

EMIL JUSTINIĆ, dipl. inž.
Robni terminali
Zagreb

Tehnologija i organizacija prometa
Stručni rad
UDK: 656. 135 (497.1) "1992"
Primljeno: 12.01.1989.
Prihvaćeno: 04.10.1989.

ORGANIZACIJA ZBIRNOG PROMETA SA ZAPADNOM EVROPOM SADA I POSLIJE 1992.G.

SAŽETAK

U radu se ukazuje na štete koje nastaju za našu privredu uslijed neorganizirane otpreme komadnih i zbirnih pošiljaka za partnere u Evropi. Pledira se za korištenje robnog terminala u Jankomiru (Zagreb) prilikom otpreme takvih pošiljaka, jer ta organizacija ima uhodan kamionski zbirni promet za destinacije u inozemstvu i u veoma kratkom roku može isporučiti komadne pošiljke bilo gdje u EZ i šire.

1. UVOD

Vrsta i način prijevoza roba uglavnom ovisi o nekoliko karakteristika tereta kojeg je potrebno prevesti. To su količina, kontinuiranost isporuka, cijena robe, potrebna brzina i sl.

Masovne robe pripadaju uglavnom jeftinijem načinu prijevoza tj. vodenom ili željezničkom prijevozu.

Skupa i lakopokvarljiva roba prevozi se avionima odnosno cestovnim vozilima. U svim tim prijevozima i robama postoje, tzv. parcijalne pošiljke, odnosno komadne pošiljke, koje je veoma teško rasporediti na određenu vrstu prijevoza.

Organizacija prijevoza komadnih pošiljaka oduvijek je predstavljala određene probleme za izvoznike, uvoznike, vozače, špeditere i ostale sudionike u prometu roba. Osnovni problem je kako ostvariti određenu brzinu dostave robe, a da cijena prijevoza ne bude previsoka.

Za svakog organizatora prijevoza ovakvih pošiljaka, bilo u tuzemstvu ili inozemstvu, ovo predstavlja mogućnost ostvarenja znatne dobiti, ako se osigura dovoljna "kritična masa" koja pokriva vozačinu i kontinuitete isporuka.

2. SADAŠNJE STANJE

Iako se u svijetu organizacijom zbirnog transporta bave razni poduzetnici na željeznici, cestovni vozači, brodski agenti, poštar, robno-transportni centri, kod nas su ovu ulogu uglavnom preuzeli špediteri. Oni su se od samog početka opredijelili za varijantu korištenja trećeg špeditera (međušpeditera) i to u Salzburgu, Rosenbachu ili Buchsu. Osnovni motiv je bio nemogućnost svakog pojedinog špeditera da organizira direktne zbirne linije sa svakom zemljom odrednicom.

Ovaj način karakterizira formiranje punog zbirnog vagona iz jugoslavenskih gradova

sa komadnim pošiljkama za sve zemlje Zapadne i Sjeverne Evrope do međušpeditera, a koji onda, zajedno sa svojim robama stvara zbirne vagona za određenu destinaciju (Vel. Britaniju, Skandinaviju, Španjolsku i itd.).

Ista stvar se događa i kod uvoza, kada naši špediteri daju opoziv robe na Salzburg, Buchs i sl.

Ovdje ćemo ukratko razmotriti primjer Salzburga, a koji predstavlja veoma pogodno mjesto za tranzitiranje roba. Glavni međušpediteri su "Lagermax", "Franz Welz" i "Schenker". Tako npr. "Lagermax" surađuje sa "Inter-europom" i "Transjugom", "Franz Welz" sa 14 naših špeditera, kao npr. "Jugotransport", "Intertrans", "Feršped", "Interšped" itd., dok je glavni partner "Schenker-a" "Jugošped".

Provizije i refakcije koje naši špediteri ostvaruju su dosta različiti, a ovise o količini roba, ali i umješnosti pregovaranja sa partnerom.

Bilo kako bilo, uz pretpostavku, da se profit ostvaren ovom organizacijom dijeli 50 : 50, maksimalni profit za naše špeditere iznosi 33%. Razlog je jednostavan, a to je da u ovom lancu sudjeluju najmanje 3 špeditera.

Ako bismo sada upitali naše špeditere koji je razlog ovakvom sistemu rada, odgovor bi i dalje bio: nedovoljna količina roba za određene pravce, te neriješeno pitanje plaćanja stranim partnerima za dostavu roba u inozemstvu.

Prvi razlog bilo bi jednostavno riješiti da se špediteri međusobno slože i zajednički organiziraju direktne linije Jugoslavija - svaka zemlja - Jugoslavija. Međutim, za sada to još nije nikome uspjelo.

U vrijeme kada se u Evropi provodi racionalizacija transporta, sistemom povezivanja terminala, direktne linije sa svakom zemljom, gdje se komitentima nudi 24 ili 48 satna dostava robe "vrata-vrata" sa svakom zemljom, naš način rada predstavlja totalno zaostajanje, pokazuje našu inertnost, a usudio bih se reći i ovisnost o nekom trećem.

Bolja organiziranost, redovitost linija, smanjenje troškova transporta i mogućnost neprestanog praćenja kretanja pošiljaka predstavlja neophodnost, ne samo zbog transporta već i neposrednog utjecaja na povećanje izvoza, konkurentnosti na međunarodnom tržištu, boljoj opskrbljenosti potrošnim materijalima, rezervnim dijelovima, skraćanja ulaganja kapitala itd.

Rješenje organizacije zbirnog transporta je teoretski veoma jednostavno, a to je da svaki

centar u Jugoslaviji u kojem je veća koncentracija izvoznika i uvoznika, odnosno proizvođača roba namijenjenih izvozu, ili korisnika roba iz inozemstva, uspostavi direktne linije sa svakom zapadnoevropskom zemljom, a uz pretpostavku da se na terminalima u tim mjestima vrši koncentracija komadnih pošiljaka bez obzira kojem špediteru pripadaju. U praksi je to dosta teško ostvarivo zbog nejedinstvenog ponašanja špeditera i parcijalnog interesa svakog od njih. U svemu tome mi se čini najgore što su špediteri uspjeli uvjeriti svoje komitente da boljeg i bržeg puta od sadašnjeg nema.

Pitanja da li postoje dovoljne količine roba za određene pravce, gdje organizirati i tko će biti neposredni organizator ovog načina prometa potrebno je dokazati u praksi i na tržištu, a zatim ih razrađeno ponuditi svim sudionicima u prometnom lacu. Da bi se ovo ostvarilo potrebno je uspostaviti redovite linije tj. minimalno jednom tjedno u izvozu i uvozu, cijena transporta ne smije biti veća od dosadašnje, a isporuka mora biti izvršena u maksimalnom roku od 10 dana od dana spremnosti robe.

Da bi se ovi rokovi postigli potrebno je na početku organizaciono osposobiti terminale polaska, koristiti kamionski prijevoz i uspostaviti takvu vezu sa stranim partnerom da je isti u stanju, od prispjeća zbirne pošiljke na njegov terminal, već slijedećeg dana robu dostaviti do konačnog odredišta. Isto tako na našim terminalima potrebno je osigurati mogućnost dopreme i otpreme svake količine robe u roku 24 sata. Na prvi pogled ovo izgleda u našim prilikama teško moguće, odnosno, preskupo da bi se svaka pošiljka posebno dostavljala, međutim, i to je ostvarljivo. Ostvarljivo je ako i u domaćem prijevozu postoje organizirani oblici zbirnog prometa koji povezuje sva naša veća mjesta dnevnim ili maksimalno dvodnevnim linijama. I za ovo bismo mogli reći da se do sada nije ostvarilo.

Razlozi za ovo transportno zaostajanje su različiti, ali bismo mogli nabrojiti samo nekoliko osnovnih:

1. Nedovoljno uočavanje problema vezanih uz zbirne transporte,
2. Nekonzistentnost i nepovezanost cijelog prometnog sistema,
3. "Kvazi" specijalizacija na inošpeditere, voza-re, skladištare i sl.,
4. Preveliko korištenje vozila u interprodukciji,
5. Nedovoljno teoretsko i praktično znanje rukovodnih kadrova u oblasti prometa,
6. Nedovoljna upornost i motiviranost kadrova,
7. Slab marketinški pristup i
8. Nedovoljna podrška društvene zajednice za programe racionalizacije transporta.

3. ROBNİ TERMINALI "JANKOMIR" U SISTEMU ORGANIZACIJE ZBIRNOG TRANSPORTA

Da ne bismo previše teoretizirali i time doprinijeli samo sagledavanju ovog žalosnog stanja, željeli bismo upoznati sve potencijalne korisnike zbirnog transporta u međunarodnom

i domaćem transportu da su RT "Jankomir" razvili sistem zbirnog transporta i da imaju organizirane direktne tjedne dostave za i iz Austrije, Švicarske, SR Njemačke, Holandije, Belgije, Francuske, Italije, Velike Britanije, Danske, Norveške i Švedske. Svim komitentima garantiramo tjednu otpremu iz Jugoslavije, te dopremu iz bilo kojeg mjesta srednje Evrope za 7 dana, a iz V.Britanije, Švedske i Norveške za 10 dana.

Napominjem da se RT "Jankomir" ovdje pojavljuje kao neutralni organizator, a ne kao špediter, tako da ovim načinom transporta omogućavaju svima kvalitetan, brz i jeftiniji transport nego što ga imaju danas. Dosadašnja nam iskustva govore da ćemo u dogledno vrijeme moći formirati i više zbirnih kamiona tjedno za svaku zemlju, a što će svima dati još bolji servis.

U svakom trenutku možemo korisnicima dati odgovor gdje se roba nalazi.

Ove transporte obavljamo isključivo jugoslavenskim kamionima čime u znatnoj mjeri smanjujemo korištenje deviznih sredstava za plaćanje inoprijevoznika.

U Zagrebu razvijamo i domaći zbirni transport tako da smo dnevno povezani sa svim većim mjestima u Jugoslaviji iz kojih i u koje možemo dopreмати robu za maksimalno 48 sati.

4. EZ 1992. I YU-AUTOTRANSPORT

Poznate postavke u EZ nakon 1992.g. omogućit će članovima nepregledne mogućnosti kombiniranja vozila, utovara, istovara, dotovara na isto vozilo, pojeftinit će transport, rokovi dopreme će se smanjiti, roba će postati jeftinija, a tržišta sve veća. Jugoslavija ne bi smjela ući u ovo razdoblje sa bilo kakvim restrikcijama, ograničavanjem i sl. Na vrijeme bismo trebali pojasniti pitanja bilateralnih i tranzitnih dozvola, pitanje kabotaže i sl. Trebalo bi se izboriti za status koji ne bi bio drugačiji nego što će ga imati članovi EZ, jer bi samo na taj način naša zemlja mogla doći do punog izražaja kao tranzitna, sa mnogo mogućnosti uključivanja u integralni sistem EZ.

SUMMARY

THE ORGANIZATION OF GROUPAGE SERVICE WITH WESTERN EUROPE AT THE PRESENT TIME AND AFTER 1992.

The author shows the harm that has been done to Yugoslavia's economy because of the disorganized forwarding of LCL-goods and groupage consignments to partners in Europe. He draws attention to the Goods Terminal in Jankomir (Zagreb) to be used for forwarding such consignments, because that firm has practice the groupage service in lorries for foreign destinations and it can deliver LCL-goods anywhere in the EC and wider very quickly.