

TKP-LOGISTIC

TKP-LOGISTIC is member of TRANSKOP GROUP.

Please visit: www.transkop.com

Contact: info@tkplogistic.com,

Tel. +385 99 350 50 01





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



www.logistika.ba

Osnivač i izdavač:

INSTITUT ZA RAZVOJ

IZVRSNOSTI U LOGISTICI

Glavni i odgovorni urednik:

Velibor Peulić

Redakcija:

Pavle Gladović

Fahir Skulić

Mirsad Musić

Željko Žepić

Muamer Berbić

Biljana Muratovska

Kecman Filip

Dragan Tatić,

Sanel Jakupović

Joža Cuderman

Milanko Damjanović

Tehnička obrada i dizajn:

Amir Milić

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...

ULOGA DRUMSKOG TRANSPORTA & SCM **6**

VJEŠTAČKA INTELIGENCIJA- AI & SCM **16**

PRING – DOŽIVOTNA GARANCIJA **22**

KONCEPT MOBILNOSTI – IZAZOVI DO 2050 GODINE **40**

EU PAKET MOBILNOSTI I VOZAČI **42**

SLOBODNE EKONOMSKE ZONE **50**

.....



SISTEMI SKLADIŠTA I POLICA

METAL-SISTEMI

www.metal-sistemibh.com

066 811 000

066 514 102

GLOBALNI TREND OVI KRETANJA UPRAVLJANJA U DRUMSKOM TRANSPORTU I NJIHOV UTICAJ NA LANCE SNABDIJEVANJA

Da li je vrijeme za izgradnju novog modela drumskog transporta budućnosti i koji su nam rokovi prihvatljivi

Pomoćna hipoteza je dopunjena „uloga podsticaja i izgradnje infrastrukture za model budućnosti“. Kao druga hipoteza postavljena je „uloga i značaj drumskog transporta kao vezivnog tkiva u lancima snabdijevanja uslovljenim aktuelnim poremećajima“.

Cilj rada je da slijedom globalnih trendova kretanja u drumskom transportu i njihovog uticaja na lance snabdijevanja sa ciljem dokazivanja postavljenih glavnih i pomoćnih hipoteza.

U toku izrade rada, koristili smo induktivnu i deduktivnu metodu, metode analize i sinteze, metoda apstrakcije i konkretizacije, metoda generalizacije i specijalizacije, metoda klasifikacije, metoda deskripcije, metoda kompilacije, kao i komparativnom metodom.

Polazni elementi analize problema, predstavlja sagledavanje globalnih trendova kretanja koji opterećuju drumsku transportnu industriju, od „zelene agende“, „nedostatak i (ne)popunjenost radnih mjesta“, „podsticaja za provajdere logistike“, izazovi u finansiranju infrastrukture, te ispunjavanje ciljeva „dekarbonizacije – neutralnosti do 2050 godine“ i drugih istraživanja koje su sprovedena uz pomoć ASTIC, CEVA Logistics, Istraživanje IRU Green Compact-a,

Međunarodna drumska transportna unija IRU-ovom Globalnom izveštaju o nedostatku vozača tereta za 2023. Za potrebe rada, koristili smo podatke zvaničnog IRU izveštaj, koji se zasniva na istraživanju više od 4.700 transportnih kompanija u Americi, Aziji i Evropi, koje predstavljaju 72% globalnog BDP-a. Zaključci predstavljaju rezultate istraživanja globalnih trendova kretanja u drumskom transportu i njihov uticaj na lance snabdijevanja, od lokalnog ka globalnom nivou, a kojima smo dokazali postavljene glavne i pomoćne hipoteze.

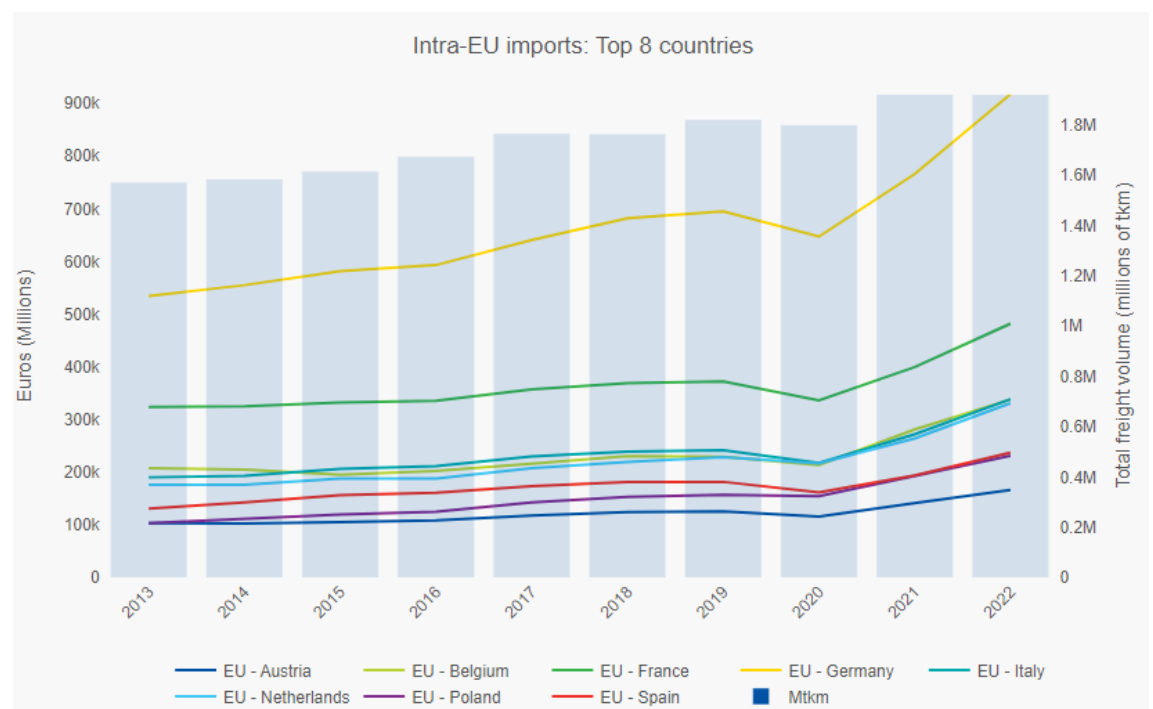
DRUMSKI TRANSPORT U LANCIMA SNABDIJEVANJA ZEMALJA EVROPSKE UNIJE

Mjesto drumskog transporta u apsolutnim pokazateljima uvozo/izvoznih i intra lancima snabdijevanja EU

Posmatrajući lance snabdijevanja uzvodno ili nizvodno, odnosno od izvora do cilja, transport robe je osnova ili krvotok. Lanci snabdijevanja u strukturi se oslanjaju na sve vidove i sredstva transporta, u zavisnosti od optimalnog rješenja, fleksibilnog i efikasnog omjera, tako da svaki dan drumski laka ili teška sredstva, brodovi, vozovi i avioni isporučuju, snabdijevaju svaki dio zemaljske kugle, od prehrambenih artikala, medicinskih medikamenata do svih drugih artikala neophodnih za privredne kapaciteta i potrebe potrošača. Analizirajući prikupljene i istraživanjem objedinjene podatke o robnim-trgovinskim tokovima, prema vrsti transporta, ispitivanjem kombinovanih transportnih sistema, te udela drumskih operatera u protekloj deceniji utvrdili smo zakonitosti i važnost pojedinačnih udela transportnih sistema u lancima snabdijevanja zemalja Evropske Unije.

Za potrebe rada, istraživali smo dostupne podatke Eurostata, međunarodne robne tokove u kojim se naglašavaju glavni koridori transporta, a koji odgovaraju obimu lanca snabdijevanja. Na osnovu istraživanja i komparacijom podataka pod državama, zaključujemo da bez drumskog transporta se ne može kreirati lanac snabdijevanja u uvoznom i izvoznom toku, skoro svu robu u nekom trenutku svog putovanja oslanjamo na drumski transport, proučavanje ovih tokova pruža uvid u razmjere međunarodnog tržišta drumskog tereta u EU. Na grafikonima 1 i 2 je prikazan udio drumskog transporta tereta u uvozu i izvozu, predstavljen u ostvarenom transportnom radu, mjerljivo u tonskim kilometrima, u osam najvećih lanaca nacionalnih vrijednosti je dominantan vid transporta, sa prosjekom iznad 80%.

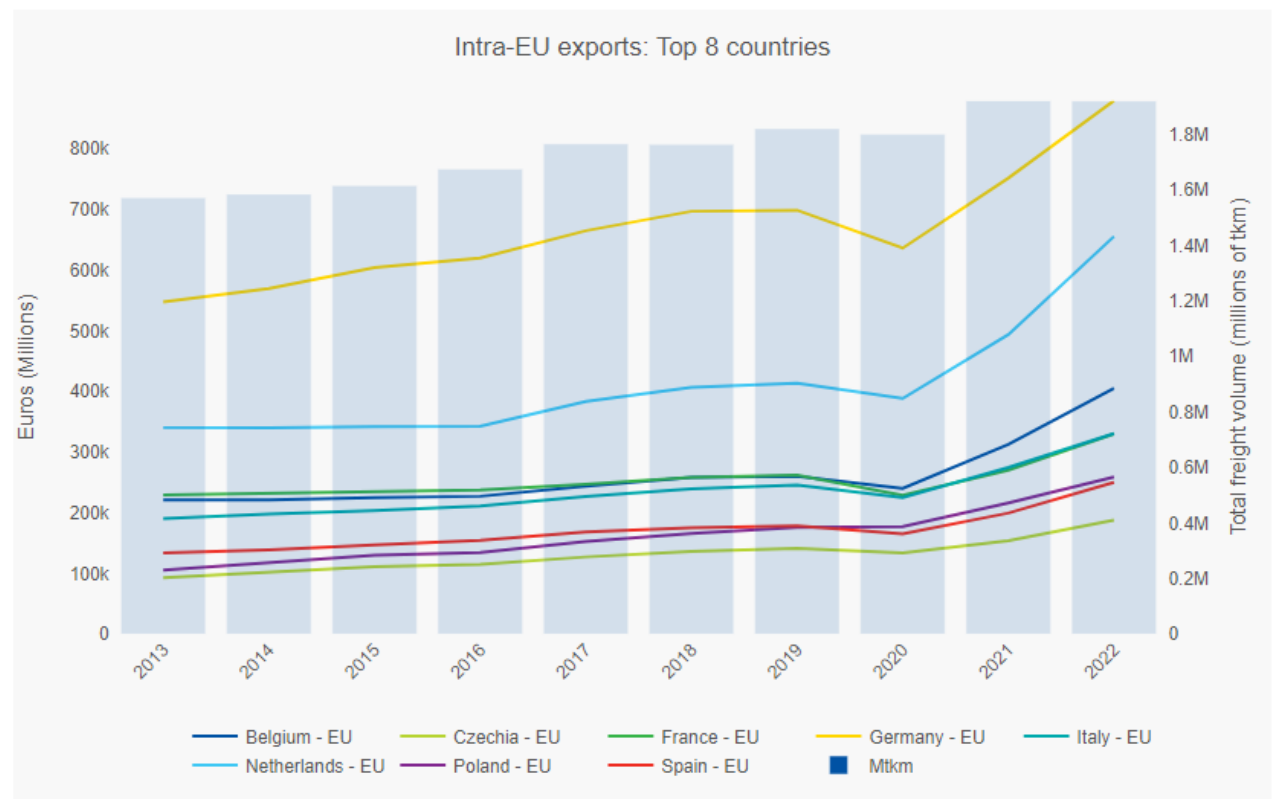
Grafikon 1 Obim transportnog rada drumskih transportnih operatera u uvozu/izvozu lanca vrijednosti u EU



Izvor: Eurostat (road_go_ta_tot & ext_lt_intratrd) extracted on 2024-04-02

Grafikon 1 i 2 Obim transportnog rada drumskih transportnih operatera u uvozu/izvozu lanca vrijednosti u EU

Izvor: Eurostat (road_go_ta_tot & ext_lt_intratrd) extracted on 2024-04-02



Source: Eurostat (road_go_ta_tot & ext_lt_intratrd) extracted on 2024-04-02

Grafikoni 3. Lanci snabdijevanja u obimu vodećih osam zemalja EU



Izvor: Eurostat (ds-059301) extracted on 2024-04-02

Iz grafikona je vidljivo da je Njemačka primarna destinacija u uvozu ali i izvoza robe iz EU, druga destinacija ulazno/izlaznih tokova je Francuska, potom Holandija, Belgija idr. Od 2020. godine i početka pandemije Covid-19, primjetan je porast trgovine unutar EU. U 2021. obim trgovine je porastao za 8%, a vrijednosno za 21%. U 2022. obim trgovine se nije povećao već je porastao za 23% mjereno vrijednošću. Ova povećanja su povezana sa višim nivoima potrošnje dobara, podstaknutim porastom realnog BDP-a po glavi stanovnika u EU nakon 2020: +6,1% u 2021. i +3,2% u 2022. godini. Da bi se dopunile ove brojke, sledeće četiri mape stabla ilustruju proporciju uvoza i izvoza za svaki koridor unutar EU u 2022. godini, kako u smislu vrednosti tako i u smislu količine.

Tabele 1-3. Uvozno-izvozni tokovi i intra – robni tokovi lanaca snabdijevanja u zemljama EU



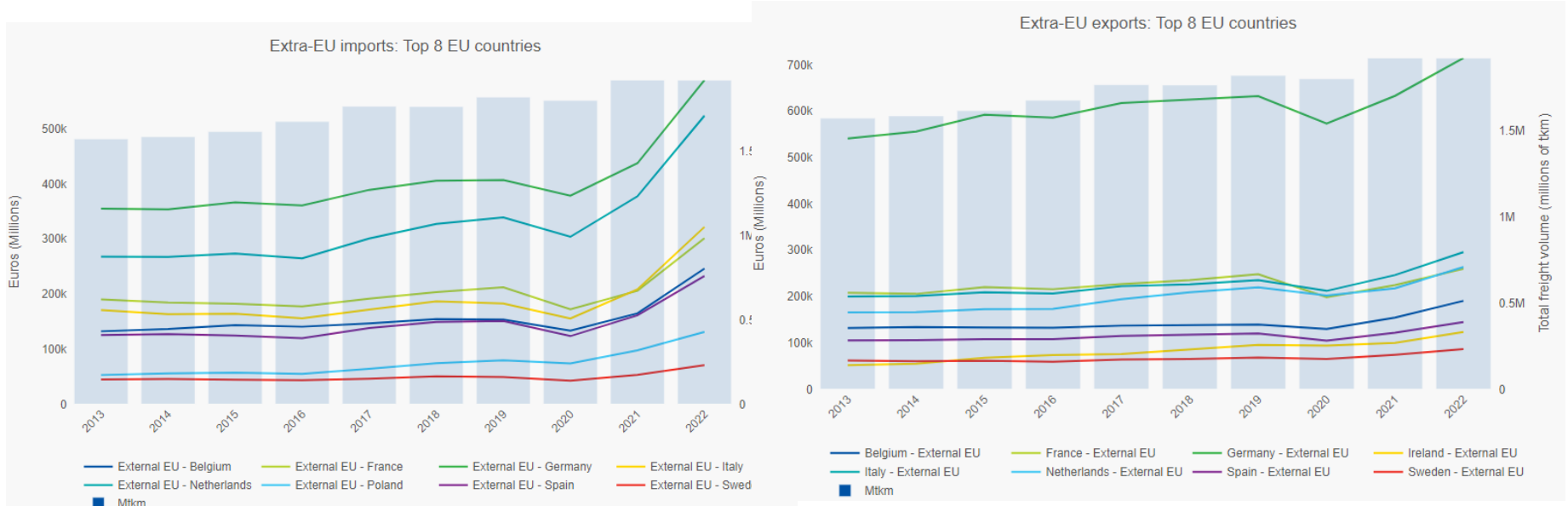
Izvor: Eurostat ([ds-059301](#)) extracted on 2024-04-02

Uz nekoliko izuzetaka, lista zemalja EU među osam najvećih izvoznika i uvoznika je prilično slična, bez obzira da li se trgovina odvija interno ili eksterno. Međutim, dinamika linije trenda se razlikuje. U trgovini sa spoljnim partnerima, Nemačka, najveći uvoznik i izvoznik, nije toliko ispred ostalih zemalja EU po uvozu. S druge strane, značajno je ispred u izvozu, trgovina je duplo više u monetarnom smislu od bilo koje druge zemlje EU. U 2022., njemačka roba koja se najviše uvozi, u smislu vrijednosti, bile su hemikalije, goriva i rudarski materijali. Isto je i za Francusku i Holandiju. Što se tiče izvoza, transportna oprema je najviše rangirana za Nemačku i Francusku, dok je Holandija izvezla više goriva i hemikalija u vrijednosti. Zanimljivo je da izvoz u zemlje koje nisu članice EU nije pokazao jasan porast kao kod drugih oblika trgovine.

Upravljanje drumskim transportom u modalnom dijelu transportu tereta EU

Prethodni odjeljak je pokazao da su i uvoz i izvoz unutar EU i između zemalja EU i zemalja van EU porasli tokom protekle decenije u smislu vrijednosti. Ovaj odjeljak ispituje distribuciju ovih tokova između različitih vidova transporta (drumski, vazdušni, morski, železnički i drugi oblici, uključujući cevovod, poštanske, unutrašnje plovne puteve i samohodne). Modalni udeo u međunarodnoj trgovini van EU Analiza počinje sa sledeća dva grafikona koji prikazuju monetarnu vrednost uvoza i izvoza između EU i zemalja koje nisu članice EU prema vidovima transporta.

Graf 4 Modalni udeo u uvoz/izvoz iza zemalja EU



Izvor: Eurostat (ds-058213) extracted on 2024-04-02

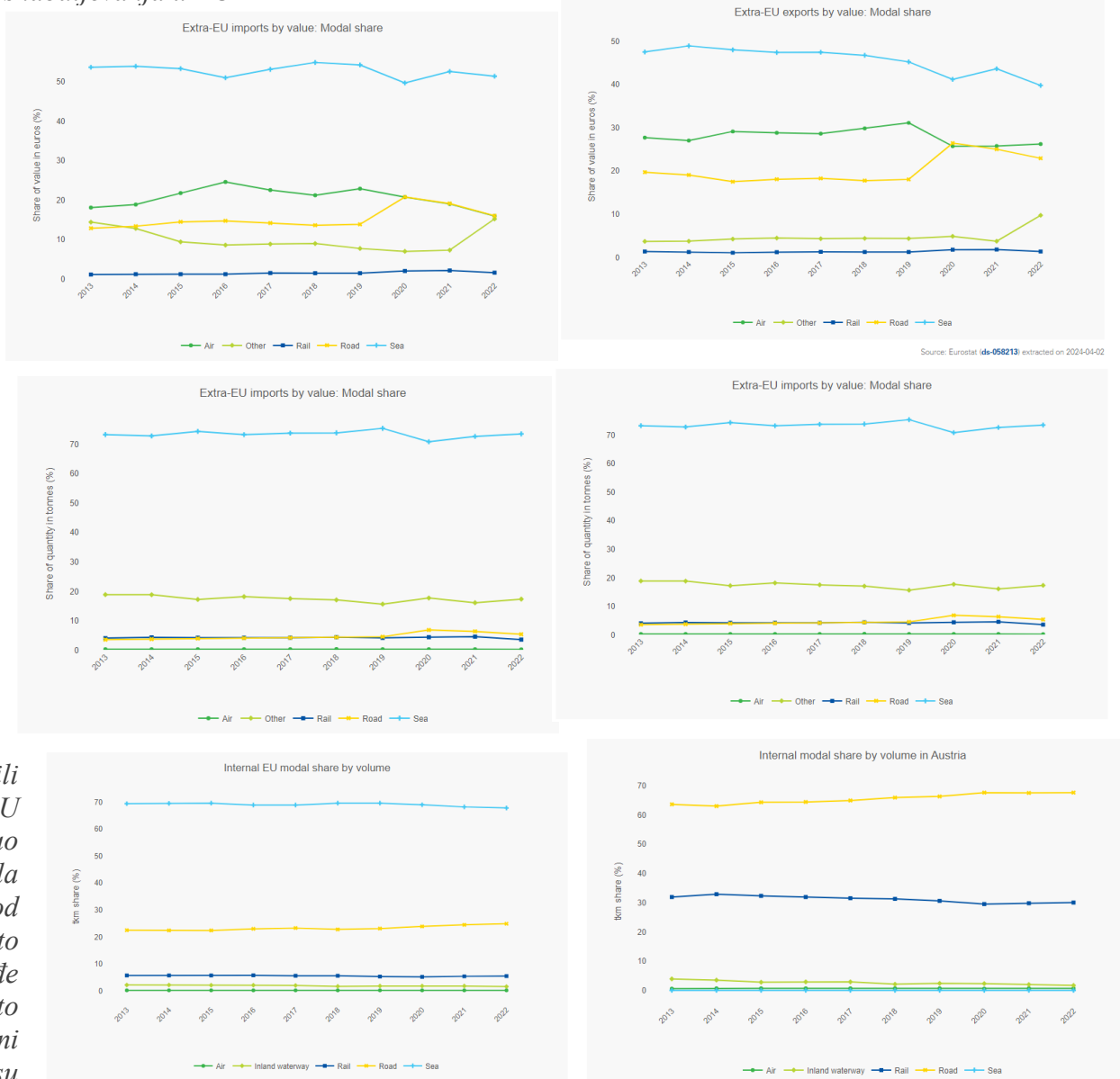
Gore navedeni podaci ukazuju na to da je pomorski transport odgovoran za većinu međunarodnih tokova uvoza i izvoza između EU i drugih zemalja, čineći u proseku 50% uvoza i 45% izvoza po vrednosti. Međutim, udeo izvoza morem se smanjuje od 2014. godine, u korist drugih vidova transporta. Drumski saobraćaj je zabilježio značajan porast u 2020. godini, nadoknađujući pad vazdušnog i pomorskog transporta kada je pandemija Covid-19 poremetila vazdušni transport i snabdijevanje kontejnerskog transporta. Godina 2022. bila je jedinstvena i za druge vidove transporta, sa značajnim povećanjem novčane vrednosti cjevovodnog, unutrašnjeg plovno putu i transporta robe na sopstveni pogon, najviše zbog povećanja uvoza energenata kao posljedica sukoba u Ukrajini. Stopa pomorskog transporta u trgovini van EU kada se mjeri kvantitetom umjesto vrijednošću je značajna i čini preko 70% uvoznih i izvoznih tokova. Ovo pojačava značaj drumskog transporta u premeštanju robe do i iz luka.

U uvozu, drugi najveći udeo po količini imaju cjevovodi, zatim drumski i željeznički. Prije 2019. godine, drumski i željeznički transport su uvećavali količine, ali i tada je drumski transport doživio značajan porast. U izvozu, drumski transport ima drugo najveće učešće po količini. Izvoz drumom je doživio nagli porast u 2020. godini, nadoknađivši pad u pomorskom transportu zbog zagušenja i problema sa nedostatkom kontejnera. Modalni udeo unutrašnjeg transporta EU fokusirajući se sada na unutrašnje transportne tokove unutar EU, grafikon ispod prikazuje modalnu podjelu u protekloj deceniji.

Grafikon 5. Udio vidova transporta u lancima snabdijevanja u EU

Izvor: Eurostat (tran_hv_ms_fmmod) izvučen 2024-04-02

Drumski teret čini otprilike 75% ukupnog unutrašnjeg tereta EU mjenog u tonskim kilometrima, povećavajući se na 77% kada se uzme u obzir samo unutrašnji transport. Međutim, ovi prosjeci mogu da dovedu u zabludu kada se ispituju pojedinačne zemlje EU. Zemlje kao što su Danska i Francuska prate isto rangiranje i trendove udela u EU režimu. Međutim, zemlje bez izlaza na more, kao što je Austrija, nemaju nikakav pomorski udeo. Litvanija ima veći udeo u željezničkom transportu u poređenju sa drugim vidovima prevoza, što je trend primijećen i u Letoniji, koja je doživjela značajne promjene u distribuciji transporta tokom protekle decenije. Do 2015. Rumunija je zadržala uravnoteženiju podjelu, ali je drumski transport od tada povećao svoj tržišni udeo.¹ Kada se fokusira na drumski transport, kombinovani transport uključuje putovanja u kojima se roba prenosi sa ili na kamione na ili sa drugih vidova transporta. Zakonodavstvo EU definiše kombinovani transport kao međunarodni po prirodi. Da bi se kvalifikovala kao kombinovani transport i imala koristi od regulatornih prednosti, kao što je veća bruto kombinovana težina, roba mora da pređe granicu. Postoje mnogi drugi zahtjevi, kao što su dužina puta, pruge i mora. Transportni operateri drumskog transporta u EU, nosioci su većinskog obima robnih tokova na dva



najvažnija koridora su između Poljske i

¹ Izvor: Eurostat (road_go_ta_tott & road_go_ia_rc) izvučeno 2.4.2024

Nemačke i između Španije i Francuske, sa najvećim udjelom drumskih transportnih sredstava (kamiona), po tonskim kilometrima, koji idu prema Njemačkoj, odnosno Francuskoj. Ovo je u skladu sa njihovim ekonomskim otiskom: Nemačka ima najveći BDP u EU, a slijedi je Francuska. Oni zajedno čine 40% ukupnog BDP-a EU.

GLOBALNI TREND OVI UPRAVLJANJA TRANSPORTNIM SISTEMIMA – MJESTO I ULOGA DRUMSKOG TRANSPORTA U LANCIMA SNABDIJEVANJA

Trendovi kretanja u drumskom transportu

Primjenom induktivne i deduktivne metode, metode analize i sinteze, sa pravom se zaključuje da su trendovi globalnog kretanja u upravljanju drumskim transportom, sa direktnim implikacijama na lance snabdijevanja današnjice, možemo sažeti kroz ključne principe i modele koji oblikuju efikasnu i održivu globalnu trgovinu u lancima snabdijevanja, sljedećim trendovima:

- 1. Drumski transport mijenja strukturu kalkulacije cijene usluge prevoza ka višem iznosu.** Koncept mobilnosti izazova u drumskom transportu usmjerava se u dva pravca, u jednom pravcu strateško opredjeljenje EU je da učini (karbonski) ugljenično neutralnim do 2050. godine, a drugi pravac je da ispunjavajući standarde EU direktiva o mobilnosti radnika, profesionalnih kompetencija, vještina i umijeća učine zanimanje profesionalnog vozača primamljivim za mlade, odnosno da olakšaju i uklone postojeće barijere koje su vidljive.
- 2. Operativno-upravljački troškovi bilježe konstantan rast, tako da su u direktnoj proporciji su troškovima zaposlenih. Naime, pozicija profesionalnog vozača, kao nosioca profitnog centra drumskog transportnog operatera suočava se sa nedostatkom radne snage, a nezamjenjivi će biti do 2050 godine, uz korekcije i primjene novih tehnoloških rješenja.** Trend je da operateri drumskog transporta pronalaze modele kako bi riješili nepopunjenost radnih mjesta vozača motornih vozila sa mjerama :
 - Pravednije nagrađivanje zaposlenih
 - veća ulaganja u sigurne parking prostore i prateću infrastrukturu,
 - pristojniji i kvalitetniji tretman vozača na polazno/dolazno tačkama,
 - skraćenje i eliminacija čekanja - fleksibilnije vrijeme isporuke,
 - eliminacija fizičkog napora vozača (ručni utovar i dr.)
- 3. Povećanje kašnjenja u isporukama pošiljaka – posljedica je nepopunosti radnih mjesta, preko 2,6 miliona radnih mjesta za vozače kamiona bilo je nepopunjeno u 2021. u zemljama obuhvaćenim istraživanjem. Obim zemalja obuhvata: Sjedinjene Američke Države (različite metodologije), Meksiko, Argentinu, Evropu (Španija, Italija, Francuska, UK, Nemačka, Poljska, Rumunija, Litvanija, Belgija, Holandija), Rusija, Turska, Iran, Kina. Nepopunjeni poslovi vozača kamiona izračunati na osnovu ukupnog broja vozača kamiona u svakom zemlja, i udeo nepopunjenih pozicija prijavljenih u odgovorima kompanija za drumski transport (detaljnije u metodologiji).** Logistički lanci su opterećeni sa poremećajima lanaca snabdijevanja, u dolaznom i odlaznom, neizvjesnošću koja doprinosi povećanju vremena aktivnosti na polaznim i završnim operacijama. Mjere koje se preduzimaju za smanjenje kašnjenja su ubrzavanje početnih utovarnih i istovarnih operacija. EU je uvela zakonske odredbe da se svaki sat zadržavanja pri utovaru plaća 40 eura, a auto dan sa 450 eura, svakako da kašnjenje direktno korelira ka povećanju troškova.
- 4. Princip koji se zasniva na tehnološkom napretku u sferi digitalizacije, sa ciljem da se operativno ubrzaju procesi donošenja odluka, razmjene informacija, optimizacije vremena putovanja i efikasnijeg iskorišćenja potencijala tovarnog prostora, predviđanje i upravljanje tokovima.**



Primjena vještačke inteligencije u lancima snabdijevanja

Primjena vještačke inteligencije (AI) je prisutna u globalnim trendovima upravljanja transportnim sistemima kao dijela lanaca snabdijevanja, a sada se taj domen širi i na unutrašnje aktivnosti i karike samih lanaca snabdijevanja. Prilagođavanje drumskih transportnih operatera, kao i operatera u domenu logističkih provajdera je neophodan i obavezujući smijer kretanja, koordinacija i saradnja su ključne poveznice cjelokupnih lanaca snabdijevanja i dodaju novu dimenziju u poslovanju.

Učešće „AI“ u rješavanju logističkih problema lanaca snabdijevanja je sveopšte prisutna, doprinosi jačanju lanaca snabdijevanja u dijelu eliminacije „nepotrebnih aktivnosti“, analiziranju, predviđanju i dizajniranju optimalnih rješenja u definisanju novog obrasca komuniciranja, ubrazavanju procesa i rješavanju kompleksnih zahtjeva lanaca snabdijevanja.

Tehničko-tehnološka unapređenja kao posljedica upotrebe AI, biće sve više zastupljena u lancima snabdijevanja, ali u drumskom transportu kao nadogradnja postojećih sistema aktivne i pasivne bezbjednosti, te optimizacije te nadogradnje i usavršavanja virtuelnih asistenata do autonomnosti utovarno-pretovarnih i transportnih sredstava.

Ukratko možemo zaključiti da primjena AI u upravljanju drumskim operaterima, ali u sveobuhvatnom posmatranju lanaca snabdijevanja donosi revolucionarne promjene na bolje, svakako da je potrebno adaptirati zakonski i regulacioni okvir, ali AI je tu i unapređuje postojeće sistema, olakšava rad, optimizira troškove poslovanja.

Trendovi primjene AI, kao i potencijali u lancima snabdijevanja i upravljanju drumskim transportom su:

1. *Koordinacija u nabavkama – primjena AI u dolaznom ili odlaznom lancu snabdijevanja, posebnu ulogu vidimo u dijelu obrade velikih skupova podataka koji će u revolucionarno kratkom periodu omogućiti donošenje adekvatnih odluka. Jednom riječju usklađuje, koordiniše, definiše i rješava višedimenzionalne varijable, te složene varijable u izuzetno kratkom vremenskom roku donosi optimalna rješenja u nabavci.*
2. *Digitalna transformacija lanaca snabdijevanja, podrazumijeva novu infrastrukturu, pravac promjena u samoj arhitekturi lanaca snabdijevanja. Zahtjevi koji su postavljeni pred transportna preduzeća, provajdere i druge oblike organizacije u sistemu lanaca snabdijevanja, svakako su imperativi i izazovi trenda kretanja. Ukoliko operateri žele iskoristiti potencijal AI, koji je nesumnjiv, moraju biti opredjeljeni za promjene i prihvatanje digitalne transformacije kao standarda poslovanja.*
3. *Jačanje otpornosti lanaca snabdijevanja se postavlja kao osnova za produbljivanje analize postojećih, eliminacija nepotrebnih tačaka aktivnosti, zamjena sa otpornijim lancima snabdijevanja. Preduslov realizacije ovog trenda je dublja analiza svih lanaca snabdijevanja, primjena AI je direktno u vezisa skraćenje u pojedinim segmentima, ali takođe dubljim uvidom u samu strukturu lanaca snabdijevanja. Značajan segment analize su zalihe, koje se u prostornoj i vremenskoj dimenziji dekompozicijom sadašnjeg stanja, dovode u ravan upravljanja i sticanja profita.*

Ukoliko želimo naglasiti značaj primjene AI u lancima snabdijevanja, izazivaju potrebe i revoluciju u lancima snabdijevanja. AI imaju mogućnost koje se brzo razvijaju kroz generativnu vještačku inteligenciju, analitiku podataka, automatizaciju, mašinsko učenje, internet stvari (IoT), blockchain i još mnogo toga, „pametni“ lanac snabdijevanja je na dobrom putu da postane nova normala.

AI će moći da analizira podatke u velikom obimu, identifikuje anomalije, traži obrasce koji dovode do neočekivanih poremećaja i daje predloge kako da ih riješi – skoro trenutno. Iz perspektive tehnologije, mogućnosti za omogućavanje planiranja sa malim brojem dodira su poput kontrolnog tornja ili njegovog naprednijeg parnjaka, kognitivnog centra za odlučivanje koji uključuje mogućnosti digitalnog blizanca.

Poremećaji u lancima snabdijevanja

Svjedočimo poremećaju lanaca snabdijevanja kao posljedicama geopolitičkih faktora koji izazivaju poremećaje na izvoru ili na cilju. Prije svega ističemo rastuće trgovinske tenzije, rizike na putanjama kretanja, kritičnost plovnih puteva, što je u direktnoj korelaciji sa strategijom „kupovina za svaki slučaj“ ili špekulativni udari na cijene proizvodnje, transporta, zaliha i dr. Poremećaji u lancima snabdijevanja, bili oni posljedica pandemije, geopolitike ili drugih faktora, direktno utiču na ekonomsku efikasnost privrednih potencijala industrijskog tržišta.

Posljedice poremećaja lanaca snabdijevanja utiču na trasnportne rizike, potražnju za teretom i fluktuacijom trasnportnih i skladišnih kapaciteta, a odraz je na svim vidovima transporta.

Organizacija rada transportnih operatera se mora prilagoditi novim uslovima, a prije svega u smjeru smanjenja troškova i stvaranja novih vrijednosti u lancima snabdijevanja prilagođenim promjenama sadašnjosti. Organizacija će biti otpornija na nove šokove i poremećaje u lancima snabdijevanja uz primjenu trendova koji pokrivaju primjenu i automnosti mašina, vještačke inteligencije, elektrifikacije voznog parka, te strukturne promjene su zahtjev za sve činioce lanaca snadbijevanja.

Mjesto i uloga drumskog transporta u strategiji „posljednja milja“

Logistika „posljednje milje“ i upravljanje lancem snabdijevanja (SCM) su ključne komponente transportnog sektora, posebno u pogledu zadovoljstva i efikasnosti kupaca. Naime, isporuka od vrata sa optimizacijom i smanjenjem težine pošiljke, obuhvataju ključne trendove i tačke strategije „posljednja milja“:

1. *Složenost logističkog procesa posljednja milja, prije svega nalazi se u dijelu eksperimentisanja i testiranja, sa trenutno upravljanjem značajnim troškovima u cilju da se učini ekonomski prihvatljiva i primjenljiva. Logistika posljednje milje je poznata po svojoj složenosti i visokim troškovima, što čini značajan deo ukupnih troškova isporuke. Kompanije se fokusiraju na rješavanje izazova koji uključuju organizaciju, integraciju i optimizaciju kako bi smanjili ove troškove. Drumski transport je dominantan i troškovno prihvatljiv model u današnjem okviru, no za očekivati je da će isporuku u segmentu posljednje milje preuzeti autonomna vozila.*
2. *Prilagođeni zahtjevi za isporuku obuhvataju raznovrsnost transportovanih artikala i različite potrebe za isporukom, kao što su transport hladnjačama ili prevelika vozila, zahtevaju specijalizovana rješenja. Partnerstvo sa specijalizovanim prevoznicima i korišćenje naprednih softverskih platformi za sortiranje i otpremu isporuke postaju sve češći*

3. *Vještačka inteligencija (AI): AI se sve više integriše u logističke platforme poslednje milje, omogućavajući kompanijama da koriste prediktivnu analitiku za povećanje efikasnosti, kao što je određivanje kada da pređu sa partnerstava na interne mogućnosti za specijalizovane isporuke*
4. *Održivost poslednje milje, Sve je veći naglasak na održivosti u okviru isporuke poslednje milje. Kompanije istražuju načine da ugrade održive prakse na svim nivoima poslednje milje, iako je trenutni fokus prvenstveno na operativnom nivou.*
5. *Tehnološke inovacije: Inovacije kao što su dronovi, roboti i kamioni bez vozača se istražuju za autonomne isporuke poslednjeg kilometra. Ove tehnologije bi mogle da revolucionišu poslednji korak u lancu snabdevanja poboljšanjem brzine i smanjenjem troškova ljudskog rada.*
6. *Očekivanja kupaca: Rastući troškovi isporuke i potražnja za besprekornom uslugom podstiču preduzeća da ponovo razmisle o svom pristupu isporuci na poslednjem kilometru. Ispunjavanje očekivanja kupaca na isplativ način predstavlja značajan izazov za SCM.*

EMPIRIJSKA ISKUSTVA I KONCEPTI BUDUĆNOSTI UPRAVLJANJA DRUMSKIM TRANSPORTOM U POLAZNIM (IZVOR) I ZAVRŠNIM OPERACIJAMA LANCIMA SNABDIJEVANJA

Drumski transport je ključna veza karika lanaca vrijednosti, empirijski, posamtrajući trendove koje usmjeravaju modeliranja, možemo zaključiti da se radi na tehnološkim alatima omogućavanje otpornosti ili jačanja postojećih lanaca snabdijevanja. Primjena tehnologije koja trenutno omogućava prinose na ulaganja u lance snabdijevanja, neprikosnoveno se izdvaja drumski transport, a sa druge strane omogućava otpornost lanca snabdijevanja zahtijeva veliku pažnju na povraćaj ulaganja. Dok neka velika preduzeća imaju resurse da se kockaju sa novim tehnologijama, većina igrača u prostoru lanca snabdijevanja neće potrošiti na digitalnu transformaciju bez skoro izvjesnog povrata svoje investicije u razumnom periodu.

Izgradnja snažnog lanca snabdijevanja je dugoročan proces, bilo da se radi o prilagođavanju politike zaliha i usvajanju novih tehnologija ili suštinskom opremljenosti izvora putem izbora dobavljača ili međunarodne diversifikacije. i dalje je potrebna otpornost, potrošnja nije zagarantovana.



FedEx je bila prva kompanija za isporuku koja je koristila hibridna vozila pre više od 20 godina. Međutim, obim ovih kompanija koje usvajaju ciljeve nulte emisije na globalnom nivou je bez presedana. FedEx sada planira da ceo svoj vozni park za preuzimanje i dostavu paketa pretvori u električna vozila do 2040. godine. Ove alternative nude značajan potencijal za smanjenje emisija, ublažavanje zagušenja u saobraćaju i podizanje efikasnosti isporuke i zadovoljstva kupaca. Brže isporuke. Sa tehnologijom koja ubrzava većinu aspekata naših života, sasvim je prirodno da današnji potrošači očekuju da će njihove isporuke biti jednako brze.

Očekivanja za isporuku sledećeg, pa čak i istog dana se povećavaju, pri čemu 78% potrošača daje prednost isporuci u roku od dva dana prilikom kupovine. Neispunjavanje ovih očekivanja može dovesti do značajnog gubitka kupaca. Studije su otkrile da će skoro polovina potrošača napustiti svoja kolica za kupovinu na mreži ako su rokovi isporuke predugi. Da biste bili sigurni da je vaša usluga isporuke u skladu sa očekivanjima kupaca, ključno je uspostaviti autentične i dostižne obaveze. Pozicionirana u gusto naseljenim područjima, ova lokalizovana čvorišta strateški smanjuju vreme isporuke tako što sadrže veće zalihe robe visoke potražnje. Preduzeća takođe moraju da pojednostave proces isporuke primjenom pouzdanih planera ruta. Ovi alati obezbeđuju tačne i trenutne informacije o procijenjenom vremenu dolaska kupaca.

Ispunjavanje očekivanja kupaca oslanja se na proaktivnu komunikaciju i blagovremeno dijeljenje informacija o praćenju u realnom vremenu. Ponovo osmišljavajući isporuku u poslednjem kilometru kroz inovativne tehnologije i održive prakse, preduzeća mogu da zadovolje rastuće zahteve potrošača dok minimiziraju uticaj na životnu sredinu. Dronovi i autonomna vozila. Nekada spekulativni pojam, isporuka dronova je brzo prešla u stvarnost u sektoru logistike. Preduzeća koja razmišljaju unapred aktivno integrišu ovu tehnologiju u svoje poslovanje, prepoznajući ograničenja konvencionalnih metoda isporuke. Walmart je, između ostalog, proširio svoju mrežu da ponudi dostavu dronom u sedam država, izvršivši preko 10.000 isporuka od pokretanja svog programa 2021. Slično tome, Amazon.com je nedavno predstavio svoje nove dronove „Prime Air“, koji će se uskoro koristiti za dostavu paketa u Velika Britanija, Italija i tri lokacije u SAD do kraja godine.

Bespilotne letelice su dizajnirane da isporuče pakete do pet funti za manje od jednog sata, a mogu čak i da lete po laganoj kiši. Dostava dronom rješava izazove koje predstavljaju zakršeni putevi, geografske barijere i potražnja za brzim uslugama. Međutim, on takođe uvodi prepreke kao

što su upravljanje vazдушnim prostorom i zabrinutost za privatnost, što zahteva pažljivo razmatranje i jasnu usklađenost sa propisima. Transformativne tehnologije.

KONZORCIJUM LOGISTIKA BOSNE I HERCEGOVINE

TRAŽIMO ODGOVORE, MJERE I AKTIVNOSTI NA SLJEDEĆA PITANJA:

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 sa EU i članicama po sljedećim tačkama:

1. 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“.

Naime, „vozač motornog vozila“ nije turista, već aktivni učesnik lanca snabdijevanja, kako u „uzvodnoj“ tako i nizvodnoj komponenti lanca vrijednosti bilo da je riječ o uvozu robe iz EU, izvozu iz Bosne i Hercegovine ili pružanja usluga prevoza za treće zemlje.

Budući da je pojačana diskriminacija sa početkom 2024 godine, te usporavanja transportnih lanaca, opterećenje prevoza sa troškovima i „zabranama ulaska za vozače motornih vozila“ na periodu od 6 - 12 mjeseci, neophodno je HITNO, ODMAH otkloniti pogrešan, diskriminatorski tretman zaposlenih vozača u prevozničkim preduzećima Bosne i Hercegovine.

Od 01.01.2024 godine do danas evidentirali smo 24 slučaja zabrane ulaska u EU, te troškova po osnovu prekršaja oko 120 000 eura. Veći dio nije evidentiran. Ova mjera je diskriminatorna i otvoreno je usmjerena na agresivan način „otimanja vozača“ transfer ka zemljama EU.

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.

2. ITALIJA

Takozvana taksa „ACI-Diritto fisso“, još uvijek je na snazi za prevoznike iz Bosne i Hercegovine. 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.

3. 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 jasno naglašava da se neće vršiti „diskriminacije“ između potpisnica, međutim „de facto“, prevoznici Bosne i Hercegovine i dalje plaćaju ovu taksu.

4. 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 popunom rezervoara u Bosni i Hercegovini ukoliko putujemo za Francusku, a za posljedicu imamo dodatne troškove.

5. 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.

TEMA 2: OPERATIVNI PROBLEMI PREVOZNIKA SA ZAHTJEVIMA

- I. Hitno, urgentno je potrebno da potpišemo sporazume o porezima, PDV i drugim davanjima, koja se jedino naplaćuje prevoznicima iz Bosne i Hercegovine, - države sa kojima smo u potčinjenom položaju SLOVENIJA i DRUGE, godinama unazad trpimo štetu zbog nepostojanja sporazuma.
- II. Zahtijevamo da se za prevoznike popust za korišćenje auto puteva na 25%, u Republici Srpskoj i Federaciji Bosne i Hercegovine.
- III. 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. (Objavlivanje „zelenog puta“ na displej na carinskim terminalima, implementacija NCTS – T1, smanjenje vremena zadržavanja za 75%)

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. Nastavak razgovora i analizi operativnog plana dogovorenog na prethodnim sastancima. Pitanja smanjenja opterećenja, ugradnjom DISPLEJA, na kome bi se 35% vozila nalazilo na zelenom putu, kao i ostala usaglašena pitanja procedura. (dogovorenih i usaglašenih).

- IV. 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. Nadležnosti koordinacijom podići na viši nivo.

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.

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. Potrebno je da uskladimo sa R Hrvatskom i prelaz Novi Grad, a uskoro prestaje sa radom i GP Maljevac, V.Kladuša. Od kojih u Gradišci imamo samo jednu saobraćajnu traku. 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.

- V. Zahtijevamo da se radno vrijeme sinhronizuje sa radnim vremenom ostalih službi u Bosni i Hercegovini, te sa susjednim carinskim službama.
- VI. PRIMJENA INSTRUKCIJE O UGOVORNOM IZNAMLJIVANJU POLUPRIKOLICA I PRIKOLICA „STRANIH TABLICA“ Prevoznicima je dozvoljeno da se koriste Ugovorom o iznajmljivanju i upotrebi izmjenljivih transportnih sudova. U skladu sa pozitivnom i proevropskom praksom da se ubrzaju lanci snabdijevanja. Definisati vremenski okvir od minimum 90 dana. (Pihvatanje strategije izmjenljivi transportni sudovi)
- VII. Standardizovati pristup, procedure i postupke primjene propisa na cjelokupnom carinskom području Bosne i Hercegovine. Ujednačavanje primjene na svim carinskim terminalima.
- VIII. 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.
- IX. 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.
- X. Zahtijevamo ukidanje monopola na ovlašćenja koja je odredilo MKT BiH. Eliminacija subjektivnih osjećaja prilikom raspodjele „dozvola“, zahtijevamo primjenu rješenja iz S.Makedonije. Raspodjela u skladu sa realnim parametrima.
- Analiza dosadašnjih raspodjela ukazuje da administracija na primjer u 2022 godini nije raspodijelila samo 919 italijanskih bilateralnih dozvola, za druge zemlje je podatak još porazniji. Tražimo detaljan izvještaj o dosadašnjim raspodjelama u proteklih deset godina.
- XI. Zahtijevamo da se optimizira broj taksi i nameta kojim se opterećuje poslovanje transportnih firmi, na primjer prevoznik opterećen sa minimalno pet davanja na ime članarina u komorama Bosne i Hercegovine, te opterećenja na ime „drugih davanja“.
- XII. Predlažemo da u Zakonu o prevozu, definišemo obligaciono plaćanje drumskog prevoza na 35 dana. Mjera koja je u svim evropskim zemljama prisutne, 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.
- XIII. Zahtijevamo da se prevoznicima izvrši povrat ili umanjenje troškova akciza na osnovu CMR tovarnih listova i drugih relevantnih dokaza da su transportni-kilometri realizovani van BiH.
- XIV. 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.
- XV. Predlažemo da se iz fonda zaštite životne sredine, te drugih fondova EU pokrene pitanje „zelene agende“, stimulacije pri kupovini vozila koja će biti prihvatljiva u EU, kao što znate „Zelena agenda“, predviđa naplatu poreza na ugljen dioksid, što će direktno da utiče na cijenu prevoza i ukupnih troškova kalkulacije naših proizvoda.
- XVI. Zahtijevamo da se razmotri rasterećenje Graničnog prelaza Rača sa otvaranjem Graničnog prelaza Šepak, kao odgovor na zatvaranje graničnog prelaza Karakaj i alternativni prelaz Bratoljub.
- XVII. 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).
- KONZORCIJUM LOGISTIKA BOSNE I HERCEGOVINE – raspolaže sa više od 120 diplomiranih inženjera saobraćaja, 25 Master drumskog saobraćaja i 4 doktora nauka, sa pravom očekujemo da se od strane Ministarstva komunikacija i transporta imenuje kao ovlašteno tijelo za sprovođenje edukacije u domenu profesionalnih kompetencija drumskog saobraćaja.
- Zahtijevamo da MKT BiH, definiše kao posljednju godinu u kojoj su prevoznici plaćali „CEMT potvrde“, u budućem periodu da na tehničkom pregledu uz „redovan tehnički pregled i registraciju vozila“ se izdaje prepis bez dodatnih troškova. Ove godine smo platili „više miliona“, prosto rečeno nameta koji nisu u Budžetu BiH. Cijenimo da je odgovornost na MKT Bosne i Hercegovine.
- Za sva pitanja smo Vam na raspolaganju, putem e-mail info@logistika.ba ili konzorcijumbhlogistika@gmail.com



O NAMA

Društvo sa ograničenom odgovornošću za održavanje i zaštitu puteva "Kozaraputevi" d.o.o., Banja Luka (u daljem tekstu: "Društvo") je osnovano 1961. godine, i to kao dio (pogon) tadašnje Direkcije za puteve Bosne i Hercegovine, ...

REKONSTRUKCIJA PJEŠAČKE ZONE U ULICI BANA MILOSAVLJEVIĆA

Rekonstrukcija pješačke zone u ulici Bana Milosavljevića od raskrsnice sa Srpskom ulicom do raskrsnice sa ulicom Bana dr Todora Lazarevića – prva faza realizacije. Investitor: Grad

IZGRADNJA KRUŽNE RASKRNICI REBROVAC

Izgradnja kružne raskrsnice Rebrovac, na spoju magistralnog puta M-4, istočnog tranzita i ulice Stepe Stepanovića. Investitor: JP „Putevi Republike Srpske“ Izvođač radova je preduzeće Kozaraputevi d.o.o. Banja Luka. [gallery ...





Aner-Trans



Aner Trans doo
Cehaje bb
75350 Srebrenik
Bosnia & Herzegovina

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







PREDSTAVLJAMO KOMPANIJU MANI d.o.o SREBRENİK



MANI ISTORIJA

Firma MANI d.o.o je osnovana 2000. godine u Srebreniku. Direktor i vlasnik firme Omer Mašić je u frigo-transportu od 1996. godine, a kao samostalni prijevoznik je počeo još 1989. godine. Danas je firma MANI d.o.o prepoznatljiva po frigo-transportu (zemlje Beneluksa) kako u BiH, tako i u većini zemalja Europe po kojima vrši prijevoz (Beneluksa, Njemačka, Austrija, Skandinavija, te zemlje ex-Jugoslavije).

Mani misija

Naš cilj, kojem uvijek težimo je zadovoljstvo naših klijenata, dostignuti kvalitet i efikasnost usluge.

Već dugi niz godina prisutni smo kao transportna kompanija na zahtjevnom evropskom tržištu, gdje smo ne samo dostigli odgovarajući nivo usluge, nego se konstantno trudimo biti bolji i uspješniji.

Naš vozni park se redovno osvježava i obnavlja. Naši vozači su kvalifikovani profesionalci, spremni odgovoriti na sve izazove.

Trenutno upošljavamo 40 radnika. Naš vozni park čini 30 kamiona marke DAF opremljenih EURO V, EEV i EURO VI motorima, čime ispunjavamo visoke standarde ekoloških kriterija u zemljama zapadne Evrope.

Zašto izabrati Mani d.o.o. za Vašeg transport partnera

- fleksibilni smo i spremni odgovoriti na sve zahtjeve
- profesionalni tim sa puno godina radnog iskustva
- dajemo garanciju na naše usluge
- posvećeni smo klijentima
- najvažnije od svega, volimo to što radimo



Transport - Naše usluge transporta i detalji

Mani d.o.o. prisutan je u cargo prevozu diljem Evrope. Trenutno pokrivamo zemlje Beneluxa, Njemačku, Austriju, Španiju, Francusku, Italiju, kao i skandinavske zemlje i Dansku.

VRSTA VOZILA: KUKE

et clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet.

- ✔ Broj paleta: 33 palete / 400 kuka
- ✔ Nosivost bez paleta i kuka: 22128kg
- ✔ Nosivost sa paletama i kukama: 20428kg



VRSTA VOZILA: DVOREŽIMSKE

et clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet.

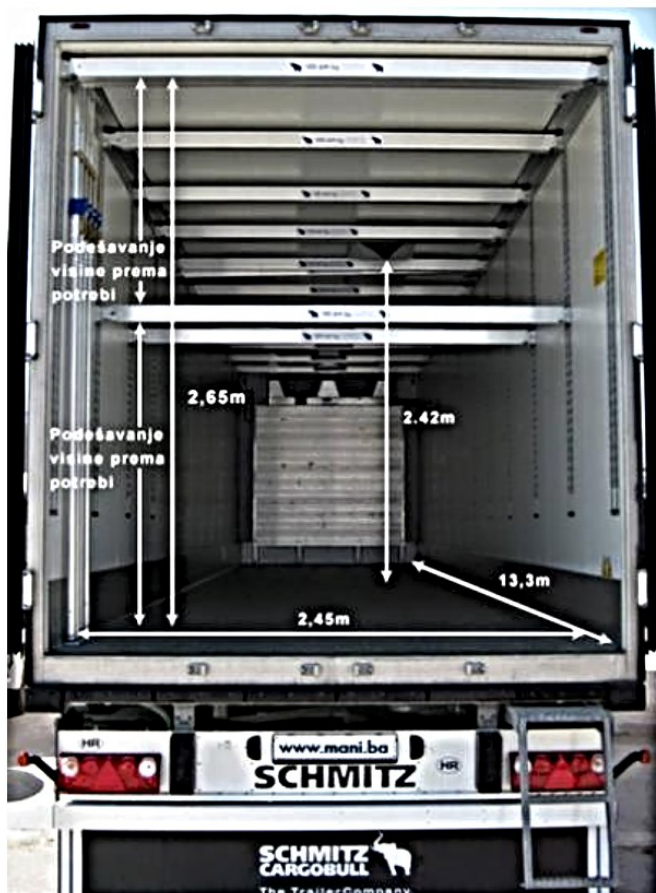
- ✔ Broj paleta: 33 palete
- ✔ Nosivost bez paleta: 23240kg
- ✔ Nosivost sa paletama: 22340kg



Vrsta Vozila: doppel/Sa duplim podom

Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet. Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua.

- ✔ Broj paleta 33-36
- ✔ Nosivost bez palet: 23470kg
- ✔ Nosivost sa paletama: 22570kg



Primarni je cilj politike kvalitete MANI d.o.o ispunjavanje ugovorene kvalitete i opsega logističke usluge i zakonskih odredbi. Kontinuiranim praćenjem zadovoljstva klijenata tvrtka neprekidno poboljšava kvalitetu usluga oslanjajući se na modernu tehnologiju i visoku motiviranost zaposlenika.

Uprava MANI d.o.o osigurava održavanje politike kvalitete:

- ✔ poslovanjem u skladu sa svim zakonskim zahtjevima
- ✔ osiguravanjem resursa za provedbu politike kvalitet i sigurnosti hrane
- ✔ redovitom procjenom usklađenosti s postavljenim ciljevima
- ✔ kontinuiranim poboljšanjem sustava upravljanja kvalitetom i sigurnosti

Kontaktirajte nas

Email:
office@mani.ba

Adresa:
Brda 9,
75350 Srebrenik

Telefoni:
+387 61 727 799
+387 35 694 118



ALPAPER

International transport & logistics

O nama

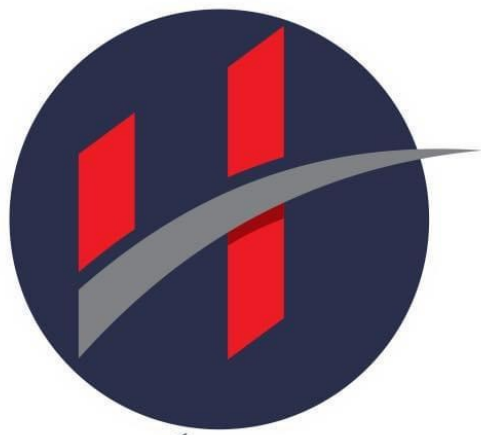
ALPAPER D.O.O. ima za cilj da svojim klijentima obezbjedi kvalitetnu i efikasnu uslugu u sektoru međunarodnog transporta i logistike. U skladu sa konstantnim razvojem i novim izazovima u polju transporta i logistike, trudimo se da budemo dinamični i napredujemo u skladu sa promjenama na tržištu. Naši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



HARY-TRANS





HARY-TRANS



MEĐUNARODNA ŠPEDICIJA I ZASTUPANJE



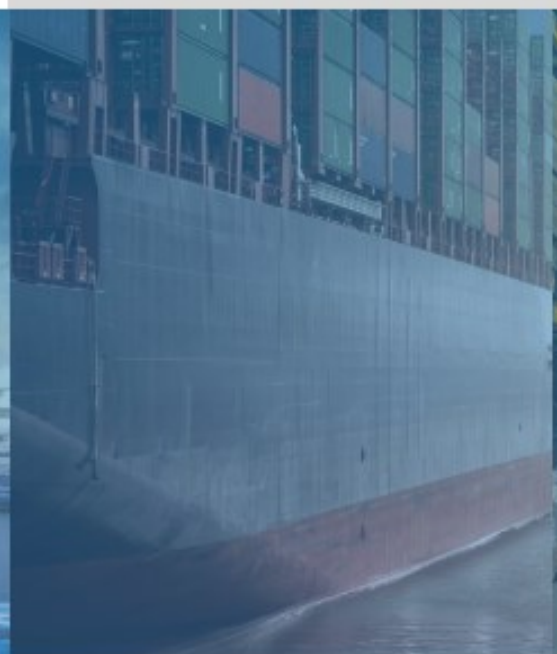
GMP LOGISTICS

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