



PROCENA LOGISTIČKIH USLUGA NA KOSOVU



Pripremljen za:

Odeljenja za trgovinu, MIPT

Sastavio:

Agon Nixha, *spoljni konsultant*

Uz doprinosa Odeljenja za trgovinu, MIPT:

Mirsad Simnica,
Albina Bujupi Doberdolani
i Gentiana Rrustemi

Izveštaj je izrađen kao deo Tehničke pomoći u kontekstu evropskih integracija koju sprovodi Kancelarija premijera, a podržava Veliko vojvodstvo Luksemburga.

[Izvorno napisano na engleskom jeziku]

Izrazi zahvalnosti:

Autor izražava duboku zahvalnost osoblju Ministarstva trgovine na podršci u sastavljanju ovog izveštaja.

Publikacija no: 01/2021

Maja 2021

Mjesto:

Priština, Kosovo

Naslovna stranica ovog izvještaja osmišljena je pomoću resursa s Freepik.com.

Odricanje od odgovornosti:

Ovde izraženi stavovi su stavovi autora i stoga se ni na koji način ne mogu odražavati službeno mišljenje donatora koji pruža podršku.

Sadržaj

Skraćenice	5
Izvršni rezime	6
1. Uvod	9
2. Opšta metodologija.....	11
3. Međunarodni trendovi.....	12
4. Struktura i učinak sektora logistike na Kosovu	14
5. Regulatorni okvir.....	21
5.1. Ulazak na tržište	21
5.2. Poslovanja	25
5.3. Međunarodni sporazumi i protokoli	27
5.4. CEFTA – Dodatni protokol 6.....	28
6. Glavni nalazi ankete	30
7. Zaključci.....	37
Aneksi.....	38

Grafikoni

Grafikon 1: Raspodela aktivnih logističkih firmi (prema podacima PUK-a) po regionima.....	16
Grafikon 2: Logističke firme (prema podacima KARP) prema polu vlasnika.....	16
Grafikon 3: Logističke firme prema polu.....	17
Grafikon 4: Lokacija po regionima, in %.....	30
Grafikon 5: Glavne usluge koje pružaju firme, u % slučajeva	31
Grafikon 6: Raspodela zaposlenosti, in %	31
Grafikon 7: Raspodela prosečne plate, u %	32
Grafikon 8: Godišnja promena prometa u 2020. godini u odnosu na 2019 godinu, u %	32
Grafikon 9: Vrsta klijenata, u %.....	33
Grafikon 10: Percipirani nivo konkurentnosti sektora u odnosu na EU, u %.....	33
Grafikon 11: Angažman u prekograničnom teretnom transportu, u %.....	34
Grafikon 12: Podsticaji vlade, u %.....	35
Grafikon 13: Rangiranje prepreka prema firmama (prosek)	35

Tabele

Tabela 1: Broj aktivnih logističkih firmi po podsektorima	15
Tabela 2: Registrovane i zatvorene logističke firme (2001-2020)	15
Tabela 3: BDV u logističkom sektoru na Kosovu	17
Table 5: Zaposlene osobe u logističkom sektoru (2018-2019)	18
Tabela 6: Trgovina teretnim transportom	20
Tabela 7: Rezime dozvola za međunarodni transport	24
Tabela 8: Zbirna lista standarda emisije u EU	27
Tabela 9: Međunarodni sporazumi o saobraćaju i tehnički protokoli Kosova.....	28

Skraćenice

DP6	Dodatni protokol 6
CBK	Centralna banka Kosova
CEFTA	Centralnoevropski ugovor o slobodnoj trgovini
EKMS	Evropska konferencija ministara saobraćaja
EU	Evropska unija
GATS	GATS Opšti sporazum o trgovini uslugama
BDP	Bruto domaći proizvod
BDV	Bruto dodana vrednost
MFK	Međunarodna finansijska korporacija
MMF	Međunarodni monetarni fond
HCDF	Mehanizam za izgradnju ljudskih kapaciteta.
IRU	Međunarodna organizacije za drumski transport
JIT	Tačno na vreme
ASK	Agencija za statistiku Kosova
KARP	Kosovska agencija za registraciju preduzeća
PKK	Privredna komora Kosova
DOO	Društvo sa ograničenom odgovornošću
M SPPI	Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
MIPT	Ministarstvo industrije, preduzetništva i trgovine
MFN	Najfavorizovanija nacija
NACE	Statistička klasifikacija ekonomskih aktivnosti u Evropskoj zajednici
OECD	Organizacija za ekonomsku saradnju i razvoj
SSP	Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju
SUT	Standardni uslovi trgovanja
PUK	Poreska uprava Kosova
UK	Ujedinjeno kraljevstvo
UNMIK	Misija ujedinjenih nacija na Kosovu
SAD	Sjedinjene američke države
STO	Svetska trgovinska organizacija

Izvršni rezime

Ovaj izveštaj predstavlja procenu logističkog sektora na Kosovu. Analizira strukturu i učinke sektora, ispituje relevantni regulatorni okvir za logističke usluge u svetlu *pravni tekovina* EU i identifikuje glavne prepreke s kojima se suočavaju pružaoci logističkih usluga. Logističke usluge, koje uključuju aktivnosti koje se bave protokom robe (transport i skladištenje) kroz lanac vrednosti, ključne su za visokokvalitetni ekonomski rast, inkluzivno zapošljavanje i međunarodnu trgovinu. Zbog svoje međusektorske prirode, logističke usluge imaju višestruke učinke na ekonomiju. Važni sektori poput poljoprivrede, metala i rudarstva, prerade hrane, proizvodnje drveta - da nabrojimo nekoliko, svi zavise od logističkih funkcija.

Na Kosovu pružaoci logističkih usluga doprinose 3,2 posto bruto dodate vrednosti zemlje (BDV). Iako ovo nije mali udeo u odnosu na druge sektore u ekonomiji zemlje, znatno je manji u odnosu na prosek EU i OECD-a. Broj aktivnih pružalaca logističkih usluga na Kosovu je 20 puta manji u poređenju sa prosekom EU. Jedan od glavnih razloga za ovu razliku povezan je sa činjenicom da prenošenje logističkih funkcija nije previše česta praksa na Kosovu. Pored toga, podaci o trgovini otkrivaju da je Kosovo imalo kontinuirani trgovinski deficit u teretnom transportu, što je drugačiji trend u poređenju sa ukupnim učinkom zemlje u trgovini uslugama.

Zahvaljujući složenoj i višestranjoj prirodi logističkog sektora, regulatorni okvir na Kosovu, kao i u mnogim drugim zemljama, karakteriše visok nivo fragmentacije, sa velikim brojem zakona i propisa rasutih po različitim institucijama.

Nekoliko problema je identifikovano u pregledu propisa o ulasku na tržište (pristup), koji obično predstavljaju zahteve za registraciju i licenciranje za nove operatore koji će biti prihvaćeni na tržištu. Prvo, dok je u EU potrebna dozvola za sve prevoznike drumskih prevoznika, na Kosovu je to uslov samo za one koji se bave međunarodnim teretnim transportom. U nedostatku takvog zahteva, interno tržište drumskog prevoza pati od nekvalitetnih usluga i pitanja sigurnosti na putevima. Čak i uslovi za izdavanje dozvola (kriterijumi) za operatore koji se žele baviti međunarodnim drumskim prevozom, poput onih koji imaju uspostavu, dobru reputaciju i slično, nisu baš dobro definisani, što ostavlja prostor za pogrešno tumačenje. U određenim delovima uslovi licenciranja nisu u potpunosti kompatibilni sa zakonodavstvom EU. Drugo, ne postoji javno dostupan nacionalni registar drumskih prevoznika koji poseduju dozvolu, uprkos činjenici da je to zahtev važećeg zakonodavstva. Treće, kriterijum za nerezidentne prevoznike koji trebaju dobiti dozvolu za prevoz nisu definisani važećim zakonodavstvom. U stvari, postoji jedno administrativno uputstvo koje je nasleđeno iz vremena UNMIK-a koje reguliše dozvole za nerezidentne auto prevoznike; međutim, ovaj zakon ne navodi kriterijume za dobijanje dozvole. Četvrto, za razliku od Kosova na kojem nerezidenti prevoznici ne mogu obavljati drumski transport robe unutar zemlje (kabotaža), u EU nerezidenti mogu izvršiti do tri operacije u državama članicama domaćinima u roku od sedam dana nakon međunarodnog putovanja. Peto, uslovi za licenciranje terminala postavljeni u postojećem zakonodavstvu i način na koji se oni sprovode stvorili su poremećaje na tržištu, što je između ostalog dovelo do relativno visokih naknada za terminale. Konačno, carinski predstavnici (koji se često nazivaju brokeri) dužni su da pribave dozvolu za rad na Kosovu, za razliku od EU u kojoj ne postoji takav zahtev.

Pri pregledu operativnih propisa, kojima je uopšteno cilj promocija kvaliteta usluga, identifikovana su neka centralna pitanja. Prvo, vreme vožnje, pauze i odmori za vozače koji se bave prevozom robe, iako su regulirani u skladu sa praksom EU, nisu pravilno primenjeni. Drugo, pitanja odgovornosti u slučaju

gubitaka i štete, koja su vrlo važna u logističkim kontaktima, nisu dobro regulisana. Treće, za razliku od EU u kojoj postoje emisijski standardi i njihova usklađenost je obavezna, na Kosovu ne postoje ograničenja za prevoznike koji interno obavljaju transport robe.

Kao rezultat poteškoća u članstvu u međunarodnim transportnim mehanizmima, počev od 2010. godine, Kosovo je sklopilo bilateralne sporazume o prevozu sa nekoliko EU i susednih zemalja. Ovi bilateralni sporazumi se međusobno razlikuju u mnogim aspektima, uglavnom u pogledu stepena liberalizacije. Na osnovu razgovora sa zainteresovanim stranama, od svih sporazuma koji su na snazi, onaj sa Turskom je smatran najnepovoljnijim, posebno zato što se smatra da je broj godišnjih dozvola nesrazmerno manji za Kosovo. Standardi emisije predstavljaju još jedno područje u kojem se ovi sporazumi razlikuju. Generalno, poštovanje različitih odredbi bilateralnih sporazuma smatra se značajnim regulatornim opterećenjem za prevoznike.

Kako bi se prikupilo više uvida u taj sektor, sprovedeno je istraživanje sa uzorkom pružaoca logističkih usluga. Nalazi istraživanja pokazuju da logističke firme na Kosovu pretežno zavise samo od jedne usluge, a to je u većini slučajeva prevoz. Ovaj poslovni model nije u skladu s novom globalnom dinamikom, gde su se logističke firme specijalizovale za pružanje integrisanih paketa logističkih usluga, uključujući usluge sa dodanom vrednošću poput ambalaže, upravljanja zalihama i slično. Nalazi takođe pokazuju da je pandemija Covid-19 teško pogodila sektor 2020. godine, uzrokujući smanjenje prometa za više od dve trećine firmi. Štaviše, firme veruju da je nivo konkurentnosti (cena i kvalitet) lošiji u odnosu na EU.

Prema anketiranim firmama, glavne snage koje karakterišu sektor su putna infrastruktura i brzina isporuke. S druge strane, neke od identifikovanih slabosti uključuju nelojalnu konkurenciju, visoke cene terminala, nedostatak digitalnih tahografa, stara vozila, zakasnela plaćanja i loše funkcionisanje udruženja. Većina anketiranih firmi bavi se međunarodnim prevozom tereta. Čini se da su ove firme suočene sa mnogim preprekama prilikom obavljanja prekogranične trgovine. Neke od najčešće spominjanih prepreka uključuju nesposobnost prevoznika da uđu u područje EU-a bez vize; visoki troškovi osiguranja u odsustvu sistema zelene karte; zahtev za promenom tablica na srpskoj granici i druge prepreke koje proizlaze iz nepriznavanja dokumenata; poteškoće koje proizlaze iz nečlanstva u međunarodnim mehanizmima poput EKMS-a; i diskriminacioni režim dozvola sa drugim zemljama.

Glavne preporuke ovog izveštaja navedene su u nastavku:

- Vlada bi trebala uspostaviti efikasan regulatorni i koordinacioni mehanizam koji povezuje različita regulatorna i kontrolna tela koja postavljaju i sprovode propise o logističkim uslugama. Ovo će, između ostalog, poboljšati koherentnost u kreiranju politika i smanjiti birokraciju u sektoru.
- Generalno, regulatorni okvir treba usmeriti kako bi se održao visok kvalitet logističkih usluga. Niti prekomerna regulacija niti deregulacija neće biti zdravi za pravilno funkcionisanje logističkog sektora.
- Treba ojačati ulogu sektorskih udruženja. Trebali bi imati vodeću ulogu u ujedinjavanju svojih članova i pomoći im da slede pravila koja doprinose da sektor bude konkurentniji. Oni čak mogu služiti i kao samoregulatori, posebno u slučajevima kada vlada zaostaje u usvajanju novih praksi.
- Pored zahteva za izdavanje dozvole za autoprevoznike koji se bave međunarodnim prevozom, Vlada bi trebala uvesti zahtev za licenciranje za autoprevoznike koji obavljaju domaće poslove. To bi bilo u skladu sa praksom EU. Kriterijumi za uspostavljanje, reputaciju i finansijsku sposobnost trebali bi biti dovoljno jasni i konkretni da se izbegne pogrešno tumačenje, što je vrlo često u ovim slučajevima. S

druge strane, izdavanje dozvola za nerezidentne operatore trebalo bi bolje regulisati novim administrativnim uputstvom. Pitanja izvršenja trebaju se rešavati kao i više kontrola i revizija.

- Vlada bi trebala stvoriti domaći registar transportnih i drugih logističkih operatera koji poseduju licence i dozvole, kako bi se poboljšala transparentnost u sektoru. Ovaj registar mora biti dostupan javnosti, svakako bez otkrivanja podataka koji krše privatnost operatera.
- Vlada bi trebala pažljivo proceniti odredbe o ulasku na tržište na robnom terminalu i izvršiti potrebne promene kako bi se rešila iskrivljenja stvorena oligopolnim tendencijama.
- U skladu sa praksom EU, vlada bi trebalo da proceni mogućnost izmene zakona kako bi se nerezidentnim drumskim prevoznicima omogućilo da izvrše do tri kabotaže na Kosovu u roku od sedam dana nakon međunarodnog putovanja.
- Vlada bi trebala intenzivirati napore da postane član međunarodnih mehanizama koji regulišu prekogranični transport poput EKMS-a. Kako bi proces članstva mogao potrajati, a epilog i dalje biti neizvestan, Kosovo bi u međuvremenu trebalo da proširi geografski domet svojih bilateralnih sporazuma. Takođe, postojeće bilateralne sporazume, posebno one s Turskom, treba pažljivo pregledati i eventualno pregovarati o njima.
- U skladu sa praksom EU, Kosovo bi trebalo da ukine uslov za izdavanje dozvola carinskim predstavnicima.
- Strane angažovane u logističkim poslovima, prilikom izrade svojih ugovora, trebale bi se pozvati na Standardne uslove trgovanja (SUT) kako bi se izbegla pitanja odgovornosti u slučaju štete i gubitka.
- Vlada bi trebala uvesti obavezna pravila o nadogradnji flote radi ublažavanja štete po životnu sredinu u skladu sa standardima i kriterijumima utvrđenim u relevantnim direktivama EU.
- Vlada treba da pruži podsticaje koji stimulišu razvoj integrisanih logističkih usluga (3PL). Ovo će poboljšati uspešnost sektora i uskladiti ga sa novim svetskim trendovima. Ovi podsticaji trebali bi se isporučiti s priloženim vezama. Digitalizacija bi trebala biti jedan od zahteva.
- Da bi se poboljšala transparentnost, trebalo bi izraditi iscrpan i sveobuhvatan popis procedura potrebnih za svaku određenu aktivnost.
- Vlada Kosova trebalo bi da pregovara sa Srbijom o iskorenjivanju neopravdanih barijera nametnutih kosovskim prevoznicima prilikom prevoza robe u EU.
- Vlada treba uzeti u obzir logističke firme koje su zabeležile pad prometa prilikom izrade sledećih paketa ekonomskog oporavka.
- Treba uvesti koherentno i redovno praćenje učinka sektora. Ovo je posebno važno za nove političke opcije i akcije. Dobri i pravovremeni odgovori politike zahtevaju poboljšanu bazu podataka o stanju u sektoru.
- Centralna banka Kosova (CBK) treba da preduzme sve neophodne napore kako bi mogla da proizvede više raščlanjenih podataka o trgovini uslugama, tako da kreatori politike i drugi zainteresovani istraživači mogu bolje proceniti učinak i trendove određenih logističkih usluga.
- Vlada bi trebala sarađivati sa Svetskom bankom na generisanju indeksa logističkih performansi (LPI). LPI je popularni indeks koji se primenjuje u 160 zemalja sveta. Konkretno meri situaciju u logističkom sektoru u zemlji.
- I na kraju, ali ne najmanje važno, strategija o uslugama, gde je logistika uključena u prioritetne sektore, takođe bi trebala biti deo vladinog dnevnog reda. Treba uzeti u obzir i odvojenu srednjoročnu i dugoročnu logističku politiku, koja se fokusira na glavna problematična područja.

1. Uvod

Usluge čine veliki i vitalni segment na Kosovu, čine oko 73 posto ekonomije zemlje i odgovorne su za oko 85 posto formalnog zaposlenja.¹ Usluge takođe imaju ključnu ulogu u spoljnoj trgovini Kosova, čineći 35 posto ukupne spoljne trgovine.² Važan aspekt u ovom pogledu je da je Kosovo neprekidno ostvarivalo pozitivan trgovinski bilans trgovine uslugama, suprotno slučaju trgovine robom, gde je deficit bio izuzetno visok. Jedan važan sektor usluga na Kosovu je sektor logistike, koji uključuje aktivnosti koje se bave protokom robe (transport i skladištenje) tokom lanca vrednosti. U 2019. pružaoci logističkih usluga činili su oko 3,2 posto kosovske BDV, što je porast od jedan procentni poen (PP) u odnosu na 2017. U mnogim proizvodnim kompanijama na Kosovu ove usluge su deo njihovih unutrašnjih funkcija. Ako se ovaj aspekt razmatra, udeo doprinosa sektora logistike u BDV-u bio bi još veći.

Generalno, sektor logistike, osim što je važan sam po sebi, važan je i za druge sektore zbog svoje međusektorske prirode. Rudarske i metalne kompanije, poljoprivredni proizvođači, drvoprerađivači, farmaceutske kompanije, prehrambene kompanije - da nabrojimo nekoliko, sve zavisi o logističkim uslugama. Uzimajući u obzir da bi neefikasan i nerazvijen logistički sektor mogao predstavljati ozbiljan problem privredi, što bi dovelo do manje mogućnosti zapošljavanja, produživši ciklus siromaštva za ranjive grupe, ometajući međunarodnu trgovinu i doprinoseći zagađenju životne sredine. Suprotno tome, snažan i efikasan logistički sektor mogao bi olakšati visokokvalitetni ekonomski rast stvaranjem inkluzivnog zapošljavanja, jačanjem međunarodne trgovine i poboljšanjem javne sigurnosti.

Kao i mnogi uslužni sektori na Kosovu, i sektor logistike suočava se sa preprekama različitih vrsta. Izveštaj EU o zemljama 2020. zaključuje da je Kosovo zabeležilo ograničen napredak u identifikovanju i uklanjanju barijera u vezi sa pravom osnivanja i slobodom pružanja usluga, kao i u usklađivanju delova zakonodavstva o uslugama sa pravnim tekovinama EU, kao što je predviđeno u Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju (SSP).³ Da biste identifikovali najnužnije regulatorne i druge prepreke, pregledajte usklađenost sa pravnim tekovinama EU i, uopšteno, imajte bolje razumevanje uslužnih sektora, Ministarstvo industrije, preduzetništva i trgovine (MIPT), posebno Odeljenje za trgovinu, planira sprovesti niz sektorskih procena. Sledeći ovaj plan, MIPT je izradio ovaj izveštaj o proceni. Ovaj izveštaj prikazuje strukturu i performanse logističkog sektora, daje pregled relevantnog regulatornog okvira za logističke usluge u svetlu pravnih tekovina EU i identifikuje glavne prepreke sa kojima se suočavaju pružalac logističkih usluga. Opseg ove procene je generalno dizajniran da se više fokusira na trgovinske aspekte sektora, imajući u vidu interes Odeljenja za trgovinu.

Ova procena je omogućena uz podršku Mehanizma za razvoj ljudskih kapaciteta (HCDF), koji je mehanizam stvoren uz donatorsku pomoć Velikog vojvodstva Luksemburg i Kraljevine Norveške, da podrži sprovođenje SSP-a između Kosova i Evropska unija (EU).

Ostatak ovog izveštaja je strukturisan na sledeći način. Odeljak 2 daje opšti pregled metodologije koja se koristi za sprovođenje ove procene. Odeljak 3 ističe glavne svetske trendove koji karakterišu logističke usluge. Odeljak 4 daje pregled strukture i učinka sektora oslanjajući se na makro statistiku. Odeljak 5

¹ Autorska kompilacija zasnovana na podacima Centralne banke Kosova.

² Izveštaj o trgovini robom. Dostupno na MIPT-u.

³ Evropska komisija (2020). Izveštaj Kosovo * 2020. Dostupno na: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/kosovo_report_2020.pdf

raspravlja o pravnom okviru koji reguliše sektor, pretežno se fokusirajući na odredbe koje se odnose na ulazak na tržište i poslovanje, i takođe vrši poređenja sa praksom EU. Odeljak 6 predstavlja glavne nalaze istraživanja sprovedenog na uzorku logističkih operatora. Odeljak 7 daje zaključke.

2. Opšta metodologija

Za dobijanje relevantnih uvida i bolje razumevanje logističkog sektora korišćeni su sledeći instrumenti za prikupljanje podataka: (i) kancelarijsko istraživanje; (ii) otvoreni intervjui sa relevantnim akterima; (iii) polustrukturisana online / telefonska anketa; i (iv) sastanak za potvrdu sa korisnikom na kraju. Svi ovi izvori informacija u kombinaciji smatrani su važnima za sveobuhvatnu osnovnu analizu sektora.

Kao što je to obično slučaj, stolno istraživanje sprovedeno je na početku analize. Prvo su konsultovani različiti izveštaji i studije sa ciljem utvrđivanja konceptualnih osnova sektora i ispitivanja međunarodnih trendova i kretanja. Drugo, relevantni zakonodavni i institucionalni okvir na Kosovu je pregledan i upoređen sa pravnom tekovinom EU kako bi se identifikovale oblasti kojima je potrebno usaglašavanje u budućnosti. Prikupljene informacije putem kancelarijskog istraživanja pažljivo su analizirane, skladištene i klasifikovane na osnovu izvora, relevantnosti i pouzdanosti. Sav ovaj proces, između ostalog, poslužio je kao osnova za primarno istraživanje i za ostale naredne aktivnosti izvedene u ovoj analizi.

Intervjui otvorenog tipa bili su dogovoreni i vođeni (i lično i viruelno) sa glavnim identifikovanim institucionalnim akterima. Pogledajte listu intervjuisanih dionika u Aneksu A. Zajedno sa predstavnicima MIPT-a za ove sastanke sastavljen je niz vodećih pitanja.

Da bi se prikupile detaljnije informacije o učinku i barijerama sektora, sprovedeno je onlajn / telefonsko istraživanje sa 51 ekonomski aktivnom firmom iz različitih regiona Kosova koje posluju u oblasti logističkih usluga. Uzorak je uglavnom uzet iz baza podataka Kosovske agencije za registraciju preduzeća (KARP) i Poreske uprave Kosova (PUK). Ostali izvori su takođe korišćeni za pronalaženje podataka za kontakt za odabrane firme.

U svrhu ove ankete dizajniran je nacrt upitnika (vidi Dodatak B). Ovaj nacrt je prvi put ispitan kod pružalac usluga kako bi se osiguralo da su sva pitanja jasna. Finalizovanje upitnika izvršeno je u saradnji sa Odeljenjem za trgovinu.

Nakon što je upitnik finalizovan, distribuiran je putem interneta službenom e-poštom uzorkovanim firmama, zajedno sa detaljnim uputstvima kako ga popuniti. Firmama koje su se borile da pravilno popune upitnik pružena je dalja pomoć putem telefona. Firme koje nisu htele odgovoriti zamenjene su sličnim. Proces ankete kontinuirano se pratio kako bi se na vreme proverila tačnost odgovora u potpunim upitnicima. Upitnik sa prikupljenim podacima automatski je unesen u excel bazu podataka i označen u skladu sa tim. Nakon rešavanja eventualnih grešaka u specifikaciji, izrađene su opisne tabele i grafikoni. Na kraju je organiziran sastanak s korisnikom radi potvrde generisanih nalaza, a nacrt izveštaja podeljen je sa intervjuisanim akterima radi komentara.

3. Međunarodni trendovi

Logistički sektor ima vitalnu ulogu u produktivnosti i ekonomskom razvoju. Iako su troškovi logistike kao procenat BDP-a oko 7 posto u zemljama OECD-a, u nekim zemljama u razvoju dosežu i 25 posto.⁴ Štaviše, istraživanje Svetske banke u zemljama Latinske Amerike pokazuje da smanjenje udela logističkih troškova u konačnoj ceni robe za 14 posto može povećati potražnju za tom robom do 18 posto i povećati zaposlenost u tom sektoru do 16 posto.⁵ Novim tempom digitalizacije i evolucijom očekivanja kupaca, sektor logistike prošao je kroz neviđene promene u poslednjih nekoliko godina, koje su doprinele preoblikovanju izgledu sektora. Te su promene predstavljale ograničenja za neke igrače na tržištu, dok su za neke druge korišćene kao mogućnosti za rast. Ovaj odeljak rezimira glavne trendove koji se javljaju u logističkim uslugama. Kreatori politike na Kosovu moraju uzeti u obzir ove trendove.

a) Outsorsing logističkih usluga

Danas se proizvođači različitih industrija sve više fokusiraju na svoje osnovne poslovne funkcije, dok logističke aktivnosti kao što su transport, skladištenje, kontrola zaliha i druge slične aktivnosti prepuštaju trećim stranama. Ovaj novi trend poznat je i pod nazivom logistika treće strane (3PL). Ovi operatori imaju više stručnosti, što omogućava veći nivo fleksibilnosti logističkih operacija za pokrivanje širih geografskih područja, uz veću efikasnost i bolji kvalitet usluge. Globalizacija sa proširenim kanalima distribucije proizvoda, tačno na vreme (JIT) proizvodnja i e-trgovina glavni su doprinosi rastućoj potražnji za 3PL. Širom sveta, 3PL kompanije rastu i specijalizuju se za pružanje čitavog spektra integrisanih logističkih usluga. Procenjuje se da će globalno tržište za 3PL 2019. godine iznositi 1.027,7 milijardi USD, a predviđanja će dosegnuti 1.789,9 milijardi USD do 2027. godine.⁶

b) Nedostaci sposobnosti

Nestašica radne snage u logističkom sektoru jedan je od najvažnijih izazova - oko 70 posto kompanija koje posluju u ovom sektoru ima manjak kvalifikovane radne snage u logistici. Menadžeri iz zapadnoevropskih zemalja kažu da mlade generacije ne vide da ispunjavanje karijera u logistici.⁷ DHL, jedna od najvećih svetskih kompanija u industriji, javno je prepoznala ovaj problem, označivši ga "krizom talenata".⁸ U zemljama u usponu, konkurentski pritisci iz drugih oblasti poput finansija i IT doprinose nedostatku talenata u logističkom sektoru. Vredno je spomenuti da i univerziteti i škole za osposobljavanje ne pružaju dovoljno logističkih programa za privlačenje studenata i zadovoljavanje potreba tržišta.

c) Digitalizacija

U današnje vreme digitalni poslovni modeli i digitalne platforme nisu samo prisutniji u logistici već i u mnogim drugim oblastima logističkog sektora, kao na primer u skladištu. Integracija digitalnih platformi u poslovni model logističkih kompanija dovela je do veće efikasnosti i transparentnosti lanca snabdevanja. Platforme Interneta stvari (IoT), na primer, omogućavaju transparentne i prilagodljive lance snabdevanja

⁴ ICF (2020). Uticaj COVID-19 na logistiku. Dostupno na: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5

⁵ Julio Gonzalez i dr. Poboljšanje logističkih troškova za transport i olakšavanje trgovine. Svetska banka, mart 2008.

⁶ Zajedničko istraživanje tržišta (2019). 3PL Tržište i udeo.

⁷ Handfield.R i ostali (2013). Trendovi i strategije u logistici i upravljanju lancem snabdevanja. Dostupno na:

⁸ Transport i logistika: izazovi i trendovi u 2021. godini. Dostupno na: <https://www.mitrefinch.co.uk/blog/time-and-attendance/transport-logistics-challenges-trends-2021/>.

lociranjem i praćenjem protoka robe u stvarnom vremenu. Korišćenjem mobilnih uređaja i senzora, vozila i druga logistička oprema postaju čvorovi u IoT-u. Predviđeno je proširenje sistema automatskog pozicioniranja i navigacije, kao i sistema za obradu, usmeravanje i raspoređivanje naloga u stvarnom vremenu..

d) Veštačka inteligencija i veliki podaci

Korišćenje podataka u planiranju i upravljanju logistikom glavni je pokretač inovacija u sektoru poslednjih godina. Logističke kompanije integrišu algoritme mašinskog učenja u svoje sisteme kako bi poboljšale rute i predvidele potražnju na određenim tržištima. U budućnosti će kompanije najverovatnije nastaviti povećavati upotrebu AI i velikih podataka, za koje se očekuje da će imati presudnu ulogu u naprednim mogućnostima geokodiranja, optimizaciji ruta, predviđanju potražnje, automatizaciji skladišta.⁹

e) Zelena logistika

Drugi važan trend koji danas oblikuje različite sektore je povećana potražnja za održivošću, a sektor logistike u tom pogledu nije izuzetak. Transport je zaista veliki deo doprinosa emisiji gasovima sa efektom staklene bašte. Održivost je postala neophodna da biste ostali relevantni. Operatori postaju sve regionalniji da bi imali kraće rute i kao rezultat smanjili emisije. Intermodalnost, koja je kombinacija dva ili više prevoznih sredstava, sada se smatra konkurentnijom i manje zagađuje. Generalno, očekuje se da će sve veći napori na održivosti potaknuti razvoj na područjima koja doprinose kao što su nove tehnologije, alternativna goriva i alternativni lanci snabdevanja.

f) E-trgovina

Pandemija COVID-19 stavila je e-trgovinu u prvi plan maloprodaje. Pre izbijanja pandemije, e-trgovina je rasla tempom od 4,5 posto godišnje.¹⁰ Nakon uvođenja mera zabrane kretanja, zabeležen je neviđeni porast u e-trgovini između preduzeća i potrošača (B2C) i preduzeća (B2B). Očekuje se da će ovaj trend slediti njihov primerak čak i nakon prelaska sa blokade. Očekuje se da će do 2040. godine oko 95 posto kupovina širom sveta biti obavljeno putem interneta.¹¹ Brze promene u maloprodajnom sektoru stvorile su mogućnosti za logističke kompanije. Sposobnost kompanija da usvoje nove tehnologije i rešenja biće presudna za određivanje njihove sposobnosti da ispune nove potrebe.

g) Robotika

Integracija robotike u logistiku doprinela je povećanju brzine i preciznosti u operacijama. Mnoge kompanije u logističkom sektoru koriste fizičke robote, poput saradničkih robota („kobotovi“) za preuzimanje tereta u skladištima. Osim fizičkih robota, kompanije koriste softverske robote za izvršavanje ponavljajućih zadataka koji oslobađaju vreme za ljudske resurse.

⁹ Trans Global. Vrhunski logistički i transportni trendovi koji će oblikovati 2020. i dalje. Dostupno na: <https://tgal.us/top-logistics-and-transportation-trends-for-2020/>.

¹⁰ Totolo.E i Baijal. H. (2020). Dostupno na: <https://blogs.worldbank.org/psd/how-pandemic-induced-boom-e-commerce-can-reshape-financial-services>

¹¹ Transport i logistika: izazovi i trendovi u 2021. godini. Dostupno na: <https://www.mitrefinch.co.uk/blog/time-and-attendance/transport-logistics-challenges-trends-2021/>.

4. Struktura i učinak sektora logistike na Kosovu

Ovaj odeljak predstavlja makrostrukturu i performanse logističkog sektora, oslanjajući se na statistiku iz ključnih administrativnih izvora. U nekim delovima vrši upoređivanje sa podacima EU. Sektor logistike potpada pod odeljke od 49 do 53 NACE Rev. 2 EU klasifikacije. Ekonomske aktivnosti u okviru ovih odeljenja uključuju i putnički prevoz, koji nije deo logističkog sektora. Da bi se uklonio putnički prevoz i pružila detaljnija slika, bilo je potrebno da se analiza izvrši pomoću trocifrenih podataka na nivou. Tačne razmotrene aktivnosti prikazane su u nastavku. Ovaj skup aktivnosti predstavlja osnovu za sledeću analizu. Imajte na umu da razmatrane ekonomske aktivnosti uključuju samo logističke usluge koje pružaju operatori. Usluge koje obavljaju vlastite kompanije nisu uključene u analizu, jer nisu bili dostupni podaci.

Iz "Divizije" 49 Kopneni saobraćaj i cevovodni transport:

- 49.2 – Teretni železnički transport
- 49.4 – Putni transport robe i usluge selidbi
- 49.5 – Cevovodni transport

Iz " Divizije " 50 Vodeni transport:

- 50.2 – Pomorski i obalni teretni transport
- 50.4 – Unutrašnji vodeni transport.

Iz " Divizije " 51 Vazdušni transport:

- 51.2 – Teretni vazdušni i svemirski transport
- Iz „Divizije“ 52 Skladištenje i prateće aktivnosti za transport:
 - 52.1 – Skladištenje i čuvanje
 - 52.2 – Pomoćne aktivnosti za transport

Iz " Divizije " 53 Poštanske i kurirske delatnosti:

- 53.2 – Ostale poštanske i kurirske delatnosti

Na Kosovu, broj aktivnih logističkih firmi varira u zavisnosti od izvora. Dva glavna izvora takvih podataka su Kosovska agencija za registraciju preduzeća (KARP) i Poreska uprava Kosova (PUK). Tabela 1 upoređuje aktivne logističke firme prema ova dva izvora. Ukupan broj aktivnih firmi u sektoru, prema podacima KARP, je 2.829; Podaci PUK-a, pak, pokazuju da je firmi oko 50 posto manje. Može biti da brojevi KARP predstavljaju preterano gledište, pod uslovom da se predstavnici firmi na Kosovu uglavnom ne trude da formalno zatvore svoje firme u slučajevima kada prestanu sa radom. S tim u vezi, broj aktivnih firmi koje pruža PUK treba uzeti kao tačniji. Raspodela aktivnih logističkih firmi po podsektorima je vrlo slična u oba slučaja. EU u proseku ima deset puta više logističkih firmi od Kosova u odnosu na podatke KARP i 20 puta više u odnosu na podatke PUK-a.¹² Na osnovi po glavi stanovnika, Španija, koja je zemlja sa najvećim brojem logističkih firmi u EU, ima dva ili četiri puta (ovisno o izvoru da li KARP ili PUK) više firmi u odnosu na Kosovo.

¹² Analiza EU logističkog sektora. Dostupno na: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot1-logistics-sector.pdf>

Analiza na podsektorskom nivou otkriva da u 2019. većina aktivnih firmi koje se pojavljuju u PUK-u, 57,4 posto, potpada pod „putni teretni transport i usluge uklanjanja“; 'Prateće aktivnosti za transport' slede sa 34,6 posto. U EU, podsektor putnog teretnog prometa drži daleko najviše preduzeća, ukupno oko 75 posto.¹³

Tabela 1: Broj aktivnih logističkih firmi po podsektorima

Nace Rev 2 – Opis	KARB (2020)		PUK (2020)	
H49.2 - Teretni železnički transport	5	0.2%	5	0.4%
H49.4 - Putni transport robe i usluge selidbi	1,741	61.5%	796	57.4%
H49.5 - Cevovodni transport	7	0.2%	3	0.2%
H50.2 - Pomorski i obalni teretni transport	6	0.2%	6	0.4%
H50.4 - Unutrašnji vodeni transport	22	0.8%	10	0.7%
H51.2 - Teretni vazdušni i svemirski transport	2	0.1%	12	0.0%
H52.1 - Skladištenje i čuvanje	58	2.1%	24	1.7%
H52.2 - Pomoćne aktivnosti za transport	933	33.0%	480	34.6%
H53.2 - Ostale poštanske i kurirske delatnosti	55	1.9%	51	3.7%
UKUPAN BROJ AKTIVNIH FIRMI U LOGISTICI	2,829	100.0%	1,387	100.0%

Izvor: Obračun autora na osnovu podataka KARP-a i PUK-a.

Tabela 2 prikazuje broj logističkih firmi registrovanih i zatvorenih na Kosovu od 2001. do 2020. godine, prema podacima KARP. Tokom ovog perioda, na Kosovu je registrovano ukupno 2.454 logističkih firmi. Najveći broj firmi osnovan je u periodu nakon rata, između 2000. i 2004. U naredne četiri godine (2005.-2008.) je zabeležen primetan pad broja novih logističkih firmi, nakon čega je usledilo stalno povećanje u narednim periodima. S druge strane, broj logističkih firmi koje su zatvorene tokom analiziranog perioda bio je mnogo manji, 291. Kao što je prethodno rečeno, to ne znači da sve one za koje se čini da nisu zatvorene još uvek rade. Broj zatvorenih logističkih firmi varira bez određenog uzorka.

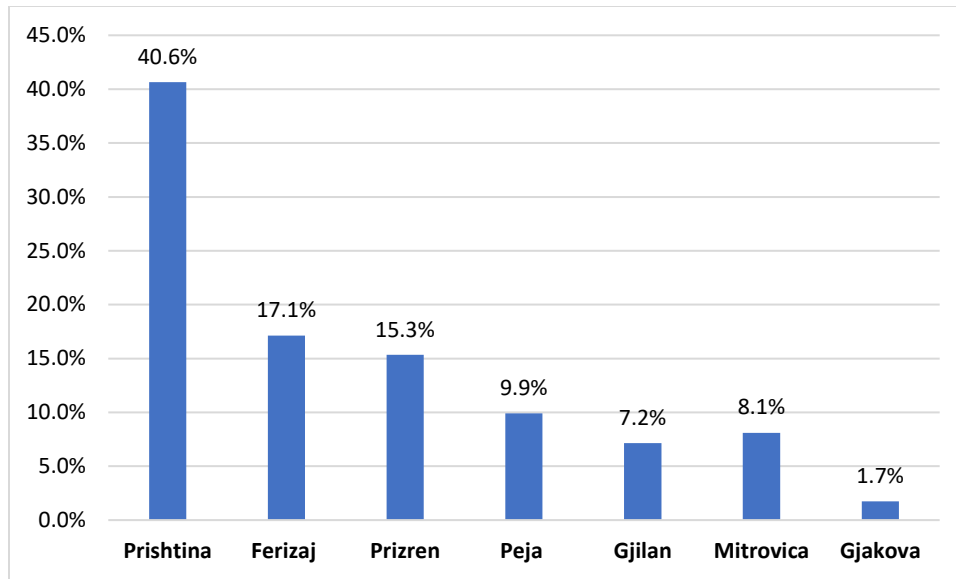
Tabela 2: Registrovane i zatvorene logističke firme (2001-2020)

Godine	Registrovane	Zatvorene
2000-2004	1,053	92
2005-2008	349	58
2009-2012	465	101
2013-2016	478	54
2017-2020	484	10
Total	2,454	291

Podatke raščlanjene po regionima pružio je samo PUK. Prema podacima, 40,6 procenata aktivnih logističkih firmi nalazi se u regionu Prištine. Uroševac i Prizren su sledeća dva regiona sa 17,1 procenata, odnosno 15,3 procenata. S druge strane, region sa najmanjim brojem aktivnih logističkih firmi je Đakovica sa 1,7 posto (vidi grafikon 1).

¹³ IBID.

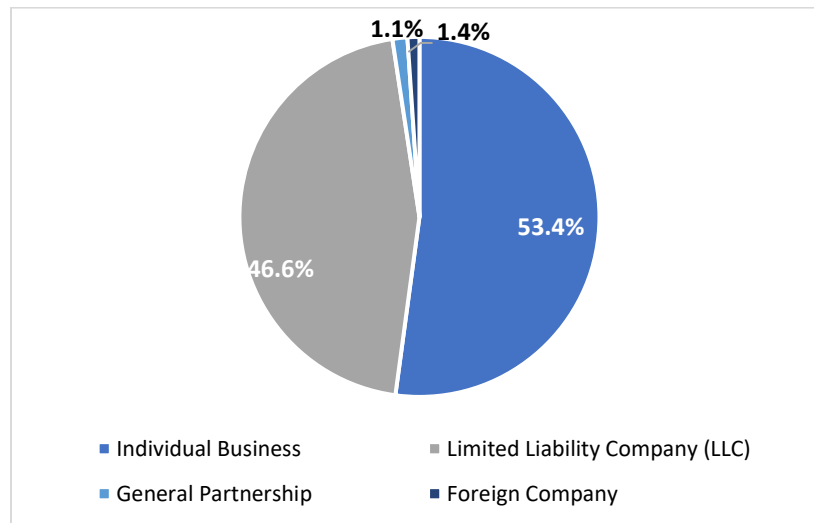
Grafikon 1: Raspodela aktivnih logističkih firmi (prema podacima PUK-a) po regionima



Izvor: Obračun autora na osnovu podataka PUK-a.

U pogledu pravnog statusa, kao što prikazuje grafikon 2, 53,4 procenta logističkih firmi registrovanih u KARP su pojedinačna preduzeća; 46,6 posto su društva sa ograničenom odgovornošću (DOO); a ostatak čine generalna partnerstva (1,4 posto) i strane kompanije (1,1 posto). Imajte na umu da su u ovom slučaju uzeti u obzir samo podaci od 2008. godine nadalje, jer su pre ove godine postojali različiti oblici pravne klasifikacije.

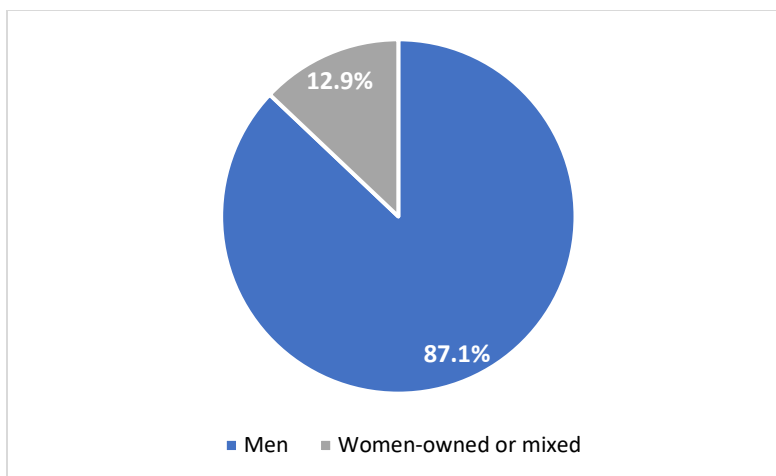
Grafikon 2: Logističke firme (prema podacima KARP) prema polu vlasnika



Izvor: Obračun autora na osnovu podataka KARP-a.

Grafikon 3 pokazuje da je 87,1 posto logističkih firmi, prema podacima KARP-a, u vlasništvu muškarca, dok je 12,9 posto u vlasništvu žena ili mešovitom vlasništvu. Ovaj udeo se generiše na osnovu podataka od 2015. godine nadalje, jer pre ove godine nije bilo redovnih dokaza.

Grafikon 3: Logističke firme prema polu



Izvor: Obračun autora na osnovu podataka KARP--a.

Podaci o bruto dodatoj vrednosti (BDV) na Kosovu proizvode se samo na nivou odeljenja. Na ovom nivou razgraničenja uključuju se i vrednosti stvorene putničkim prevozom i neke poštanske delatnosti koje se ne smatraju delom logističkog sektora. Da bi oduzeo ove vrednosti, autor je generisao koeficijente koji proizlaze iz proporcija u podacima o zaposlenosti koje je pružilo PUK i primenio ih na odgovarajući način na podsektore u kojima su bile deo ne-logističkih aktivnosti. Stoga podaci u Tabeli 3, iako su predstavljeni na nivou podele (dvocifreni), uključuju samo vrednosti stvorene logističkim aktivnostima.

U 2019. godini udeo logistike u kosovskoj bruto dodatoj vrednosti (BDV) iznosio je 3,2 procenta, što je porast od 1 procentni poen (pp) u odnosu na 2017. Ovaj udeo je generalno nizak u poređenju sa EU, gde se prosek kreće oko 7 posto.¹⁴ U EU je Nemačka najveća logistička zemlja, koja zauzima oko četvrtinu tržišta. „Skladištenje i prateće aktivnosti za transport“ i „Kopneni transport i transport cevovodima“ dva su glavna podsektora koji su u analiziranom periodu činili gotovo čitavu BDV Kosova u logističkom sektoru.

Tabela 3: BDV u logističkom sektoru na Kosovu

NACE Rev 2 – Opis	GVA 2017		GVA 2018		GVA 2019	
	U 000' EVRA	%	U 000' EVRA	%	U 000' EVRA	%
H49 - Kopneni transport i transport cevovodima ¹⁵	109,576.5	47.5%	117,408.0	45.4%	26,685.3	16.3%
H50 – Vodeni transport	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
H51 – Vazdušni transport ¹⁶	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
H52 – Skladištenje i pomoćne aktivnosti za transport	103,495.6	44.9%	124,194.7	48.0%	134,500.7	82.4%
H53 - Poštanske i kurirske delatnosti ¹⁷	17,376.6	7.5%	17,269.0	6.7%	2,093.0	1.3%

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Primenjeni koeficijent: 19.30% za 2017, 21.30% za 2018, i 21.80% za 2020.

¹⁶ Primenjeni koeficijent: 0% svih godina jer ne postoji vazdušni teretni transport.

¹⁷ Primenjeni koeficijent: 4.1% za 2017, 4.9% za 2018, 12.0% za 2019.

UKUPNO	230,448.7	100%	258,871.7	100.0%	163,279.0	100.0%
Procenat (%) u ukupnom BDV		2.2%		2.8%		3.2%

Izvor: Obračun autora na osnovu podataka ASK-a i PUK-a.

Pored BDV, promet je takođe važan pokazatelj koji pokazuje učinak logističkog sektora i podsektora. Kao što tabela 4 pokazuje, sektor logistike je doprineo 1,3 procenta ukupnom prometu kosovskih firmi tokom 2017-2019. Iako se udeo nije menjao tokom godina, vrednost prometa u logističkom sektoru povećala se sa 134,8 miliona EUR u 2017. na 166,3 miliona EUR u 2019. Činjenica da je udeo ostao nepromenjen sugeriše da je porast u logističkom sektoru išao ruku pod ruku sa povećanjem ukupnog prometa kosovskih firmi, uključujući sve sektore.

Tabela 4: Kombinovani promet logističkih firmi (2017-2019)

NACE Rev 2 - Opis	Promet 2017.		Promet 2018.		Promet 2019.	
	U 000' EVRA	%	U 000' EVRA	%	U 000' EVRA	%
H49.2 - Teretni železnički transport	42.0	0.0%	116.1	0.1%	170.16	0.10%
H49.4 - Putni transport robe i usluge selidbi	106,434.4	79.0%	124,644.9	80.2%	131,953.6	79.3%
H49.5 - Cevovodni transport	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
H50.2 - Pomorski i obalni teretni transport	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
H50.4 - Unutrašnji vodeni transport	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
H51.2 - Teretni vazdušni i svemirski transport	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%
H52.1 - Skladištenje i čuvanje	5,030.5	3.7%	3,705.40	2.4%	965.5	0.5%
H52.2 - Pomoćne aktivnosti za transport	22,472.5	16.7%	25,710.0	16.5%	31,508.6	18.9%
H53.2 - Ostale poštanske i kurirske delatnosti	827.4	0.6%	1,312.6	0.8%	1,783.80	1.1%
UKUPNI LOGISTIČKI PROMET	134,806.8	100.0%	155,489.0	100.0%	166,381.7	100.0%
Procenat (%) u ukupnom prometu		1.3%		1.3%		1.3%

Tabela 5 prikazuje broj zaposlenih lica na trocifrenom nivou Nace Rev 2 za 2018. i 2019. godinu, na osnovu Ankete o radnoj snazi (LFS) koju je sprovedla Agencija za statistiku Kosova (ASK). ASK je počeo da proizvodi podatke o zapošljavanju na ovom nivou razgraničenja počev od 2018. godine, zato za razliku od ostalih pokazatelja, 2017. godina ne može biti uključena. Prema podacima, broj zaposlenih osoba u 2019. godini u sektoru logistike iznosio je 4.134, što čini oko 1,2 posto od ukupno zaposlenih na Kosovu. U odnosu na 2018. godinu, zabeležen je rast od 32,4 posto. Raščlanjivanje po podsektorima otkriva da „putni prevoz robe i usluge selidbi“ prima najveći udeo zaposlenih u 2019. godini sa 46,8 posto, nakon čega slede „pomoćne aktivnosti za transport“ sa 25,5 posto i „skladištenje i čuvanje“ sa 16,1 posto. Svi razmatrani podsektori zabeležili su rast u odnosu na 2018. godinu, osim „ostalnih poštanskih i kurirskih delatnosti“, koji su zabeležili pad od oko 40 procenata.

Table 4: Zaposlene osobe u logističkom sektoru (2018-2019)

NACE Rev 2 – Opis	Zaposlene osobe (2018)	Zaposlene osobe (2019)
-------------------	------------------------	------------------------

	#	%	#	%
<i>H49.2 - Teretni železnički transport</i>	-	0.0%	-	0.0%
<i>H49.4 - Putni transport robe i usluge selidbi</i>	1,116	35.7%	1,935	46.8%
<i>H50.2 - Pomorski i obalni teretni transport</i>	-	0.0%	-	0.0%
<i>H50.4 - Unutrašnji vodeni transport</i>	-	0.0%	-	0.0%
<i>H51.2 - Teretni vazdušni i svemirski transport</i>	-	0.0%	-	0.0%
<i>H52.1 - Skladištenje i čuvanje</i>	350	11.2%	664	16.1%
<i>H52.2 - Pomoćne aktivnosti za transport</i>	781	25.0%	1,011	24.5%
<i>H53.2 - Ostale poštanske i kurirske delatnost</i>	876	28.0%	524	12.7%
UKUPNO ZAPOSLENIH U LOGISTICI	3,123	100.0%	4,134	100.0%
<i>Procenat (%) u ukupno zaposlenih (PUK)</i>		0.9%		1.2%

Izvor: Obračun autora na osnovu podataka ASK-a.

Na Kosovu je Centralna banka Kosova (CBK) odgovorna za proizvodnju podataka o trgovini uslugama koristeći BPM6 metodologiju od strane Međunarodnog monetarnog fonda (MMF). Do sada proizvedeni podaci, kao što je prikazano u Tabeli 6, nisu razvrstani na nivo koji prikazuje obim trgovine po svakom načinu prevoza. Štaviše, CBK ne prikuplja podatke o trgovini skladištem. Ipak, iz dostupnih podataka, koji uključuju vazdušni teretni transport, druge vidove teretnog transporta i poštanske i kurirske usluge, pokazuje se da je Kosovo tokom 2017-2019 doživelo izuzetno veliki trgovinski deficit u sektoru teretnog transporta. Budući da je stopa povećanja uvoza viša od stope izvoza, deficit se povećao sa iznosa od 88,5 miliona EVRA u 2017. na 97,8 miliona EVRA u 2019. Tokom ove tri godine korišćeni su i drugi načini teretnog transporta, koji se mogu smatrati kopneni teretni transport (budući da na Kosovu ne postoji vodeni prevoz), predstavlja najveći udeo u ukupnoj trgovini i deficitu unutar sektora. Za detaljnije informacije pogledajte tabelu 6. U stvari, teretni transport je jedan od sektora sa najslabijom performansom u trgovini uslugama na Kosovu, ako ne i najgori. Da bismo stvari stavili u perspektivu, Kosovo je zabeležilo suficit u trgovini uslugama uopšte tokom poslednjih godina.

Tabela 5: Trgovina teretnim transportom

Izvor: Obračun autora na osnovu podataka CBK-a.

IMF BPM6 kategorije	Trgovina u 000' EVRA (2017)				Trgovina u 000' EVRA (2018)				Trgovina u 000' EVRA (2019)			
	Kredit	Zaduženje	Ukupno	Bilans	Kredit	Zaduženje	Ukupno	Bilans	Kredit	Zaduženje	Ukupno	Bilans
Vazdušni transport (teret)	-	-	-	-	10	-	10	10	50	140	190	(90)
Ostali načini transporta(teret)	280	87,730	88,010	(87,450)	330	87,730	88,060	(87,400)	2,420	99,660	102,080	(97,240)
Poštanske i kurirske delatnost	210	1270	1,480	(1,060)	260	1460	1,720	(1,200)	10	510	520	(500)
UKUPNO	490	89,000	89,490	(88,510)	600	89,190	89,790	(88,590)	2,480	100,310	102,790	(97,830)

Popularni indeks koji meri logističke performanse zemalja širom sveta je Indeks logističkih performansi (LPI) koji je kreirala Svetska banka (SB).¹⁸ Trenutno postoji 160 zemalja koje učestvuju u LPI. LPI se zasniva na svetskom istraživanju operatera koji pružaju informacije o stanju logistike u svojim zemljama, kao i zemljama sa kojima trguju. Povratne informacije od operatera dopunjuju se kvantitativnim podacima o performansama glavnih komponenti logističkog lanca. Iako je ovo vrlo važno, posebno radi poređenja, Kosovo još uvek nije deo istog.

¹⁸ Svetska banka. Indeks logističkih performansi. Dostupno na: <https://lpi.worldbank.org/>

5. Regulatorni okvir

Regulatorni okvir u logističkim uslugama, posebno u zemljama u razvoju, karakteriše visok nivo fragmentacije. To je zbog složene i višestране prirode ovog sektora. U većini zemalja širom sveta jedva se mogu pronaći svi potrebni propisi za ulazak na tržište i poslovanje logističkih usluga pod jednom institucijom. Kosovo u tom pogledu nije izuzetak. Na primer, dok kandidat za status prevoznika nalazi regulatorne zahteve o međunarodnom teretnom prevozu pod Ministarstvom životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture (MESPI), isti kandidat bi i dalje morao da poštuje carinske propise Kosova za licencu skladišta. Postoji i niz relevantnih operativnih propisa koji potpadaju pod druge institucije (tj. Uredba o sanitarnim i fitosanitarnim standardima je u Ministarstvu poljoprivrede, šumarstva i ruralnog razvoja - MPŠRR). Kako bi se pozabavio poteškoćama u vezi sa pronalaženjem potrebnih regulatornih informacija o uslugama, MIPT je nedavno pokrenuo jedinstvenu kontaktnu tačku koja pod jedan prozor stavlja glavne propise, uključujući one o transportu i logistici. Iako ovaj mehanizam olakšava proces širenja informacija, poštovanje složenog regulatornog okvira i dalje predstavlja veliko opterećenje za aktere u ovoj industriji.

Ovaj odeljak govori o relevantnom pravnom okviru koji reguliše logistički sektor na Kosovu. Pretežno se fokusira na ključne regulatorne odredbe koje se odnose na ulazak na tržište i poslovanje. Gde je to moguće, naglašava nivo izvršenja i praktične implikacije razmatranih odredbi oslanjajući se na inpute prikupljene iz razgovora sa akterima. Takođe vrši upoređivanje sa praksom EU. Takođe je vredno napomenuti da drumski transport, kao primarni način prevoza na Kosovu, i aspekti koji se odnose na trgovinu čine najveći deo ovog pravnog pregleda.

5.1. Ulazak na tržište

Propisi o ulasku na tržište obično predstavljaju zahteve za registraciju i licenciranje za nove operatore koji moraju biti prihvaćeni u tom sektoru. Takvi propisi mogu imati više svrha. Kriterijumi postavljeni za registraciju i licenciranje mogu pomoći vladi da utvrdi finansijske i tehničke kapacitete budućih operatera za taj sektor. Uslovi za prijavu mogu takođe zaštititi domaće operatere u odnosu na strane operatere, mogu nekvalifikovane operatere udaljiti iz sektora, mogli bi odrediti nivo konkurencije i koristiti za prikupljanje informacija koje se uklapaju u informisano kreiranje politika.

Pristup tržištu za drumski transport

Na Kosovu je zanimanje drumskog prevoznika regulisano Zakonom br. 04/L-179 o drumskom transportu,¹⁹ dok su u EU Uredbom 1071/2009 o prijemu u zanimanje drumskog prevoznika,²⁰ i Uredbom 1072/2009 o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog drumskog teretnog transporta.²¹ Za razliku od EU gde je dozvola potrebna za sve drumske prevoznike, na Kosovu je, prema važećem zakonu, dozvola potrebna samo za prevoznike koji se bave međunarodnim prevozom robe. Da bi operater mogao dobiti ovu licencu na Kosovu, on / ona bi trebalo da ima sedište na Kosovu, da ima dobru reputaciju, da ima

¹⁹ Zakon br. 04/L-179 o drumskom transportu. Dostupno na: https://cps.rks-gov.net/wp-content/uploads/2020/09/LAW_NO._04_L-179_ON_ROAD_TRANSPORT.pdf

²⁰ Uredba (EC) br. 1071/2009 o prijemu u zanimanje drumskog prevoznika. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1071&from=EN>

²¹ Uredba 1072/2009 o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog drumskog teretnog transporta. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1072&from=en>

odgovarajuće / održive finansijske kapacitete, da ima neophodne profesionalne kapacitete kao menadžer transporta i da transportna sredstva bude u dobrom tehničkom stanju. Slični kriterijumi su takođe potrebni u EU, iako postoje neke razlike koje će biti istaknute u nastavku.

Iako je uslov za osnivanje nejasno definisan kosovskim Zakonom br. 04 / L-179, ovaj uslov je specifičniji u EU. Uredba br. 1071/2009, koja obavezuje preduzeća da pokažu „efikasno i stabilno osnivanje“ kako bi se izbeglo pitanje „poštanskih kompanija“.²² Uredba kaže da preduzeće mora imati kancelariju u kojoj održava osnovne poslovne dokumente i operativni centar sa potrebnom tehničkom opremom i objektima u zemlji osnivanja. Neke države članice EU idu još dalje namećući dodatne zahteve u tom pogledu, a najčešći je zahtev da se osigura parking mesto u zemlji osnivanja. To je slučaj u zemljama poput Austrije, Slovačke, Bugarske i Irske.

Ono što je dobra reputacija je takođe nešto što nije dobro definisano u kosovskom zakonodavstvu. Prvo, Zakon br. 04/L-179 ne predviđa nikakvu razradu uslova koji se odnose na zahtev dobre reputacije. Drugo, Administrativno uputstvo br. 07/2013,²³ koje bi trebalo da sadrži detaljnije odredbe o licenciranju operatora drumskog transporta, zaista je vrlo neodređeno u pogledu ugleda, navodeći da je ovaj kriterijum zadovoljen samo ako i menadžer transporta i prevoznik nemaju zakonskih prepreka u obavljanju transportne delatnosti. Pored toga, prevoznik takođe ne sme imati fiskalne prepreke. S druge strane, Uredba EU 1071/2009 izričito propisuje da je zahtev za dobrom reputacijom ispunjen ako menadžeri transporta i preduzeća nisu osuđeni za teško krivično delo i ako za jednu od najtežih povreda nisu izrekli kaznu pravila drumskog transporta. Države članice EU razlikuju se u tome smatraju li administrativne novčane kazne, vansudske aranžmane i plaćanja na licu mesta kaznama prilikom određivanja dobre reputacije. Na primer, Luksemburg, Hrvatska i Bugarska ne tretiraju administrativne novčane kazne, aranžmane van suda i plaćanja na licu mesta kao kazne. S druge strane, zemlje poput Nemačke i Poljske, na primer, sve njih smatraju kaznama.

Što se tiče zahteva za dokazivanjem odgovarajućih finansijskih kapaciteta, Administrativno uputstvo br. 07/2013 zahteva da kosovski prevoznici drumskog transporta u vreme registracije dokažu da imaju kapital i rezerve od 9.000 EUR za prvo vozilo i 5.000 EUR za dodatna vozila. Ovo je minimalni iznos potreban prema Uredbi br. 1071/2009. Većina država članica EU drži se tog minimuma; drugim rečima, oni ne zahtevaju viši nivo kapitala i rezervi. Jedna značajna razlika sa Kosovom je ta što se u EU, prema Uredbi br. 1071/2009, mora pokazati odgovarajuće finansijsko stanje na godišnjem nivou, ne samo u trenutku registracije, kao što je slučaj na Kosovu.

U skladu sa tehničkim kapacitetima, Administrativno uputstvo br. 07/2013 navodi da operater mora imati najmanje jedno vozilo registrovano, osigurano, u dobrom tehničkom stanju. Pored toga, većina vozila ima važeću tehničku kontrolu ne stariju od šest meseci.

Da bi se poboljšali standardi profesionalnih kvalifikacija u industriji, kosovski zakon br. 04/L-179 obavezuje menadžere transporta i vozače da poseduju sertifikat o profesionalnoj osposobljenosti (CPC) izdat od

²² Kompanije "osnovane" u državi članici, gde ne izvršavaju svoje administrativne funkcije ili komercijalne aktivnosti.

²³ Administrativno uputstvo br. 07/2013 za licenciranje drumskih prevoznika. Dostupno na: https://cps.rks.gov.net/wp-content/uploads/2020/09/UDHEZIM_ADMINISTRATIN_NR._07_2013_PER_LICENCIMIN_E_OPERATOREVE_TE_TRA_NSPORTIT_RRUGOR_TE_MALLRAVE.pdf

nadležnog tela ovlašćenog od nadležnog ministarstva. Na Kosovu trenutno postoje dva tela za sertifikaciju CPC-a ovlašćena od strane MŽSPPI-a koja nude takve programe: Privredna komora Kosova (PKK) i Tempulli College. Oboje su akreditovani od Međunarodne unije za drumski transport (IRU). Do danas, 157 menadžera teretnog transporta i 1.000 vozača teretnih vozila ima CPC.²⁴ Administrativno uputstvo br. 10/2013 i sledeći amandman definišu uslove, kriterijume, postupke, model, naknade i način organizacije obuka o profesionalnoj kompetenciji. Uredba EU br. 1071/2009 takođe obavezuje rukovodioce transporta da dostave dokaz o 140 sati obuke i ispit koji pokriva određene predmete propisane Uredbom.

Prema Zakonu br. 04/L-179, menadžera prevoza na Kosovu mogu zaposliti najviše četiri različita operatora drumskog transporta. To je ujedno i granica propisana Uredbom EU br. 1071/2009. Međutim, za razliku od kosovskog zakona, navedena uredba takođe precizira da prevoz ne može premašiti upravljačka preduzeća sa kombinovanom maksimalnom ukupnom flotom od 50 vozila. Državama članicama EU čak je dozvoljeno da snize prag, kako u pogledu broja preduzeća kojima se upravlja, tako i maksimalne flote vozila. Ova se opcija, na primer, koristi u Francuskoj, gde je spoljni menadžer transporta ograničen na dva preduzeća koja predstavljaju ukupno 20 vozila.

Pored dozvole koja je potrebna za obavljanje međunarodnog transporta robe, Zakon br. 04/L-179 takođe zahteva da rezidentni operatori na Kosovu pribave dozvole za međunarodni drumski transport, osim ako nije drugačije definisano važećim međunarodnim sporazumima. Administrativno uputstvo br. 05/2014 dalje reguliše ovu materiju definišući uslove, postupke i druge detalje oko izdavanja dozvola rezidentnim operaterima za obavljanje međunarodnog drumskog prevoza robe. Da bi licencirani operater međunarodnog transporta robe dobio dozvolu, mora imati potvrdu o profesionalnoj osposobljenosti, pokazati dobru reputaciju i udovoljavati tehničkim standardima vozila - svi oni su ujedno kriterijumi koje treba ispuniti u kako bi se dobila dozvola za međunarodni transport robe, što je zaista preduslov za ispunjavanje uslova za dozvolu.

Iako se zahtevi za uslovom profesionalne kompetencije ne razlikuju od zahteva utvrđenih u slučaju licence, postoje male promene ili daljnje specifikacije u pogledu dobre reputacije i tehničkih standarda. Što se tiče dobre reputacije, jedan od specifičnih zahteva za operatera da dobije dozvolu je posedovanje sertifikata (ne starije od 90 dana) koja potvrđuje da nema nepodmirenih dugova ili drugih poreskih obaveza. Takav zahtev, koji je vremenski ograničen, nije naveden u AU koji reguliše licenciranje. Prema tehničkim standardima, operater mora imati kamione koji udovoljavaju standardima emisije i sigurnosti na putu. Takođe, ako to zahtevaju međunarodni ugovori, operater mora imati sertifikat koji pokazuje kategoriju motora prema "EURO" klasifikaciji. Dozvola traje do 13 meseci, dok naknada za svaku dobijenu dozvolu iznosi 10 EUR. Imajte na umu da broj potrebnih dozvola mora odgovarati tehničkim kapacitetima kojima operater raspolaže.

U svrhu transparentnosti, Zakon br. 04/L-179 obavezuje Ministarstvo nadležno za saobraćaj, u ovom slučaju MŽSPPI, da vodi domaći nacionalni registar operatora drumskog transporta koji poseduju licence. Dalje se precizira da će registar sadržati sve podatke koji se odnose na izdate dozvole, sertifikate transportnih vozila i menadžere transporta. Ovaj registar mora biti dostupan javnosti, bez otkrivanja podataka koji narušavaju privatnost operatera. Tačan sadržaj i modaliteti koji se odnose na održavanje registra predviđeni su uređivanjem podzakonskim aktom, koji do danas nije izrađen. MŽSPPI, međutim,

²⁴ Gashi, N. (2021). [Email]. Poruka za: Nixha, A. 03 March. 2021

održava spisak osoba koje imaju dozvolu, ali nije u formatu koji bi se mogao podeliti sa javnošću. Sažetak dozvola izdatih od 2016. do 2019. dat je u Tabeli 7.

Vlasnici izdatih dozvola uopštena su praksa i u drugim uslužnim sektorima i namenjeni su poboljšanju transparentnosti. Na primer, u slučaju usluga revizije i računovodstva, Kosovski savet za finansijsko izveštavanje (KSFI), koje je regulatorno telo za sektor na Kosovu, objavljuje listu zakonskih revizora i ovlašćenih računovođa i redovno ga ažurira.

Tabela 6: Rezime dozvola za međunarodni transport

Godina	Licenca - Transport za sopstvene potrebe	Licenca – Transport za treće strane	Licenca – Transport opasnih materija
2016	13	76	11
2017	12	52	17
2018	10	34	8
2019	11	40	7

Izvor: Sastavljeno pomoću podataka iz MŽSPPI

Za razliku od Kosova, EU, Uredbom 1071/2009, zahteva da države članice moraju sastaviti izveštaj svake dve godine, koji pruža pregled sektora u pogledu dobre reputacije, finansijskog položaja, broja sertifikata o profesionalnoj osposobljenosti u pogledu statistike vezane za nacionalni registar.

Prema Zakonu br. 04/L-179, kabotažu, koja predstavlja teretni transport robe na teritoriji Kosova, ne mogu da obavljaju nerezidentni prevoznici. Uprkos tome, neki bilateralni sporazumi o prevozu između Kosova i drugih zemalja uključuju klauzule koje predviđaju kabotaže od strane međunarodnih državljana na osnovu posebne dozvole izdate od nadležnih vlasti. Za razliku od Kosova, u EU, na osnovu Uredbe br. 1072/2009, autoprevoznici je dozvoljeno da izvrše tri kabotaže u državi članici domaćinu u roku od sedam dana nakon međunarodnog putovanja. Ovo se obično naziva „pravilom tri od sedam“. Važno je napomenuti da, uprkos činjenici da EU ima režim kabotaže, neke države članice, imajući u vidu rupe u Uredbi, dozvoljavaju nekoliko mesta utovara i istovara po operaciji. Ovo bi trebalo razjasniti ako su kosovske odredbe o kabotaži usklađene sa režimom EU.

Za razliku od prakse u zemljama EU, Kosovo nema izvršno regulatorno telo za koordinaciju i regulaciju drumskog transporta robe. Osnivanje ovog tela predviđeno je Zakonom br. 04/L-179, iako ga odredba o ovom pitanju ne čini obaveznim.

Licenciranje robnih terminala

Robni terminali su lokacije na teritoriji Kosova koje pružaju usluge obrade tereta koji ulazi u zemlju. Sva pravna lica koja su zainteresovana za pružanje usluga terminala dužna su da imaju dozvolu izdatu od strane MŽSPPI-a, koja važi pet godina. Administrativno uputstvo br. 08/2015 o licenciranju terminala za robu propisuje da menadžer ili pravno lice mora imati diplomu, mora pokazivati finansijsko poverenje sa iznosom osiguranja od 50.000 EUR i mora ispuniti tehničke uslove.²⁵ Da bi ispunila tehničke uslove, pravno lice mora posedovati otvoreni plato od najmanje 5.000 m² i zatvoreno skladište od 1.000², ima najmanje 30 parkirališta, osigura osvetljenje i nadzorne kamere i ispunjava neke druge slične kriterijume. Trenutno

²⁵ Administrativno uputstvo br. 08/2015 o licenciranju terminala za robu. Dostupno na: https://www.mit-ks.net/repository/docs/2015_12_18_135204_Udhzimi_Administrativ_MI_Nr_08-2015_Pr_Licencimin_e_Terminalave_t_Mallrave.pdf

na Kosovu postoji deset robnih terminala koji se nalaze u različitim delovima zemlje - svi su u privatnom vlasništvu. Prosečna naknada za 24 sata na terminalu iznosi 40 evra. Ta naknada je otprilike četiri puta veća u odnosu na Albaniju.²⁶ Nevladine zainteresovane strane veruju da postoji određeni stepen oligopola koji vlasnicima terminala omogućava održavanje visokih naknada. Kažu da iza ovih terminala stoje samo tri ili četiri vlasnika za koje se veruje da su u dosluhu jedni s drugima u određivanju naknade. Akteri takođe ističu da na Kosovu postoje neke državne lokacije koje su opremljene potrebnom infrastrukturom prikladnom za usluge terminala. Međutim, vlada ne koristi ove lokacije.

Odobrenje carinskog skladišta

Carinska skladišta su određena za skladištenje robe koja nije kosovska, bez da takva roba podleže uvoznim carinama; i kosovska roba, gde kosovsko zakonodavstvo koje reguliše određene oblasti predviđa da će one biti predmet posebnih mera pre izvoza. Prema Zakoniku Carini i akcizi Kosova,²⁷ carinsko skladište može biti ili (i) *javno skladište* na raspolaganju bilo kojoj osobi za skladištenje robe ili (ii) *privatno skladište* koje je vlasnik skladišta odredio za skladištenje robe. Za one koji su zainteresovani za upravljanje carinskim skladištem podleže postupak odobravanja za koji je odgovorna Carina Kosova, osim ako skladištem ne upravlja sama carina. Roba sortirana u ovlašćenim prostorijama biće pod carinskim nadzorom. Osim što predviđa da će osoba koja traži odobrenje treba da bude osnovana na Kosovu, Kodeks ne utvrđuje druge posebne uslove ovlašćenja za upravljanje carinskim skladištem.

Dozvola za predstavnike carina

Zakonik o Carini i akcizi Kosova ne zahteva obaveznu upotrebu carinskih posrednika. Međutim, predviđa da bilo koji uvoznik ili izvoznik može imenovati predstavnike koji će se baviti carinskim formalnostima. Zastupanje može biti direktno, u tom slučaju carinski zastupnik deluje u ime i za račun uvoznika ili izvoznika, ili indirektno, u tom slučaju carinski predstavnik deluje u svoje ime, ali za račun uvoznika ili izvoznika. To je u skladu sa Uredbom EU br. 952/2013, gde upotreba carinskih predstavnika nije obavezna niti ograničena na određenu profesionalnu klasu. Predstavnik na Kosovu mora biti vlasnik licence koju je izdala Carina Kosova. Kandidat koji podnosi zahtev za licencu mora imati najmanje 6 meseci radnog iskustva u tom području; imati najmanje srednjoškolsko obrazovanje; i položiti uspešno stručni ispit u organizaciji carine. Za razliku od Kosova, od carinskih predstavnika koji posluju unutar EU nije potrebno da poseduju dozvolu.

5.2. Poslovanja

Propisi o poslovanju imaju za cilj promovisanje kvaliteta logističkih usluga, zaštitu operatora i otpremnika od nepredviđenih nesreća i incidenata i podsticanje poštene konkurencije. Mere koje utiču na poslovanje mogu povećati troškove jer uzrokuju rast cena, ali su u nekim slučajevima neophodne jer uglavnom favorizuju konkurentnije tržište. Propisi o poslovanju imaju širi opseg od onih o ulasku na tržište. Ovaj pododeljak raspravlja samo o nekim glavnim propisima. Imajte na umu da su sektori poput onih koji uključuju hranu i lekove skloni specifičnim i strožim operativnim propisima. Iako je važna za institucije u odgovarajućim sektorima, analiza operativnih propisa na ovom nivou izvan je opsega ovog izveštaja.

²⁶ Podaci iz razgovora sa zainteresovanim stranama.

²⁷ Zakonik o Carini i akcizi Kosova. Dostupno na: https://dogana.rks-gov.net/wp-content/uploads/2015/02/CODE_NO._03_L-109_CUSTOMS_AND_EXCISE_CODE_OF_KOSOVO.pdf

Vremenska ograničenja vožnje

Umor dovodi do značajnog broja saobraćajnih nesreća. Da bi to sprečilo, Kosovo, kao i mnoge zemlje širom sveta, putem Zakona o putevima reguliše vreme vožnje, pauze i odmora za vozače koji se bave prevozom robe (i putnika). Povezane odredbe poboljšavaju sigurnost na putu i stvaraju uslove za poštenu konkurenciju. Zakon o putevima navodi da je maksimalno dnevno vreme vožnje 9 sati, sa pauzama od najmanje 45 minuta nakon 4,5 sata vožnje. To se može produžiti dva puta nedeljno na 10 sati. S druge strane, dnevni odmor će biti najmanje 11 sati. To je u skladu sa Uredbom br. 561/2006,²⁸ koja reguliše ovo pitanje u EU. Sprovođenje vremenskih ograničenja zasniva se na evidenciji tahografa ugrađenih u svako vozilo, u skladu sa važećim zakonom. Intervjui sa zainteresovanim stranama otkrivaju da se odredbe koje se odnose na digitalne tahografe ne sprovode. Bez digitalnih tahografa, nadzornim telima je vrlo teško znati da li se poštuju vremenska ograničenja vožnje.

Odgovornost

Definisanje odgovornosti izuzetno je važno u ugovorima između ugovornih strana u logistici. Prevoz robe od strane pružaoca usluga uključuje određene rizike. Kašnjenja, štete i gubici su situacije u kojima se industrija često susreće. Verovatnoća da se pojave takvi događaji čini potrebu za jasnom definicijom odgovornosti između strana vrlo važnom. Na Kosovu, Zakon o obligacionim odnosima uopšte reguliše pitanja u vezi sa obavezom prevoznika za gubitak, oštećenje ili kašnjenje pošiljke. Prema zakonu, „prevoznik je odgovoran za svaki gubitak ili oštećenje pošiljke u vremenu između njenog prijema i isporuke, osim ako je to posledica radnje ovlašćenog lica, atributa pošiljke ili spoljnih uzroka koji se nisu mogli predvideti i nisu se mogli izbeći ili sprečiti." Jedna uobičajena praksa koja se koristi širom sveta je usvajanje Standardnih uslova trgovanja (STC) ili Opštih uslova (GT&C) u ugovorima - koje često nameću samoregulatorna tela. Ovi uslovi su presudni za upravljanje rizikom u logističkom sektoru.

Standardi emisije

U EU su emisije ugljen-monoksida (CO), čvrstih čestica (PM), azot oksida (NOx), ukupnih ugljovodonika (THC) i nemetanskih ugljovodonika (NMHC) regulisane za većinu tipova vozila. Takvi propisi uključuju i vozila koja se češće koriste u teretnom transportu, na primer teretna vozila (kamioni). Prihvatljiva ograničenja emisija izduvnih gasova utvrđena su u nizu direktiva EU (vidi sažeti spisak relevantnih direktiva u Tabeli 8), koje predviđaju postupno uvođenje strogih standarda. Konačni standard je Euro VII, za koji se očekuje da će ukloniti vozila sa fosilnim gorivima sa tržišta. ZAKON br. 05/L-132 o vozilima na Kosovu, koji treba da reguliše ovu oblast, ne sadrži nikakve posebne odredbe o emisijama. U nedostatku obaveznih standarda emisije, na Kosovu saobraćaju vozila sa vrlo visokim emisijama.

²⁸ Uredba (EZ) br. 561/2006 Evropskog parlamenta i Saveta od 15. marta 2006. godine o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na drumski transport. Dostupno na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0561>

Tabela 7: Zbirna lista standarda emisije u EU

Kategorija	Vrsta vozila	Direktiva
Euro 1	Za putničke automobile i laka teretna vozila	Direktiva Saveta 93/59/EEZ od 28. juna 1993. o izmeni Direktive 70/220/EEZ o približavanju zakona država članica u vezi sa merama koje treba preduzeti protiv zagađenja vazduha emisijama iz motornih vozila.
Euro 2	Za motocikle	Direktiva 2002/51/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 19. jula 2002. o smanjenju nivoa emisije zagađivača iz motornih vozila na dva i tri točka i izmenama i dopunama Direktive 97/24 / EC (Tekst od značaja za EEP) - Izjava Komisije - Deklaracija Komisije kao dopuna
Euro 3	Za bilo koja vozila	Direktiva 98/69/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 13. oktobra 1998. godine koja se odnosi na mere koje treba preduzeti protiv zagađenja vazduha emisijama iz motornih vozila i izmena Direktive Saveta 70/220/EEZ
Euro 4	Za bilo koja vozila	Direktiva Komisije 2002/80/EZ od 3. oktobra 2002. o prilagođavanju tehničkom napretku Direktive Saveta 70/220/EEZ o merama koje treba preduzeti protiv zagađenja vazduha emisijama iz motornih vozila.
Euro 5	Za laka putnička i komercijalna vozila	Uredba (EC) br. 715/2007 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. juna 2007. godine o odobravanju tipa motornih vozila s obzirom na emisije lakih putničkih i komercijalnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i o pristupu popravci vozila i informacijama o održavanju.
Euro 6	Za laka putnička i komercijalna vozila	Uredba Komisije (EU) 2016/646 od 20. aprila 2016. o izmeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 u pogledu emisija iz lakih putničkih i komercijalnih vozila.

Izvor: Sastavili autori oslanjajući se na EUR-Lex.

5.3. Međunarodni sporazumi i protokoli

Svetska trgovinska organizacija (STO) putem Opšteg sporazuma o trgovini uslugama (GATS), koji je prvi multilateralni sporazum koji pokriva trgovinu i ulaganje u usluge, pokriva usluge drumskog transporta. Deo o uslugama drumskog transporta, međutim, sadrži malo obaveza prema pristupu tržištu i nacionalnom tretmanu; s druge strane, sadrži brojna izuzeća za najpovlašćeniju naciju (MFN) radi zaštite bilateralnih sporazuma. S obzirom na ovu situaciju, došlo je do širenja bilateralnih sporazuma o drumskom prevozu, koji će u doglednoj budućnosti verovatno ostati strateški instrumenti transporta i trgovinske integracije za većinu zemalja. Pored bilateralnih sporazuma, postoje i primeri saradnje u multilateralnim okvirima različite vrste. Jedan od relevantnih primera je multilateralni sistem kvota transportnih dozvola za panevropski drumski saobraćaj, takozvana Evropska konferencija ministara saobraćaja (ECMT).

U sistemu ECMT učestvuju 43 zemlje: države članice EU (osim Kipra), Ujedinjeno Kraljevstvo i 16 drugih zemalja, među kojima su sve članice CEFTA-e, osim Kosova. Autoprevoznici sa ECMT dozvolom mogu preduzeti neograničen broj multilateralnih teretnih operacija u zemljama učesnicama. Broj ECMT dozvola ograničen je za svaku zemlju učesnicu. Kvote za raspodelu dozvola utvrđuju se na godišnjoj osnovi, sa mogućim promenama ako se svi ECMT-i jednoglasno slože. Na primer, 2019. godine ima 23.252 godišnje dozvole za EU-27, 984 za Veliku Britaniju i 23.472 za vozila za druge zemlje učesnice.²⁹

²⁹ OECD. ECMT Sertifikati. Dostupno na: <https://www.itf-oecd.org/ecmt-certificates>.

Kao što je navedeno, za razliku od ostalih kolega iz CEFTA-e, Kosovo nije član ECMT-a. Kao zamena, počev od 2010. godine, Kosovo je pregovaralo i zaključilo bilateralne sporazume o drumskom prevozu, zajedno sa tehničkim protokolima sa devet članica EU i Albanijom; sa sedam drugih, drumski transport regulisan je samo tehničkim protokolima. Prema intervjuu sa predstavnicima MŽSPPI-a, Kosovo je pokrenulo procedure ili razgovore sa sedam drugih zemalja EU kako bi se eventualno postigli bilateralni sporazumi o drumskom saobraćaju. Za više detalja pogledajte Tabelu 9.

Postojeći bilateralni sporazumi se u velikoj meri razlikuju, kako u pogledu strukture, tako i suštine. Jedna značajna razlika je u odredbama koje regulišu obim liberalizacije. Ugovori sa Ujedinjenim Kraljevstvom i Švajcarskom vrlo su liberalni u smislu da za prevoznike koji imaju dozvolu na teritoriji jedne ugovorne strane nije potrebno odobrenje (dozvola) za prevoz robe između i kroz (tranzitne) ugovorne strane, kao ni od druge ugovorne strane trećoj strani i obrnuto. Ugovori sa Albanijom, Hrvatskom i Crnom Gorom u tom su pogledu isti, osim što je za teretne operacije sa trećim stranama potrebna dozvola. Ostali sporazumi su manje liberalni, ili zahtevaju dozvole za različite vrste drumskog teretnog transporta ili imaju druga ograničenja ulaska. U intervjuima sa zainteresovanim stranama, sporazum sa Turskom doživljen je kao vrlo diskriminatoran za Kosovo, jer je godišnji broj dozvola postavljenih za ovu zemlju nesrazmerno niži u odnosu na broj turskih. Druga razlika u sporazumima povezana je sa odredbama o zaštiti životne sredine, bezbednosti na putevima i sigurnosti. Na primer, sporazumi s Austrijom i Mađarskom vrlo su strogi u pogledu normi emisije.

Jedan važan razlog koji objašnjava zašto je malo doslednosti u sadržaju bilateralnih sporazuma povezan je sa činjenicom da ne postoje dogovorene smernice politike o bilateralnim sporazumima o saobraćaju koje bi upravljale strankama prilikom pregovora i izrade sporazuma. Praćenje svih sporazuma koji se međusobno razlikuju za prevoznike predstavlja veliko regulatorno opterećenje.

Tabela 8: Međunarodni sporazumi o saobraćaju i tehnički protokoli Kosova

Status	Zemlje
Uspostavljen bilateralni sporazum (teret uključen)	Austrija, Belgija, Slovenija, Hrvatska, Bugarska, Italija, Crna Gora, Albanija, Švajcarska i Turska
Samo tehnički protokol	Ujedinjeno Kraljevstvo, Severna Makedonija, Nemačka, Finska, Letonija, Litvanija, Estonija
Početni koraci za postizanje bilateralnih sporazuma o transportu	Holandija, Danska, Poljska, Švedska ³⁰ , Norveška, Grčka i Slovačka.

Izvor: Autorska kompilacija korišćenjem podataka MŽSPPI-a.

5.4. CEFTA – Dodatni protokol 6

Centralnoevropski sporazum o slobodnoj trgovini (CEFTA) usvojio je 2019. Dodatni protokol 6 (AP6) o trgovini uslugama, utvrđujući okvir koji garantuje pristup tržištu i nacionalni tretman za preduzeća članove CEFTA-e u ključnim sektorima usluga. Do danas su četiri člana CEFTA-e, posebno Albanija, Bosna i

³⁰ Transport između Kosova i Švedske trenutno funkcioniše na osnovu sporazuma nasleđenog iz bivše Jugoslavije; isto je i sa Češkom Republikom.

Hercegovina, Severna Makedonija i Srbija, završile postupak ratifikacije AP6, dok ga ostale, uključujući Kosovo, još nisu ratifikovale.

Prema AP6, Kosovo je preuzelo nekoliko, ali ne mnogo, obaveza o liberalizaciji u sektoru koji je predmet ove studije, a koji će se sprovesti nakon što protokol stupi na snagu. Konkretno, prema Konsolidovanom rasporedu posebnih obaveza obuhvaćenih Aneksom III AP6, Kosovo se obavezalo na potpunu liberalizaciju pomorskog teretnog transporta, pomorskih špediterskih usluga i usluga železničkog teretnog transporta. Obaveze za prva dva nisu previše relevantne za Kosovo, s obzirom na to da je zemlja bez izlaza na more; dok bi oni za potonje trebali biti pažljivo ispitani i uključeni u nacionalno zakonodavstvo nakon ratifikacije AP6.

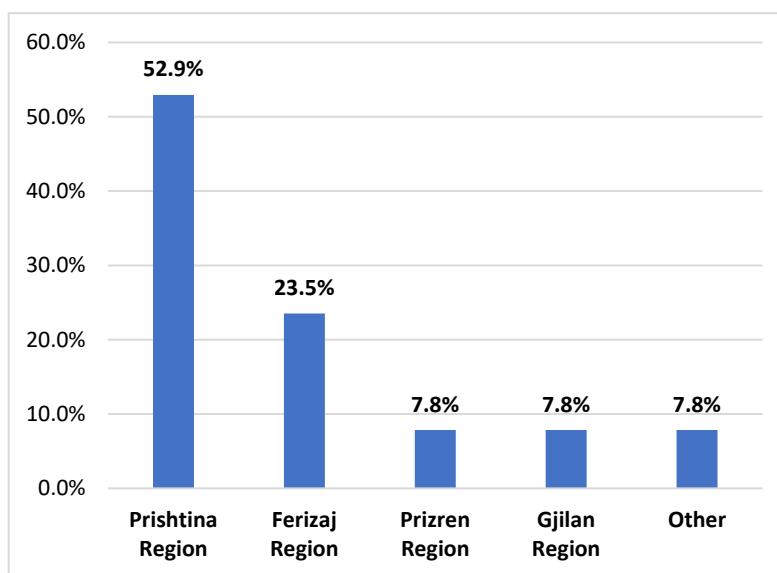
Suprotno tome, Kosovo se uopšte nije obavezalo da liberalizuje pomoćne usluge za sve vidove prevoza, na primer usluge skladištenja i smeštaja u magacinu ili usluge rukovanja teretom - koje su u potpunosti ili delimično liberalizovane od strane ostalih članica CEFTA-e. Ne preuzimaju se obaveze ni za vazdušni i unutrašnji plovni put. Za ovo drugo je razumljivo s obzirom na to da Kosovo nema uslove za taj način prevoza.

U drumskom teretnom transportu, koji je u ovom slučaju veoma važan, Kosovo se obavezalo da neće nametati bilo kakva ograničenja pristupa tržištu ili nacionalnog tretmana za Način 2 (potrošnja u inostranstvu), Način 3 (komercijalno prisustvo) i Način 4 (prisustvo fizičkih lica). S druge strane, za Način 1 (prekogranična trgovina), koji je vrlo važan za drumski teretni transport, Kosovo se složilo da ne preuzima nikakve obaveze, ostavljajući prostor zemlji da uvede ili održi mere koje nisu u skladu sa pristupom tržištu i nacionalnim tretmanom.

6. Glavni nalazi ankete

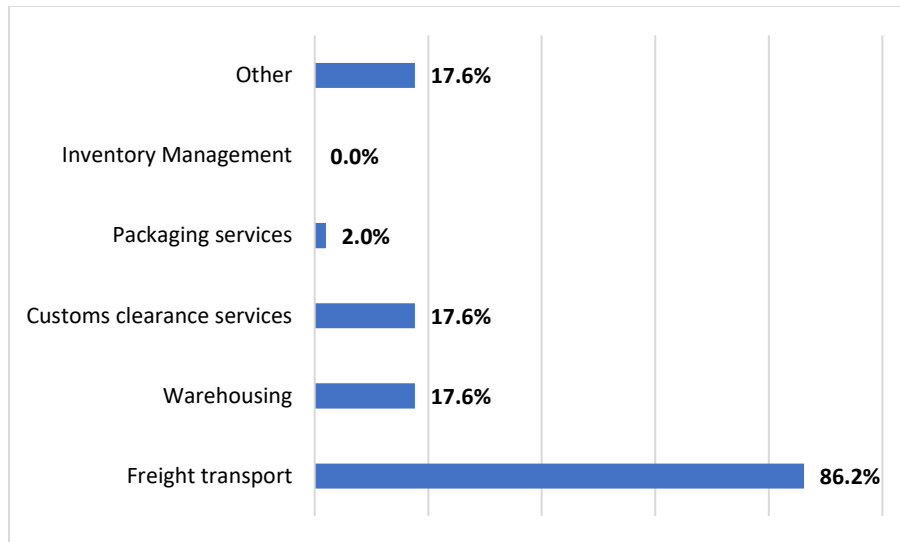
Ovaj odeljak predstavlja glavne nalaze prikupljene iz online ankete sprovedene na uzorku od 51 firme koja pruža usluge prevoza i druge logističke usluge. Upitnike koji su distribuirani uzorkovanim logističkim firmama popunjavali su vlasnici ili menadžeri u 90,2 procenta slučajeva; ostatak (9,8 procenta) popunilo je drugo osoblje koje je obavljalo važne funkcije u firmi. Od svih anketiranih firmi, većina, 52,9 procenta, ima svoje kancelarije u regionu Prištine, dok su ostale u ostalim regionima, prema procentima prikazanim na Grafikonu 4.

Grafikon 4: Lokacija po regionima, in %



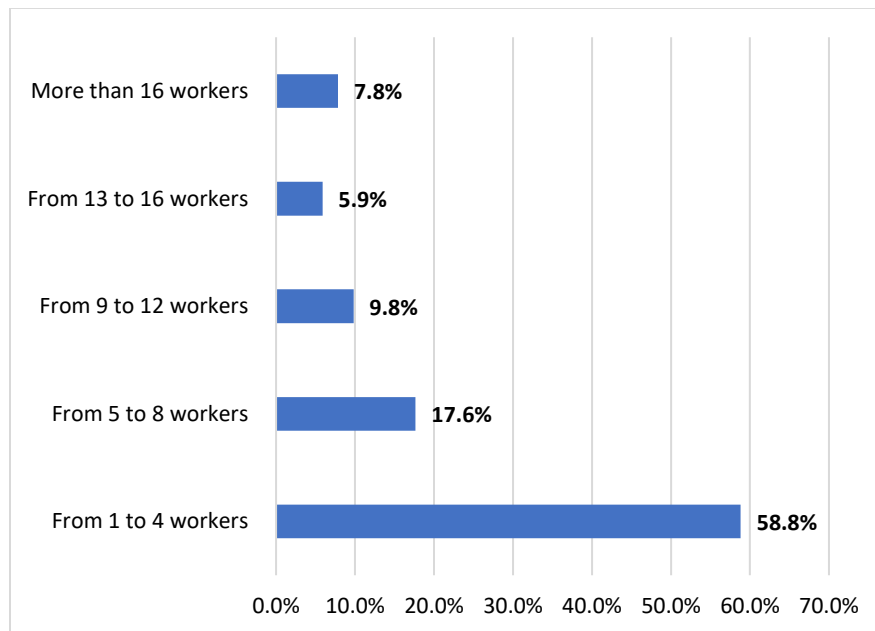
Nalazi pokazuju da samo 23,5 procenta anketiranih firmi pruža više od jedne logističke usluge. Najčešća usluga koju pružaju anketirane firme je teretni transport (86,2 procenta), dok su skladištenje (17,6 procenta) i usluge carinjenja (17,6 procenta slučajeva) ređe. Neznatan deo firmi (2 procenta) pruža usluge pakovanja, a nijedna od njih ne upravlja zalihama (vidi Grafikon 5). Zavisnost samo od jedne usluge, koja je u ovom slučaju teretni transport, nije u skladu sa novim globalnim logističkim trendovima. Danas logističke firme, osim što pružaju tipične usluge transporta i skladištenja, proširuju svoj portfolio i drugim logističkim uslugama sa dodatom vrednošću kao što su pakovanje, upravljanje zalihama i druge slične usluge.

Grafikon 5: Glavne usluge koje pružaju firme, u % slučajeva

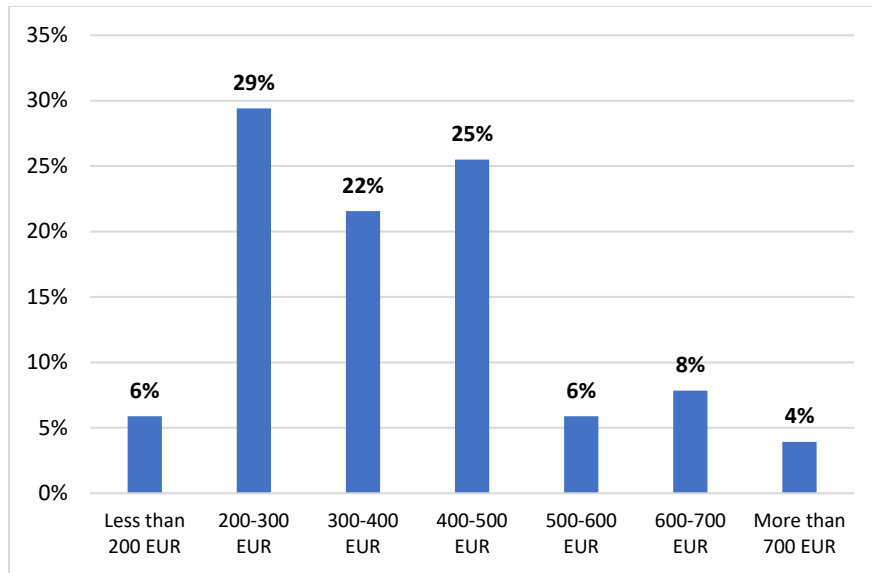


Nalazi o zapošljavanju pokazuju da 5,8 procenata anketiranih firmi ima od 1 do 4 radnika; 17,6 procenata od 5 do 8 radnika, 9,8 procenata od 9 do 12 radnika, a ostali imaju više zaposlenih radnika (vidi Grafikon 6). Prosečan broj radnika po firmi iznosi 5,76. Firme drumskog teretnog transporta, koje dominiraju na tržištu logistike na Kosovu, uglavnom su manje i imaju manje radnika. To je slučaj i u većini zemalja EU. Većina firmi (76 procenata) ima prosečnu platu u rasponu od 200 do 500 EUR, kao što prikazuje Grafikon 7. Ponderisani prosek generisan korišćenjem srednjih vrednosti datih raspona iznosi 350 EUR.

Grafikon 6: Raspodela zaposlenosti, in %

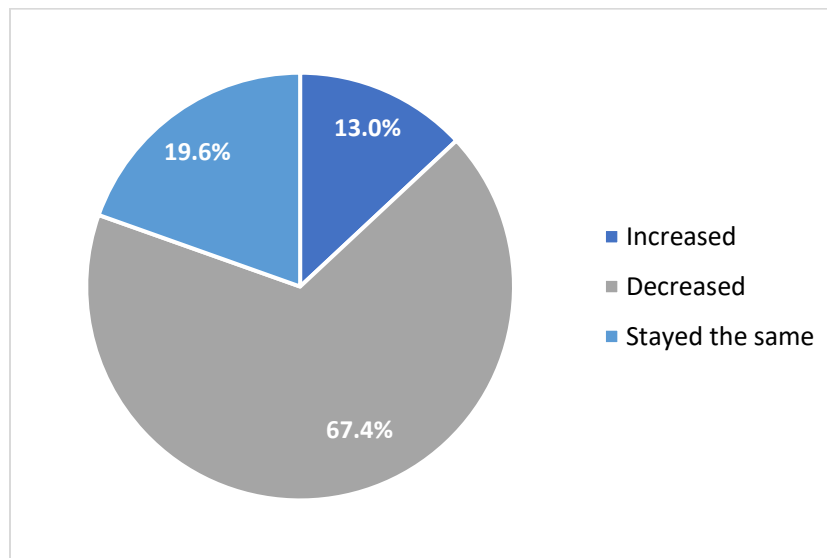


Grafikon 7: Raspodela prosečne plate, u %



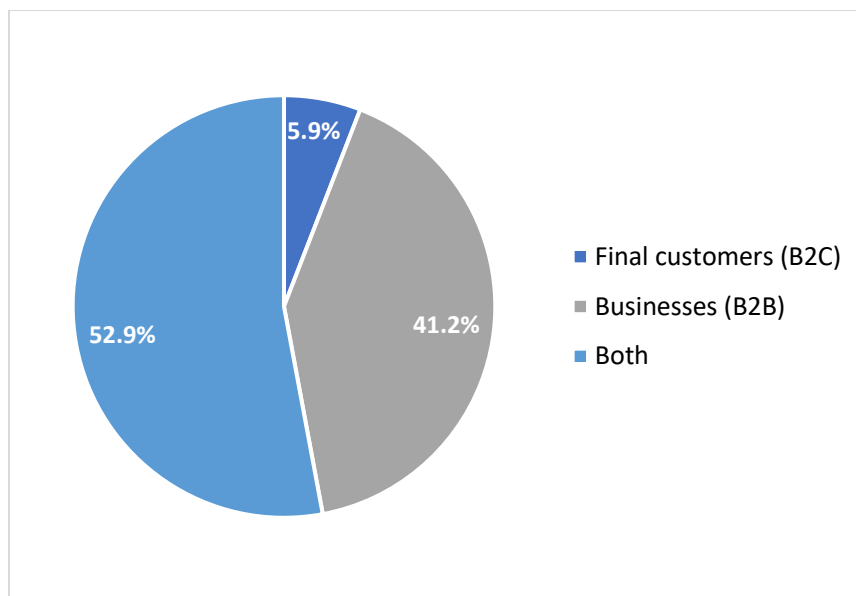
Kao i drugde, pandemija COVID-19 pogodila je mnoge sektore na Kosovu. Čini se da je i logistički sektor pretrpeo posledice pandemije. Rezultati otkrivaju da je 67,4 procenata anketiranih firmi proglasilo pad prometa u 2020. godini u odnosu na 2019; 13 procenata je zabeležilo porast; i 19,6 procenata nije videlo nikakve promene (vidi Grafikon 8). Veličina smanjenja među onima koji su zabeležili pad ispada u proseku 33,7 procenata; dok je među onima koji su iskusili suprotno, u proseku iznosio 60 procenata.

Grafikon 8: Godišnja promena prometa u 2020. godini u odnosu na 2019 godinu, u %



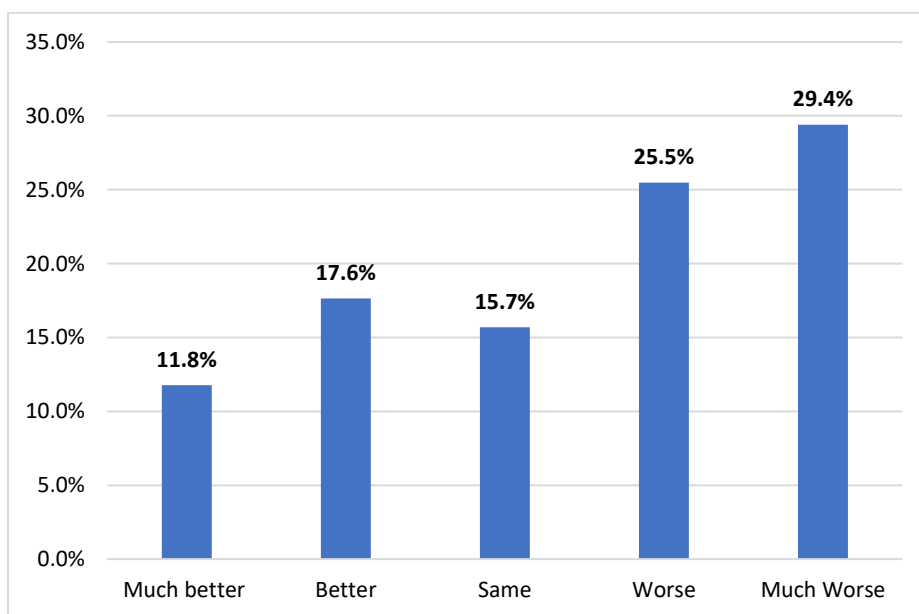
U pitanju o vrsti klijenata, 52,9 procenata anketiranih firmi tvrdi da pružaju usluge i krajnjim klijentima i preduzećima; 41,2 procenata samo za preduzeća; i vrlo mali deo (5,9 procenata) samo za konačne carine (vidi Grafikon 9). Dalje, ispada da logističke firme na Kosovu pružaju usluge u proseku 22,8 klijenata godišnje.

Grafikon 9: Vrsta klijenata, u %



U pitanju u vezi sa nivoom konkurentnosti (cena i kvalitet) sektora u odnosu na EU, većina firmi (54,9 procenata) smatra da je ili „lošija“ ili „mnogo lošija“ (za više informacija vidi Grafikon 10).

Grafikon 10: Percipirani nivo konkurentnosti sektora u odnosu na EU, u %

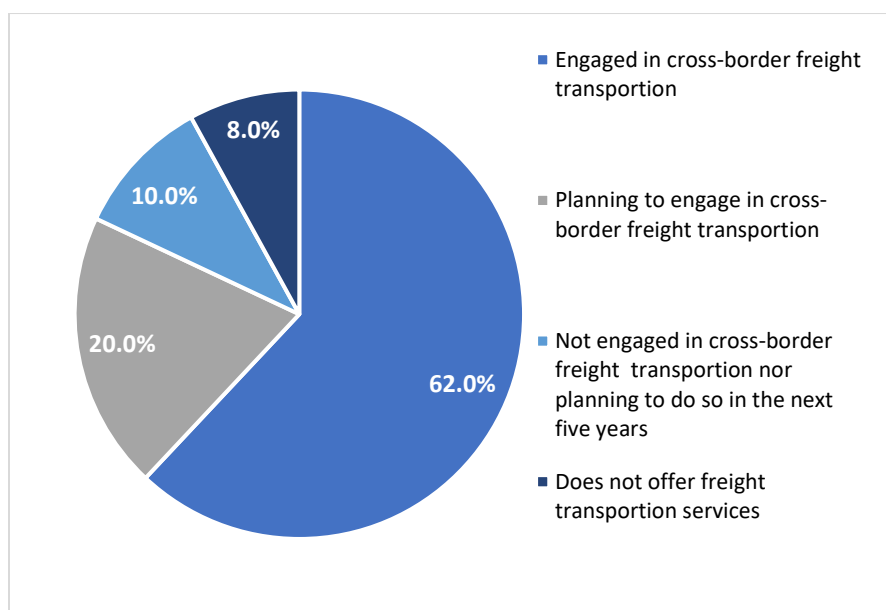


Firme su upitane o glavnim snagama i slabostima logističkog sektora. Što se tiče glavnih snaga, najčešći odgovori kompanija su putna infrastruktura i brzina isporuke. Za razliku od slučaja snage, firme su više reagovala kada je trebalo predstaviti slabosti sektora. Jedna od važnih slabosti koja se više puta spominjala u odgovorima firmi je nelojalna konkurencija, koja je istovremeno prepreka. Prema nelojalnoj konkurenciji, prema intervjuima sa zainteresovanim stranama, uzrokuju se i domaći operatori koji se ne pridržavaju važećeg zakonodavstva i veliki međunarodni operateri koji faktički imaju koristi od tretmana

koji nije ekvivalentan za kosovske operatere u njihovim zemljama. Ostale istaknute slabosti uključuju visoke cene terminala, nedostatak digitalnih tahografa, stara vozila, zakasnela plaćanja i loše funkcionisanje udruženja. Pored ovih, firme ističu i mnoga prekogranična pitanja. O tim će se pitanjima razgovarati kasnije u delu o preprekama međunarodnom teretnom transportu.

Od svih anketiranih firmi, 62 procenata se bavi prekograničnim teretnim transportom; 20 procenata planira se baviti prekograničnim teretnim transportom; 10 procenata se ne bavi prekograničnim teretnim transportom i to ne planira u narednih pet godina; ostali ne pružaju usluge prevoza (vidi Grafikon 11). Prekogranični teretni transport doprinosi 31 procenat u ukupnom transportu firmi koje pružaju ovu uslugu. Zemlje sa kojima se obavlja većina teretnih operacija su Albanija i Severna Makedonija. Osim Balkana, Italija i Nemačka dominiraju.

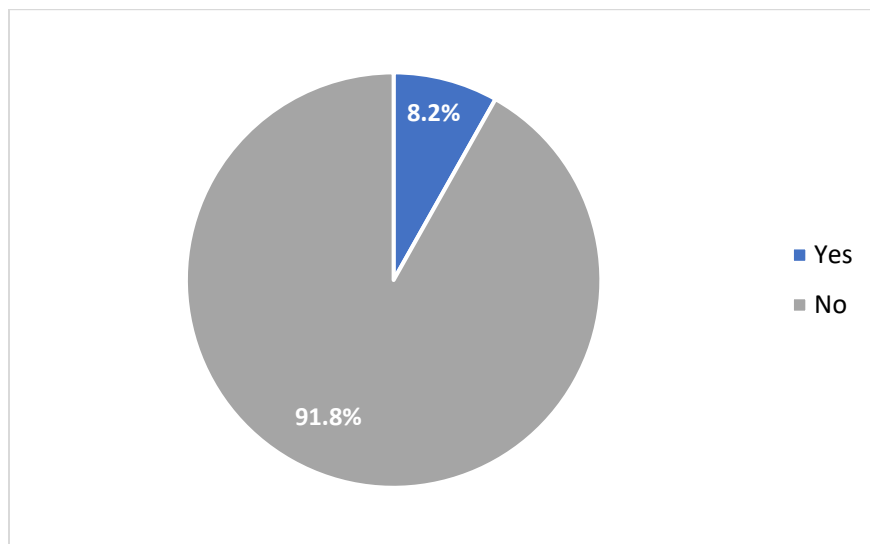
Grafikon 11: Angažman u prekograničnom teretnom transportu, u %



Jedna od fokalnih tačaka istraživanja bilo je pitanje o glavnim preprekama koje sprečavaju kompanije da se uključe u prekogranične usluge teretnog transporta ili da poboljšaju svoje performanse ako već rade prekogranični transport. Jedna od vrlo često spominjanih prepreka je nemogućnost vozača kamiona da uđu u područje EU bez vize. Druga često pominjana prepreka su visoki troškovi osiguranja koje kosovski prevoznici snose, posebno u slučajevima kada moraju da izvrše operacije koje uključuju više od jedne zemlje. Kosovski biro za osiguranje još nije član Saveta biroa, koje je upravljačka organizacija sistema Zelene karte koja služi kao mehanizam prekograničnog osiguranja za svojih 48 članova, uključujući većinu glavnih kosovskih trgovinskih partnera. U nedostatku sertifikata Zelene karte, prevoznici sa Kosova, za razliku od svojih glavnih kolega iz zemalja članica, moraju da pribave višestruka osiguranja na svakoj od granica zemalja članica. To zauzvrat dodaje troškove kosovskim operaterima, čineći ih manje konkurentnim u odnosu na svoje kolege. Još jedna ponovljena prepreka je zahtev za promenom tablica na srpskoj granici i nepriznavanje dokumenata ili proizvoda koji nose zvanične kosovske simbole od ove države. Neke druge važne prepreke prijavljene uključuju nečlanstvo u ECMT-u i asimetrični režim dozvola sa Turskom.

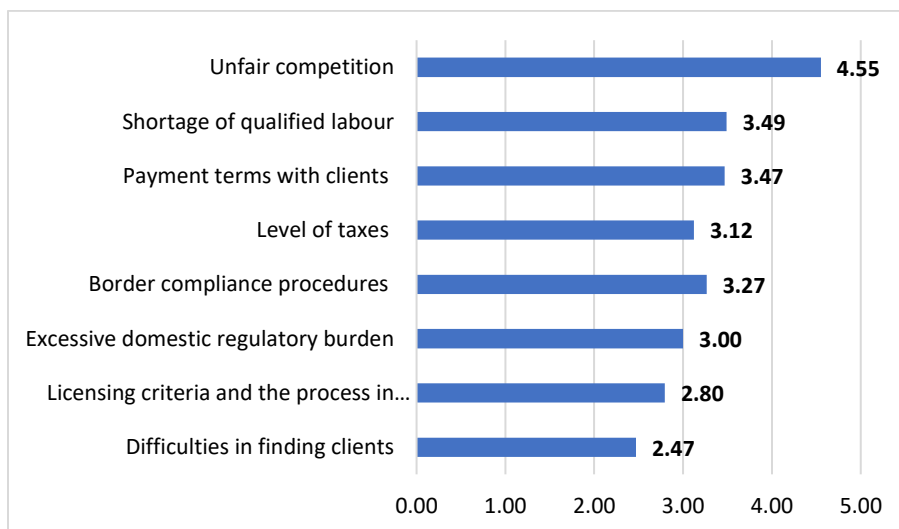
Nedostatak institucionalne podrške je još jedan istaknuti problem. To potkrepljuju i nalazi ankete, koji otkrivaju da 8,2 procenata firmi u poslednje tri godine nije primilo nikakvu podršku ili subvenciju od vlade (vidi Grafikon 12).

Grafikon 12: Podsticaji vlade, u %



Kako bi se kvantifikovale prepreke, firmama je predstavljena lista potencijalnih prepreka i zatraženo je da ih ocene na skali od 1 do 5, pri čemu 1 - uopšte nije prepreka, a 5 - velika prepreka. Grafikon 13 prikazuje rangiranje prepreka na osnovu prosečnih stopa. Najozbiljnija prepreka koju firme opažaju je „nelojalna konkurencija“, praćena „nedostatkom kvalifikovane radne snage“ i „uslovima plaćanja sa klijentima“. Za detaljnije informacije pogledajte Grafikon 13.

Grafikon 13: Rangiranje prepreka prema firmama (prosek)



Na kraju, od firmi se tražilo da navedu i razrade tri intervencije koje će nadograditi logistički sektor. Sledeće su najčešće predložene intervencije:

- Trebalo bi povremeno proveravati međunarodne operatere da li se pridržavaju traženih dokumenata.
- One operatore koji nisu deo ECMT-a i one kojima nije dozvoljeno da prevoze robu u treće zemlje treba zaustaviti i kazniti.
- Dozvole za međunarodne operatore koji prevoze robu na Kosovo trebaju biti pravilno validirane.
- Vlada bi trebala odrediti gornju granicu cena terminala.
- Vlada bi trebala uložiti više napora za članstvo u međunarodnim transportnim mehanizmima, posebno u sistemu zelene karte.
- Carinske postupke treba modernizovati.
- Potrebno je više bilateralnih / tranzitnih dozvola sa Turskom, Bugarskom i Italijom.
- Trebalo bi da postoje više bespovratnih sredstava za digitalizaciju sektora.
- Postupci o licenciranju trebaju se modernizovati, a naknada treba biti razumnija.
- Trebalo bi učiniti više za pravilnu primenu postojećih bilateralnih sporazuma o transportu.
- Trebala bi postojati veća podrška malim operaterima kako bi im pomogla u rastu.

7. Zaključci

Ovaj izveštaj analizira strukturu i učinak logističkog sektora, preispituje regulatorni okvir u svetlu pravne tekovine EU i razmatra glavne prepreke sa kojima se suočavaju pružaoci logističkih usluga. Ukupna slika pokazuje da su veličina logističkih usluga u GVA-u i broj pružaoca usluga znatno manji u odnosu na EU. Štaviše, Kosovo je videlo kontinuirani negativni trgovinski bilans na teretnom transportu, što je glavna logistička aktivnost u sektoru.

Regulatorni okvir logističkog sektora na Kosovu, sličan mnogim zemljama, karakteriše visok nivo fragmentacije, a propisi su rasuti po raznim institucijama. Izveštaj identifikuje niz problema sa ulaskom na tržište i regulatornim problemima koji se trebaju rešiti. Neka područja, na primer kabotaža, u EU su drugačije regulisana. Što se tiče teretnog transporta, zbog poteškoća sa članstvom u međunarodnim mehanizmima poput ECMT-a, Kosovo nije imalo drugog načina osim da sklopi bilateralne sporazume. Ovi bilateralni sporazumi se međusobno razlikuju, kako u pogledu strukture, tako i sadržaja, što predstavlja značajan regulatorni teret za prevoznike.

Izveštaj takođe predstavlja nalaze istraživanja sprovedenog na uzorku pružaoca logističkih usluga. Nalazi istraživanja pokazuju da većina logističkih firmi na Kosovu svoj poslovni model zasniva samo na jednoj usluzi, dok su njihove kolege sve više i više specijalizovane za pružanje integrisanih paketa logističkih usluga, uključujući usluge sa dodatom vrednošću kao što su pakovanje, upravljanje zalihama i slično. Štaviše, nalazi takođe otkrivaju da je pandemija Covid-19 loše pogodila sektor, uzrokujući pad prometa među više od dve trećine anketiranih firmi.

Glavne identifikovane slabosti sektora, koje se istovremeno mogu smatrati i preprekama, uključuju nelojalnu konkurenciju, visoke cene terminala, nedostatak digitalnih tahografa, stara vozila, zakasnela plaćanja i loše funkcionisanje udruženja. Prekogranične teretne transportne prepreke istaknute u istraživanju uključuju nemogućnost operatera da uđu u područje EU-a bez vize; visoki troškovi osiguranja u odsustvu sistema zelene karte; zahtev za promenom tablica na srpskoj granici i slične prepreke koje proizlaze iz nepriznavanja dokumenata; nedostatak članstva u međunarodnim transportnim mehanizmima; i diskriminatorni režim dozvola sa Turskom.

ANEKS A: Spisak ispitanika

Naziv	Datum
Centralna Banka Kosova	9. februar 2021
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture	15. februar 2021
Kosovsko transportno udruženje (član)	19. februar 2021
Carina Kosova	23. februar 2021
Udruženje špeditera	23. februar 2021

ANEKS B: Upitnik

A. Opšte informacije

1. Naziv kompanije: _____
2. Opština: _____
3. Status osobe koja je popunila upitnik:
 - a. Vlasnik
 - b. Menadžer
 - c. Drugo (navedite): _____
4. Godina osnivanja: _____
5. Odaberite glavne usluge koje pruža vaša kompanija. *[Napomena: Moguće je više odgovora.]*
 - a. Teretni transport
 - b. Skladištenje
 - c. Usluge carinjenja
 - d. Usluge pakovanja
 - e. Upravljanje zalihama
 - f. Drugo (navedite): _____

B. Ukupna struktura i učinak

6. Vlasništvo u vašoj kompaniji je:
 - a. Samo domaće
 - b. Samo strano
 - c. Mešovito
7. Koliko zaposlenih (uključujući vas) ima vaša kompanija? Unesite broj:

8. Kolika je prosečna plata u vašoj kompaniji?

- a. Manje od 200 EUR
- b. 200-300 EUR
- c. 300-400 EUR
- d. 400-500 EUR
- e. 500-600 EUR
- f. 600-700 EUR
- g. Više od 700 EUR

9. Kako biste uporedili nivo konkurentnosti (cena i kvalitet) logističkih kompanija na Kosovu sa onima u EU?

- a. Mnogo bolje
- b. Bolje
- c. Isto
- d. Gore
- e. Mnogo gore

10. U odnosu na 2019. godinu, kako se promenio promet vaše kompanije u 2020. godini?

- a. Povećanje: _____%
- b. Smanjenje: _____%
- c. Bez promene

11. Vaše usluge nudite:

- a. Krajnjim klijentima (B2C)
- b. Preduzećima (B2B)
- c. I jednim i drugim

12. Koliko u proseku imate klijenata godišnje? Navedite: _____

13. Možete li da navedete do tri SNAGE koje karakterišu teretni transport i druge logističke usluge na Kosovu?

- a. _____
- b. _____
- c. _____

14. Možete li da navedete do tri SNAGE koje karakterišu teretni transport i druge logističke usluge na Kosovu?

- a. _____
- b. _____
- c. _____

C. Prekogranični teretni transport

15. Šta od navedenog najbolje opisuje status vaše kompanije u ovom trenutku?

- a. Bavi se prekograničnim teretnim transportom
- b. Planira uključivanja u prekogranični teretni transport
- c. Ne bavi se prekograničnim teretnim transportom niti to planira u narednih pet godina
- d. Ne nudi usluge teretnog transporta
- e. Ostalo (navedite: _____)

16. [Za one koji se bave prekograničnim teretnim transportom] Koliki je udeo prekogranične teretne špedicije u ukupnom prometu vašeg poslovanja u poslednje 3 godine?

- a. 2019 _____%

17. [Za one koji se bave prekograničnim teretnim transportom] Navedite države sa kojima češće obavljate teretni transport.

- a. _____
- b. _____
- c. _____

18. Možete li navesti tri glavne prepreke koje vas sprečavaju da krenete sa prekograničnim teretnim transportom ili poboljšate svoj učinak ako to već radite?

- a. _____
- b. _____
- c. _____

D. Ostalo

19. Da li ste primili bilo kakav podsticaj (grant ili subvenciju) od vlade u poslednje tri godine?

- a. Da
- b. Ne

20. Kako biste ocenili sledeće na skali od 1 do 5, gde 1 - uopšte nije prepreka, a 5 - velika prepreka?

Preterano domaće regulatorno opterećenje	1	2	3	4	5
Uslovi licenciranja i postupak uopšte	1	2	3	4	5
Postupci pridržavanja graničnih propisa	1	2	3	4	5
Uslovi plaćanja sa klijentima	1	2	3	4	5
Visina poreza	1	2	3	4	5
Nedostatak kvalifikovane radne snage	1	2	3	4	5
Poteškoće u pronalaženju klijenata	1	2	3	4	5
Nelojalna konkurencija	1	2	3	4	5

Standardi sertifikovanja	1	2	3	4	5
Drugo (navedite):	1	2	3	4	5

21. Navedite i razradite tri intervencije koje bi nadogradile sektor logistike:

- c. _____
- d. _____
- e. _____