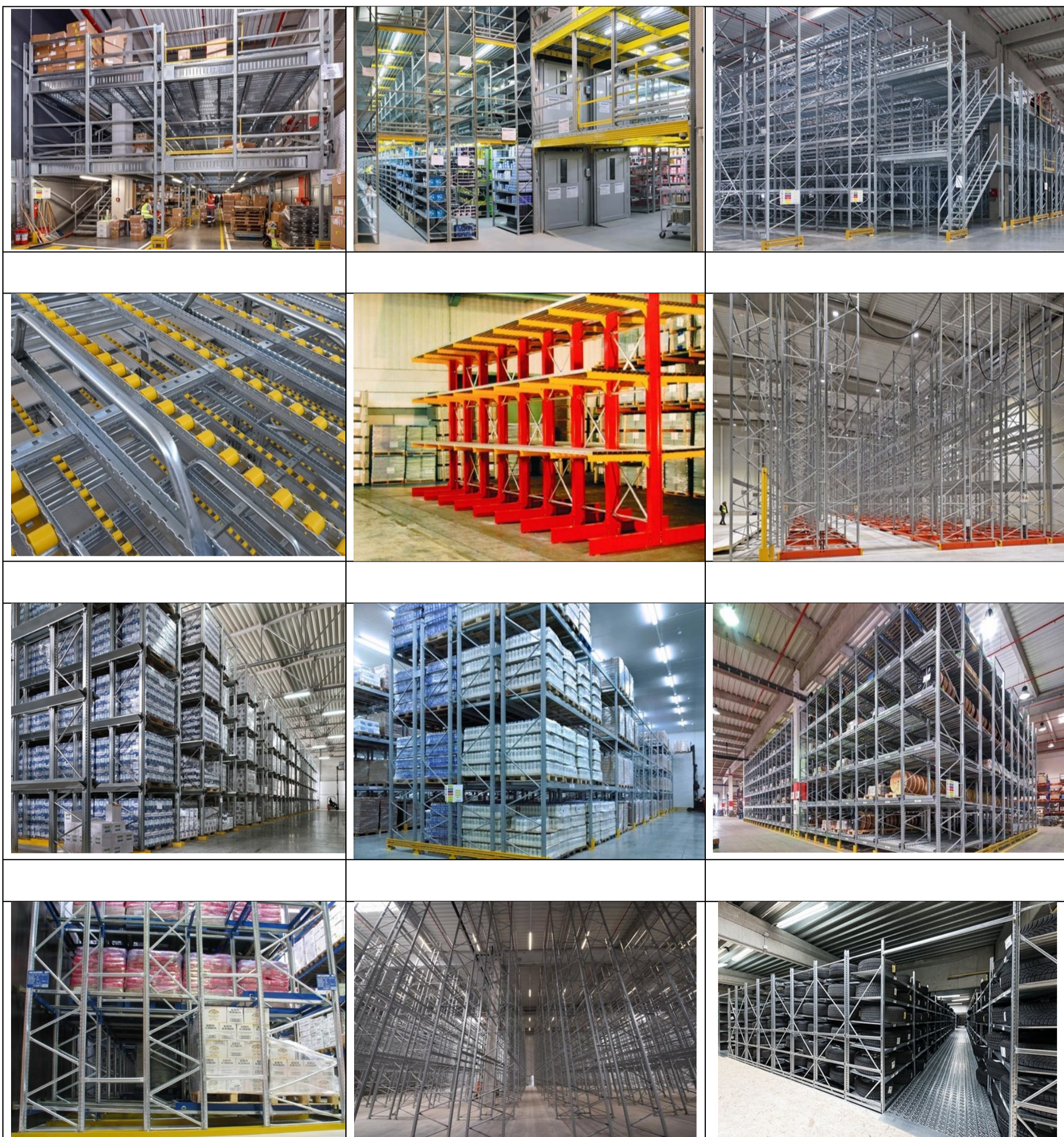
Urbana mala skladišta i dobro umrežena transportna preduzeća su veoma brzo dovela do toga da su ekspresne isporuke i povraćaj robe postali nešto što se samo po sebi podrazumijeva za krajnje potrošače. Bilo da se radi o namirnicama, lijekovima, elektronici, igračkama ili čak namještaju – danas je moguće da se na zahtjev kupca skoro sve isporuči na kućnu adresu u roku od nekoliko sati ili čak nekoliko minuta. „Garantovano“, imajte na umu. Ovakvi procesi su mogući samo zahvaljujući strateški strukturiranoj logistici skladišta. Ostaje da se vidi koliko je takav razvoj održiv i ekonomičan. Jedno se, međutim, sa sigurnošću može reći: potrebe klijenata su se promijenile i ostavljaju traga i u B2B sektoru.

U narednom periodu planiramo da pokrenemo platformu KLASTERA LOGISTIKA ROBNI HOTELI*, na kojoj će se pozicionirati sa informacijama o tipu robnog hotela, kapacitetu, uslugama servisa, poziciji na mapi EU platforme za logistiku sa ROBNIM HOTELIMA*.

Cilj je da uspostavimo jedinstvenu "Berza skladišta kompanija iz BiH" za razmjenu sa inostranim kompanijama PLATFORMA ZA LOGISTIKU dostupnim skladišnim i logističkim prostorima širom Evrope. Kompanije će moći kao na internet pretraživaču, da pretražuju slobodne kapacitete na onim mjestima koja su najlogičniji izbor za njihov posao, da filtriraju podatke o kvadraturi, vrsti skladišta ili specifičnoj opremi i pronađu odgovarajuće kapacitete.

"METAL-SISTEMI "

u svojoj ponudi imaju više od 30 vrsta stubova i preko 80 tipova nosača.





Kompanija Top Tourist uspješno se bavi prevozom putnika već 25 godina. Ukoliko želite putovati u Švedsku, Dansku, Norvešku, Austriju ili Bosnu i Hercegovinu, naša kompanija će zadovoljiti vaše potrebe pod uslovima koji vama odgovaraju.

TopTourist

www.toptourist.dk

| | | |
|---|---|---|
|  BANJA LUKA +387 51 32 11 00 +387 66 30 83 00 | SARAJEVO +387 61 91 43 14 +387 61 22 82 23 |  +43 664 124 97 36 +43 662 43 07 98 |
|  +45 48 25 38 37 |  +46 42 18 29 84 +46 42 13 27 20 +46 42 21 23 00 |  tel: +40 252 33 33 54 +40 729 37 47 79 |
|  CALL CENTER +381 (0) 19 800 340 +381 (0) 19 801 328 +381 (0) 63 101 49 98 | TOP TOURIST GRABOVICA +381 (0) 19 38 85 888 +381 (0) 19 38 85 058 | AUTOCAR mob: +40 746 709 586 MICROBUZ mob: +40 742 584 296 |

denzor travel +381 19 542 888

denzor travel
www.denzor.com

Salzburg

Sarajevo

Copenhagen

Helsingborg

Kladovo

Banja Luka

Belgrade

Bucharest

Iza svake uspešne kompanije postoji neka priča. Ovo je naša...

Top Tourist je kompanija koja se bavi prevozom putnika duže od 25 godina na međunarodnim putevima. Od 1989. godine uspešno povezujemo južnu i istočnu Evropu, a danas imamo redovne linije za Austriju, Švedsku, Dansku i Norvešku, kao i 2 puta dnevno EKSPRES linije Kladovo – Beograd. Vozni park Top Tourist-a sastoji se isključivo od visokokvalitetnih, turističkih autobusa najmoćnijeg evropskog proizvođača SETRE, koji zadovoljavaju najviše svetske i evropske standarde.

TAHOGRAFI CUDERMAN

Imate problem sa tahografom? Vozač je na putu, tahograf je potrebno baždariti! Niste uskladili evidenciju rada sa novim paketom mobilnosti u EU! Iznenađni kvar na tahografu! Sve za tahograf.



Počeci porodične firme TAHOGRAFI CUDERMAN dat su iz 2007. godine. Kvalitet usluge će uvijek biti na najvišem mogućem nivou. To smo oduvijek mogli raditi tokom godina, zbog čega smo danas u Sloveniji i dobro smo poznati u inozemstvu.

Uvijek se prilagođavamo našim kupcima, jer smo svjesni da kvalitetna usluga znači i bolje performanse naših poslovnih partnera, kojih već ima preko 4000. Od 2010. godine smo akreditoirano kontrolno tijelo opreme za snimanje cestovnog saobraćaja.


VIZIJU


Vizija za nas je da ostanemo lider u regionu i uvijek tražimo nova rješenja koja će pomoći nosačima u njihovom radu.



**SLOVENSKA
AKREDITACIJA**
SIST EN ISO/IEC 17020/C
K-107



 Nazovi nas
05 997 56 51

 Kontaktirajte nas info@tahografi-cuderman.si

 Radno vrijeme
Pon - Pet: 7.00 - 16.00
Subota: 9.00 - 12.00

NAZOVI NAS
031 275 651



INSPEKCIJA TAHOGRAFA I OGRANIČENJA BRZINE

Nudimo kvalitetnu, pristupačnu i pouzdanu kontrolu tahografa i ograničenja brzine, bez dugih reduka. Nije potrebno nikakvo obaveštenje.

Po dogovoru, možemo da izvršimo i čekove na vašoj lokaciji.



SERVIS ANALOGNIH TAHOGRAFA

Mi smo osnažnici serviseri svih vrsta analognih tahografa iz Continentala (Kinzle, VDO). Svi originalni rezervni dijelovi su na zalihama.



SNIMANJE KARTICA VOZAČA I DIGITALNIH TAHOGRAFA

Vršimo snimanje kartica vozača i digitalnih tahografa. Svojim podacima u bilo koje vrijeme možete pristupiti sa svojim korisničkim imenom i lozinkom putem **Web aplikacije Tahopro**.



INSTALACIJA TAHOGRAFA

Instalacija u svim markama vozila kategorija M1 i N1. Moguća instalacija Siemens (VDO) ili Stoneridge digitalnog tahografa.

Uredba **561/06** propisuje u kojim slučajevima je upotreba tahografa obavezna.



OBRAZOVANJE

Nudimo kvalitetnu obuku za:

- tehnike u radionicama tahografa
- menadžeri tahografske radionice
- nadzorna organa
- Pogonske programe
- menadžeri flote



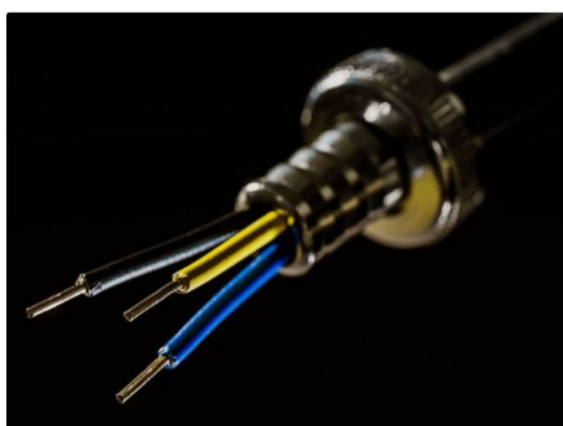
PRAVOSUDNI URED

Djelujemo u vrlo uskom, ali važnom području, na polju tahografa i tahografa.

Mi dajemo mišljenja o presudi:

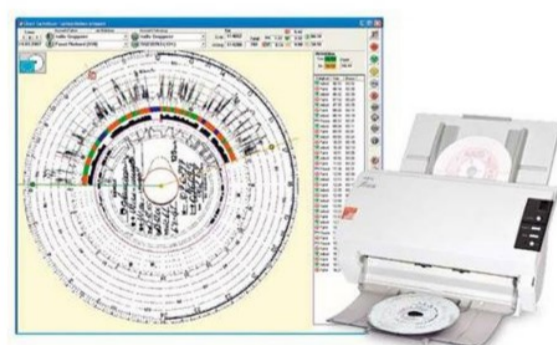
- u slučajevima nesporazuma između poslodavca i vozača
- u slučaju prometnih nezgoda na cesti
- ostali slučajevi u cestovnom prijevozu

Naša mišljenja su uvijek profesionalna i nepristrasna.



ELEKTRIČNA OŽIČAVANJA TAHOGRAFA

Vršimo dijagnostiku i ispravljamo bilo kakvu grešku u električnoj instalaciji.



KONVERZIJA ANALOGNIH LISTIĆA U DIGITALNE PODATKE

Uz pomoć modernog optičkog čitača i softvera pretvaramo tahografske limove u digitalne podatke.

Po vašoj volji, obezbedićemo vam sve neophodne evidencije o radni vremenima, prekršajima, ...



PROIZVODNJA SIMULATORA

Mi gradimo simulator prema vašim željama.

Služi da pomogne u učenju radeći sa tahografom (simulacija vožnje, unos kartice, štampanje ispisa, snimanje podataka, ...).

Dimenzije i kombinacije tahografa u potpunosti zavise od vas. Može biti napravljen od samo jednog tahografa, ili u

TRANSPORT SAVIA

d.o.o.

TRANSPORT U MEĐUNARODNOM SAOBRAĆAJU

052/720-570. 052/720-571. 065/620-855









Descrizione storica attività:

Il primo De Monte a dedicarsi al campo delle spedizioni è stato nostro padre Claudio De Monte, la sua carriera è iniziata da ragazzo sul confine italo-austriaco, alla fine degli anni sessanta si è trasferito a Gorizia per seguire il traffico merci ferroviario in ingresso da Gorizia, la sua dedizione al lavoro gli ha permesso di assumere la direzione della filiale nella quale lavorava.

Negli anni ha imparato la vostra lingua ed ha iniziato a visitare tutto il territorio della ex Jugoslavia, relazionandosi con i principali autotrasportatori dell'epoca e con le direzioni delle ferrovie jugoslave, nonché molti importanti stabilimenti industriali.

Successivamente mia sorella ed io abbiamo lavorato come dipendenti insieme a lui e, nel 1994 abbiamo fondato la De Monte srl. Con la quale da allora provvediamo allo sdoganamento di merci in importazione ed esportazione dall'Italia, nonché all'organizzazione di trasporti tra l'Italia ed i Balcani.

La nostra casa natale è a ridosso del confine, si può dire che per noi il traffico internazionale fosse nel nostro destino.

Velika ušteda vremena i neprijatnosti!

Imamo **ovlašćenje da radimo na "odobrenom mestu"**, to znači da carinske operacije možete obavljati direktno na našem Terminalu!

Kod nas su carinske operacije brže. Ovo je naša dodatna vrednost.

Imamo privatni Terminal sa parkingom za 25 kamiona, koji je 24-časovni video serviran, osvetljen i sa toaletnim toaletima za vozače.

Cosa significa la vostra certificazione AEOC

Le dogane dell'UE hanno istituito una certificazione di Operatore Economico Autorizzato, questa certificazione viene rilasciata a seguito di un profondo esame dell'azienda, delle procedure seguite, dell'affidabilità e della "compliance" in ogni aspetto dei rapporti con la Dogana. Fin dal 2009 ci siamo impegnati a raggiungere un livello di eccellenza valido a conseguire la certificazione AEO-C, questo ci consente un minor numero di controlli ed alcuni vantaggi nelle procedure, tutto ciò naturalmente grazie ad una provato e controllato livello di autocontrollo di ogni procedura doganale.

Legame con la Bosnia

Ricordo ancora i nostri primi anni di lavoro, il nostro mercato di riferimento era diviso tra la Serbia sotto sanzioni internazionali e la Bosnia Erzegovina, ancora bloccata dal conflitto in atto. C'è voluta la fiducia nel futuro e l'incoscienza della giovane età a darci il coraggio di iniziare la nostra attività in un periodo così difficile. Nel 1996 abbiamo fatto il primo trasporto verso la Bosnia Erzegovina con un camion della Zenicatrans, in quel primo periodo, se ricordo bene, l'accesso era da sud, via Erzegovina, con tante difficoltà, tutte le istituzioni, dogane comprese, erano appena state rifondate.

Poi lentamente le cose sono migliorate, l'industria ed il commercio si sono ripresi ed abbiamo cominciato a instaurare relazioni sempre più consolidate con i nostri partner bosniaci. Non esiste un motivo specifico, ma sembra che si sia stata "reciproca attrazione" tra noi e la Bosnia, anzi, è meglio dire tra noi ed i bosniaci, sono infatti il Paese con cui lavoriamo maggiormente.

A facilitare il legame è sicuramente la mia conoscenza della vostra lingua, nel 1989 quando terminai gli studi mi fu proposto di iniziare a lavorare nelle spedizioni a patto di andare a Belgrado a studiare presso l'Istituto per Lingue Straniere.

- Parking prostor za oko 25 kamiona (sa manevarskim prostorom)
- Oblast video nadzora H24
- Noćno osvetljenje
- WC šolja za vozače otvorena 24 sata dnevno
- Mašina za hranu i piće za vozače

DRUMSKI TRANSPORT



IRU, svjetska organizacija za drumski transport, pozdravlja poziv za podnošenje prijedloga projekata, za pristup ukupno 250 miliona EUR u fondovima Connecting Europe Facility (CEF) za unapređenje mreže bezbjednih parking mjesta (SSTPA) širom Evropske unije (EU). Slično prošlogodišnjem pozivu, 100 miliona EUR je dodijeljeno "the General envelope" i 150 miliona EUR fond Kohezije. Dva poziva imaju različite kriterijume podobnosti za projekte.

Moramo, međutim, napomenuti da, uprkos ohrabrujućim napretku, apsorpcija sredstava za 2021. godinu nije bila idealna. Kako situacija nastavlja da bude kritična i ostaje značajan manjak parking mjesta širom Evrope, potrebna su nova rješenja za privlačenje uspješnih projekata.

Prema studiji iz 2018. godine, u EU je bilo na raspolaganju 300.000 parking mjesta za kamione, sa značajnim manjkom od 100.000 parking mjesta kako bi se zadovoljila ukupna potražnja. Samo 7.000 mjesta, ili manje od 3 % odsto postojećih parking mjesta u EU, je u sertifikovanim bezbjednim parkinzima i bezbjednim oblastima. (izvor:www.iru.org)

Udruženja ACEA, CLECAT, ESPORG i UETR pohvalili su izdvajanje 1,5 milijardi eura za bezbjedno parkiranje kamiona u EU. Potpisnici pisma vjeruju da bi sredstva mogla da rezultiraju stvaranjem oko 60-70.000 bezbjednih i bezbjednih parking mjesta za kamione u narednih 5-7 godina. Ovo predstavlja desetostruko povećanje u odnosu na trenutne nivoe.

Međutim, pomenute organizacije takođe upozoravaju u pismu da su rezultati nedavnih poziva za podnošenje zahtjeva pokazali brojne neefikasnosti i nedostatke. Rečeno je da će, ako se ta pitanja hitno ne riješe, to potkopati potpuno i efikasno korišćenje raspoloživih sredstava EU. To bi zauzvrat ugrozilo očekivano poboljšanje uslova rada i odmora vozača.

Pismo se posebno odnosi na četiri oblasti koje treba "hitno riješiti" u partnerstvu između službi Evropske komisije i industrije. Oni su sledeći:

- Prvo, treba hitno organizovati posvećenu zajedničku veliku promotivnu kampanju kako bi se došlo do svih zainteresovanih strana širom Evrope i drastično povećao broj dobrih aplikacija za sufinansiranje od strane EU.
- Drugo, kvalitet prijave mora biti radikalno unapređen, putem ciljanih obuka i savjetodavnih usluga, kako bi se zainteresovanim podnosiocima zahtjeva, pružila sama industrija.
- Pored toga, hitno bi trebalo uvesti ciljane izmjene kriterijuma selekcije, kao što je uključivanje sveobuhvatne mreže u kriterijume podobnosti.
- Promovisanje sinergije između TEN-T i TEN-E omogućavanjem dodatnih mogućnosti sufinansiranje stanica za punjenje velikog kapaciteta i uopšte za raspoređivanje infrastrukture alternativnih goriva za HGV na SSTPAs.

Organizacije se nadaju da bi ove promjene mogle da budu izvršene na vrijeme za zaokruživanje finansijskih sredstava ovog septembra, ako ne i naredne runde finansiranja godinu dana kasnije.

Navodi se da bi se ovim izmjenama "radikalno povećao broj i poboljšao kvalitet aplikacija, tako da se cjelokupan iznos sredstava EU koji je na raspolaganju za SSTPA dodjeljuju projektima kako u okviru opštih tako i kohezionim kovertama".

Potpisnici pisma smatraju da bi u roku od 1-2 godine takve mjere mogle da "otključaju pun potencijal sektora u korist ekonomije i društva EU, dok će istovremeno standard EU SSTPAs biti priznat kao vodeći globalni standard parkiranja kamiona, koji bi mogao da se prati i sprovodi u zemljama i regionima daleko izvan EU".

Osam savjeta za prevoznike i vozače – optimizacija potrošnje!



U zavisnosti od toga kako koristite svoju flotu i vrstu transporta koji koristite, troškovi goriva mogu da predstavljaju više od 20% posto od ukupnih troškova transporta. Ovih osam savjeta će Vam pomoći da održite troškove goriva pod kontrolom.

1. Ne dopunjavaj rezervoar gorivom duž autoputa

Možda je jednostavnije i brže, ali punjenje gorivom duž autoputa može biti i 8% posto skuplje od punjenja gorivom u manjim mjestima. Ipak, mnogi vozači nisu svjesni toga. Punjenje gorivom u manjim mjestima može brzo uštedeti najmanje 10 – 20 eura po punjenju gorivom.

2. Pogledajte druge provajdere

Čak i ako ste dugo bili sa istim provajderom kartice za goriva i veoma ste zadovoljni, može se isplatiti da se vidi kakva je ponuda konkurenta. Samo da vidim da li je tvoja ponuda još uvijek tako dobra. Klaster logistika će sačiniti uporedne tabele, s ciljem razmjene informacija. Stoga se pobrinite da “jabuke ne poredite sa kruškama”.

3. Obratite pažnju na troškove prolaza

Dobro je još više spomenuti troškove po dopunjavanju, “fiting” trošak. Model prihoda kartica za gorivo nije samo u cijeni po litru, već i u samim troškovima koji nam odgovaraju, to može iznositi do 8 eura po mjesečnom prolazu. Kada imate 30 kartica ili propusnica u upotrebi, potrošite skoro 3000 eura godišnje samo na objekte, i onda ni kap niste dopunili gorivom.

4. Popusti za potrošnju velikih razmjera i fiksne rute

Napravite inventar od toga koliko litra goriva koristite godišnje. Ne zaboravite litre prodavaca i drugog osoblja. Mnogi dobavljači već su voljni dati dodatne popuste pri kupovini najmanje 150.000 litra na godišnjoj bazi. Ako često vozite istom rutom i stoga često vozite pored istih benzinskih pumpi, možete napraviti i ugovore o cijenama sa pojedinačnim benzinskim pumpama. Neki provajderi kartica za gorivo mogu to da učine i za vas.

5. Povrat akciza i PDV u inostranstvu

Punjenje gorivom u inostranstvu može biti jeftinije, i to ne samo zbog cijene na pumpi. Naplata i povrat akcize i PDV u inostranstvu je ponekad moguće. Često zavisi od vrste vozila i vrste posla ako je to moguće. Mnogi snabdjevači, karticama nude posebne usluge sa kojima možete lako povratiti trošak akcize, iako često za to traže malu naknadu, obično nije proporcionalno onome što vas košta da budete nadoknađeni za akcize.

6. Pogledaj gume

Ako koristite manje goriva, morate platiti manje goriva. Gume mnogo više doprinose ovome nego što neki misle. Počinje od kupovine, gume danas imaju etiketu koja ukazuje koliko su ekonomične. Takođe pogledajte štetu. Oštećena guma nije samo nesigurna, već i manje efikasna. Konačno, pobrinite se da se gume sa adekvatnim pritiskom punjene, u suprotnom imamo troškove. Ovo također povećava sigurnost. Na godišnjoj bazi, uz dobar pritisak u gumama, možete uštedeti oko 2 posto u troškovima goriva, procjene su da se može uštedeti do 900 eura po vozilu.

7. Pobjeđena tehnologija

Tehnologija ne stoji mirno. Kada kupite novi TRUCK tegljač dostupni su novi aerodinamički faktori. Imajte na umu da su one dozvoljene u pogledu dimenzija. Postojeća vozila se mogu modificirati spojlerima, bočnim štitovima i vjetrobranama. To smanjuje otpor zraka, što znači da se manje potroši goriva u vožnji. Sve to može rezultirati više od 10 posto uštede goriva. Duža i teža kombinacija kamiona, poznata i kao eko-kombi, može biti duga do 25,25 metara i teška 60 tona. To može rezultirati uštedom goriva do 30 posto.

8. Novi stil vožnje za vozače

Mnogi vozači ne upravljaju uvijek vozilima u kojima voze sa istim stilom ili “eko-režimom”. Pravljenje iznuđenih radnji, od naglih i nepredviđenih radnji, nepotrebnim stalnim kočenjem nepotrebno teško ili ‘teška desna noga’ negativno utiču na troškove goriva. Postoji nekoliko korisnih aplikacija koje podstiču vozače da budu svjesniji svoje potrošnje goriva. Misli i na ograničenje brzine. Iskoristi ovo. Postoje čak i kompanije koje dodatno nagrađuju vozače ako vide priliku da voze ekonomičnije i prave uštede. Predviđanje situacija i optimizacija stila vožnje.

Tri četvrtine vozila imaju prenizak pritisak u pneumaticima! Godišnje gubimo 900 eura po vozilu!

Pet kritičnih tačaka za evropski intermodalni transport! DRUMSKI TRANSPORT nezamjenljiv izbor kupca!

Intermodalni transport se često opisuje kao kamen temeljac za zelenu tranziciju. Željeznički sektor ga koristi kao polazni koncept u smislu održivosti, efikasnosti i konkurentnosti drumskog prevoza (kamionski prevoz) na daljinu i pomorskog transport. Ipak, intermodalni transport pati od niske tačnosti i djelotvornosti, stvarajući probleme poverenja za kupce i špeditere..

Previše očekivanja, nedostatak komunikacije, ili nedovoljna podrška od strane politike i donosioca odluka transportne politike? Šta muči intermodalni lanac snabdijevanja? U nastavku liste možete pronaći 5 (pet) kritičnih tačaka:



1. Špediteri su i dalje nezadovoljni i radije se usmjeravaju drumskom transportu:

Međutim, oni treba da slušaju zahtjeve i razmotre očekivanja kupaca kojima je, na kraju, stalo do vremena isporuke i izbalansiranih troškova-baš kao i svaki biznis. Prepreke i problemi intermodalnog transporta možemo sumirati u ova dva zahtjeva. "Želimo da koristimo intermodalni transport ali ne možemo jer želimo dobre usluge za naše kupce do kojih ne možemo da dođemo. Kupci zahtijevaju ubrzanje i povratak na drumski transport".

2. Loša komunikacija je suštinsko pitanje: "Ne propuštamo pouzdanost u operacijama, nego komunikaciju. Mnogi operateri ne komuniciraju kada dođe do problema". "Problemi su uvijek tu; očekujemo da će ih saradnja između svih faktora unaprijediti". Na kraju, vrijeme isporuke je metrika koja je važna proizvođačima. "Ne očekujemo da ćemo izbjeći kašnjenja, ali očekujemo da pošiljka stigne na vrijeme isporuke, ili bar ako se to ne uradi, moramo to da znamo", komunikacija u intermodalnom lancu snabdijevanja, trenutno je loša.

3. Menadžeri infrastrukture su još uvijek odsutni:

"Sve je u infrastrukturi i komunikaciji sa menadžerima infrastrukture. Oni ne bi trebalo da se distanciraju jer moraju da razgovaraju o potrebama industrije i osjete njen puls. Ne radi se o skupim investicijama bez rezultata. Oni treba da naprave pametne investicije i razmotre zatvaranja koja dolaze zajedno sa tim investicijama. Trebalo bi da planiramo zajedno infrastruktura i operateri trebalo da razmotre potrebe intermodalnog transporta."

4. Integracija usluga ključna:

da li nam je potrebno više kompanija kao što je Hupac? Da počnemo da razmišljamo kao oni? U intermodalnom lancu ne možete da obezbjedite planove B i C kupcima zbog više kompanija koje učestvuju u lancu. Željeznički poduhvati treba da diversifikuju svoje poslovanje, doprinesu na različite načine u intermodalnom lancu i imaju sveobuhvatniji pregled transportnih operacija. **Integracija intermodalnih usluga je od presudnog značaja.**

5. Previše očekivanja?:

Da li su očekivanja od intermodalnog transporta realna, ili samo očekujemo previše od njega? Da li je intermodalni transport nedovoljno predstavljen u praksi ili operateri nisu obaviješten ili ne, i šta se od njega može očekivati? "Ne očekujemo previše. Samo se nadamo da ćemo biti konkurentni drumskom prevozu i da mu se nećemo vraćati. Prije nekoliko godina imali smo dobre rezultate sa intermodalnim transportom, ali šta se promijenilo? Sve je u izgovorima i neočekivanim događajima".

(Izvodi zaključaka a Halinom Bajczuk (PKP Cargo), Robertom Baanom (Dow Chemical) i Martinom Hubenakom (Luka Antwerpen) na Željezničkom samitu Poljska 2022.)

EFSA-e (European Food Safety Authority): objavila preporuke za reviziju postojećih propisa o prevozu živih životinja

sep 19 2022



U sklopu revizije Pravilnika 1/2005 o “dobrobiti životinja tokom transporta”, Evropska komisija je zatražila naučne savjete od EFSA-e (European Food Safety Authority).

EFSA je definisao kvantitativne pragove da se temperature održavaju u transportnim vozilima, kao i minimalnim razmacima za životinje. Mišljenja takođe opisuju razvoj ili napredovanje raznih drugih parametara koji utiču na dobrobit životinja tokom vremena tokom transporta, kao što je glad, žeđ i umor i umora.

Na primjer, u pogledu prevoza životinja koje se prevoze u kontejnerima (živinama i zečevima), EFSA preporučuje da se trajanje putovanja smatra tokom cijelog vremena koje životinje provode u kontejneri i to je jedan dan, jedini način da se izbjegne bilo kakva posljedica.

Postojeće zakonodavstvo o zaštiti životinja EU tokom transporta stupilo je na snagu 2005. godine. U okviru Strategije F2F-a, zaključci EFSA će služiti kao osnova za reviziju Evropske komisije, reviziju koja ima za cilj da je poravnate sa najnovijim naučnim podacima, za proširenje svoje oblasti primjene, kako bi se olakšala njegova primjena i, na kraju, kako bi se osigurao viši nivo dobrobiti životinja. Prijedlog Komisije očekuje se u drugu polovinu 2023. godine.

Guma koju treba uzeti u obzir:

Kada je riječ o Triangle gumama preporučili bismo sljedeće modele guma za kamione:

TR918 – kamionska guma koju karakteriše ojačan bok, povećana nosivost i čvrsta osnova za protektiranje. Testiranja su pokazala da je ova guma za kamione i do 30% izdržljivija u odnosu na konkurenciju.



TR668 – tri cik-cak kanala omogućavaju odličnu prilagodljivost na skoro sve uslove na cesti. Ova kamionska guma dizajnirana je da proizvodi manje buke uz povećan radni vijek. Namjenjena je za teške uslove rada i sve osovine.

TR880 – ovo je guma za kamione koja pored OFF ROAD podloge odlično podnosi i asphalt. Pogodna i za pogonsku i upravljačku osovinu. Širi gazeći sloj podrazumijeva duži radni vijek, a zahvaljujući TMS tehnologiji otporna je na rasijecanje.



GUME ZA KAMIONE ZA MJEŠOVITU UPOTREBU: Regionalni Putevi I Auto-Putevi

Gume za kamione za regionalnu upotrebu su dizajnirane tako da mogu da izdrže više radnih sati pa su i očekivanja veća. Da razjasnimo – regionalne puteve definišemo kao puteve koji su lokalnog karaktera sa dosta krivina, skretanja, uspona i padova.

Na ovakvim terenima guma za kamion mora biti napravljena da izdrži uslove. Naime, za razliku od guma za autoputeve gdje se vozi sa većom i konstantnom brzinom, kamionske gume za regionalnu upotrebu trpe mnogo više različitih sila – jer svako kočenje, svako ubrzanje, svako skretanje mnogo utiče na gumu. Pogotovo kombinacija više faktora poput, kočenja i krivina. Tako da prilikom bilo koje od navedenih situacija kamionska guma trpi opterećenje, što istovremeno znači da se troši. **U regionalnim uslovima više se troše pogonske gume od ostalih i generalno je važno da zapamtite da se u regionalnim uslovima sve gume upola brže troše u odnosu na recimo, uslove vožnje na auto-putu.**

Povećana Dubina Gazećeg Sloja

Zbog svega navedenog prvi uslov kada birate kamionske gume za regionalne puteve jeste da ima povećanu dubinu gazećeg sloja, zatim da je rađena od materijala koji je prilagođen posebnim uslovima i otporniji na trošenje. Po mogućnosti važno je i da bude direkcionalna kamionska guma, tj. da se može okretati ukoliko dođe do neravnomjernog trošenja.

Za razliku od guma za autoput ove gume nisu energetske efikasne, ali je dugotrajnost mnogo veća!

Zbog toga je odabiru guma za kamion potrebno pažljivo pristupiti. Za svako vozilo savjetujemo da napravite plan izmjena kako biste maksimalno efikasno iskorsitili gume i po pitanju dugotrajnosti i po pitanju energetske efikasnosti gume.

Guma koju treba razmotriti – TRD09
TRD09

U saradnji sa TRINAGLOM napravili smo put razvoja guma za regionalnu upotrebu.

Prvi model koji je nastao jeste TRD06, poslije toga smo mijenjali materijale koji su se koristili za izradu te uz povećanje prirodnog kaučuka dobili materijal za izradu gume za kamion kojim postizemo veći broj pređenih kilometra i sporiju potrošnju guma u regionalnim uslovima. Poslije toga novi model koji dolazi i objedinjuje sve potrebne elemente da guma zaista bude 100% prilagođena našim uslovima je **TRD09**.



| MODEL | Dubina šare | Širina gaznog sloja | Očekivano povećanje kilometara |
|--------------------|-------------|---------------------|--------------------------------|
| TRD06 | 20 | 260 | 0% |
| TRD06 SW/ regional | 20 | 260 | 10% |
| TRD09 | 22 | 278 | 20% |

KAMIONSKE GUME ZA MAKSIMALNO PRIJANJANJE (GUME ZA BLATO)

Razmislite o gumama za kamion sa maksimalnim prijanjanjem ako vozite po mekanom, blatnjavom ili šljunčanom terenu izvan ceste. Ove kamionske gume obično dolaze u većim veličinama i imaju ušice gazećeg sloja koje prijanjaju na blatnjave površine kako bi pružile maksimalnu trakciju na teškim terenima. Kamionske gume za maksimalno prijanjanje posebno su dizajnirane da većinu svog vremena provedu izvan utabanih staza. Ako tamo provodite većinu vremena u vožnji, onda će vam ove teretne gume savršeno odgovarati.

Ove gume za kamione svakako nisu, niti je namijenjeno da budu – energetske efikasne. Ove gume za kamione konstrukciono se proizvode da imaju dobru trakciju u svim uslovima rada. Dalje, veoma je važno da materijali od kojih se prave budu izuzetno kvalitetni i otporni za kidanje i zasijecanje. To podrazumijeva da su **materijali korišćeni za njihovu izradu kvalitetni i skupi**. Često se na terenu susrećemo sa jeftinim gumama koje naizgled liče da mogu da izdrže rad u ovim uslovima, međutim kod ovakvih guma vrlo brzo dolazi do kidanja i trošenja te ih je neophodno mijenjati.





mob.tel.: 065 547 023, tel/fax.: 051/386-420
e-mail: sam@blic.net





interfreight

Int. Spedition und Transport



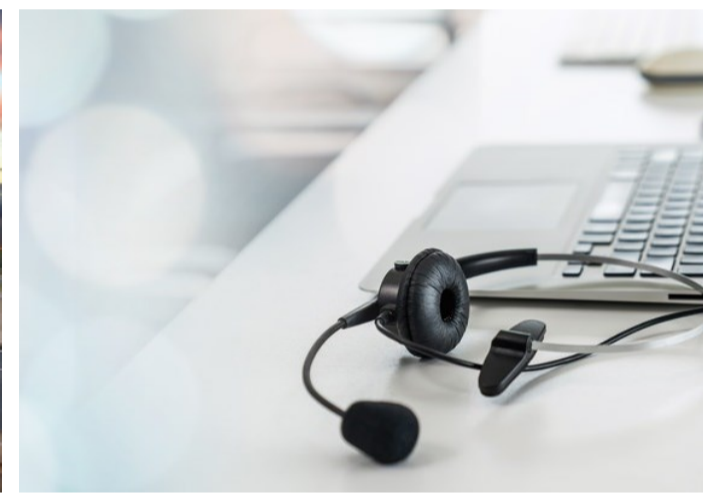
Subunternehmer / Podizvođačima

Unsere Anforderungen:

- Planen (1360) Sattelzüge
- GPS- Tracking
- CMR- Versicherung und entsprechende Lizenzen

Naši zahtevi:

- Cerade (1360) zglobni kamioni
- GPS praćenje
- CMR osiguranje i srodne licence



Unser Angebot/ Naš asortiman

Wir sind immer auf der Suche nach genauso motivierten und zuverlässigen Partnern und würden uns über eine Zusammenarbeit sehr freuen!

Unser Angebot:

- Tägliche Disposition Ihrer Fahrzeuge
- € pro Kilometer voll und leer
- Garantierte Zahlungsziele
- Konstante Ganzjahresauslastung

Uvek smo u potrazi za jednako motivisanim i pouzdanim partnerima i bili bismo veoma srećni da radimo sa vama!

Naš asortiman:

- Dnevni raspored vaših vozila
- € po kilometru pun i prazan
- Garantovani uslovi plaćanja
- Stalna popunjenost tokom cele godine

Kontakt

Adresse

- Interfreight e.U
- Bürglsteinstraße 15
- A-5020 Salzburg

Kontakt

- info@inter-freight.at
- +43 (0) 660 479 86 98

Unsere Lösungen passen wir auch gerne an Ihre individuellen Bedürfnisse an. Wir freuen uns auf Ihre Anfrage!
Takođe rado prilagođavamo naša rešenja vašim individualnim potrebama. Radujemo se vašem upitu!





Osnovani 1987. godine

Frigošped d.o.o.

Jasan cilj osigurava djelovanje kompanije Frigošped: potpuno zadovoljstvo naših klijenata kroz izvanredne performanse naših ljudi i opreme.

Vjerujemo da je timski rad, a ne individualni napor, jedini način za postizanje ovog cilja. Iskrenost i posvećenost će uvijek biti ključna karakteristika naših vozača, osoblja i menadžmenta.

Naša misija je zadovoljstvo svakog klijenta pružanjem brzih, učinkovitih, pouzdanih i najpovoljnijih usluga međunarodnog transporta.

Naša vizija - Nastavljajući naše nasljeđe kompaniju Frigošped vidimo kao snažnu transportnu kompaniju koja će koristeći dugogodišnje iskustvo, znanje, ulaganje u kvalitet i kompetencije biti uvijek korak ispred drugih, spremna zadržati konkurentsku prednost u regiji i osvojiti nova tržišta te na taj način ostvarivati zajedničke ciljeve svojih uposlenih, zadovoljnih klijenata, poslovnih partnera, kao i šire zajednice.



35

godina
poslovanja

30+

zaposlenih

249+

zadovoljnih
klijenata

1

poslovnica

FRIGOŠPED D.O.O.

Frigošped d.o.o. je vodeća transportna kompanija u Bosni i Hercegovini, koja nudi isključivo usluge međunarodnog transporta.

Kontakt

Kulina Bana 3, Žepče, BiH
+387 32 883 122
info@frigosped.ba

Klasični transport

Podrazumijeva otpremu i dopremu robe koja se može smjestiti u vozilo:

- Dužine 13,60m;
- Širine 2,5m;
- Visine 2,8 - 3,0m
- Težina do 25t

Profesionalni vozači

Naš tim profesionalnih vozača sa dugogodišnjim iskustvom su snaga naše kompanije. Profesionalnost, lojalnost i poštenje su vrijednosti koje gradimo zajedno.

Naš vozni park čine kamioni marke Volvo čiji smo dugogodišnji partner. Svi kamioni su licencirani i imaju dozvole za obavljanje međunarodnog transporta. Kamioni i vozači posjeduju ADR certifikate.

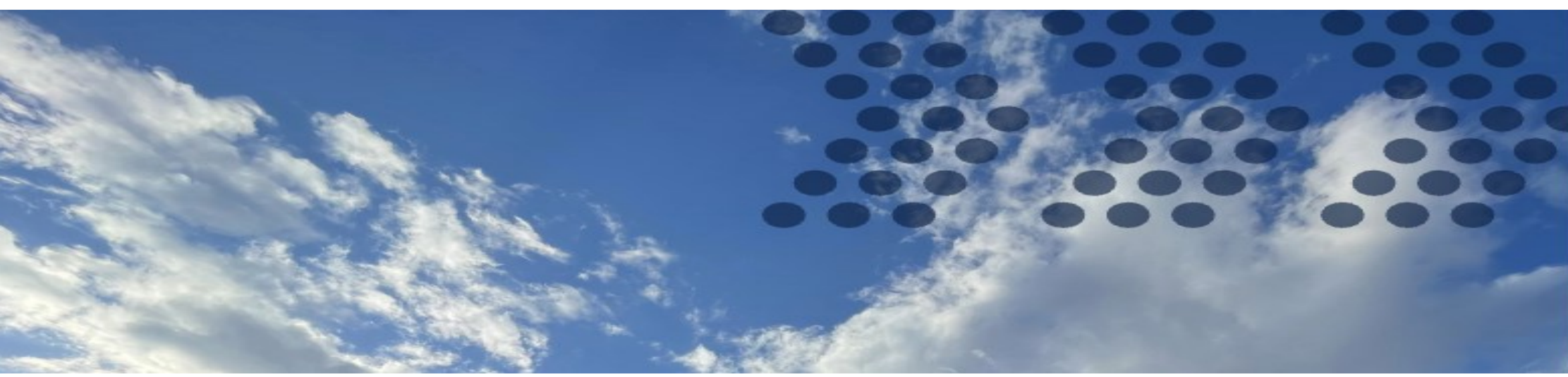
Naš cilj je biti najbolji a ne najveći jer izvrsnost, pouzdanost i efikasnost su kvalitete koje se grade i prenose generacijama u našoj porodici.







 **ViaMaco**
Preduzeće za transport špediciju i usluge



LOGISTIC & TRANSPORT COMPANY

O NAMA

Kompanija Vlamaco DOO osnovana je 2005. godine u Banja Luci, kao uslužno preduzeće čija je osnovna djelatnost drumski prevoz robe.

Bavimo se međunarodnim prevozom robe na teritoriji čitave Evrope. Akcenat uprave društva je na profesionalnom i odgovornom timu koje može odgovoriti na sve zahtjeve naših komitenata.



Vizija preduzeća ogleda se u politici kvaliteta koje predstavlja osnovno načelo poslovanja.

Misija preduzeća je pokrivanje logističkih potreba naših klijenata na njihovo potpuno zadovoljstvo koje ostvarujemo sa pouzdanjem, brzinom i sigurnim transportom.

Težimo ka tome da obezbjedimo kvalitetnu uslugu za naše klijente, kao najvažniji uslov dugoročnog razvoja.



Naši zaposleni su raspoređeni u 5 sektora. Izvršni sektor broji najviše zaposlenih radnika koji čine profesionalni vozači teretnih motornih vozila.



ViaMaco
Preduzeće za transport, Spediciju i usluge
tel: + 387 51 344 444
fax: + 387 51 344 440
GSM: + 387 65 523 760
BANJA LUKA
vlamaco@teol.net

VOZNI PARK

Naš vozni park čini preko 25 voznih jedinica, i konstantno se radi na proširenju voznog parka. Najveći broj voznih jedinica čine šleperi, nosivosti do 24t, a u ponudi za naše komitente imamo i manja vozila a to su solo kamioni, kombi i kedi vozila.



+ 387 51 344 444



vlamaco@gmail.com



**VAŠ SIGURAN
PARTNER**

www.kamelia.ba

20 godina uspješnog poslovanja

Firma Kamelia doo osnovana je 2001 kao mala porodična firma. Smještena u iznajmljenom prostoru od 56m² započinje svoje poslovne korake. Ideja o samom osnivanju rađa se u Hrvatskoj, gdje su članovi porodice Hodžić (otac i sin) bili uposleni u firmi koja se bavi proizvodnjom i distribucijom cvijeća. Na taj način stekli su dovoljno iskustva kako bi, vrativši se u svoju državu pokrenuli vlastiti biznis.

Postali smo jedna od prvih firmi u Bosni i Hercegovini, koje su u poslijeratnom periodu počele sa uvozom i distribucijom cvijeća i ukrasnog drveća. Nedugo nakon osnivanja firme porodica Hodžić se odlučuje za kupovinu prvog kamiona za vlastite potrebe, te se investira u u kupovinu zemljišta od 3050 m² na kojem se gradi poslovni objekat.

Kompanija sa stručnim timom ljudi koja je uvijek spremna za nove izazove i zadatke

20

godina poslovanja

80

uposlenih

2500+

zadovoljnih klijenata

45

voznih jedinica

Uvidjevši potrebe tržišta u pogledu transportnih usluga Kamelia doo dio svojih poslovnih aktivnosti proširuje na domaći i međunarodni transport. Investicije su išle u pravcu širenja voznog parka tako da danas posjedujemo 39 šlepera, četiri solo kamiona i dva kombi vozila koji zadovoljavaju najviše standarde o zaštiti okoliša. Održivi razvoj i zaštita okoliša u današnje su doba najvažnije teme u društvu, privredi te naravno i u transportu. Za nas u firmi Kamelia ove teme nisu samo moderne floskule, nego nešto što veoma ozbiljno shvatamo.

Danas nakon 19 godina uspješnog poslovanja sa zadovoljstvom možemo reći da smo jedna od vodećih firmi iz oblasti kojom se bavimo. Odgovoran pristup prema našim poslovnim partnerima prati razvoj preduzeća te je dio korporativne politike od samog osnivanja. Da rukovodstvo firme Kamelia ima viziju u pogledu širenja poslovanja dokazuje i odluka o kupovini parcele površine 40.000m² na kojoj je 2020.godine finalizirana izgradnja poslovno –servisnog objekta površine 3500m². Firma broji 64 zaposlene osobe, te se taj broj povećava iz godine u godinu.





Logistika prilagođena klijentu

Razmjena robe i informacija, te logistička rješenja su faktor uspjeha svake kompanije.

MERIDIAN A.D.



Meridian a.d. Vaš pouzdan partner

Pouzdana i ekonomična rješenja za pune utovare i parcijalne pošiljke. Redovne zbirne linije.

DETALJNIJE





Ripče-Trans d.o.o.
Vahida Ibrića bb
75350-SREBRENİK
Tel; 00 387 61 141 153
00 387 62 185 678
Fax; 00 387 35 645 405
Timocom:057137





DLD

Akumulirajući ideje te radno iskustvo tokom svog višegodišnjeg rada stvoreni uslovi da se preuzme liderska pozicija i pokrene novi stil u transportu robe. Firma DLD Braca Čočkalović 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..



DLD 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 emisije 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.



DLD BRACA ČOČKALO d.o.o.
Preduzeće za drumski transport robe
Email: info@bracacockalovic.com
Tel.: +387 (0) 50 220 180
+387 (0) 50 220 181
Fax: +387 (0) 50 220 182



DLD

DLD





HARY-TRANS





"AUTOPREVOZ"

Teretni promet d.o.o. Mostar



Pouzdanost - Naša glavna vodilja je partnerima pružiti pouzdanost da će njihov teret stići do zatražene destinacije.









Uprava preduzeća:

Telefon: +387 53 311 300
 Faks: +387 53 311 301
 E-mail: office@bpnada.com
 Direktor: +387 65 524 245

Računovodstvo:

E-mail: dragana@bpnada.com

Benzinska pumpa / Restoran:

+387 53 311 500

NADA doo Derventa

Kninska b.b.
 JIB 400140630007
 PDV IB 4400140630007

NADA TRANSPORTI doo Derventa

Kninska b.b.
 JIB 403207680003
 PDV IB 403207680003

NADA TRANSPORT doo Celje

Cesta na Dobrovo 91
 ID ŠT DDV: SI9373455

GPS

N 44°59'04.2"
 E 17°55'52.5"



FARMA-PROM SPORT



SPORTSKI CENTAR "Farma Prom Sport" je savremen i funkcionalan, te estetski dopadljiv moderan sportski objekat, površine 5.800 metara kvadratnih, opremljen najmodernijom opremom za namjenu i korištenje u sportske svrhe te osposobljen za pružanje usluga od javnog djelovanja i okupljanja.

U potpunosti klimatizovan, zagrijan sa mogućnostima podešavanja temperature i tri nivoa osvjetljenja u dvorani prema zahtjevima korisnika.

DVORANA SPORTSKOG CENTRA

U dvorani (40 x 20 x 12) su na raspolaganju tereni za mali fudbal, futsal, odbojku, rukomet, badminton, stoni tenis, borilački sportovi, ritmička gimnastika, moderni i sportski plesovi i dr. manifestacije.

Ono što ovu dvoranu izdvaja od ostalih u širem okruženju je, po evropskim standardima, postavljena univerzalna podloga od specijalnog materijala (herkulan), a njene karakteristike su elastičnost, odskočnost, protivkliznost i zaustavnost.

Na tribinama je moguće smjestiti oko 400 (četiristotine) posjetilaca.

kontakt: 065/ 198 933, 063/ 541 688, 065/ 566-918



TT

TAREVCI TRANSPORT



NOVOSPED



Dejanac Promet



TOURIST COMPANY



Kranjska Gora



Novi Sad



Zadar



BHL transport i logistika, kao preduzeće osnovano je 2013. godine. Nakon šest godina uspješnog poslovanja uspjeli smo izgraditi svoj imidž te proširiti svoje poslovanje na špeditorske usluge. Nakon proširenja poslovanja proširili smo i svoje usluge na međunarodni i lokalni transport, logistiku i skladištenje. Za našu kvalitetu, sigurnost i pouzdanost zaslužni su naši zaposlenici.

Međunarodni transport

U potrazi ste za sigurnim i kvalitetnim transportom Vaše robe? Kada govorimo o asortimanu naših usluga, jednu od najbitnijih možemo izdvojiti međunarodni transport koji se uspješno odvija širom Evropske Unije. Svojim dugogodišnjim iskustvom nudimo Vam garanciju kvalitete i profesionalnosti u svom poslu. Sigurnost Vaše robe je u našim rukama. Tražite pouzdanog logističkog partnera koji će se pobrinuti za sve vaše međunarodne transporte. BHL Vam nudi rješenja za bilo koju vrstu tereta u Evropi i širom svijeta. Nudimo Vam mogućnost obrade bilo koje vrste specijalnog tereta po principu „od vrata do vrata“. Kako bi postigli visoke standarde koristimo fleksibilan, pouzdan te dinamičan pristup. S takvim pristupom možemo pružiti logistička rješenja putem svih vrsta transporta koja će ispuniti sva Vaša očekivanja.

Lokalni transport

Ako ste u potrazi za dopremom ili otpremom određenog predmeta ili se radi o velikoj pošiljci, nudimo Vam kompletnu uslugu standardne i ekspresne logistike te distribucije kako carinske tako i necarinske robe. Kao međunarodna transportna kompanija uspijevamo održavati svjetsku distribucijsku vezu koja nudi besprijekoran i efikasan proces distribucije. Kada je u pitanju lokalni transport robe, posjedujemo stručnost i uspješne rezultate. Upravo radi toga, činimo se savršenim partnerom za rukovanje s Vašom robom.

Logistika i skladištenje

Ukoliko Vam je potrebna usluga skladištenja, profesionalnost te educiranost našeg osoblja će Vam omogućiti najkvalitetnije usluge sa sigurnim skladištenjem te sortiranjem i distribucijom robe. Naša kompanija upravlja sa mnogobrojnim skladištima širom Evrope. Naši skladišni prostori i logistički centri širom Evrope nude Vam efikasnu skladišnu logistiku. Nudimo Vam upravljanje skladištem mehaničkim prikupljanjem informacija uz redovnu kontrolu robe te skladišta opremljena sigurnosnom opremom. Stručnost našeg osoblja omogućit će Vam sigurnost prilikom preuzimanja robe u skladište, pravilnu preraspodjelu robe te dostavljanje iste krajnjim kupcima. Svim našim prijevoznim sredstvima upravljaju profesionalni vozači koji redovno održavaju i kontrolišu iste.



Započnite svoj
transport

KONTAKTIRAJTE NAS

TRANSPORT & LOGISTICS

2.037

ZAVRŠENIH PROJEKATA

50

RADNIKA

35

KAMIONA

9

GODINA ISKUSTVA

KONTAKTIRAJTE NAS

A. Slatinski put bb 77200 Cazin

T. +387 37 516 052

E. info@bhl.ba

BHL D.O.O.

Zašto izabrati nas?



24/7 PODRŠKA

Nudimo Vam 24/7 podršku.



DOSTAVA NA VRIJEME

Naša dostava nikad ne kasni, tu samo vazda na vrijeme.



GLOBALNA USLUGA

Nudimo Vam kvalitetnu i sigurnu globalnu uslugu.



TKP-LOGISTIC

TKP-LOGISTIC is member of TRANSKOP GROUP.

Please visit: www.transkop.com

Contact: info@tkplogistic.com,

Tel. +385 99 350 50 01



30+

godina iskustva

45+

voznih jedinica

1400m²

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. Raspolažemo 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 raspolažu 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



TRANSPORT
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/prenapučenja, 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

Posredovanja u uvozu i izvozu kao i u
svim drugim carinskim postupcima.

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