

ISS/KS Z104
КОНТЕЈНЕРИ ЗА ПРЕВОЗ ТЕРЕТА, ЛОГИСТИКА И УСЛУГЕ

Овај програм рада усвојен је на седници Комисије која је одржана у периоду од 04. до 18. септембра 2014. године, а одобрио га је Стручни савет за опште области стандардизације на седници која је одржана 26.09.2014. године.

Увод

Стручни рад Института за стандардизацију Србије (у даљем тексту: Институт) у појединачним областима стандардизације одвија се у комисијама за стандарде и сродне документе (у даљем тексту: комисије), које су основна техничка радна тела. По потреби, ради извршавања појединих задатака из својих делокруга, комисије могу образовати радне групе, као и друга стална и повремена радна тела.

У складу са тачком 1. решења о образовању комисије за стандарде и сродне документе, предмет рада Комисије јесте стандардизација у области контејнера за превоз терета, измењивих надградњи (транспортних судова), офшор-контејнера и теретне дистрибуције робе искључујући палете, логистичких активности, као и услуга које се предузимају као подршка превозу, складиштењу и руковању, а односи се на путнике, робу и личне ствари.

На основу Статута Института и *Интерних правила стандардизације – Део 2: Образовање и рад комисија за стандарде и сродне документе*, Комисија ради на припреми српских стандарда и сродних докумената, припреми стручних мишљења на основу српских стандарда и сродних докумената, прати и активно учествује у раду одговарајућих техничких радних тела међународних и европских организација за стандардизацију и обавља друге задатке у вези са стандардима и стандардизацијом у области контејнера за превоз терета.

Комисија прати рад техничких комитета CEN/TC 280, CEN/TC 119, CEN/TC 320 и CEN/TC 261 (ICS 55.180 – Теретна дистрибуција робе искључујући палете), Европског комитета за стандардизацију (CEN), као и ISO/TC 104 и ISO/TC 122 (ICS 55.180 – Теретна дистрибуција робе искључујући палете), Међународне организације за стандардизацију (ISO).

Комисија KS Z104, *Контејнери за превоз терета, логистика и услуге* образована је решењем директора Института бр. xxx/x-xx-xx/2014 од xx. xx.2014.

Комисија је образована ради:

- доношења, преиспитивања и повлачења српских стандарда и сродних докумената у наведеној области рада, у складу са интерним правилима и упутствима Института за стандардизацију Србије;
- обезбеђивања усаглашености српских стандарда и сродних докумената са европским и међународним стандардима у наведеној области рада;
- учествовања у изради и преиспитивању стандарда и сродних докумената које доносе европске и међународне организације за стандардизацију у наведеној области рада и
- других послова које предложи надлежни стручни савет.

1 Пословно окружење

1.1 Опште

Економска, техничка, регулаторна, законска, социјална и/или међународна динамика описују пословну заједницу индустријског сектора, производа, материјала, дисциплина или праксе који се односе на радно окружење ове комисије и могу значајно утицати на вођење припреме релевантних стандарда и њиховог садржаја.

Један од праваца развоја саобраћајне политике у Европи јесте промоција комбинованог транспорта, поготово на дужим растојањима. Комбиновани транспорт подразумева превоз робе у јединственим транспортним јединицама, које фигуришу у читавом транспортном ланцу. Примена ове врсте транспорта омогућава рационализацију превоза робе по принципу „од врата до врата” у односу на класични транспорт „комад по комад” са неусклађеним фазама реализације. Због високе ефикасности комбиновани транспорт је постао међународни систем за превоз робе. Поред примене стандардних контејнера, овај вид транспорта подразумева и примену специјалних транспортних средстава друмског, железничког, водног и ваздушног саобраћаја, развој јединственог информационог система, обуку кадрова и велика улагања.

Комбиновани транспорт у Србији налази се фази развоја и у поређењу са државама Европске Уније може се оценити као неразвијен. На ову чињеницу указује број превезених јединица, степен учешћа овог вида транспорта у укупно реализованом робном транспорту, изграђеност инфраструктуре, и степен развоја законске регулативе и других прописа.

Логистика обухвата све системе и процесе који омогућавају кретање материјалних и нематеријалних токова. Логистику чине активности планирања, обликовања, моделирања, пројектовања, контроле, управљања свим процесима и системима који омогућавају проток материјала, људи, енергије и информација. То је мултидисциплинарна област која своју практичну примену има у свим системима друштвене делатности: саобраћају и транспорту, индустрији, трговини, услужним делатностима, војсци, медицини итд.

До експанзије развоја логистике дошло је упоредо са испољавањем тренда глобализације и децентрализације производње, чије функционисање значајно зависи од квалитета логистичких активности, с једне стране, а са друге, такав развој је омогућен револуционарним развојем комуникационих и информационих технологија.

Акцент смерница Европске уније стављен је на сарадњу између региона и саобраћајних модуса, као и на изградњу мреже која покрива целокупну територију Европске уније и омогућава даље проширење. Квалитет инфраструктуре представља кључни сегмент развоја логистике. Планирањем инфраструктуре и усклађивање са правцима Трансевропске транспортне мреже (ТЕН-Т) унапређује се инфраструктура која је потребна Европској унији да би функционисала као јединствена целина без граница и да би успешно одговорила изазовима глобализације.

У складу са намером да се Република Србија што пре интегрише у Европску унију, у току је процес усаглашавања националног са европским законодавством, који се врши путем преузимања Директива новог приступа ЕУ. На основу тог процеса, Комисија врши усаглашавање српских стандарда са европским стандардима, и то усвајањем европских стандарда као националних, а посебно европских хармонизованих стандарда који су у директној вези са имплементацијом ових директива. Осим тога, приликом преузимања европских као српских стандарда, повлаче се сви конфликтни национални стандарди за исте предмете стандардизације.

Заинтересоване стране у области рада ове комисије су:

1. Релевантна јавна предузећа
2. Универзитети и истраживачки институти
3. Организација за консалтинг.

1.2 Квантитативни показатељи пословног окружења

Следећа листа квантитативних показатеља описује пословно окружење да би се обезбедиле адекватне информације у циљу подржавања намера и будућих активности комисије:

- допринос побољшању квалитета производа;
- повећање опште безбедности производа;
- побољшање конкуренције;
- помагање глобализације економије на основу конкуренције;
- сертификавање производа стављених на тржиште РС који испуњавају критеријуме за оцену усаглашености и захтеве дефинисане српским стандардима;
- доношење националних стандарда као подршка националној регулативи;
- доношење хармонизованих стандарда.

У Србији не постоји законска регулатива која дефинише ову област, сем што у Закону о железници неке одредбе регулишу и интермодални транспорт.

Основни предуслови за развој ове врсте транспорта су: едукација, изградња мреже терминала за интермодални транспорт, затим набавка потребне претоварне опреме и савремених товарно-манипулативних јединица и одговарајућих транспортних средства, као и увођење стандардних технологија. У Србији постоји само делимично изграђена инфраструктура на железници и лукама – Београд, Нови Сад, Панчево и Прахово. Присутан је и недостатак транспортних средстава. У домаћем власништву има свега око 500 контејнера, који углавном не одговарају стандардима за међународни транспорт, затим око 200 железничких кола која се могу користити за превоз контејнера, као и сса 100 специјализованих друмских возила за превоз контејнера. Стога, интермодални транспорт у Србији учествује само 0,5 % у укупном транспорту, док је у ЕУ учешће ове врсте транспорта око 9 %.

Подаци о реализованом превозу у периоду од 2000. до 2007. године указују на константан пораст у броју превезених јединица у интермодалном транспорту. Већи део интермодалног транспорта у Србији реализује се железницом (више од милион тона у 2007. години), и то пре свега у транзиту.

Интермодални транспорт који се остварује у увозно-извозном саобраћају карактерише следеће:

- У увозно-извозном интермодалном саобраћају превозе се готово искључиво контејнери.
- Укупан обим превоза интермодалних транспортних јединица у увозно-извозном саобраћају износи око 50 000 TEU од чега се око 90 % обавља друмом, а осталих 10 % унутрашњим пловним путевима.
- Већи део контејнеризованог робног транспорта у увозно-извозном саобраћају обавља се у размени са Далеким Истоком и реализује се преко јадранских лука.
- У контејнерском транспорту из лука на Јадрану до Србије, друмски транспорт учествује са око 75 % а железнички са око 25 %.

Анализа података о саобраћају показује изузетну неуравнотеженост у транспорту робе где је доминантан друмски транспорт. Зато је неопходно обезбедити интермодалне капацитете који могу допринети опоравку железничког теретног саобраћаја, са јасним предностима за животну средину и заједницу.

До интензивнијег развоја логистике дошло је у другој половини XX века, да би данас логистика била присутна у свим деловима друштва. Логистика се у последњих двадесетак година развила и афирмисала више него претходних стотинак година. У прилог томе говори и податак да се учешће вредности логистичких услуга у БДП-у високоразвијених држава повећало за око 10 % до 50 % у последњих двадесетак година. Логистика у развијеним земљама (Америка, Немачка, Јапан) учествује у БДП-у са око 6 % до 10 %. У Немачкој је то већ годинама преко 200 милијарди евра са преко 2,8 милиона запослених.

2 Очекиване користи од рада комисије

Очекивани резултати рада Комисије су:

- успостављање принципа и правила за пројектовање у складу са законском регулативом;
- уклањање техничке баријере у трговини;
- усаглашавање националних стандарда са европским и међународним стандардима;
- олакшавање веза између произвођача, потрошача и органа надлежних за технички преглед и испитивање;
- подршка националном законодавству, нарочито Директивама новог приступа за које се планира да буду преузете у национални систем.

Кроз примену српских стандарда који за основу имају европске стандарде очекује се рационализација средстава и материјала који се користе у овој области и истовремено испуњење битних захтева у погледу безбедности.

3 Учешће у раду комисије

Све заинтересоване стране (произвођачи, институти, научне и образовне установе, организације државне управе, итд.) могу да предложе члана Комисије и експерте у Комисији, при чему треба водити рачуна о заступљености свих заинтересованих страна.

Такође, могуће је и учешће у својству посматрача под одређеним условима прописаним *Интерним правилима стандардизације – Део 2: Образовање и рад комисија за стандарде ИСС-а*. Садашњи састав Комисије чине представници јавних предузећа, универзитета и организација за консалтинг.

4 Циљеви и стратегија за остваривање циљева

4.1 Циљеви

Основни правац деловања Комисије подразумева стандардизацију у области контејнера за превоз терета. У том смислу дефинисани су следећи циљеви:

1. Усвајање приоритетних стандарда из предметне области на начин предвиђен *Интерним правилима стандардизације – Део 1: Доношење, објављивање, одржавање, преиспитивање и повлачење српских стандарда и сродних докумената*.
2. Усаглашавање националних са европским стандардима њиховим преиспитивањем и доношењем одлуке о повлачењу оних стандарда који су у супротности са европским.
3. Заступање српских националних интереса у области рада комисије пред одговарајућим европским и међународним комитетима за стандардизацију путем учествовања српских стручњака и експерата у раду ових техничких комитета.

4.2 Стратегије за остваривање циљева

Остваривање циљева Комисије се заснива на дефинисању приоритета рада Комисије, а то су преузимање европских и међународних стандарда кроз праћење рада комитета:

CEN/TC 119	Измењиве надградње (транспортни судови) за комбиновани превоз терета
CEN/TC 280	Офшор-контејнери
CEN/TC 320	Логистика и услуге
CEN/TC 261 (ICS 55.180)	Амбалажа (теретна дисртрибуција робе искључујући палете)
ISO/TC 104	Контејнери за превоз терета
ISO/TC 122 (ICS 55.180)	Амбалажа (теретна дисртрибуција робе искључујући палете)

4.3 Аспекти заштите животне средине

Интензивне климатске промене последњих деценија условиле су све чешће катастрофе услед временских неприлика, и изазивају забринутост људског друштва, али и спремност да се даље климатске промене ублаже или спрече. У ту сврху неопходно је смањити емисију гасова, чија је концентрација нагло повећана услед коришћења фосилних горива у саобраћају и индустрији. Једна од основних мера за постизање овог циља јесте преусмеравање робних токова ка еколошки прихватљивим саобраћајним гранама.

Имајући у виду да је транспорт, као саставни део логистике, значајан извор загађења животне средине, како у погледу емисије издувних гасова тако и у погледу буке, данас се улажу велики напори у циљу трајне интеграције логистичких активности у концепт очувања животне средине.

Модели и трендови у области развоја логистике иду у правцу комбинације прописа и стимулисања логистике да постане еколошки приступачнија. У том контексту, издвојила су се два паралелна подручја деловања:

- рационално коришћење отпадних материјала, и
- унапређење логистичке технике и технологије са аспекта утицаја на окружење (коришћење енергетски ефикаснијих видова транспорта, побољшање техничких карактеристика возила/пловила/ваздухоплова у погледу емисије гасова, концентрација робног рада, локација складишта и др.).

Основно начело комбинованог транспорта заснива се на отпреми робе од једног места до другог у једној транспортној јединици, тако што се узастопно користи више видова превоза, а да се не врши претовар саме робе из транспортне јединице. Развој комбинованог транспорта који на оптималан начин истиче предности различитих видова транспорта, добија све већи значај. Комбиновани транспорт је еколошки „пријатељски” и ефекти његове примене огледају се кроз:

- смањење емисије штетних гасова,
- смањење нивоа буке,
- смањење потрошње енергије,
- смањење трошкова транспорта,
- скраћење времена транспорта,
- повећање безбедности у саобраћају.

5 Фактори који могу утицати на испуњење и имплементацију програма рада

Фактори који могу утицати на испуњење и имплементацију програма рада, пре свега се односе на:

- недостатак финансијских средстава који онемогућава обезбеђење одговарајућих превода и упућује на преузимање стандарда методом проглашавања, чиме се умањује кредибилитет ових стандарда у пословном окружењу;
- нередовно долажење чланова Комисије на седнице, због чега може доћи до одступања од плана доношења стандарда;
- незаинтересованост стручне јавности за учешће у јавној расправи и достављању примедба у вези са предлогом нацрта српских стандарда који се стављају на јавну расправу.

6 Корисни линкови за све наведене активности

Институт за стандардизацију Србије

Комисија ISS/KS Z104

Европски комитет за стандардизацију

Међународна организација за стандардизацију

Директиве новог приступа

<http://www.iss.rs>

http://www.iss.rs/tc/?national_committee_id=303

www.cen.eu

www.iso.org

www.newapproach.org/Directives