

IVO DUKOSKI

LOGJISTIKA

PËR VITIN II

**ARSIMI PROFESIONAL KATËRVJEÇAR
DREJTIMI I KOMUNIKACIONIT**

**MINISTRIA E ARSIMIT DHE SHKENCËS
Shkup, 2013**

Recensentë: Doc. Dr. Ilе Cvetanovski,
Fakulteti Teknologjik – Manastir

Prof. Borçe Manojllovski, inxh. i dipl. i kom.
QShK “Boro Petrushevski” – Shkup

Prof. Sllave Dimovski, inxh. i dipl. i kom.
QShK “Boro Petrushevski” – Shkup

Përktheu: Jehona Ejupi

Redaktor profesional: Prof. Dr. Abdyl Koleci

Lektor: Refadije Zeneli

Titulli: Vlado Petroski

Botuesi: Ministria e arsimit dhe shkencës e Republikës së Maqedonisë

Shtypi: Graficki centar dooel, Shkup

Tirazhi: 120

Me vendim të Ministrit të Arsimit dhe Shkencës të Republikës së Maqedonisë numër 22-4399/1 të datës 29. 07. 2010, lejohet përdorimi i këtij libri.

CIP - Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека “Св.Климент Охридски” , Скопје
658.5/.8(075.3)
ДУКОСКИ, Иво
Логистика : втора година четворогодишно стручно образование :
сообраќајна струка / Иво Дукоски. - Скопје : Министерство за образование и наука на
Република Македонија, 2010. - 181 стр. : илустр. ; 27 см
Стручни поими и термини: стр. 178-181
ISBN 978-608-226-141-6
COBISS.MK-ID 84283914

PARATHËNIE

Gjatë dhjetë viteve të fundit po flitet shumë për logjistikën dhe për njohjen e saj në ndërmarrjen bashkëkohore, për ndikimin në rezultatin e arritur, si dhe për nevojën e përparimit të vazhdueshëm të punës së ndërmarrjeve që t'i mbajnë përparësitë konkurruese të tregut.

Për këtë arsye një numër i madh ndërmarrjesh e integrojnë logjistikën në strategjinë e tyre të zhvilluar, që të mund të realizojnë raste më të përshtatshme për ofertë të vlerave më të mëdha ndaj shfrytëzuesit, përkatësisht vetë blerësit. Përveç kësaj, realisht mund të pritet rritje e vlerës së logjistikës si mjet strategjik edhe në të ardhmen. Shumë studime tregojnë se ato ndërmarrje që e kanë në prani konceptimin e qasjes logjistike në strategjinë e tyre zhvilluese arrijnë vazhdimisht ta rrisin fitimin në llogari të zvogëlimit të shpenzimeve të punës.

Zhvillimi dhe afirmimi i logjistikës sigurisht ka kontribuar për efikasitet dhe efektivitet në implementimin e fenomeneve logjistike në përbërjen e reproduksionit (përbërje riprodutive: prodhimtari – shpërndarje – këmbim – konsum). Të gjithë pjesëmarrësit aktiv në zinxhirët logjistike, p. sh: prodhuesit, tregtarët, distributorët, transportuesit, magazinierët, shpëditorët, agjentët, financierët u vërtetuan se me praninë e logjistikës në punë mund t'i zvogëlojnë shpenzimet dhe ta rrisin konkurrencën e tyre në tregun botëror. Gjithashtu, pjesëmarrësit e zinxhirit logjistik kuptuan se kapitali intelektual (njohuria e pranishtme, aftësia, shkathhtësia...) është elementi i vetëm dinamik i prodhimtarisë së shërbimeve logjistike, ndërsa të gjitha elementet tjera prodhuese janë (resurse natyrore, mjete për punë) pak a shumë sekondare.

Zhvillimi i përshpejtuar dhe afirmimi i shërbimeve logjistike shkaktuan pasojë të shumta, në mes të cilave janë: globalizimi dhe përqendrimi i aktiviteteve ekonomike, internacionalizimi i prodhimtarisë dhe tregtisë, rritja e shpejtuar dhe zhvillimi i njohurive shkencore në të gjitha fushat shkencore (natyrore, teknike, medicinave dhe biomedicinale), zhvillimi i shpejtuar dhe modernizimi i infrastrukturës dhe substrukturës së komunikacionit si dhe në teknologjitë transportuese, zhvillimi dhe afirmimi i qendrave transportuese për mallra, qendrat logjistike, terminale të ndryshme, zvogëlimi i pjesës së shpenzimeve transportuese dhe shpërndarëse manipuluese në çmimin e prodhimit, përkatësisht çmimin shitës të mallit vendor në tregun e huaj dhe rritje të fuqisë së blerë të popullsisë.

Nga ana tjetër, implementimi i logjistikës kërkon edhe njohuri multidisiplinare nga organizatorët e transportit (menaxherët dhe punëtorët). Është e nevojshme njohuri teknike, teknologjike, ekonomike, organizim të drejtë dhe informative. Kjo do të shkaktojë integrim brenda ndërmarrjes, integrim në kuptimin e bashkëpunimit mes qëllimeve prodhuese të ndërmarrjes dhe përgjegjësi të përbashkët për paraqitje të drejtë të proceseve transportuese-logjistike. E tërë kjo është e mundur me punë në grup.

Sot, Maqedonia në lëmin e logjistikës në krahasim me shtetet evropiane me ekonomi tregtare të zhvilluar është në ngecje të madhe. Ndërmarrjet tona e ndiejnë shumë konkurrencën e madhe në tregun ndërkombëtar. Ajo konkurrencë shprehet nëpërmjet përparësive rreth çmimit dhe servimit, ndërsa këto përparësi në masë të madhe ndikohen edhe nga transporti racional (logjistika) dhe cilësitë e tyre. Ekziston shkallë e lartë e të ashtuquajturës rezerva teknologjike në punën por ato duhet të zbulohen edhe nëpërmjet racionalizimit eventual që të sigurohet zvogëlimi i prodhimeve por edhe shpenzimet logjistike. Për këtë arsye duhen kuadro që janë të shkolluar për logjistikë. Dhënësi i shërbimeve logjistike është menaxheri i rrjedhës së materialit. Ai udhëzuesit të tij i ofron paket të plotë të shërbimeve të ndryshme, që vazhdimisht rindërtohen.

Autori, nëpërmjet përvojës së tij të pasur profesionale dhe shkencore, por i vetëdijshëm për nevojat nga formimi i kuadrit kualitativ logjistik, operatorë për nevojat e ekonomisë maqedonase, u kap me konceptimin dhe formimin tekstual të këtij libri që do t'iu ndihmojë shumë nxënësve të vitit të II të arsimit të mesëm profesional nga fusha e komunikacionit dhe transportit në njohuritë e tyre për veprimtarinë logjistike.

Të shumta janë nocionet nga logjistika që nxënësi duhet t'i mësojë. Ato ndonjëherë janë të vështira për t'u sqaruar. Kërkojnë shembuj që jo gjithmonë mund të sigurohen nga rrethi më i afërt apo më i largët ekonomik. I vetëdijshëm për këtë, si ndihmë, në fund të këtij libri, janë dhënë shumë shembuj për aktivitete praktike logjistike por edhe interpretues të nocioneve dhe terminëve profesionale që do t'iu ndihmojë shumë nxënësve ta njohin problematikën e veprimit të logjistikës dhe njëkohësisht do t'ua lehtësojnë perceptimin e tyre për logjistikën si shkencë.

Në fund, autori ndjen nevojë t'i falënderohet inxhinierit Bllagoja Jovanov për materialin e lënë por edhe të gjithë atyre dashamirëve që nëpërmjet sugjerimeve pozitive do të sigurojnë përpunim kualitativ të këtij teksti. Ka mundësi që për ata që është bërë libri, pas njoftimit me përmbajtjen do të jenë të nxitur në futjen e ndryshimeve pozitive në punën dhe mendimet e tyre të tanishme.

Autori

1. KARAKTERISTIKAT E DISTRIBUIMIT BASHKËKOHOR TË PRODHIMEVE

Kur flasim për proceset bashkëkohore në transport, mendojmë në zgjedhjen dhe praninë e metodave bashkëkohore dhe qasjeve që sigurojnë njohuri të reja dhe vërtetësi për rrjedhën racionale të mallit dhe udhëtarëve.

Sot jeta nuk mund të mendohet pa llojet e transporteve bashkëkohore dhe komunikacionit: avioni, radioja, televizioni, kompjuteri, telefoni e të tjera. Por, ende janë gjallë njerëzit që i mbajnë mend, parmendat, plugun, tramvajet dhe makinat. Këta njerëz gjithashtu janë dëshmitarë të: lëshimit të anijeve kozmike në Mars dhe Venerë, përdorimit të centraleve atomike, automatizimin në prodhimtari e të tjera.

Në periudhën e jetës së kësaj gjenerate është ndryshuar më shumë se njëqind vjet më parë.

Çfarë në fakt ka ndodhur?

Hapi është i madh në përparimin teknik, falë njeriut që nga shpina e tij arriti t'i transferoj në shpinën e makinave një numër të konsiderueshëm të operacioneve më të lehta apo më të vështira fizike. Ekspertet amerikan konsiderojnë se sot 99 % të punës fizike e kryejnë makinat, dhe vetëm 1 % - muskujt e njeriut. Puna fizike pandërprerë largohet nga jeta jonë. Roli i njeriut në procesin prodhues edhe më shumë vihet në rolin e mbikëqyrësit apo drejtuesit. Në përgjithësi numri i punëtorëve intelektualë rritet me një shpejtësi të paparë. Për një dekadë numri i tyre rritet në përqindje prej dy deri katër herë. Me eksplozionin informatikë veçanërisht rritet shpejt edhe numri i burimeve të informatave të ndryshme - libra, revista etj.

Niveli i njohurisë njerëzore rritet pandërprerë. Në vjet publikohen rreth 1,5 milion shkrime nga fushat e shkencave dhe teknikave natyrore. Besohet se pothuajse në çdo të pestin vit vëllimi i njohurisë njerëzore rritet. Hulumtimet shkencore pothuajse për çdo ditë i ndryshojnë paraqitjet tona për punët dhe nocionet në natyrën dhe shoqërinë.

I tërë ky përparim dhe të gjitha këto ndryshime të njerëzisë janë të njohura si REVOLUCIONI SHKENCOR - TEKNOLOGJIK.

Kur flitet për revolucionin shkencor - teknologjik para se gjithash mendohet në: automatizimin, fitimin e kozmosit, energjinë atomike, kompjuterizimin. Megjithatë, shpesh nuk merret parasysh se në fillim, në qendër të vëmendjes të revolucionit shkencor - teknologjik ndodhet NJERIU. A mund ai të mbetet i pandryshueshëm gjatë ndryshimit të botës rreth tij? Sigurisht që jo. Me ndikimin e fortë të shkencës dhe teknologjisë ndaj jetës bashkëkohore kërkon që secili njeri të përvetësojë njohuri të mëdha bashkëkohore praktike dhe teorike.

Kjo do të thotë se njeriu si krijues i revolucionit shkencor - teknologjik, vazhdimisht ndryshon në të.

Ndikimi i madh në shkencë dhe teknikë në jetën bashkëkohore kërkon nga çdo njeri të përvetësojë sa më shumë njohuri bashkëkohore teorike dhe praktike. Teoritë dhe kuptimet e vërtetuara shpejt përhapen në të gjitha fushat, dhe gjithashtu edhe në transport.

Me përhapjen e disiplinave shkencore, zhvillimi historik i shkencës shkakton paraqitjen e logjistikës, të automatizimit, kibernetikës e të tjera.

Duke i vërejtur këto fusha dhe drejtime të reja të zhvillimit teknologjik, shërbimet bashkëkohore të jetës dhe zhvillimit intensiv të ekonomisë krijojnë nevojë për teori të re bashkëkohore të transportit dhe forma të reja bashkëkohore të teknologjisë dhe organizimit të procesit transportues.

Karakteristikat dhe specifikat kryesore në zhvillimin e ekonomisë dhe teknika transportuese dhe teknologjia në botë

Dekadat e fundit të shekullit të kaluar paraqesin periudhë të ekonomisë dinamike dhe rritje ekonomike të shumë shteteve. Zhvillimi i tillë është i realizuar para se gjithash për shkak të pranisë së shkencës dhe disiplinave shkencore dhe atë më së shumti në sferën e teknikës dhe teknologjisë. Sipas të dhënave të OKB-së numri i përgjithshëm i banorëve të planetit tonë nga 2,5 miliardë në vitin 1960, është rritur në 4 miliardë në vitin 1975, ndërsa 4,5 miliardë në vitin 1980. Sipas prognozave demografike të profesionistëve numri i përgjithshëm i banorëve të planetit tonë në vitin 2000 e ka arritur numrin prej 6,1 miliard, ndërsa në vitin 2005 parashikohen 8,3 miliardë banorë. Rritja e tillë e shpejt e banorëve në planetin tonë kërkon zhvillim të shpejt dhe efikas në prodhimin industrial të prodhimeve finale dhe ushqime.

Sfera e prodhimit industrial të prodhimeve finale në veçanti në shtetet e mëdha të zhvilluara, krahas rritjes së pandërprerë të organizatave prodhuese, karakterizohen me integrim më të madh teknologjik të proceseve punuese në një sistem prodhues të pavarur dhe të përbërë. Në kuadër të këtij sistemi shpesh kryhet drejtimi automatik dhe kontrollimi automatik i të gjitha proceseve në punë. Me praninë e

madhe të standardizimit deri në maksimum përdoren përparësitë në prodhimtarinë masive. Me zbatim të vazhdueshëm dhe teknologji të re zhvillimi i prodhimtarisë së mallrave vazhdon pandërprerë.

Me rritjen e rrethit të prodhimtarisë së mallrave, dhe të realizimit të procesit teknik - teknologjik transporti gradualisht është shndërruar në trup motorik të rritjes ekonomike, por edhe sistemit të tërë të funksionimit të shtetit. Tani më shenjat kryesore të ekonomisë tregtare bashkëkohore janë: konkurrenca më e fortë, shkurtimi i ciklit të inovacioneve, rritja e diferencimit prodhues, paraqitja e kërkesave komplekse, cilësia e tyre më e lartë, mundësia për porositje të mallit cilësor nëpërmjet arritjes së shpejt dhe të saktë.

Në kushtet bashkëkohore, ku e gjithë bota bën pjesë në tregtinë dhe këmbimin ndërkombëtar, roli i transportit për çdo ditë është më i madh. Paraqitet kërkesë e rritur në shërbimet e komunikacionit. Paralelisht me këtë, mjetet dhe metodat e transportit në distribuimin bëhen më racional dhe më ekonomik.

Më herët një numër i madh i shteteve, të gjitha manipulimet gjatë ngarkimit dhe shkarkimit të mallit janë bërë me duar. Mjetet ndihmëse të mekanizuara janë hasur vetëm në vëllim të kufizuar. Kështu njerëzit kanë qenë të detyruar me punë të vështirë ta kryejnë ngarkimin dhe shkarkimin në interval të caktuar kohor. Paralelisht me rritjen e shpejtësisë së manipulimit me mallin është zvogëluar koha për ngarkim dhe shkarkim të mallit në lidhje me kohën e tërë të transportit. Problemi i shkurtimit të kohës të operacioneve të ngarkimit – shkarkimit është zgjidhur me praninë e njësive të ngarkimeve të standardizuara, ajo është me përmbajtjen e një numri të madh dërgesash të vogla të ndryshme në njësi të mëdha ngarkuese.

Njësitë e standardizuara ngarkuese mundësojnë manipulim të shpejt dhe efikas me ndihmën e pajisjeve speciale ngarkuese. Në këtë mënyrë në një masë të madhe zvogëlohet vëllimi i punës së dorës së shtrenjtë dhe relativisht i ngadalshëm.

Qëllimi i përdorimit të tyre nuk është vetëm minimizimi i shpenzimeve të transportit, por edhe zbritja e shpenzimeve në distribucionin, ato janë shpenzimet për depozitim, paketim, sigurim e kështu me radhë. Është tendencë të gjendet një njësi ideale ngarkuese - njësi logjistike e cila do të mundet ta plotësojë ekuacionin në vijim:
$$\text{NJËSIA E PAKETIMIT} = \text{NJËSIA E DEPOZIMIT} = \text{NJËSIA E MBINGARKIMIT} = \text{NJËSIA PËR TRANSPORT} = \text{NJËSIA LOGJISTIKE}.$$
 Në kuadër të këtyre qëllimeve në situata të caktuara tolerohet rritje e harxhimeve në transport, nëse me të sigurohet zvogëlimi i shpenzimeve në distribucion.

Në kushtet bashkëkohore, kur e tërë bota merr pjesë në tregtinë dhe shkëmbimin ndërkombëtar, roli i transportit për çdo ditë bëhet më i rëndësishëm. Paralelisht me këtë, mjetet dhe metodat e transportit në distribucion bëhen më racional dhe më ekonomik.

Shumë analiza të zhvillimit kanë treguar se transporti racional gradualisht është shndërruar në forcë motorike të procesit të rritjes ekonomike dhe se pasojat e këtyre proceseve nga ana e tyre kanë mundësuar realizimin e procesit teknik - teknologjik.

Pasojë logjike e këtij thjeshtësimi paraqet zhvillimi i metodave të reja për manipulim dhe transport të integralit të standardizuar dhe transportit të kombinuar.

Vëllimi i rritur i pranisë së këtyre sistemeve, nga ana tjetër ka kushtëzuar dukuri dhe zhvillim të sistemeve të reja të transportit nga dera në derë, përkatësisht sisteme të cilat sigurojnë transport direkt nga dërguesi deri te pranuesi i mallit. Në këto sisteme janë integruar mjete të transportit rrugor, hekurudhor, ajror, lumor dhe detar. Bashkëpunimi i tillë mes llojeve të ndryshme të komunikacionit, siguron ngarkim të shpejt të njësive të standardizuara ngarkuese nga mjetet e një lloji komunikacioni, në mjetet transportuese të llojit tjetër të komunikacionit.

Karakteristikë kryesore e këtyre sistemeve transportuese është vijimi i pandërprerë i tërë procesit të transportit, përkatësisht krijimi i zinxhirit racional transportues.

Ndryshimi i filozofisë teknologjike prodhuese dhe hasja e parimeve logjistike

Në kushte kur kërkesa stagnon, ndërsa asortimenti i prodhimeve rritet, është shumë e rëndësishme të prodhohen prodhime të cilat janë të porositura më parë dhe kërkesa e tyre të kryhet në afate të shkurta.

Procedimet e dikurshme standarde për rritje të produktivitetit (seri të mëdha të shumë llojeve të prodhimeve), tani po thyhen. Problemi kryesor i industrisë së sotme bëhet rregullimi i rrjedhës për përshtatje dhe distribucion të prodhimeve të gatshme.

Qëllimi është të realizohet qarkullim i pandërprerë i prodhimeve nga prodhimtaria deri te vendi i përdorimit final me çka shpenzime më të vogla apo të arrihet *integrim sa më i madh me depozitim të vogël të materialeve të mira*.

Në këto kushte, prodhuesit janë të obliguar për gjetje të mundësive dhe drejtimeve të reja për fitim të tregjeve jo të qëndrueshme edhe atë kryesisht në tre mënyrat vijuese:

- ① të prodhohen vetëm prodhime të porositura;
- ② të prodhohen prodhimet në afatet e caktuara dhe sa më të shkurta, dhe
- ③ t'i zvogëlojnë shpenzimet e prodhimeve dhe porosinë.

Industria bashkëkohore, në numër të madh të shteteve, i ka orientuar drejtimet e tyre në veprim ndaj zvogëlimit të shpenzimeve të prodhimeve me vendosjen e zinxhirëve të pandërprera transportuese. Për t'u realizuar kjo, industria formoi shërbesa logjistike (njësi logjistike), të synuara për të udhëhequr me bartjen e prodhimeve nga furnizimi deri te distribucioni final.

Është karakteristike, në sferën e furnizimit me mall, pjesëmarrja e furnizimeve afatshkurta vazhdimisht rritet, për shkak të rënies së motivimit të kapitalit të depoziti-

mi i mallit. Nën presionin e minimizimit të vëllimit të kapitalit, sfera e logjistikës paraqet një nga fushat më të rëndësishme për racionalizimin e ekonomisë së ndërmarrjeve, edhe atë jo vetëm në industri por edhe në tregti. Për rëndësinë e logjistikës veçanërisht tregon fakti se pjesëmarrja në shpenzimet e prodhimeve që janë të lidhur për logjistikën, në varësi nga grupet e prodhimeve, prej 20% deri 40 %, si dhe ajo se shpenzimet e logjistikës vazhdimisht rriten.

Kursimet në shpenzimet e distribucionit me praninë e logjistikës sipas disa studimeve arrin deri në 12 %.

Racionalizimi i furnizimeve, depozitimi dhe distribuimi i mallit në ndërmarrjet e industrisë dhe tregtisë në radhë të parë është detyrë e organizatave makrologjistike. Shfrytëzuesit e shërbimeve transportuese sot kërkojnë ofertë nga konceptet racionale të shërbimeve të përhershme logjistike.

Gjëja kryesore për të cilën sot aq më shumë mbajnë llogari edhe shfrytëzuesit e transportit, paraqesin shpenzimet për kamatë. Përkatësisht, është e njohur se, malli në periudhën kohore nga prodhimtaria e saj deri në shitjen paraqet kapital pa kamatë. Në sferën e distribucionit dhe transportit malli shumë rrallë, nga dërguesi deri te pranuesi i fundit, bartet me mjete të transportit të një bartësi të transporti dhe një komunikacioni të njëjtë.

Sipas rregullës, janë të pranishme transportet e kryqëzuara në; rrugor –hekurudhor - transport rrugor, në hekurudhor – ujor – transport rrugor, në rrugor – ajror – transport rrugor e kështu me radhë, përkatësisht shfrytëzuesit e shërbimeve transportuese sot përpiqen për realizim të ashtuquajturës *zinxhir i integruar transportues*.

Te këto kalime nga një bartës të transportit në tjetrin, me rëndësi të veçantë janë sepse shpenzimet më të vogla të mbingarkimit, sa më me intervale hapësinore të shkurta kohore.

Sipas kësaj, problemet bashkëkohore prodhuese dhe transportuese, sot mund të zgjidhen vetëm me metoda bashkëkohore dhe me kuantum të përshtatshëm të njohurisë. Racionalizimi i transportit dhe racionalizimi i punës në transport, janë dukuri me dimensione krejtësisht të ndryshme. Nevoja e ekskavatorëve pirunë, shiritave transportues, transportuesve e kështu me radhë, nuk paraqet racionalizim të transportit, por vetëm racionalizim të punës në transport. Rregulla kryesore e racionalizimit do të ishte që së pari të zgjidhen përmirësimet e mundshme dhe pastaj përmirësimet e operacioneve. Rregullat, *me më pak depozitim e me më shumë integrim në proceset*, deri ma tani kanë dhënë rezultate të shkëlqyeshme. Prodhimtaria pa depozitim është udhëheqja kryesore e filozofisë logjistike të sistemeve prodhuese.

Definicioni për logjistikën

Termi i logjistikës paraqitet shumë herët. Për herë të parë terminin e logjistikës e ka futur mbreti i Bizantit Leontos (viti 886 - 911), duke thënë se detyra e saj është ta

përkufizojë ushtrinë në pajtueshmëri me nevojat për armë dhe mjete për mbrojtje, si dhe kohë pas kohe të kujdeset për nevojat e tyre në terren.

Pas kësaj periudhe termi logjistikë më shpesh përdoret në strategjinë luftuese. Kështu për shembull, në Luftën e Dytë Botërore, në terminologjinë anglo-amerikane logjistika përdorej si nocion për planifikim dhe drejtim me proceset për furnizim të trupave luftuese me armë, ushqim dhe të tjera.

Megjithatë logjistika ka shumë edhe zbatimi civil. Dallimi kryesor mes zbatimit luftues dhe civil të logjistikës sot shpjegohet me atë se logjistika luftuese është e drejtuar nga qarkullimi i trupave dhe mallrave, përderisa logjistika ekonomike para se gjithash përfshinë qarkullimin e mallrave dhe të gjitha vendimet që në ndërkohë vendosen të drejtuara nga qëllimet ekonomike - teknologjike dhe sociale.

Nga viti 1960, nocioni i logjistikës haset edhe në veprimtarin ekonomike. Në fillim me këtë nocion nënkuptohej planifikimi i vëllimit të prodhimit të materialit të mirë dhe realizimi i tyre nga prodhuesi deri te shfrytëzuesi i fundit. Gradualisht, veprimtaria e saj është zgjerimi edhe nga fushat tjera në përdorimet e tyre siç është furnizimi i materialeve për reproduktim dhe depozitim të tyre.

Në fillim të viteve shtatëdhjetë, termi i logjistikës gjen zbatim shkencor dhe praktik tek të gjitha ato disiplina ku lënda e studimit është e lidhur me problemet në bartjen e materialeve, njerëzve, energjive dhe informatave.

Njëkohësisht arrihet deri në njohuri se për shkarkimin e kapaciteteve të shtrenjta prodhuese është e nevojshme të kryhet racionalizim nëpërmjet optimalet të furnizimeve, prodhuesit, depozitimit dhe distribucionit, Fig. 1.

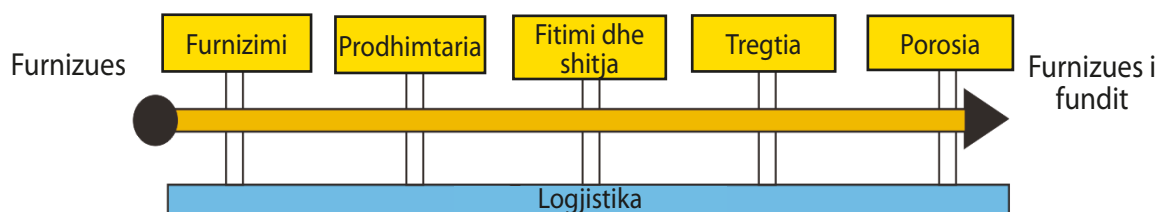


Fig.1 Pasqyrë e plotë e logjistikës

Rëndësia e logjistikës rritet në vitet e 80-ta dhe 90-ta në shekullin e kaluar. Shumë degë dhe ndërmarrje merren me këtë lëndë. Krahas industrisë për lëndë të para dhe industrinë e përpunuar, veprimtaritë e logjistikës i hasim në tregtinë, ekonominë e komunikacionit, në degët për planifikim dhe këshillë si dhe në fushat e komunikacionit dhe kompjuterëve.

Sot, çdo lexues i literaturës botërore - shkencore nga fusha e transportit dhe transportit dhe distribucionit të mallrave, është i ballafaquar me shumë terminë që e posedojnë *logjistikën* – shtesë. Për shembull:

- zinxhirët logjistikë;
- qendra logjistike;
- teknologji logjistike;
- sistem logjistikë;
- shpenzime logjistike;
- parimet logjistike e të tjera.

Termat bashkëtor shumë shpesh përdoren në mënyrë të papërshtatshme. Kështu për shembull, një vozitës kamioni tani bëhet logjistarë, dhe ndërkohë në punën e tyre asgjë në thelb nuk ka ndryshuar. Nga këtu shtrohet pyetja, çfarë në fakt sot duhet të nënkuptohet me nocionin *logjistikë*?

Sot, në literaturën profesionale botërore, hasim shumë definicione për logjistikën, nga autorë të ndryshëm. Kur t'i analizojmë të gjitha këto definicione dhe do t'i veçojmë të përbashkëtat, karakteristikat thelbësore për sqarimin e këtij nocioni, mund të themi se:

Logjistika paraqet sistem të aktiviteteve që mundësojnë planifikim, formim, projektim, kontroll, qeverisje me të gjitha proceset dhe sistemet që mundësojnë kanale të materialeve, njerëzve, energjive dhe informatave.

Pra, logjistika kryen drejtimin e materialeve të mira (lëndëve të para, materialeve, mallrave, hedhurinave), të njerëzve, informatave, energjisë e kështu me radhë.

Qëllimi i logjistikës është të bëhen parakushte dhe të sigurohen:

materialet e mira (lëndët)

në kohën e duhur,
në vendin e duhur,
në sasi të përshtatshme,
me cilësi të përshtatshme,
me informatë të përshtatshme,
me çmime më konkurruese,
të jenë të përgatitur.

Për t'u arritur qëllimi kryhen proceset e:

- Transportimit/Furnizimit
- Ndryshimit/Transferimit
- Depozitimit/Vonimit
- Paketimit
- Komisionimit
- Përgatitjes/Planifikimit/Informimit

- Qeverisjes
- Mbikëqyrjes (kontrollimit)

Logjistika mund të shikohet edhe si proces që nënkupton transformim hapësinor dhe kohor të materialeve të mira. Përkatësisht, logjistika është proces i qarkullimit të njerëzve, materialeve, kapitalit, njohurive dhe informatave nga njëra deri te pika tjetër por edhe ruajtjen e tyre në atë rrugë.

Në pajtueshmëri me atë edhe koncepti i logjistikës bazohet në analizimin e tërësishëm të këtyre proceseve, me qëllim kryesor optimalizimin e tërë rrjedhës, përkatësisht për t'u përshpejtuar qarkullimi i mallrave, të zvogëlohen rezervat dhe shpenzimet. Për këtë arsye një numër i madh ndërmarrjesh e integrojnë logjistikën në strategjinë e tyre zhvilluese, që të mund të realizojnë raste më të volitshme për oferta të vlerave më të mëdha të shfrytëzuesit të fundit, përkatësisht vetë blerësit. Përveç kësaj, është reale të pritët rritje e vlerës së logjistikës si mjet strategjik edhe në të ardhmen. Shumë hulumtime tregojnë se këto ndërmarrje të cilët e zbatojnë konceptin e qasjes logjistike në strategjinë e tyre zhvilluese arrijnë në mënyrë konstante ta rrisin fitimin në llogari të zvogëlimit të shpenzimeve të punës.

Këto procese logjistike kryhen në ndërmarrjet e industrisë, tregtisë dhe shërbimit. Megjithatë, logjistika gjen zbatim praktik në sistemet e veprimtarisë shoqërore siç janë, komunikacioni dhe transporti.

Ndërvarshmëria e logjistikës me disiplinat tjera profesionale

Logjistika gjendet në prerjen e disiplinave të ndryshme profesionale si fushë multidisiplinuese, figura 2.

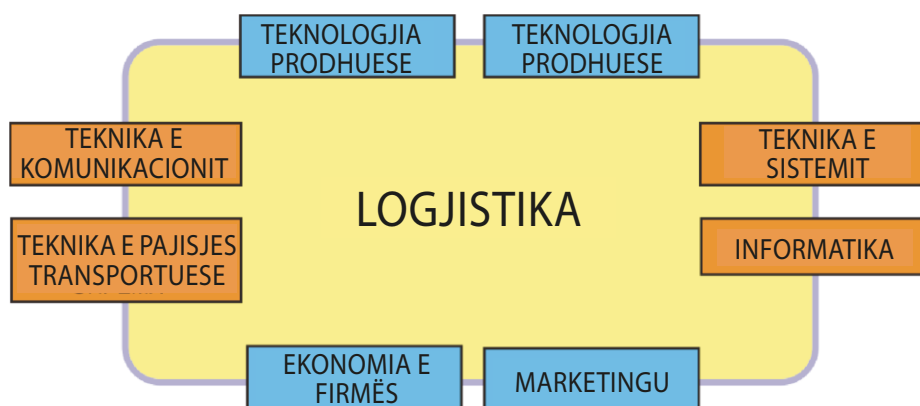


Fig. 2. Ndërvarshmëria e logjistikës me disiplinat tjera profesionale.

Çdo përparësi dhe zhvillim e cilëso nga këto fusha, njëkohësisht, reflekton edhe në zhvillimin e logjistikës, ndërsa zhvillimi i saj vepron kundër ndaj zhvillimit të disiplinave tjera, që në rrethin e mbyllur integruet paraqet faktor të tërë zhvillimit ekonomik. Për këtë shkak, logjistika ka fituar epitelin e faktorit shkencor të zhvillimit të ekonomisë tregtare të shtetet më të fuqishme ekonomike të botës.

Në sferën e transportit të mallrave dhe logjistikës, zhvillohet procesi i revolucionit që është i iniciuar nga zhvillimi bashkëkohor dhe teknologjia në fushat e sistemit teknik, teknologjitë prodhuese, teknologjia e transportit, teknika e pajisjeve transportuese – manipuluese dhe në veçanti, në teknikën e komunikacionit dhe teknologjinë informatike.

Ndryshimet në këto fusha kopjohen edhe në sferat e logjistikës. Mendohet nga sinkronizimi dhe integrimi i të gjitha proceseve prodhuese dhe logjistikës në dhe mes sistemeve të caktuara.

Gjatë studimit të logjistikës nuk hasen shumë qëllime të operacioneve logjistike. Shpesh mund të identifikohen tri qëllime globale. Ato janë: a) **zvogëlimi i shpenzimeve** të proceseve logjistike, b) **përmirësimi i cilësisë** së proceseve logjistike (shpejtësia, mbrojtja e mallit, shpresa në distribucion, e kështu me radhë) dhe *ofrimi i servilit* të shfrytëzuesve të shërbimeve përkatësisht blerësve (për shembull: kthimi i ambalazhit, informata elektronike për mallin në udhëtim, shërbime deponimi e kështu me radhë) dhe c) **mbrojtja e rrethit** (ajri, uji, standarde për emisione, humanizmi i operacioneve logjistike, përdorimi i materialeve të duhura për riciklim, dhe kështu me radhë).

Dhënësi i shërbimeve logjistike është menaxher i kanalit të materialit. Ai udhëzuesit të vetë i ofron paket të plotë me shërbime të ndryshme, që vazhdimisht përmirësohen. Paketa logjistika mund të përmbajë: logjistikë furnizuese, prodhuese, distribuese dhe magazinimi. Ai i kombinon të gjitha faktorët e nevojshme prodhuese, ndërsa cilësia e shërbimeve të tyre varet nga cilësia dhe aftësia e dispozicionit.

Logjistiku duhet njëkohësisht ta përcjell parimin e gjithës dhe orientimin e pakushtëzuar ndaj klientit. Koha e vënies burokrate në kapacitetet e dispozicionit dhe transportit shumë kohë është pas nesh.

Duke u kthyer nga e kaluara dhe e tashmja në zhvillimin e sistemeve ekonomike është i njohur zhvillimi jo i drejtpeshuar i teknologjive prodhuese dhe sistemeve logjistike në vendin tonë. Për shkak të kujdesit të madh të të prodhuarve se sa teknologjisë transportuese, në sistemet tona industriale evidente është ajo papërshtatshmëri. Mungesa e njohurive për rëndësinë e logjistikës, e vërteton faktin se sot në Republikën e Maqedonisë nuk ka sistem industrial që në tërësi e ka të futur konceptin e logjistikës.

REZYME: Kur flasim për proceset bashkëkohore në transport, mendojmë në zgjidhjen dhe zbatimin e metodave dhe qasjeve bashkëkohore që mundësojnë zbulimin e njohurive dhe të vërtetave të reja për vijueshmëri racionale, i ka orientuar drejtmet e veta në veprim ndaj zvogëlimit të shpenzimeve të prodhimit në përputhshmëri me zinxhirët e pandërprerë logjistike. Për ta realizuar atë, industria formoi shërbime logjistike (njësi logjistike), të bëra për të drejtuar me transformimin e prodhimeve nga furnizimi deri te distribucioni final. Logjistika është dalluar edhe si shkencë nga fushat multidisiplinare e cila mund të shqyrtohet edhe si proces që nënkupton transformim hapësinor dhe kohor të materialeve të mira. Logjistikën shpesh e shohim si proces në qarkullimin e njerëzve, materialeve, kapitalit, njohurive dhe informatave nga njëra deri te pika tjetër por edhe ruajtjen e tyre në këtë rrugë. Për këtë shkak logjistika e ka fituar epitelin e faktorit shkencor të zhvillimit të ekonomisë tregtare te shtetet me ekonomi më të zhvilluar në botë.

PYETJE PËR PËRSËRITJE

1. Cilat janë karakteristikat kryesore të revolucionit shkencor - teknologjik?
2. Cilat janë karakteristikat dhe specifikat kryesore në zhvillimin e ekonomisë dhe teknikës dhe teknologjisë transportuese në botë?
3. Në çka vërehet zbatimi i parimeve logjistike gjatë ndryshimit të filozofisë teknologjike prodhuese?
4. Në përgjithësi për logjistikën, definicionin, karakteristikat, qëllimin dhe konceptimin?
5. Sqaroheni varshmërinë e logjistikës me disiplinat tjera profesionale?

2. LOGJISTIKA SI PJESË INTEGRUESE NË EKONOMI

Nocionet kryesore për logjistikën dhe koncepti logjistik i zhvillimit në ekonomi

Logjistika si funksion i veçantë më shumë po përhapet në të gjitha fushat e një tregu ekonomik të orientuar. Ajo e ka marrë funksionin qendror në drejtimin e tregut për furnizim, plasman dhe prodhim.

Baza e çdo strukture të ndërmarrjeve të orientuara tregtare është parapërgatitja për punë. Ekziston ndarje tradicionale e aktiviteteve për punë ku futen sa më shumë bartës. Bartësit e aktiviteteve në ndërmarrjet e tilla siç janë furnizimet, plasmanët, transporti i brendshëm, udhëheqja me materialet, udhëheqja me magazina, paralajmërojnë lidhshmëri të pamjaftueshme ndërmjet vete. Me vite të tëra transporti, magazinimi, rezervat, paketimi dhe porositja në sistemet e industrisë dhe tregtisë janë trajtuar si funksion krahasues. Në këtë mënyrë nuk mundësohet përcjellja e tyre efikase, ndërsa korrupsioni është shumë i rëndë.

Me zbatimin e logjistikës në ndërmarrjet industriale si pjesë integruese në ekonomi është mundësi, nëpërmjet analizës kritike të strukturës ekzistuese organizative të shqyrtohen nevojat, mundësitë dhe procedimet për zbatimin e funksionit logjistik si funksion veprues. Filozofia e konceptit të ri logjistik është në zbatimin e planifikimit integruar dhe të njëkohshëm, udhëheqje dhe kontrollim të rrjedhave materiale të rrugës së plotë nga burimi deri te konsumatori final. Domethënë, qëllimi kryesor i logjistikës për ndërmarrjen industriale është: planifikimi, organizimi, drejtimi dhe kontrolli i qarkullimit të materialeve dhe mallrave, si dhe qarkullimi i informatave nga furnizuesit deri te ndërmarrja, në ndërmarrje dhe nga ndërmarrja deri te klientët.

Për t'iu shmangur vështirësive fillestare më shpesh kryhet i ashtuquajti *integrimi teknik* në kuadër të strukturës ekzistuese organizative në ndërmarrjen nëpërmjet zbatimit të kompjuterëve dhe teknologjive më efikase në komunikacion. Por, me këtë nuk arrihet efekt logjistik.

Parimet logjistike

Zbatimi i logjistikës në sistemet ekonomike njihet sipas pranisë së parimeve logjistike vijuese:

- Optimizmi i gjithanshëm dhe i njëkohshëm në të gjitha vargjet nga rrjedhat materiale, energjetike dhe informative;
- Shqyrtimi i gjithanshëm i rrjedhave të rrugës nga burimi i materialeve të para deri te konsumatori i prodhimeve finale, • Habitja nga nivelet e teknologjisë së logjistikës dhe
- Prodhimtaria; integrimi në të ashtuquajturën zinxhir logjistik.

Realizimi praktik i këtyre parimeve anon nga krijimi i njësive ideale logjistike që do të mundësonte sinkronizim kohor të zhvillimit të materialit. Në këtë mënyrë do të eliminohen të gjitha pengesat gjatë rrugës së transformimit të mallrave në procesin e reproduktimit.

Disa rezultate të posaçme praktike flasin se vënia dhe zbatimi i parimeve logjistike sjell deri në zvogëlimin e shpenzimeve logjistike, ndërsa me këtë edhe të shpenzimet e plota nga puna. Krahas këtyre kursimeve në sferën e ekonomisë, vjen deri te rritja e nivelit të ciësisë së shërbimeve që paraqet supozim të rëndësishëm për punën konkurruese në treg.

Mundësitë për arritjen e tyre mund të shihen në gjetjen dhe përdorimin e rezervave teknologjike në sistemin, optimizmin e sistemit, me praninë e arritjeve teknike teknologjike në fushën e materialeve dhe rrjedhave të informatave.

Për plotësimin e të gjitha këtyre kërkesave është i nevojshëm edukimi dhe formimi i profileve të reja të profesionistëve, inxhinierëve për logjistik, që do të jenë të aftë t'i projektojnë dhe t'i drejtojnë sistemet dhe proceset logjistike.

Proceset logjistike

Baza e proceseve logjistike është rrjedha e materialeve. Rrjedha e materialeve realizohen nëpërmjet vendit të pajisjeve dhe vendit të pranimi të mallit dhe paramendon ndryshim të përshtatshëm të pozës së vendit të materialit të mirë. Informatat që ndodhin gjatë asaj mundësojnë qarkullim më të shpejt të mallit dhe e përcjellin qarkullimin e tyre, vazhdimisht apo përkohësisht duke i përshkruar ndryshimet e ndodhura.

Më parë para rrjedhës së materialit, informata krijon kushte për realizim të saj. Informatat e ndjekin rrjedhën e materialit duke iu dhënë sqarime të përshtatshme për gjendjen e tyre momentale. Sipas kësaj, proceset logjistike i bashkojnë proceset që i realizojnë rrjedhat e materialeve, por edhe ato që i realizojnë informativet.

Rrjetet logjistike

Logjistikët në bashkëpunimin e tyre zhvillojnë strategji të rrjetëzimit me qëllim t'i zvogëlojnë shpenzimet e proceseve, ndërsa nga ana tjetër ta optimizojnë shërbimin ndaj klientit. Bashkëpunimi vertikal zhvillohet përgjatë zinxhirit të porosisë, kurse bashkëpunimi horizontal rreptësisht i mbulon resurset e ngjashme.

Me rregull rrjeti drejtohet në mënyrë qendrore. Një logjistik te ndërmarrjet tregtare përkatësisht industriale kryen drejtim të rrjedhave materiale dhe informative. Partnerët përfshihen në sistemin logjistik nëpërmjet kontratave të përshtatshme.

Në rrjetet logjistike (tregjet vertikale) strategjia ndryshohet nga push- strategjia (shitje dhe distribuimi i mallit) ndaj të ashtuquajturës pupl – strategjia (furnizim i mallit). Ndërkohë rrjetet logjistike përdoren para se gjithash nga tregjet e furnizimeve (tregje të blerësve).

Detyrë kryesore e rrjeteve logjistike është vërtetimi i numrit dhe lokacionit të nyjave me funksionet e tyre të përshtatshme.

Vendi i logjistikës në lidhje me disiplinat tjera profesionale

Logjistika është fushë multidisiplinare e hulumtimit shkencor dhe i zbatimit praktik. Për shkak të gjerësisë së veprimit ajo kërkon përkufizim të menduar për arsye të identifikimit të veprimeve të tyre ndaj proceseve por edhe ndaj disiplinave tjera profesionale.

Në bazë të mendimeve sistematike të tanishme, logjistikën mund ta shqyrtojmë nga katër aspekte:

- hapësinor,
- kohor,
- funksional,
- organizim ekonomik.

Aspekti hapësinor në përkufizimin e sistemit logjistik

Sistemi hapësinor logjistik është i ndarë në tri pjesë, figura 3:

- sistem mikro logjistik;
- sistem makro logjistik;
- sistem metalogjistik.

Sistemi mikro logjistik me të gjitha karakteristikat e veta është i kufizuar në kuadër të një sistemi industrial.

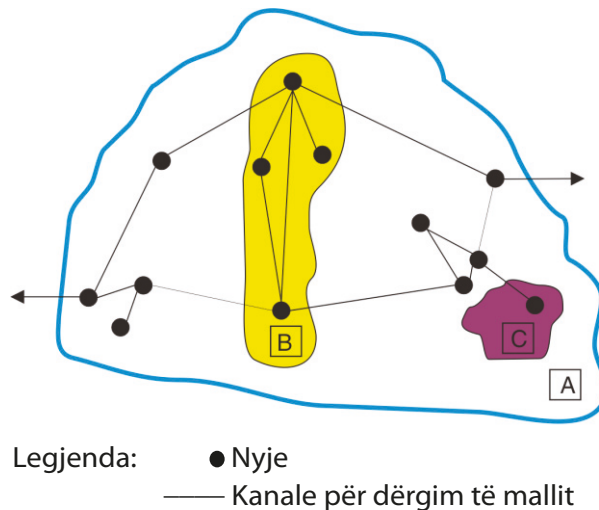


Fig. 3 Dekompozimi hapësinor i sistemit logjistik në sistemet makro, - (A), meta- (B) dhe (C)- mikrologjistike.

Ato janë ndërmarrje të tilla në të cilat ekzistojnë sisteme dhe procese logjistike, ndërsa veprimtaria kryesore e ndërmarrjes nuk është logjistika. Ndërmarrjet industriale, tregtare dhe shërbyese, krahas veprimtarisë së tyre kryesore kryejnë edhe transport, magazinim, ngarkim, paketim dhe për këtë shkak i përdorin parqet e tyre transportuese, magazinën, mekanizimin ngarkues transportues etj.

Qëllimet e sistemit mikrologjistik janë të orientuara (drejtuara) nga tregu i shfrytëzuesit final, përkatësisht nga kërkimet për dorëzimin e mallit në sasinë e duhur, koha dhe vendi me shpenzimet minimale të logjistikës. Sistemi mikrologjistik është servis i veprimtarisë kryesore të ndërmarrjes, dhe me këtë edhe nën sistemi i tyre nga e cila kërkohet kryerje e nivelit të dhënë të shërbimit logjistik me shpenzime minimale.

Sistemet mikrologjistike koncentrohen në fushën e industrisë, tregtisë dhe veprimeve shërbyese. Ajo e përfshin logjistikën e furnizimit, prodhimtarinë dhe distributionin që e siguron transportin, ngarkimin, depozitimin dhe paketimin e materialeve, gjysmë prodhimeve, prodhimeve finale si dhe me këto operacione proceset e lidhura të komunikacionit.

Sistemi makrologjistik është sistem i sistemit të plotë ekonomik të vendit nëpërmjet të cilit transformohen në kohë dhe në hapësirë të gjitha rrjedhat e mallrave dhe materialeve. Ajo është sistem i transportit-komunikacionit kombëtar ekonomik i të gjitha llojeve të transportit dhe komunikacionit.

Sistemi metalogjistikës lidhet me shumë sisteme mikrologjistike me qëllim të mundësohet shërbim kompleks logjistik në zinxhirët logjistike. Para se gjithash, ato janë qëllime të tilla organizative që me aktivitetet e tyre gjejnë zgjidhje optimale për realizim të kanaleve logjistike, të cilat e lidhin tregun e lëndëve të para, gjysmë-fabrikatet, prodhimet finale të bëra për konsumatorët final. Sistemi logjistik është sistem metalogjistik.

Qëllimi i sistemit metalogjistik me rritjen e vëllimit të shërbimeve të specializuara, është rritja e shkallës së shfrytëzimeve të kapaciteteve, shkallë më e lartë e shërbimeve logjistike dhe shpenzime minimale të eksploatimit të sistemit. E gjithë kjo siguron shfrytëzim më të mirë të sistemeve transportuese me çka ekonomikisht arsyetohet kontributi në teknologjitë bashkëkohore, ndërsa shfrytëzuesit fitojnë në cilësinë e shërbimeve logjistike. Sistemet në mikro dhe metalogjistikën e formojnë sistemin e makrologjistikës dhe në atë mënyrë qëllimi i tij kryesor është i përcaktuar në zhvillimin e shoqërisë dhe ekonomisë kombëtare të shteteve të caktuara.

Aspekti kohor në përkufizimin e sistemit logjistik

Përkufizimi kohor i logjistikës është i marrë edhe nga lënda dhe detyrat bazë të cilat janë precize në definicionin kryesor të kësaj disipline, fig. 4.

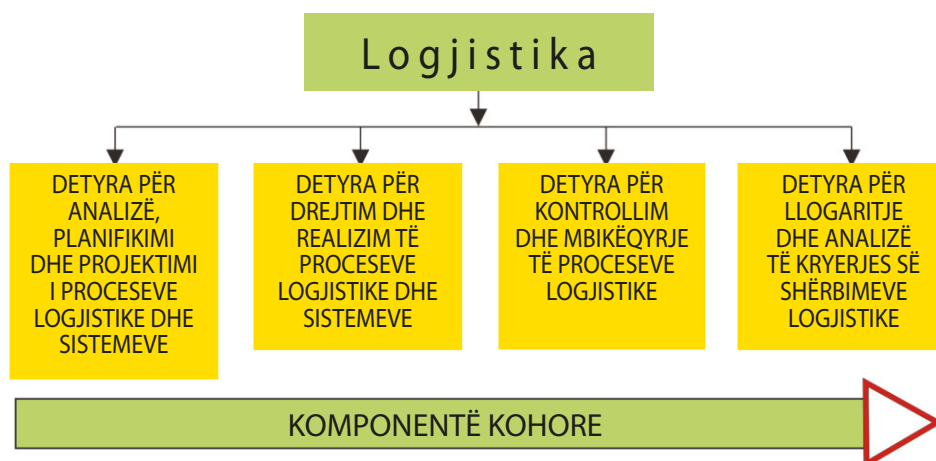


Fig. 4 Aspekti kohor i sistemeve logjistike.

Përkufizimi kohor i logjistikës tregon për qasjen sistematike të shqyrtimit të plotë të sistemeve dhe proceseve logjistike:

- detyra për analiza, planifikim, formim dhe projektim të proceseve dhe sistemeve logjistike;
- detyra për drejtim dhe realizim të proceseve dhe sistemeve logjistike;
- detyra për kontrollim dhe monitorim mbi kryerjen e proceseve logjistike
- detyra për llogaritje dhe analizë të kryerjes të shërbimeve logjistike.

Në shikim të parë, mund të konstatohet se ky përkufizim është tani më i njohur, që është e logjikshme dhe e zakonshme në zgjidhjen e problemeve. Megjithatë, dy gjëra tregojnë dallimet në kuptimin e logjistikës dhe të gjitha disiplinat që deri tani ishin zbatuar në zhvillimin e sistemeve për komunikacion dhe transport.

Fakti i parë është paraqitur nëpërmjet radhitjes kohore dhe paralelizëm në zgjidhjen e problemit, ndërsa i dyti është paraqitur nëpërmjet optimalizimit parcial.

Në sistemet industriale ku proceset logjistike iu paraprijnë, zhvillohen paralelisht apo i përcjellin proceset e prodhimit, të shpeshta janë rastet kur së pari projektohet teknologjia e proceseve, bëhet sistemi i industrisë dhe pastaj kërkohen zgjidhje për teknologjinë e sistemeve logjistike.

Ja një shembull karakteristik për jo pajtueshmëri kohore, te sistemi i industrisë, prodhuesit e traktorëve të bëra për vendet nga kontinenti afrikan. Përkatesisht, konstruktori i traktorit në fazën e projektimit të prodhimit, pa marrë parasysh kërkesat funksionale ndërtoi kabinë që gjatë ngarkimit të vagonit hekurudhor për 10cm. e ka tejkaluar gabaritin e lejuar. Për këtë arsye traktorët deri te vendi më i afërt kanë qenë të lidhura me hekurudha, sipas regjimit të masave vontabirinte me çmim shumë të lartë të transportit.

Arsyeja është e qartë, projektuesi, konstruktori i prodhimit nuk ka punuar paralelisht me projektuesin e sistemeve logjistike.

Janë të njohura një numër i madh e shembujve nga kompanitë botërore për jo pajtueshmërinë e tillë kohore.

Fakti tjetër shihet në atë sa shumë teorikët me përvojë praktike, në pikëpamjen e parë habiten kur përmendet nocioni logjistik. Shumë nga ta thonë: nëse logjistika është transport, magazinimi, ngarkimi, paketimi i rezervave etj., atëherë, ne këtë shumë herët mundohemi tekno-ekonomikisht ta optimalizojmë.

Megjithatë, atë më shpesh e bëjnë në një fazë sekondare kohore, shpesh problemet i zgjidhin parciais nëpërmjet detyrave projektuese të bëra nga sistemi i dhënë. Në këtë mënyrë bëhen rezervat pa u kontrolluar më parë nëse rezervat janë përdorur ndonjëherë. Kështu për shembull, kryhet optimimi i rrjedhave logjistike për objekte të ndërtuara prodhuese, magazina dhe terminale që në fazat e mëparshme të projektimit janë mundur që të shmangen.

Nga kjo që u tha mund të përfundojmë se përkufizimi kohor i logjistikës është njëra nga komponentët kryesore të logjistikës bashkëkohore.

Aspekti funksional në përkufizimin e sistemit logjistik

Përkufizimi funksional i logjistikës është nxjerr nga faza të ndryshme të rrjedhave të materialeve në një sistem të industrisë.

Përkufizimi funksional i logjistikës është në funksion të katër fazave kryesore, si vijojnë:

I. *Logjistika e furnizimit* - i përfshin rrjedhat e lendeve të para, gjysmë fabrikat, materiale lëvizëse dhe ndihmëse, pjesë rezerve etj. Këtu studiohet cikli nga porositësi deri te vendi i ndonjë ndërmarrje industriale. Është e mundshme edhe situata kur ekziston porosi direkt pa depozitim.

II. *Logjistika e prodhimit* - i përfshin të gjitha rrjedhat e materialeve që kalojnë nëpërmjet procesit të prodhimit dhe përfundojnë në magazinat për prodhime të gatshme apo gjysmë prodhime si produkt final të ndërmarrjes.

III. *Logjistika e distribucionit* - i përfshin rrjedhat e prodhimeve të gatshme nga magazina për prodhime të gatshme deri te magazinat për porosi në tregun apo deri te shfrytëzuesit final si porosi direkt;

IV. *Logjistika e furnizimit* - merret me zhvillimin e materialeve hedhurine, rrjedhat kthyesë për riciklim, ambalazh të zbrastet, enët e ndryshme transportuese, rrjedhat kthyesë të prodhimeve të gabueshme etj.

Qëllimet funksionale të logjistikës në furnizim, prodhimtari, distribucion dhe furnizim e paraqesin logjistikën e sistemit industrial, fig. 5.

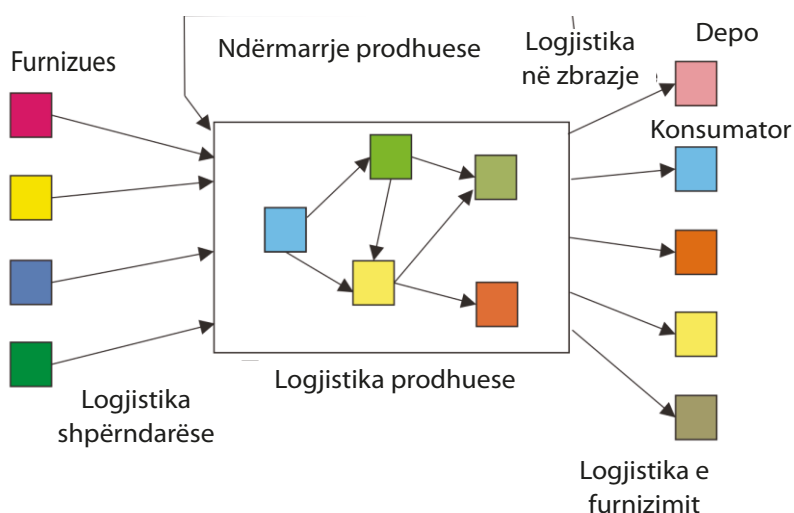


Fig 5. Struktura funksionale e logjistikës nga aspekti i ndërmarrjes prodhuese

Rrjedhat hyrëse-dalëse të sistemit industrial u nënshtrohen ligjeve tregtare të lëndëve të para, gjysmë fabrikuese dhe prodhime të gatshme, dhe për këtë shkak logjistika e furnizimit dhe logjistika e distribucionit sot është e pranuar me emrin e vetëm *logjistika e marketingut*.

Faza e parë, e dytë dhe e tretë e rrjedhave materiale kryesisht orientohet në një drejtim edhe atë nga tregu i lendeve të para deri te tregu i prodhimeve të gatshme, ndërsa faza e katërt e rrjedhave ka shenjë në qarkullimin rrethor-ciklor, fig. 6.

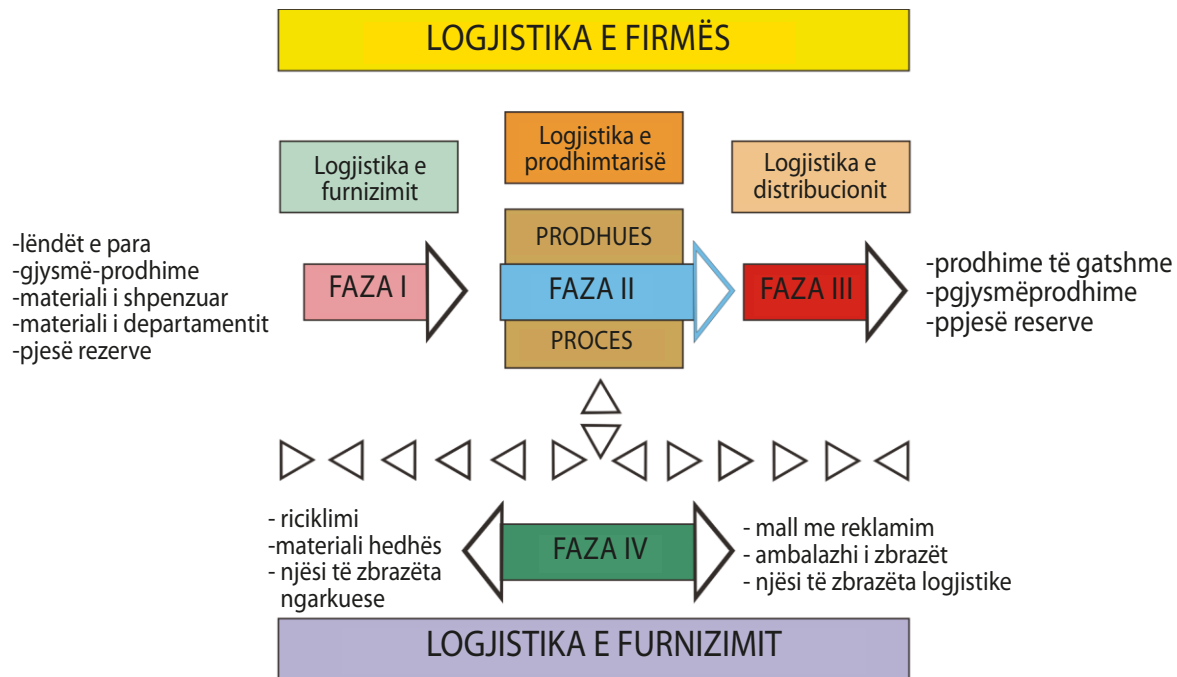


Fig. 6. Fazat kryesore të rrjedhave logjistike

Tri fazat e para të rrjedhave materiale kanë rol primar në procesin e reproduktimit, dhe për këtë shkak te një numër i madh i sistemeve të industrisë e tërë vëmendja është e drejtuar nga organizimi i logjistikës së asaj sfere.

Praktika tregon se koncepti i logjistikës pa organizim të përshtatshëm të fazës së katërt të rrjedhave rezulton me dështime ekonomike dhe marketing. Karakteristika e transportit kthyes të ambalazhit të zbrazët në industrinë botërore sillet rreth 90% në lidhje me njësit prodhuese të porositura, ndërsa në sistemet tona industriale ai proces sillet rreth 60-70%. Dallimi nga 20% në vit përmbushet me furnizim të ambalazhit të ri, që nga aspekti ekonomik bëhen shpenzime plotësuese të furnizimit dhe veprimtarisë së forcuar të funksionit të logjistikës në furnizim ndikon direkt ndaj fazës së parë të rrjedhave.

Shpenzimet e transportit të ambalazhit të zbrazët pothuajse nuk ekzistojnë sepse të njëjtat janë të përfshira në transport kthyes gjatë porosisë së prodhimeve të gatshme të blerësve të vazhdueshëm.

Si dhënës të shërbimeve për realizim të procesit të transportit, transport dhe proces të depozitimit mes furnizuesve, ndërmarrjes për prodhimtari, shtëpitë tregtare dhe konsumatorët iu janë në dispozicion ndërmarrjet transportuese.

Detyrat dhe funksionet e nënsistemeve logjistike që marrin pjesë në realizimin e rrjedhave logjistike

Sipas kësaj ndarje bazën e sistemit logjistik e përbëjnë pesë nënsisteme logjistike:

- realizimi i kërkesës,
- rezerva,
- depozitimi,
- paketimi,
- transporti.

Funksionet e detyrave të këtyre nënsistemeve, të dhëna në fig. 7, paraqesin kriter dhe nevojë për analizim të sistemit logjistik të pesë nënsistemeve. Karakteristika kryesore e këtyre nënsistemeve është ekzistenca e madhe e lidhshmërisë së dyanshme dhe njohuri se ndryshimet në një nënsistem parashikojnë ndryshime në nënsisteme tjera.

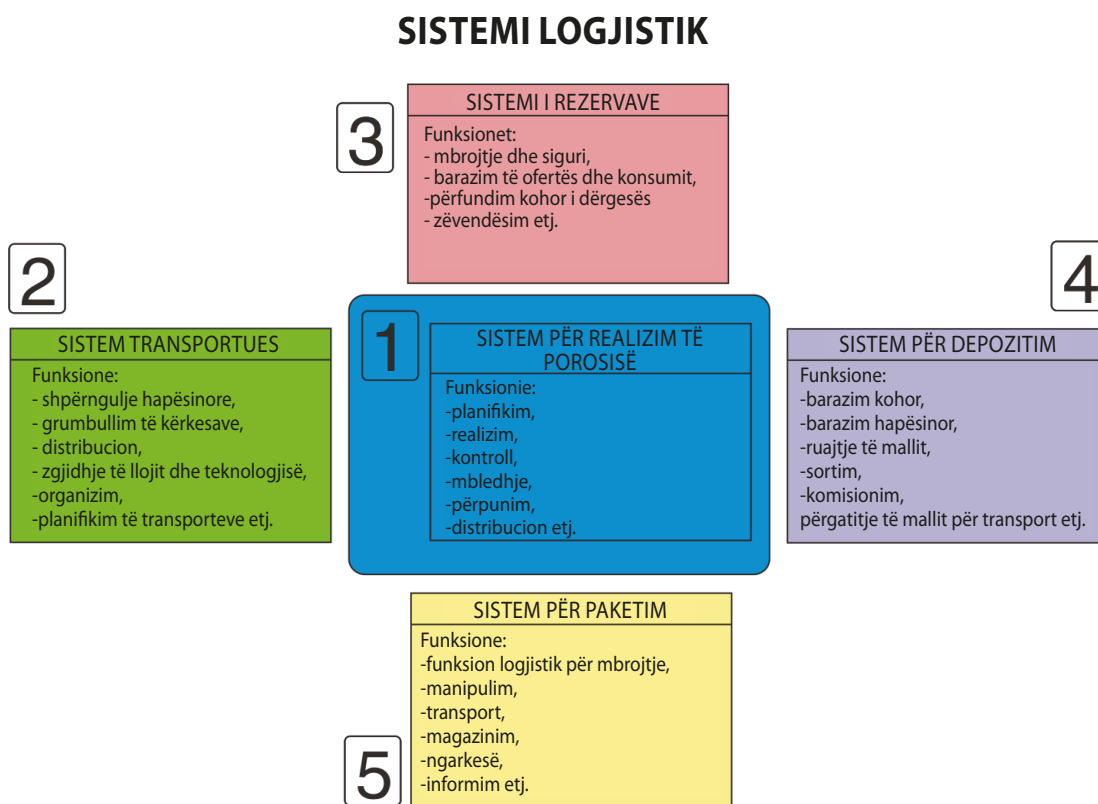


Fig. 7 Kufizim funksional i sistemit logjistik

Nënsistemi për realizimin e porositë

Nënsistemi që i realizon porositë e ka funksionin e planifikimit, realizimit dhe kontrollimit të kryerjes së të gjitha aktiviteteve logjistike në procesin e porosisë së mallit, në sasi të mëdha, kohë, strukturë dhe në vend të duhur. Detyra e këtij nënsistemi është t'i përfshijë dhe t'i mbledh informatat për porosinë e kërkuar të mallrave, t'i përpunojë dhe në kohë t'i dorëzojë për nevojat e planifikimit dhe realizimit të gjitha proceseve të paketimit, magazinimit, transportit, komisionimit etj.

Mbledhja, përpunimi dhe dorëzimi i informatave nëpërmjet lidhjes kthyes janë proceset kryesore për punë të këtij sistemi. Përmbushja dhe saktësia e informatave është shumë e rëndësishme. Gabimet gjatë informimit nuk mundën të zbulohen me kontrollim e sistemit, ato zbulohen atëherë kur malli do të arrijë te vendi i caktuar.

Ekzistojnë disa lloje të kërkesave siç janë: *e jashtme* apo kërkesë e blerësit, porosi *e brendshme* apo porosi mes reparteve, magazina të ndërmarrjeve, fig. 8.

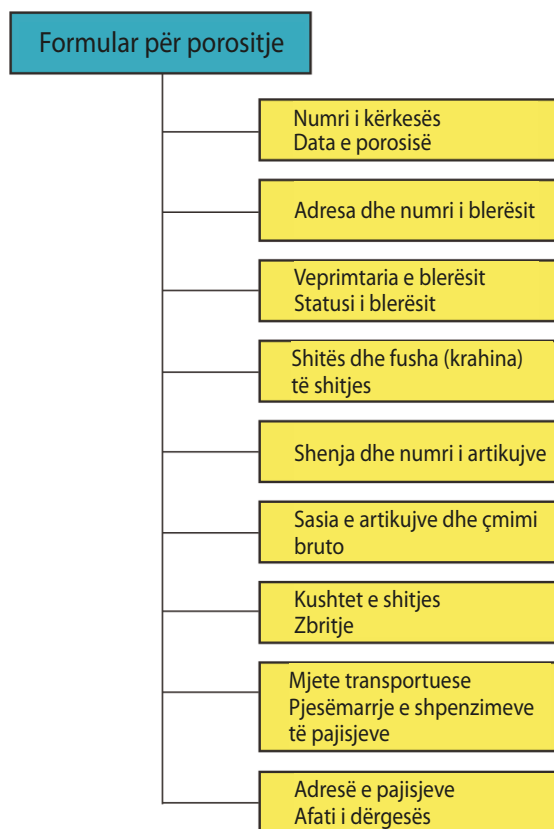


Fig 8. Porosia si burim i informatave

Realizimi i kërkesave mund të definohet si porosi e mallit. Koha që nevojitet për realizim të kërkesës quhet *kohë e porosisë*. Sistemi për realizim të kërkesave gjeneron tri lloje të rrjedhave informative:

I - informata që prijnë në rrjedhat materiale me funksione kryesore të planifikimit dhe drejtimit me realizimin e rrjedhës materiale. II- informata që i përcjellin rrjedhat materiale dhe paraqesin komponent për realizimit e saj të pandërprerë.

III - informata të kontrollit të kryerjes të porosisë së mallrave që pas proces final shkëmbehen me klientët dhe nënsistemet tjera.

Si karakteristika për realizim të kërkesave mund të haset e dorës (manuale) apo mekanikja.

Te realizimi i dorës (manual) përdoret një formular i përpunuar më parë i kombinuar që përmban pjesë siç janë vërtetim për kërkesën, lista e magazinimit, pagesës përcjellëse dhe faturës.

Vërtetimi i kërkesës e përmban numrin e artikullit, sasinë e kërkesës, çmimin e vetëm. Lista e magazinimit na tregon numrin e vendit dhe fushën në magazinën ku gjendet artikulli, numri i artikullit, si dhe sasia e kërkesës sipas artikullit. Pagesa përcjellëse e përbën numrin e artikullit, përshkrimin e artikullit dhe sasinë e porositjes. Në faturën mjaftueshëm futet çmimi i vetëm dhe i plotë.

Gjatë realizimit të mekanizmit të kërkesave përdoret përpunim elektronik i të dhënave. Për realizimin e saj është e nevojshme të krijojnë kushte për lidhshmëri informatike mes kompetenteve vepruese me harduer dhe softuer karakteristik. Me pajtueshmërinë e sistemeve kompjuterike informative eliminohen vendet eventuale me realizim manual të kërkesave. Te ky lloj i realizimit të kërkesave duhet të zgjidhen problemet me sigurim të të dhënave (mbrojtje nga humbja dhe mbrojtje nga përdorimi ilegal).

Nënsistemi pës rezervat

Funksioni i nënsistemit të rezervave (tepricat në depo) është me shumë shkallë në ekonominë dhe sistemin e tërë logjistik. Shpesh kur flasim për rezervat thuhet se ato janë pasoja nga nevoja e barazimit të ofertës dhe kërkesa në sistemin ekonomik. Rezervat janë pjesë përbërëse e procesit të reproduktimit dhe paraqiten në të gjitha vendet duke filluar nga tregu i lëndëve të para deri te tregu i prodhimeve të gatshme. Ato paraqesin rregullator (amortizim) i qarkullimit të mallrave dhe materialeve. Këto rezerva vijnë në shprehje atëherë kur struktura kohore dhe kuantitative e të mirave materiale në hyrje dallohet nga ajo strukturë e daljes.

Rezervat në magazinat janë të nevojshme nëse ndërmarrjet dëshirojnë të kryejnë barazimin e ofertës dhe kërkesës në treg. Shembull për këtë është kërkesat sezonale për mall të caktuar për konsum të gjerë për festat e vitit të ri. Tepricat formale të de-

pove në këtë rast shërbejnë kapacitetet prodhuese të ndërmarrjeve vazhdimisht të ngarkojnë edhe krahas sezonit të kërkesës së rritur.

Rezervat në magazinat mbahen edhe si mbrojtje nga pasiguria. Pasiguria mund të del nga prishja e rrjedhave dhe planeve për riparimin e repromaterialeve dhe lëndëve të para.

Ekzistojnë rezerva prodhuese dhe distribuese në magazina.

Rezervat prodhuese janë të lidhura me ndërmarrjen prodhuese dhe repartet dhe janë pjesë e tyre organizative. Rezervat distributive janë pjesë e rrjetit tregtar.

Një numër i madh i punimeve shkencore iu kushtohet optimizmit të rezervave dhe shumë gjatë besohet se ajo është mënyra e vetme për racionalizim të rrjedhave logjistike.

Detyra e këtij sistemi është të siguroj: strukturën dhe numrin e artikujve, intensitetin dhe kohën e plotësimit, nivelin e porosisë, kontroll dhe e prognozës afat shkurte të jenë në funksion të plotësimit të kërkesave.

Nënsistemi për depozitim

Nënsistemi për depozitim është nyje në rrjetin logjistik, ku malli shkurt (në dep.) mbahet apo transferohet. Ky nënsistem kryen sinkronizim kohor dhe kapacitativ të rrjedhave transportuese të llojeve dhe teknologjive të ndryshme të komunikacionit. Prodhimi dhe konsumi i të mirave materiale për arsye teknike, organizative, teknologjike dhe ekonomike nuk mundën të sinkronizohen pa ekzistencën e rezervave.

Rezervat paraqesin gjëmë të nevojshme e cila duhet të ruhet. Menjëherë shtrohet pyetja ku duhet të ruhen në magazina. Por çfarë në fakt nënkuptojmë me nocionin **depo?**

Objektet, hapësirat e rregulluara, pajisja, njerëzit dhe elementet tjera të sistemit që janë në pajtim teknologjik dhe të rregulluar me qëllim të mundën t'i pranojnë dhe t'i ruajnë mallrat të ashtuquajtura me një fjalë DEPONI.

Në sistemin logjistik depot janë punktet ku prehen rrjedhat materiale dhe rrjedhat e mallrave.

Deponitë kryesisht i sinkronizojnë proceset e qarkullimit dhe ruajtjen e mallit dhe i shmangin çrregullimet kohore dhe të kapaciteteve. Shpesh e kryejnë rolin e sigurimit në sigurinë e punës të sistemit. Vetë caktimi dhe funksioni e përcakton lokacionin e magazinës si dhe teknika që është e instaluar në të.

Funksioni i tyre kryesor është të sigurohet kapaciteti për pranimin e mallit që përfshihet në procesin e prodhimit por edhe për pranimin e prodhimeve të gatshme. Në depot dominojnë proceset e depozitimit mbi proceset e qarkullimit të mallit.

Duke e shqyrtuar depozitimin në sistemin e realizimit të rrjedhave materiale hasen dy procese:

- procesi i depozitimit;
- procesi i paketimit me mallin;

Te këto dy procese do të jetë dominues në një depo para se gjithash nga funksioni i depos në sistem.

Kështu në bazë të funksionit të depos në sistem ekzistojnë tri lloje të magazinave:

- magazinat e rezervave;
- magazinat e ngarkimit;
- magazina distributive.

Sigurisht se në praktik janë të mundshme kombinime të këtyre llojeve bazë.

Magazinat e rezervave shpesh organizohen në pajtueshmëri me kërkesat e prodhimit. Roli i tyre kryesor është të përbëhet në sigurimin e kapacitetit për sistemim të rezervave që janë të nevojshme për proceset prodhuese si dhe për pranim të prodhimeve të gatshme nga prodhimtaria. Këtu si proces dominues është depozitimi (proces kur malli është në pushim).

Në magazinën për ngarkim duhet për një kohë të shkurtë të përfshihen mallrat me qëllim sistemimin e tyre nga një mjet në mjetin tjetër transportues. Ky lloj i magazinës shpesh mund të shihet te qendrat e mallrave-transportuese dhe terminale. Këtu dominon procesi i ngarkimit.

Magazinat distributive paraqesin lloj të tillë të magazinave të cilat procesi i depozitimit dhe përdorimi i mallit kanë kuptim të njëjtë. Te ky lloj i magazinës ndryshohet përbërja gjatë rrjedhës së mallit ku proceset e depozitimit dhe qarkullimit të mallit kanë kuptim të njëjtë. Qëllimi i tyre kryesor është aftësia për destinimin e rrjedhës të mallit.

Funksioni distributiv mund të paraqitet në dy forma: si funksion parapërcjellës dhe funksion i pagesës përcjellëse, kështu që mund të bëhet dallim mes depos për pranim dhe depos për porositje të mallit.

Depot për pranim janë pika të koncentrimin në sistemin logjistik. Aty përmbledhet malli i drejtuar nga porositës të ndryshëm – distributorë nga një apo më shumë reparte ndërsa në magazinat përcjellëse kryhet përpunimi dhe shpërndarja e mallit sipas kërkesave të konsumatorëve.

Sipas zonës që e shërbejnë magazinën mund të jenë: centrale, regjionale apo distributive lokale, fig. 9.

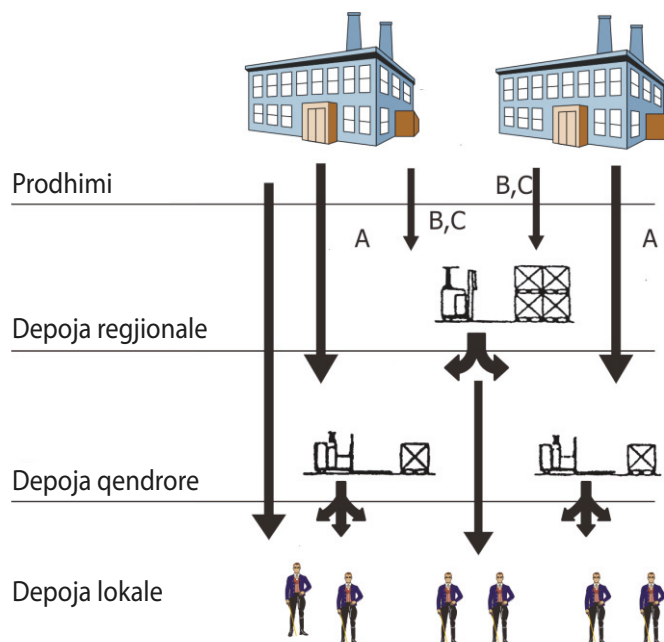


Fig. 9 Nivele të ndryshme të depove shpërndarëse.

Ekzistojnë edhe depo për shkarkim që duhet kohë pas kohe ta pranojnë mallin gjatë shkarkimit nga një mjet në mjetin tjetër transportues. Depot e tilla gjinden te ndërmarrjet logjistike. Te ata dominojnë proceset e qarkullimit dhe është e pranishme një shpejtësi e shpejtë e shkarkimit.

Për plotësimin e funksionit të depos është vendimtare lokacioni i saj.

Problemet në formimin e sistemeve për depozitim janë shumë shkallësh dhe pyetjet më kryesore që parashtrihen janë në lidhje me numrin dhe lokacionin e depos në një sistem distributiv, pastaj, a duhet të përdoret hapësira pronësore e depos apo të merret hapësirë për depo me qira, operacionet në depo a kryhen me ekip personal profesional apo ajo i dorëzohet ndërmarrjeve të specializuara dhe të tjera.

Nënsistemet e paketimit

Nënsistemi për paketim kryen katër funksione kryesore: prodhuese, marketingu, funksion të pranisë dhe funksion logjistik. Paketimi e siguron plotësimin e kërkesave dimensionale -sasiore të njësisë prodhuese, por mund të sigurojë edhe porositje më të shpejtë dhe më racionale të mallit, nëpërmjet shkurtimit të kohës së porosisë.

Sipas formës së saj, përkatësisht dizajnit i plotëson kërkesat kompetente të tregut dhe i nënshtrohet të kërkesave që para saj i parashtron koncepti i marketingut. Funksioni i pranisë së paketimit është në mundësi për përdorim të shkurtë siç është

shembulli me kontejnerët që krahas funksionit të tyre logjistik mund të kenë edhe funksion punues (spitale lëvizëse polake, hapësira të servilit etj.)

Funksioni logjistik - paketimi përcaktohet nga: funksioni për mbrojtje të mallit dhe mbrojtje të rrethinës nga veprimi i dëmshëm për materie të rrezikshme, pastaj funksionit të magazinimit, manipulimet transportuese dhe funksioni i informimit.

Ekzistojnë lloje të ndryshme paketimi:

- paketim primar ose kryesor,
- paketim sekondar ose të transportit

Paketimi primar është në funksion të mbrojtjes bazë të mallit përderisa sekondarja ka funksion të zmadhimit të shkarkimit në njësitë e transportit të formuara dhe të pajisur për manipulim të pandërprerë, depozitim dhe transport.

Secila nga këto funksione ka modalitete të tyre në varshmëri nga lloji dhe karakteri i mallit dhe materialeve, si dhe nga zgjidhjet teknike dhe standardet në fushën e paketimit.

Vlerësimi i saktë i paketimit për logjistikën, mund të paraqet kontribut për zvogëlimin e shpenzimeve logjistike si dhe për rritjen e efekteve lidhur me shërbimet e furnizimeve dhe shërbimet e porosisë.

Nënsistemi transportues

Nënsistemi i transportit është një komponent nga sistemi logjistik funksioni i së cilës është transferimi hapësinor i mallrave dhe rrjedhat e materialit. Detyra e sistemit të transportit është që në mënyrë racionale të ekonomisë me cilësi të përshtatshme të shërbimeve të siguroj lidhshmëri hapësinore të prodhimtarisë me konsumin.

Secili sistem i transportit përbëhet nga lënda e transportit (të mirat materiale), mjete transportuese dhe proces të transportit. Ekziston transport i brendshëm dhe i jashtëm.

Transporti i brendshëm nxirret në repartet mes vendeve prodhuese dhe brenda në hapësirat e depos. Transporti i jashtëm është karakteristik për porosinë e mallit dhe i lidh në zinxhirin logjistik porositësin dhe pranuesin. Ky lloj i transportit është i prani-shëm edhe mes reparteve dhe depove të një ndërmarrje.

Në sistemet e transportit zgjidhen problemet e transportit që i përkasin zgjidhjes së relacionit, sasisë së mallit të porositur dhe zgjidhjes së mjeteve transportuese.

Vendimet për llojin e mjeteve të transportit, posedimi i parkut personal vozitës apo pagesa e shërbimeve të ndërmarrjeve të transportit për realizim të detyrave të transportit, zgjidhjet e teknologjisë të transportit, rrugë optimale për transport etj, janë detyra kyçe të nënsistemit logjistik të transportit. Zgjidhja e problemit të transportit kërkon formim të zinxhirit transportues.

Për realizim të detyrave të transportit është e nevojshme dalja e ndërmarrjes në treg të shërbimeve të transportit. Tregu i shërbimeve të transportit nuk është i lirë por shtrihet në rregullat të caktuara ligjore. Ato janë të ashtuquajtura *rregullat publike-juridike* të shkruara nga ana e shtetit në formë të ligjeve. Ato janë ligje nga fusha e tregtisë në të cilat gjenden rregulla lidhur me punën e ekspeditimit, depozitimit, ngarkimit dhe shkarkimit, transportin e të mirave materiale në komunikacionin publik rrugor dhe hekurudhor. Ekzistojnë rregulla të veçanta që e rregullojnë transportin e materiale të rrezikshme.

Aspekti organizues ekonomik në kufizimin e sistemit logjistik

Kur nisemi nga definicioni për logjistikën arrihet deri në përfundim ajo është e pranishme pothuajse në të gjitha aktivitetet e sistemit shoqëroro-ekonomik. Me këtë kuptim logjistika ka specifika dhe varësi të veta nga veprimtaria kryesore e sistemit të shqyrtuar.

Të gjitha sistemet logjistike të kufizuara sipas aspektit shoqëroro-ekonomik kanë rrjedha të logjistikës të arritura-të nisura që në kushte hapësinore kohore në situata të caktuara mund të drejtohen kah qendrat e mallrave transportuese. Disa nga ato në kuptim lokativ janë edhe pjesë përbërëse e qendrave të mallrave transportuese, ndërsa disa sipas përmbajtjes dhe përbërjes së tyre vetë janë bartës të zhvillimit të qendrave të mallrave transportuese si nyje më të përbëra logjistike.

Organizimi i logjistikës si funksion i veçantë në një ndërmarrje të industrisë

Logjistika si funksion i veçantë shumë zvarritet nëpër të gjitha fushat e një ndërmarrje të industrisë. Ajo e ka marrë funksionin central në drejtimin me tregun e furnizimeve, plasman dhe prodhimtari.

Baza e çdo strukture të ndërmarrjeve industriale është para përgatitja për punë. Ekziston ndarje tradicionale e aktiviteteve të punës ku ato anëtarësohen në sa më shumë bartës. Bartësit e aktiviteteve në ndërmarrjet e industrisë siç janë furnizimet, plasmani, transporti i brendshëm, drejtimi me materialet, drejtimi me depozitat, paralajmërojnë lidhshmëri reciproke të pamjaftueshme. Me vite transporti, magazinimi, rezervat, paketimi dhe porositja në sistemet e industrisë dhe tregtisë trajtohet si funksion ajo dytësorja. Në këtë mënyrë nuk mundësohet përcjellja efektive e tyre, ndërsa edhe koordinimi është shumë i vështirë.

Me vënien e logjistikës në ndërmarrjet e industrisë është mundësi, nëpërmjet analizës kritike të strukturës ekzistuese organizative të shikohen nevojat, mundësitë dhe qasjet e funksionit logjistik si funksion veprues. Filozofia e konceptit logjistik është

në zbatimin e planifikimit integral dhe të njëkohshëm, drejtim dhe kontroll të rrjedhave të materialit të rrugës së plotë nga burimi deri te konsumatori final. Domethënë, qëllimi kryesor i logjistikës për ndërmarrjen e industrisë është: planifikim, organizim, drejtim dhe kontroll të qarkullimit të materialeve dhe mallit, si dhe qarkullimin e informatave nga furnizuesit deri te ndërmarrja, në ndërmarrjen dhe nga ndërmarrja deri te klientët.

Për t’u shmangur vështirësive fillestare shpesh kryhet e ashtuquajtura *integrim teknik* në kuadër të strukturës ekzistuese organizative në ndërmarrjet nëpërmjet pranimi të kompjuterëve dhe teknologjive efikase të komunikacionit. Por, me këtë nuk arrihet efekti logjistik.

Për t’u kryer riorganizim i plotë logjistik i strukturës në ndërmarrjen niset nga formimi i një shkalle më të lartë të kooperimit dhe integritit mes qëllimeve në ndërmarrjen fig. 10.

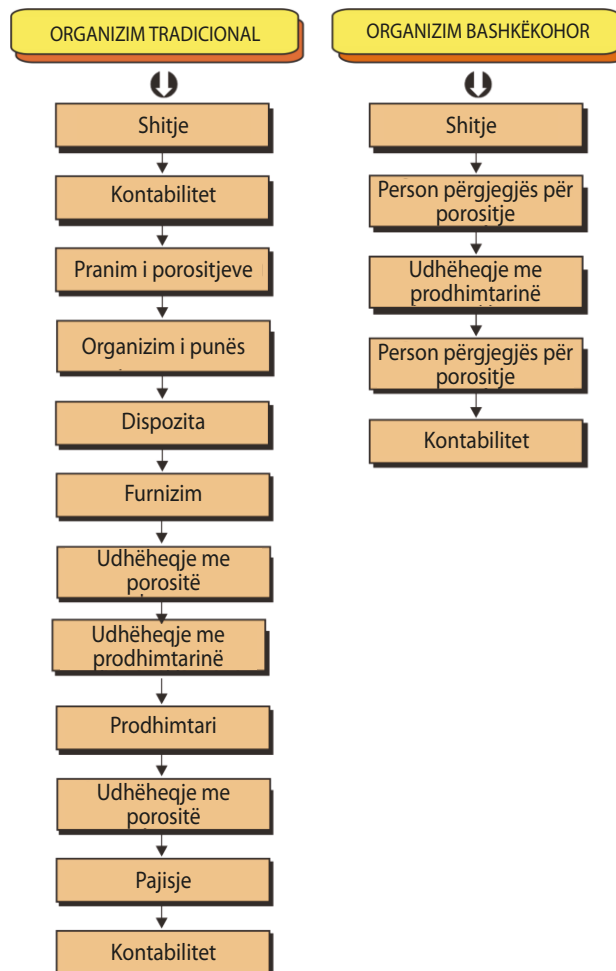


Fig. 10 Integrimi funksional gjatë organizimit bashkëkohor të ndërmarrjeve të industrisë

Gjatë zhvillimit të strukturës së vërtetë logjistike organizative duhet të mbahet llogari për tri parime kryesore.

Parimi i parë duhet të jetë përqendrim në kapacitetet me demarkacionin e veprimtarive dhe kompetencave. Parimi i dytë është për shkurtimin e rrugëve të informatave me drejtim dhe vëllim të qartë në informim. Kjo do të thotë se, çdo bartës në përgjegjësitë e ndërmarrjeve fiton informata të më pashme të përgatitura që iu janë të nevojshme. Parimi i tretë kryen sigurinë e informatave të sakta në kohë të caktuar dhe vend të caktuar.

Në praktik te ndërmarrjet e industrisë nuk ekziston një lloj i përgjithshëm i vlefshëm optimal i organizimit për realizim të detyrave logjistike. Krahas madhësisë së fabrikës, struktura e prodhimit dhe organizimi i informimit për organizim të funksionit logjistik është vendimtare lidhja tregtare e ndërmarrjes.

Identifikimi i aktiviteteve kryesore logjistike në ndërmarrjen e industrisë

Fusha kryesore e veprimit të logjistikës në ndërmarrjen e industrisë është lidhja e drejtpërdrejtë e procedurave të furnizimit dhe përgatitje e materialit me procedurat e përpunimit.

Që të definohet organizimi optimal i funksionit logjistik në ndërmarrjen, së pari është e nevojshme të shqyrtohen të gjitha aktivitetet logjistike në ndërmarrjen e industrisë.

Procesi i distribucionit të prodhimeve nga furnizuesi (tregu i furnizimit) deri te konsumatori i fundit (tregu i shitjes) realizohet nëpërmjet një numri të madh të funksioneve logjistike dhe aktiviteteve:

- planifikim për furnizim të prodhimeve (vërtetohet numri i furnizimeve, intervali dhe termini për furnizim me prodhime),
- planifikimi i strategjisë për furnizim me mallra me qëllim plotësimin e tregut,
- zgjidhja e kanaleve për distribucion të prodhimeve,
- vërtetim dhe përcjellje e proceseve logjistike në grupe bazë të mallrave dhe kanaleve për distribucion,
- vërtetim dhe përcjellje e treguesve për funksionim të logjistikës, të nevojshme për planifikim strategjik dhe operativ,
- zhvillim të sistemit integral informativ logjistik si përkrahje e drejtimit strategjik dhe operativ,
- furnizim dhe sistem të realizimit të porosive në zonën e furnizimit (blerjes) me mallra,
- planifikim, drejtim dhe kontroll të realizimit të transportit,

- zgjidhje të bartësve të shërbimeve transportuese-distributore,
- udha transportuese dhe lloji i mjeteve transportuese,
- planifikim të transporteve, dispozicion të mjeteve transportuese,
- zgjidhje të mjeteve transportuese dhe pajisje,
- zgjidhje të njësisë për paketim, deponim dhe transport të prodhimeve,
- zgjidhje të mjeteve dhe pajisjeve për paketim të prodhimeve,
- planifikim të mënyrës për shënim, markim dhe identifikim të prodhimeve,
- planifikim të lokacioneve, lloji dhe madhësia e depoz,
- planifikim dhe drejtim me teknologjinë, organizimin e deponimit dhe manipulim me prodhimet,
- zgjidhje e mjeteve transportuese-manipuluese dhe pajisjeve deponuese,
- drejtimi i nivelit të duhur të rezervave të prodhimeve në sistemin deponues,
- vërtetim të nivelit të duhur të rezervave në objektet shitëse,
- planifikim të strategjisë dhe nivelit të shitjes së prodhimeve,
- plan për furnizimin e objekteve shitëse dhe blerësit e jashtëm,
- ruajtje të mjeteve transportuese dhe manipuluese,
- objektet deponuese dhe pajisjet etj.

Për arritjen e organizimin optimal të funksionit logjistik në ndërmarrjen, është e nevojshme grupimi i të gjitha aktiviteteve logjistike në qëllime të caktuara organizative, me ngjitur, krijojnë kushte për realizimin e konceptit logjistik, ndërsa ai është drejtimi i vetëm me të gjitha aktivitetet logjistike, fig. 11.

Ky grupim mund të kryhet sipas funksioneve që ato i paraqesin edhe atë si: *logjistika e furnizimit, logjistika e prodhimit, logjistika e plasmanit apo distribucionit dhe logjistika e riciklimit të materialit hedhës*.

Logjistika e furnizimeve në vetë e përfshin testimin e marketingut të furnizimeve, analiza të çmimeve dhe vlerave, pranim dhe kontroll të mallit si dhe deponimin dhe transportin e brendshëm të proceset në hyrje të mallrave dhe materialeve.

Logjistika e prodhimtarisë është e lidhur me mënyrën e përgatitjes të materialeve me mënyrën e përpunimit.

Logjistika e plasmanit dhe distribuimit paraqet lidhje mes porositësit të prodhimeve me nevojat e konsumatorëve. Te ky funksion logjistik janë aktuale shpenzimet për transport, shpenzimet për deponim, koha për realizim të transportit dhe porositë e kështu me radhë.

Logjistika e riciklimit të materialit hedhës ka për detyrë ta mbledh të gjithë materialin hedhës që paraqitet në të gjitha shkallët e rrjedhës së materialit nga paraqitja si lëndë e parë nëpërmjet prodhimtarisë, tregtisë dhe konsumit. Qëllimi është të mbledhet materiali hedhës, të transportohet, deponohet përkatësisht sipas nevojës të riciklohet.

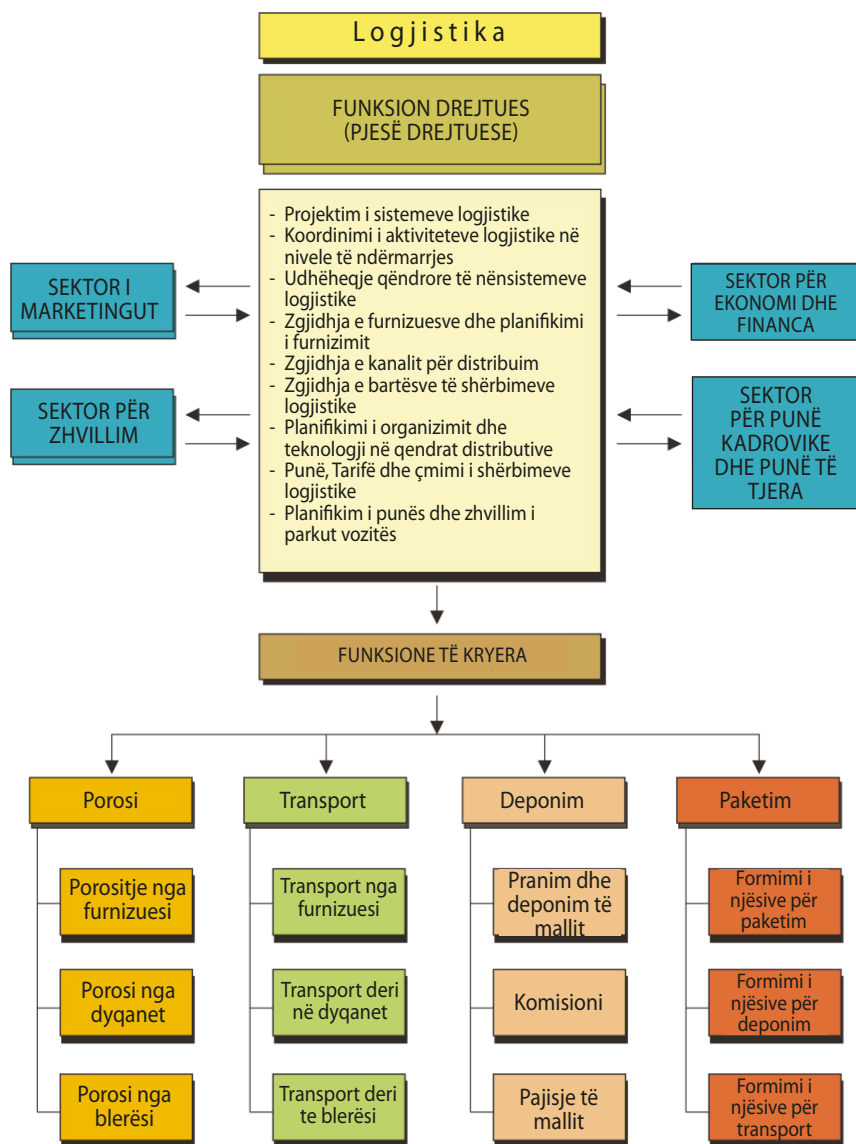


Fig. 11 Funkzionet kryesore drejtuese logjistike në sistemin e industrisë

Në botë janë shumë të pranishme kërkesat për drejtim kompleks me hedhurinën (ekologjinë) e cila në vete i përfshinë kërkesat për zvogëlim dhe eliminim të materialit hedhës.

Logjistika koncentrohet në ndërmarrjet industriale gjatë ndikimit të parametrave vijuese: koha e qarkullimit të materialit, tepricat, pjesët e prodhimit, shfrytëzimi i kapaciteteve, servimi dhe fleksibiliteti, fig. 12.

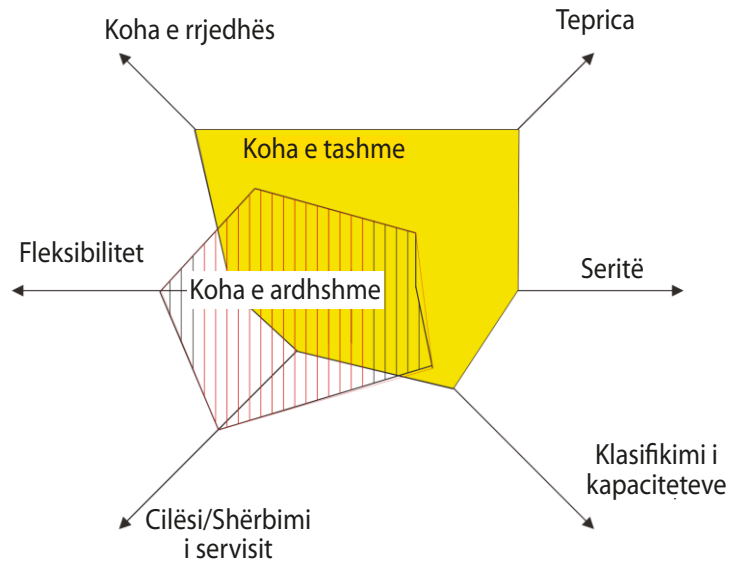


Fig 12. Qëllimi i ndikimit të parametrave të punës gjatë futjes së zgjidhjeve logjistike në ndërmarrje.

Qëllimi kryesor është të përshtaten prodhimet bashkë me nevojat e blerësve që janë pjesë përbërëse e zinxhirit logjistik nga furnizuesit deri te tregu.

Zbatimi i konceptimit logjistik në ndërmarrjet e industrisë

Si shembull më të thjeshtë për zbatimin e konceptimit logjistik do të marrim një ndërmarrje tregtare ku parakushti kryesor për ekonomi të suksesshme është një sistem racional dhe efikas logjistik-distributiv i cili do të siguroj:

- porositje të mallit të kontraktuar,
- e paketuar në mënyrë të drejt,
- në sasi të kërkuar,
- cilësi të kërkuar,
- në vend të duhur,
- në kohë të duhur,
- me shpenzime minimale.

Procesi këtu është i ndarë në dy zona kryesore edhe atë, furnizim (hedhje) dhe shitje (porositje) të prodhimeve.

Shqyrtim më racional të aktiviteteve logjistike që janë të shpërndara në njësi të ndryshme, sipas rregullës nuk rezultojnë me zgjidhje optimale. Me fjalë tjera, është e nevojshme të zhvillohet një koncept bashkëkohor logjistik i cili do të paraqet instrument efikas për drejtimin e proceseve logjistike.

Të gjitha aktivitetet që janë për planifikim, drejtim dhe kontrollim të rrjedhave logjistike, është e nevojshme të grupohen në funksion të ri veprues - *logjistika*.

Në figurën 13 është e dhënë një pasqyrë globale e sistemit logjistik në ndërmarrje me kufi të shënuara kompetente të funksioneve të njësive vepruese.

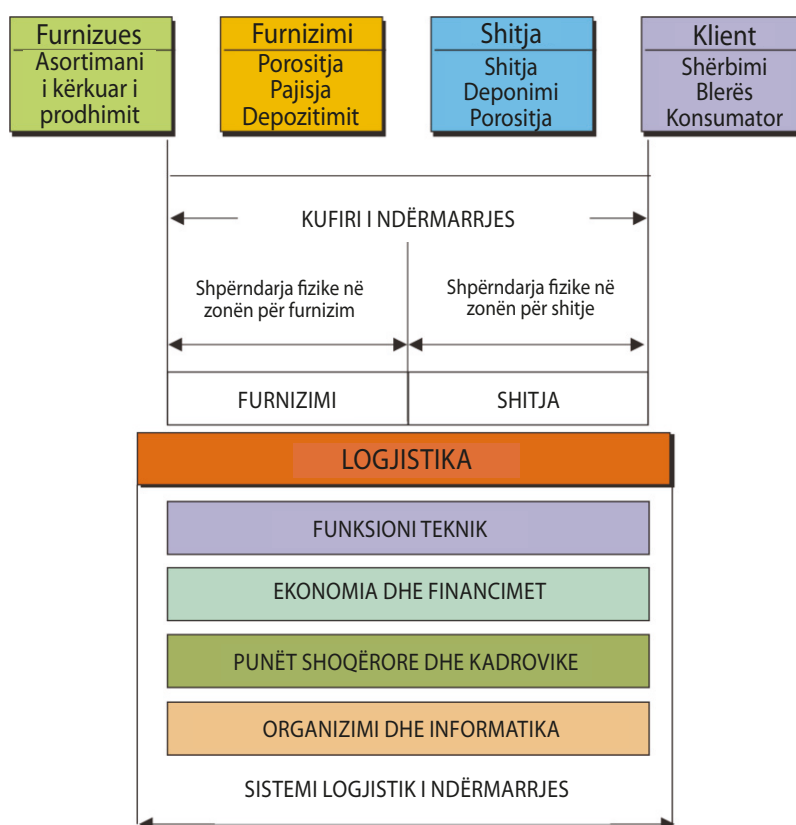


Fig.13 Paraqitja globale e sistemit logjistik të ndërmarrjes me kufij të caktuar të kompetencës së funksioneve afariste.

Qëllimi kryesor si funksion veprues është racional dhe efikas i procesit logjistik në ndërmarrjen. Ky qëllim arrihet nëpërmjet planifikimit integruar dhe drejtim me të gjitha aktivitetet logjistike në sistemet edhe atë nga furnizuesi deri te shfrytëzuesi i fundit.

REZYME: Logjistika si funksion i veçantë po përhapet në të gjitha fushat të një ekonomie tregtare të orientuar. Ajo e ka marrë funksionin central në drejtimin e tregut të furnizimeve, plasman dhe prodhimit. Zbatimi i logjistikës në sistemet ekonomike është falë përdorimit të parimeve logjistike. Realizimi praktik i këtyre parimeve anon nga krijimi i njësive ideale logjistike e cila do të mundësonte sinkronizim kohor të rrjedhës të materialit. Në këtë mënyrë do të eliminohen të gjitha pengesat gjatë rrugës së transformimit të mallrave në procesin e reproduksionit. Baza e proceseve të logjistikës është rrjedha e materialeve. Rrjedha e materialeve realizohet mes vendit për përgatitje dhe vendit për pranimin e mallit dhe parashikon ndryshim të përshtatshëm të pozitës vendore të të mirave materiale. Logjistikët në bashkëpunimin reciprok zhvillojnë strategji të rrjetëzimit me qëllim nga njëra anë t'i zvogëlojnë shpenzimet e procesit, ndërsa nga ana tjetër ta optimalizojnë shërbimin ndaj klientit. Bashkëpunimi vertikal gjatë kësaj zhvillohet zinxhiri i porosisë, bashkëpunimi horizontal, përsëri i mbulon resurset e njëjta. Logjistika mund ta shqyrtojë nga katër aspekte: hapësinor, kohor, funksional dhe ekonomikisht i organizuar. Sistemin e logjistikës e përbëjnë në pesë nënsisteme funksionale: realizimi i porosive, rezerva, deponim, paketimi dhe transporti. Karakteristika kryesore e këtyre nënsistemeve është lidhshmëria e madhe dhe njohuria se ndryshimet në një sistem parashikojnë ndryshime në nënsisteme tjera. Logjistika është e pranishme edhe nëpërmjet aktiviteteve në ndërmarrjet e industrisë nëpërmjet lidhshmërisë së qasjeve të furnizimeve dhe përgatitjes të materialit me qasjet e përpunimit ndërsa procesi i distribucionit të prodhimeve nga furnizuesi (tregu i furnizimit) deri te konsumatori final (tregu i shitjes) realizohet nëpërmjet numrit të madh të funksioneve logjistike dhe aktivitete:

PYETJE PËR PËRSËRITJE:

1. Cilat janë parimet kryesore logjistike?
2. Cilat janë përfitimet nga zbatimi i parimeve logjistike?
3. Sqaroni çfarë nënkuptoni me proces logjistik?
4. Çfarë dini për rrjetet e logjistikës?
5. Çfarë dini për aspektin hapësinor në kufizimin e sistemit logjistik?
6. Çfarë dini për aspektin kohor në kufizimin e sistemit logjistik?
7. Çfarë dini për aspektin funksional në kufizimin e sistemit logjistik?
8. Cilat janë nënsistemet funksionale të sistemit logjistik?
9. Sqaroni nënsistemin për realizim të porosive?
10. Bëni skicë të një formulari për porosi!?
11. Sqarojeni nënsistemin e rezervave?
12. Sqarojeni nënsistemin për deponim?

13. Çfarë janë depo dhe çfarë lloje kemi?
14. Çfarë janë depo distributive?
15. Skiconi nivelet e ndryshme të depove distribuese?
16. Sqaroheni nënsistemin e paketimit?
17. Çfarë është nënsistemi transportues?
18. Numëroni disa nga funksionet kryesore logjistike dhe aktivitet në një ndërmarrje të industrisë?
19. Si grupohen aktivitetet logjistike, sqaroni?
20. Skiconi skemën e drejtimeve bazë dhe funksionet e kryera logjistike në sistemin e industrisë?
21. Si zbatohet konceptimi i logjistikës në ndërmarrjet e industrisë?

3. KONCEPTET DHE SISTEMET BASHËKOHORE LOGJISTIKE

Konceptet logjistike

a) Koncepti - Just-in-time

Për të arritur një dërgesë deri te konsumatori final, materialet dhe lëndët e para duhet ta kalojnë patjetër rrugën e nevojshme, që çon nëpërmjet shkallëve të ndryshme të furnizimit, prodhimit dhe distribuimit. Problem i shpeshtë që lajmërohet është sinkronizimi kohor i aktiviteteve gjatë distribuimit të materialeve të mira.

Për të sqaruar çfarë domethënë nocioni sinkronizim kohor gjatë proceseve distributive do t'i theksojmë disa shembuj. Shembulli 1: Me ndonjë kontratë të mëparshme për porosi partneri afarist ka porositur sasi të caktuar të prodhimit A që prodhuesi e fut në prodhimin e tij final. Megjithatë për shkak të disa arsyeve tregtare apo marketing prodhimi B është më shumë i kërkuar. Tani pjesa A pa ndonjë qëllim rri në depon e ndërmarrjes. Shembulli 2: Vitin e kaluar çantat blu (të kaltra) ishin hit i modës dhe prodhuesi me vështirësi ka arritur t'i plotësojë nevojat e tregtive me pakicë. Megjithatë në vitin e ri (të ardhshëm) do të kërkojnë çanta të zeza, ndërsa në dyqanet janë të mbushura tepëricat në të cilën dominojnë çantat blu. Shembulli 3: Transportieri me urdhër të blerësit të vetë duhet të ndërmerr barë drejtpërdrejt nga prodhimi në orën 12. Për arsye se rruga ka qenë e gjatë dhe është pritur edhe rritje e frekuencës së komunikimit nëpër rrugë, prandaj transportieri është nisur më herët. Gjithçka ka shkuar sipas planit dhe ai ka arritur në orën 10,30 tek blerësi. Megjithatë malli akoma nuk ka qenë i prodhuar dhe kamioni është dashur të presë.

Nga shembujt qartë mësohet se: Nëse kemi sukses në industri, tregti, dhe në fushën e kryerjes së shërbimeve, ta planifikojmë, drejtojmë dhe kontrollojmë rrjedhën e materialit dhe mallit ashtu që saktë *në kohë* (Just-in-time) prodhohen dhe përgatiten vetëm prodhimet dhe shërbimet e nevojshme, është i mundshëm kursim në kohë, material, personel dhe energji.

Ky koncept *saktë në kohë* (Just-in-time) përshkruhet si drejtim i mendimit apo filozofinë që sjell deri në rentabilitet më të madh, për shkak të ndalimit të humbjeve në kohë dhe para.

Nëse e përcjellim zinxhirin logjistik nga konsumatorët deri te prodhuesit, është e qartë se nëpërmjet zbatimit të këtij koncepti nxit ndikim të caktuar te anëtarët tjerë të zinxhirit. Kërkesat për *saktë në kohë* si kërkesat te konsumatori final bazohen në reagimin e tregtisë e cila duhet të jetë në bashkëpunim të ngushtë me porositësin.

Sipas kësaj, definicioni i këtij koncepti na i përshkruan zgjidhjet logjistike që mundësojnë mbajtje të drejtësisë të lartë në porosinë dhe kursimin e resurseve nëpërmjet përshpejtimit të proceseve që duhet të kryhen saktë në kohë, sipas urdhrit të mëparshëm, rreptësisht e drejtuar edhe në depo me nevojat aktuale të anëtarëve në zinxhirin logjistik. Ky koncept anon nga eliminimi i të gjitha tepricave të panevojshme të lëndëve të para, gjysmë prodhimeve dhe prodhimeve të gatshme. Në këtë mënyrë mund të sigurohet rentabilitet i lartë në prodhimtarin dhe tregtinë.

Parakushtet që duhet të sigurohen për zbatim të planifikuar të konceptit *saktë në kohë* kërkojnë nga prodhuesit të sigurojnë transparent të lartë (publik) në proceset prodhuese që të mundet në kohë të intervenohet dhe eventualisht porosit ndonjë porosi. Për këtë duhet të ekzistojnë informata të freskëta për pengesat eventuale që duhet shpejt të shihen, përpunohen dhe të dërgohen në vendet për vendosje vepruese.

Për realizimin e këtij koncepti duhet të zgjidhet sistem kualitativ transportues.

b) Koncepti - Make-or-buy

Përgatitja e ndryshme e faktorëve ekonomik me mjete të reparteve të lëndëve të para apo personel si dhe shkalla e ndryshme e njohurisë dhe aftësisë ndërmarrjes i mundëson sukses ekonomik.

Roli i logjistikës për pozicionin konkurrues të ndërmarrjes në industrinë dhe tregtinë prodhuese është shprehur nëpërmjet kërkesave në kryerjen e shërbimeve të pajisjeve të lëndëve të para, materialeve dhe mallrave.

Koncepti i Make-or-buy është i drejtuar nga kufizimi optimal i detyrave të logjistikës, ato që realizohen me sisteme personale dhe atyre që duhen t'iu dorëzohen ndërmarrjeve tjera të specializuara. Këtu parashtrohen pyetje të ndryshme:

- cilat detyra transportuese duhet të kryhen me park pronësor të transportit, ndërsa cilat duhen t'iu nënshtrohen dhuruesve të shërbimeve në komunikacionin rrugor, hekurudhor dhe ujor.
- çfarë trajte të formës organizative duhet të përshtatet me koperantët, përkatësisht me dhuruesit e shërbimeve,
- a duhet të ndërtohen magazina pronësore dhe në cilat hapësira apo sisteme të caktuara të magazinës duhet të merren me qira,
- çfarë trajte të kooperimit (ekonomik, teknologjik investues, organizues), duhet të vendoset për pjesën e kërkesave logjistike dhe sisteme,
- cila është shkalla optimale e kooperimit,

- si të merren vesh gjërat për shërbimin logjistik në trajtë të pagesës klasike të shërbimeve apo në trajtë të franshizave dhe gjatë kësaj të sigurohen rezultate më të favorshme.

Me konceptimin Make-or-buy mendohet për pavarësi (Make) apo kujdes-i jashtëm nga ndërmarrjet e specializuara (buy) kryerje e shërbimeve logjistike në transport, shkarkimin, deponimin, furnizimin dhe distribucionin. Baza për sjelljen e këtij përfundimi për pranimin apo refuzimin e këtij koncepti janë shpenzimet që eventuali-sht do të dalin me pranimin apo refuzimin e tyre.

Me zbatimin e këtij koncepti kërkohet transformim i ndërmarrjeve transportuese si ekzekutues të shërbimeve logjistike. Përveç transportit, në kuptim të ritransferimit të largësive si veprimtari kryesore të ndërmarrjes formohen edhe veprimtari tjera plotësuese, siç janë paketimi, shkarkimi, deponimi, komisioni etj, me çka realizohet përgatitja e saktë dhe efikase e lëndëve të para, materialeve, mallrave dhe shërbimeve sipas kërkesave të blerësve.

Vendimet për zbatimin e Make-or-buy shërbimet logjistike sjellën pas hulumtimeve vëllimore që do t'i tregojnë rreziqet dhe përparësitë në zbatimin e tyre.

Sistemet logjistike

Në procesin e prodhimtarisë, materialet e mira kalojnë nga njëra fazë e prodhimtarisë në tjetrën (p.sh: nga lëndët e para deri te gjysmë fabrikat kështu me radhë.). Në këto faza tek ata ndodh ndryshimi kualitativ dhe kuantitativ i strukturës dhe formës. Prodhimet e gatshme më tej përdoren dhe shfrytëzohen në shtëpi, industri, tregti, veprimtarit shërbyese e kështu me radhë.

Mes proceseve të prodhimtarisë dhe konsumit si procese finale ekzistojnë proceset e bartjes (distribucioni) dhe deponimi i materialeve të mira që mallin nuk e ndryshojnë në mënyrë kualitative por hapësinore dhe kohore.

Këto sisteme për transformim hapësinor dhe kohor të mallit quhen *sisteme logjistike*.

Sistemi logjistik është urë që i bashkon sistemet prodhuese me tregun e lëndëve të para, gjysmë prodhimet dhe prodhimet finale. Anon nga eliminimi i gjithë çka është e nevojshme në rrjedhën e materialeve, në prodhimtarinë dhe distribucionin e gjitha për qëllim të zvogëlimit të shpenzimeve logjistike, rritje të cilësisë së shërbimeve logjistike dhe përsheptim të rrjedhës së mallrave dhe materialeve. Është karakteristike lidhshmëria e proceseve të qarkullimit dhe deponimit të mallrave.

Te sistemet logjistike, gjatë realizimit të detyrave hapësinore kohore, mund të theksohen dy grupe të elementeve: stabile dhe të lëvizshme.

Elementet stabile vazhdimisht janë të pranishme në sistem dhe e sigurojnë realizimin e prodhimtarisë logjistike dhe shërbimeve. Këtu bëjnë pjesë: burimet dhe ven-

det për pagesa përcjellës e mallit), elementet informative (identifikim dhe përfshirje e informatave,transmetim dhe prezantim) e kështu me radhë.

Elementet lëvizëse kushtimisht e thënë rrjedhin nëpër këtë sistem dhe me ndihmën e tyre realizohen aktivitetet logjistike. Këtu bëjnë pjesë: të mirat e materialeve, faktori njeri dhe informatat. Vend të posaçëm marrin makinat, mjetet e transportit dhe mjeteve tepër të ngarkuara. Njeriu këtu paraqitet edhe si objekt edhe si subjekt. Rruga e tij nëpërmjet rrjetit të elementeve stabile apo të përhershme të sistemit logjistik është te sistemi për komunikacion rrugor në domenin e planifikimit dhe kontrollit. Ai mund të haset edhe si operator në sistemet logjistike.

Zhvillimi i sistemit logjistik është në volitshmëri interaktive ndaj kërkesave të tregut dhe kërkesave të sistemeve prodhuese. Anohet nga eliminimi i gjithë asaj çka është e nevojshme me qëllim të zvogëlimit të shpenzimeve logjistike, rritje të cilësisë së shërbimeve logjistike dhe përsheptim të rrjedhës së mallrave dhe materialeve.

Nëpërmjet konfrontimit të këtyre qëllimeve, studiohen, planifikohen, projektohen dhe zhvillohen zgjidhje të reja të sistemeve logjistike dhe procese që sot kanë disa shenja të përbashkëta në pikëpamjen e:

- 1) Përqendrueshmëria e aktiviteteve logjistike dhe sisteme,
- 2) Specializimi në dhënien e shërbimeve logjistike,
- 3) Decentralizimi i sistemeve kryesore dhe logjistike te sistemet industriale,
- 4) Kooperimi i të gjithë pjesëmarrësve në zinxhirët logjistike,
- 5) Integrimi në zinxhirin logjistik në funksion të koordinimit të proceseve për prodhimtari dhe distribucion.

Përpjekjet në zhvillimin e sistemeve prodhuese dhe ndryshimet e tregut ndikojnë mbi organizimin tradicional të sistemeve transportuese dhe logjistike.

Përqendrimi i aktiviteteve dhe sistemeve logjistike

Përqendrimi i aktiviteteve logjistike dhe sisteme për transport, ngarkesë, magazinim, paketim etj. është karakteristik kryesore e zhvillimit të sistemeve bashkëkohore logjistike. Përqendrimi është parim i racionalizimit të rrjedhës së mallrave dhe materialeve e cila në forma të ndryshme haset në të gjitha sferat e sistemeve logjistike, por zbatim më të madh ka në sistemin e magazinimit dhe transportues-mbingarkues. Nevoja nga përqendrimi është nxjerr nga një numër i madh i magazinave dhe terminaleve në rajonin e rrethuar ekonomik apo rrjetet komunikacion-transportuese.

Numri i madh dhe dispersioni i objektit të magazinës dhe terminaleve është pjesë e strategjisë tradicionale për mbulimin e tregut dhe afrimin e konsumatorëve dhe shfrytëzuesve. Kjo strategji është lëndë e racionalizimit nga shumë arsye:

- Shpenzime të mëdha për eksplotimin e sistemeve dhe rezervave të materialeve,
- Niveli i ulët i teknologjisë për shkak të vëllimit të punës të më shumë se 60% baza,
- Shumë nivele të ulëta të cilësisë së shërbimeve të porosisë së mallrave dhe krahas dispersionit të madh të objekteve,
- Mangësitë e mjeteve transportuese dhe mbi ngarkuese për realizim efikas të kërkesave transportuese,
- Baza informative e dobët pa praninë e teknologjive bashkëkohore,
- Mungesa e njohurive për rëndësinë e parimeve bashkëkohore logjistike për planifikim, drejtim, kryerja dhe kontrollimi i proceseve logjistike e të tjera.

Arsyet dhe pasojat nga decentralizimi i aktiviteteve logjistike, krahas numrit të madh të dobësive individuale, para se gjithash gjinden në karakteristikat dhe ligjshmërinë që dominojnë në tregun e mallrave dhe shërbimeve.

Si në sistemin tonë ekonomik ligjet e ekonomisë tregtare ende nuk janë të pranura në shumë sisteme të industrisë, kështu edhe instrumentet e politikës të marketingut ende nuk kanë të kryer korrektime të parregullsive dhe të mungesave në fushën e logjistikës. Mosekzistimi i konkurrencës së shëndoshë të tregut të mallrave dhe shërbimeve logjistike, të gjitha pasojat nga çmimet e rritura dhe cilësi të keqe të porosive të mallrave bien në ngarkesë të blerësit, përkatësisht shfrytëzuesit final. Në shtetet e zhvilluara ku ligjet e tregtisë janë çështje ekzistenciale të secili sistem industrial, shihet se potenciali më i madh në racionalizimin e ekonomisë, më saktë gjendet në zonën e distribucionit dhe transportit, përkatësisht në të gjitha fushat e logjistikës.

Specializimi në dhënien e shërbimeve logjistike

Organizimi specializues logjistik për dhënien e shërbimit komplet logjistik për distribuimin e llojeve homogjene dhe jo homogjene të mallrave që kanë kërkesa homogjene logjistike, e bazuar në parimin e mbledhjes së kërkesave nga disa shfrytëzues të rajoneve të caktuara dhe me zbatimin e teknologjive bashkëkohore siguron *cilësit të lartë në porositë e mallrave me çmime të ulëta të shërbimeve*. Në veçanti kjo është në interes të sistemeve të vogla industriale që për shkak të vëllimit të vogël të rrjedhave të mallrave nuk kanë interes nga investimi personal në teknologjinë e shtrenjtë bashkëkohore logjistike.

Për t'i plotësuar kërkesat e specializuara të shfrytëzuesve të shërbimeve logjistike, organizatat transportuese aftësohen për dhënien e shërbimeve komplete për lloje të ndryshme të mallrave siç janë: mobilie, këpuca, prodhime deserti, elektronik, që distribucioni i këtyre prodhimeve të planit kombëtar dhe ndërkombëtar ka specifikat

e veta në pikëpamjen e teknologjisë së porositjes, deponimit, paketimit, rezervave dhe transportit. Karakteristike është shembulli i tillë i ndërmarrjes gjermane.

Decentralizimi i sistemeve kryesore dhe logjistike të sistemeve të industrisë

Kooperimi i të gjithë pjesëmarrësve në zinxhirët logjistike

Kooperimi i pjesëmarrësve në zinxhirin logjistik shpesh bëhet fjalë në marrëdhënie mes ndërmarrjeve logjistike që i realizojnë shërbimet e nivelit të njëjtë (p.sh. ekspedicioni). Janë të njohura shembujt e shoqatave të shpeditonit të cilat kryejnë pagesën përcjellëse të ngarkesës së shumtë. Karakteristikat tjera për rregullimin e makinave dhe shitblerja e përbashkët e pjesëve të veçanta apo mjeteve të repartit dhe të ngjashme. Ekziston edhe bashkëpunim direkt mes zonave të komunikacionit dhe transporti rrugor dhe hekurudhor.

Intensiteti dhe thellësia e kooperimit varet nga madhësia e kooperimit. Matet sipas mënyrës dhe fazave në realizimin e detyrave. Për shembull, janë të njohura përfshirjet kooperative gjatë proceseve të transportit, paketimit, deponimit dhe realizimit të detyrave mes formave organizative të ndërmarrjeve.

Nga aspekti i kooperimit duke i zbatuar konceptet logjistike just-in-time dhe make-or-buy të drejtuara nga përkufizimi optimal i detyrave të logjistikës, mendohet për ato detyra që mund të realizohen me sisteme personale dhe atyre që duhet t'iu dorëzohen ndërmarrjeve tjera të specializuara. Këtu parashtrohen disa pyetje të ndryshme:

- cilat detyra të transportit duhet të kryhen me park personal transportues, ndërsa cilat duhet t'iu qasen dhënësve të shërbimeve në komunikacionin rrugor, hekurudhor dhe ujor,
- çfarë karakteristike të formës organizative duhet të bëhet me kooperuesit, përkatësisht me dhënësit e shërbimeve,
- a duhet të ndërtohen depo pronësore dhe cilat hapësira apo sisteme depozitive duhet të merren me qira,
- çfarë karakteristike të kooperimit (ekonomik, investues, teknologjik, organizativ) duhet të zgjidhet për pjesën e kërkesave logjistike dhe sisteme,
- cila është shkalla optimale e kooperimit,
- si bëjnë marrëveshje punët për shërbime logjistike në formën e pagesës klasike të shërbimeve apo në formë të franzhizeve, dhe gjatë kësaj të sigurohen rezultate më të volitshme.

Si rezultat i kooperimit të menduar mund të kalohet dublimi i aktiviteteve logjistike dhe të mundësohet koordinimi i vendimeve logjistike në kanalin logjistik të ndër-

marrjeve që bashkëpunojnë. Kjo kryhet nëpërmjet këmbimit intensiv të informatave me çka kalohet pasiguria në marrjen e vendimeve logjistike.

Integrimi i zinxhirit logjistik në funksion të koordinimit të proceseve për prodhimtari dhe distribuim

Koordinimi integruet në sistemet dhe proceset e zinxhirit logjistik, që sipas rregullave janë të dislokuar në hapësira paraqet imperativ për zbatim të prodhimeve bashkëkohore dhe strategji logjistike. Koordinimi i të gjitha aktiviteteve dhe puna e sinkronizuar e nënsistemeve nënkupton integrim në fushën e teknologjive komunikacionale dhe informative.

Konceptet bashkëkohore në mënyrë të veçantë e nënkuptojnë integrimin e materialeve dhe rrjedhave informative me çka arrihet rrjedha e informatave t'iu prijnë apo në rast të vështirë të shkojnë paralelisht me rrjedhat e materialeve.

Integrimi i sistemit informativ logjistike i tejkalon kufijtë e ndërmarrjes dhe me format bashkëkohore të teknikës komunikatave lidhet me sistemet informative të kooperantëve, tregtarëve dhe ndërmarrjeve logjistike: ndërmarrje e autotransporteve, hekurudha, ekspedicioni etj.

Sistemet e organizuara logjistike Sistemet logjistike ndërkombëtare dhe nacionale

Sistemet logjistike mund të formohen në nivel nacional dhe ndërkombëtar. Gjatë formimit të sistemeve ndërkombëtare logjistike paraqiten të caktuara të përgjithshme dhe sipas vendeve ku formohen- kërkesat specifike. Në kuadër të kërkesave të përgjithshme që janë karakteristike si proceset logjistike, dhe që i kalojnë kufijtë e shtetit janë: largësia në transport, mjetet e transportit, institucionet, dokumentimi transportues dhe informatat.

Largësia në transport të sistemet ndërkombëtare logjistike janë më të mëdha. Kjo do të thotë, koha e caktuar për porositje është më e gjatë, ekziston një shkallë më e lartë e saktësisë nga jo qëllimi gjatë prognozës të konsumit por edhe afatet mes dy kërkesave janë më të gjata që e kanë për pasojë rruajtjen e më shumë tepricave në depo.

Mjetet e transportit në sistemet ndërkombëtare logjistike për transport realizohen nëpërmjet angazhimit të sistemeve të ndryshme të transportit (hekurudhor, rru- gor, ajror, detar). Për atë qëllim, gjatë formimit të rrjetit ndërkombëtar të komunikacioneve duhet të kombinohen mjetet transportuese me shumë karakteristika të ndryshme teknike. Kjo sjell deri te kërkesat e ndryshme në lidhje me përgatitjen e mallit, për transport, por edhe në struktura të ndryshme të shpenzimeve të transportit.

Për planifikim, realizim dhe kontroll të proceseve ndërkombëtare logjistike angazhohen më shumë institucione. Ajo vlen si për rrjedhën fizike të mallit ashtu edhe për qarkullimin e informatave që e përcjellin mallin.

Këto institucione të angazhuar për sigurinë e qarkullimit të mallit në kanalin logjistik mund të dallohen në varësi nga shtetet ku kalon kanali. Duket se sistemet ndërkombëtare logjistike kërkojnë nivel më të lartë të koordinimit, komunikim dhe kontroll.

Pjesëmarrja e shumë institucioneve të përfshira në proceset ndërkombëtare logjistike kanë për pasojë një numër të madh të dokumenteve që shkëmbehen mes anëtarëve të zinxhirit logjistik. Disa dokumente janë ashtu të dizajnuar të sigurojnë informim të vazhdueshëm të institucioneve përkatëse të përfshira në zinxhirin logjistik. Megjithatë, numri i tyre dhe përmbajtja nuk duhen të jenë tepër të voluminoze sepse ekziston rrezik nga ngarkimi në komunikacion

Informatat janë ngushtë të lidhura me dokumentet. Megjithatë, vështirë mund të sigurohet cilësia përkatëse e informatave nga të gjithë pjesëmarrësit e zinxhirit logjistik. Jo profesionalizmi i mbledhjes së tyre, mungesa e informatave të caktuara të nevojshme dhe vonimi i tyre me kohë shkakton gjatë realizimit të detyrës transportuese duke e rritur edhe çmimin e logjistikës.

Për shkak se në sistemet ndërkombëtare logjistike janë të përfshira shumë shtete do të nevojitet rregulla ligjore që e përcjellin dhe e rregullojnë transportin e mallrave, ndërmjet vete të përshtatet për shkak të funksionalitetit të madh. Kështu, për lehtësimin e këmbimit të mallrave krahas ligjeve nacionale shërbejnë edhe marrëveshje të forta ndërmjet vete dhe akte ku qëllimi i tyre është pajtueshmëria e rregullave mes shteteve të veçanta.

Sa i përket kërkesave teknike ato shpesh janë rezultat i ligjeve të ndryshme rregulluese në shtetet përkatëse që iu drejtohen masave dhe peshës së lejuar të mjeteve të angazhuara për transport.

Anëtarët në zinxhirin logjistik shpesh përplasen me struktura të ndryshme në parqet vozitëse të ndërmarrjet transportuese por edhe përgatitje të ndryshme informative të shpëdicionit në shtete të ndryshme. Për shembull, te hekurudhat rasti është i shpeshtë që sistemet hekurudhore të caktuara nacionale të kenë tendosje të ndryshme të furnizimit elektrik, gjerësi të ndryshme të kolosëve e kështu me radhë. Këto mangësi më shumë shprehen te pikat kufitare ku faktorët e kufizuar dhe kapacitetet sjellin deri në ngadalësimin e proceseve ndërkombëtare logjistike.

Gjatë realizimit të proceseve logjistike paraqiten shpenzime të caktuara. Ato janë të ndryshme nga madhësia dhe struktura, në varësi nga shtetet dhe ekonomitë nacionale nëpërmjet të cilave kalon kanali ndërkombëtar logjistik për distribucion. Shpenzimet të sistemet ndërkombëtare logjistike janë një grumbull i shpenzimeve individuale të zinxhirit logjistik, të formuara nga shpenzimet e ndodhura të sistemeve nacionale plus shpenzimet e pikave kufitare. Në këto shpenzime ndikojnë edhe tarifat ndërkombëtare të transportit, disa masa administrative, proteksionet e vendosura e të ngjashme.

Arsyeja kryesore për formimin e qendrave nacionale logjistike është politika mikrologjistike e shtetit nacional. Detyra e tyre është vënia e shkëmbimit ndërkombëtar e mallrave me partnerët e interesuar në botë. Në këtë mënyrë, mundësohet përmirësimi i infrastrukturës rrugore, kryhet rritja e shkëmbimit ndërkombëtar, nxitet formimi i ndërmarrjeve të reja, krijohen vende të reja pune e kështu me radhë. Mungesat kryesore gjatë formimit të qendrave nacionale logjistike është nevoja e hapësirës së madhe urbane dhe ndikimi negativ i rritur ndaj rrethinës.

Ndërmarrjet logjistike (Përmbajtje modulare)

Ndërmarrjet logjistike për shërbim janë qendrat e rrjedhave logjistike përkatësisht ato janë në lidhje me ndërmarrjet e tregtisë dhe industrisë. Ato janë ndërmarrjet bazë të logjistikës moderne dhe përbërja e prodhimtarisë së tyre përbëhet nga sistemet tradicionale për grumbullimin e mallit, specializim me ekspresëve dhe shërbimeve pakëtuese dhe deri te qendrat për ekonominë me mallrat., fig. 14

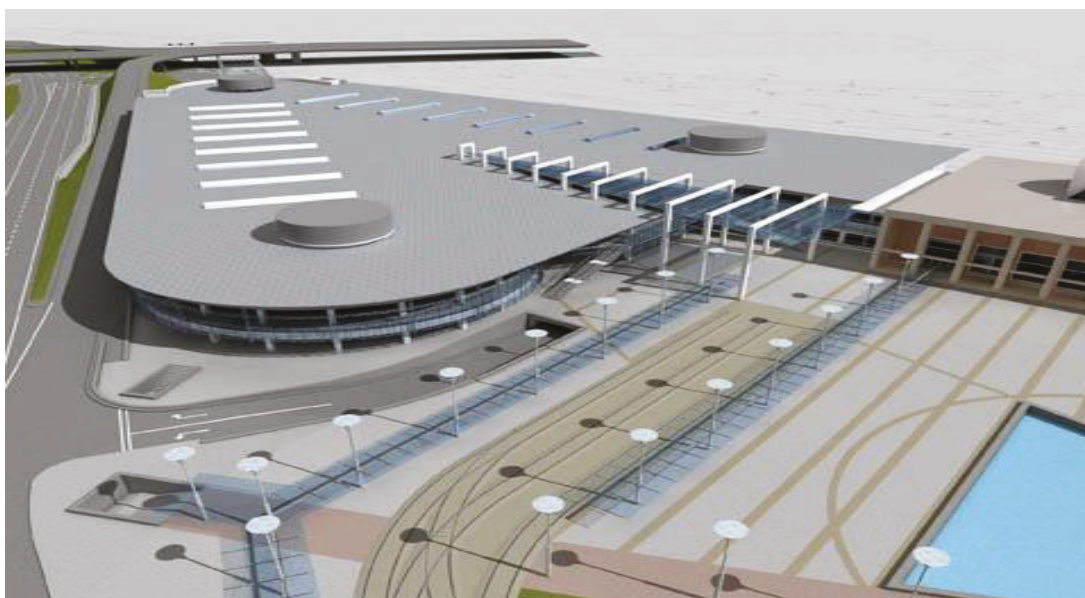


Fig. 14. Plani i qendrës logjistike që është i lidhur me transportin hekurudhor dhe rrugor

Ndërmarrjet e bazës që janë të lidhura me rrjetin rrugor dhe hekurudhor e organizojnë ngarkimin dhe depon, si dhe hyrjen dhe daljen e mallrave në një rajon përkatësisht grup të klientëve. Infrastruktura e tyre që e formojnë: hollat, sipërfaqet e komunikacionit, vendet për shkarkim të kontejnerëve etj. është e renditur në një sipërfaqe relativisht të madhe. Këtu formohet rrjedhat e mallit dhe informatave.

Variacioni i rrjedhave të formuara varet nga kërkesat e klientëve. Për shembull te një liman me arritjen e mallit vendoset nëse malli do të shkarkohet direkt në kamion apo do të shkoj në magazinë për t'u shkarkuar. Është e mundshme që malli të deponohet në depo apo të jetë në mes depon në një magazinë të veçantë në varësi nga shërbimet fizike apo shërbimet e sigurisë. Në çdo kalim ndodhin pamundësi që në mënyrë prodhuese dhe organizativo-teknike duhet të zgjidhen dhe optimalizohen, fig. 15.

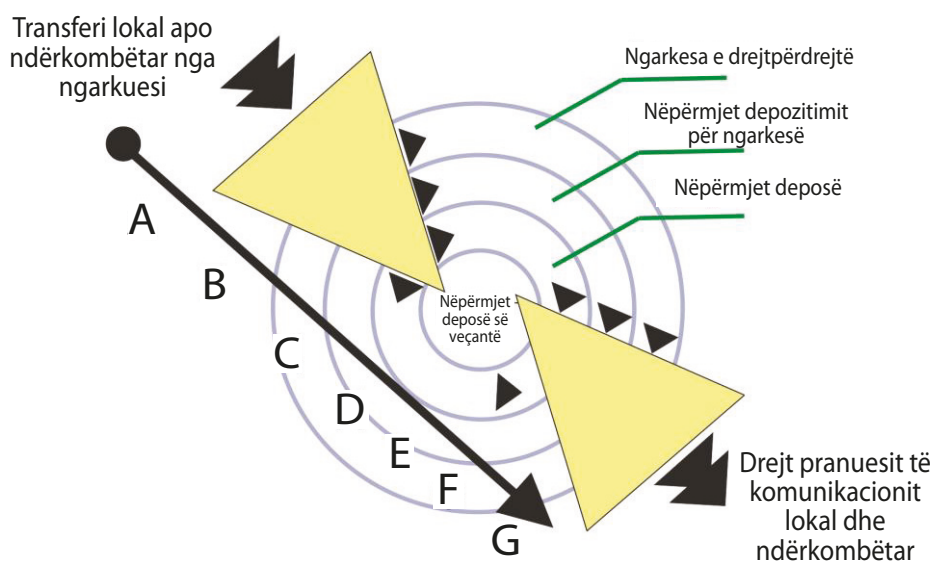


Fig. 15. Transferi kohor dhe hapësinor i mallit

Ndërtimet logjistike (magazinat, depotë) janë pjesë të procesit logjistik. Ato ndërtohen në lokacione të qytetit dhe në rrethinën e saj. Lokacionet me shumë kujdes zgjidhen për të mundësuar lidhshmëri të mirë të komunikacionit. Ndërtimet e tilla duhet t'i përcjellin ndryshimet në rrjedhat e materialeve. Kjo do të thotë se, nëse rrjedha e materialit rritet (kemi një vërshim më të madh të mallit) duhet të të mundësohet zgjerimi i tyre ndërtues. Dhe për këtë, sugjerohet një lloj modular i ndërtimit, fig. 16.

Modulet optimale mundësojnë projektim të shpejt si dhe ndërtimi i hallës për një kohë të shkurtë. Gjatë projektimit të modurit, numri dhe pajisja teknike e hyrjeve varet nga lloji i mallit e cila është lëndë e manipulimit por edhe nga organizimi i rrjedhave të materialit. Rregullimi i hyrjeve, teknika mbingarkese, sistemet për transport të brendshëm për deponim dhe komisionim, për paketim dhe sjelljen e plehrave, për ventilim dhe klimatizim janë të rëndësishme detyra projektuese.

Nga ana tjetër, sistemi organizativ për transport të brendshëm duhet të jetë ekonomik, i siguruar dhe pa rrezik nga ngjarjet e pa dëshirueshme ndaj të punësuarve. Sistemet për transport të brendshëm shpesh si pajisje përfshijnë ekskavatorët pirunorë apo sisteme për bartje të vazhdueshme.

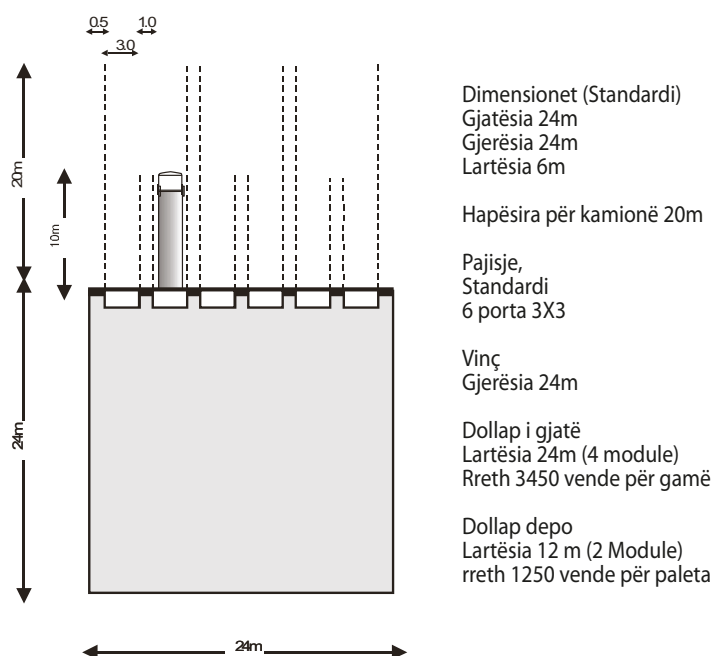


Fig 16. Moduli standard

Organizimi i ndërmarrjes kërkon angazhim të potencialit njerëzor. Potenciali i rëndësishëm i ndërmarrjeve logjistike bazohet te bashkëpunëtorët e tyre nga të gjitha pozitat dhe nga të gjitha nivelet.

Për suksesin në punë duhet të krijohet kulturë ndërmarrëse te bashkëpunëtorët. Ato duhet të jenë të motivuar dhe përgjegjës për të dhënë shkallë të lartë të efektit.

Qendrat logjistike

Shumë ndërmarrje prodhuese dhe firma që ofrojnë shumë shërbime të ndryshme (tregtare, ndërtimore etj.) kanë seli të tyre në vendet e popullzuara në qendrat e qyteteve. Të shtyrë nga hapësira urbane e qytetit ata nuk kanë mundësi nga zgjerimet plotësuese të veprimtarisë së tyre. Transporti i mallit që bartet si dhe ngarkimet e tjera të mallit me njësi të mëdha transportuese (trena tërheqëse, mjete me mbingarkesë) më shumë e bën të rëndë problemin.

Të nxitur nga problemet formohen të ashtuquajturat qendrat logjistike të cilat mundësojnë cilësi më të mirë të qarkullimit (mallrash) dhe transporti i mallrave duke iu falënderuar integritet hapësinor dhe bashkëngjitjen e shërbimeve të llojit të njëjtë. Në këto qendra kryhet koncentrimi i rrjedhës së mallrave, nëpërmjet grumbullimit të mallit, organizatat ekspedicionale, transporti dhe distribucioni me funksionet përkatëse shtuese dhe krahasuese. Formohen në periferitë e qytetit dhe në rajonet më të mëdha urbane. Si pjesëmarrës në formimin e qendrës logjistike mund të paraqiten ndërmarrje, persona privat, kooperative apo institute. Ato janë vende logjistike që lidhin më shumë bartës të komunikacionit përkatësisht sistemet e komunikacionit.

Qendrat logjistike ndahen në:

1. qendra e mallit-distributive,
2. qendra e mallit-tregtare,
3. qendra të lira (doganore).

Karakteristik e përbashkët e këtyre qendrave është unifikimi i të gjitha veprimtarive të rëndësishme logjistike në distribucionin dhe transportin e mallit. Efektet nga lidhshmëria reciproke realizohen në atë mënyrë që në lokacion, dhënësit dhe shfrytëzuesit e shërbimeve janë të pranishëm fizikisht. Në varësi nga vargu i faktorëve të mallrave, qendrat logjistike mund të kenë nivel të ndryshëm të specializimit, si rajonal, distributiv dhe të ngjashme. Në këtë mënyrë mund të arrihet afërsi më e madhe deri te konsumatorët në qytetet por edhe të anashkalohet përqendrimi i komunikacionit të dendur në qendrat e qyteteve. Nga ky kompleks bashkëkohor logjistike porosia e mallrave ndaj qendrave të konsumit mund të kryhet dhe me mjete më të vogla transportuese pa u prishur ekuilibri i qytetit dhe rajonit.

Për formimin e qendrave logjistike është e nevojshme lidhshmëria e mirë e infrastrukturës të komunikacionit në qytet apo në rajon. Qendra duhet të ketë mundësi të mëdha për lidhjen e rrjetit nga komunikacioni rrugor nëpër të cilin transportohet malli nga largësitë e mëdha. Më e volitshme është lidhja me stacionin hekurudhor apo një terminal për mjete me mjetet me mbingarkese. Efektet e lidhjes sjellin deri te shfrytëzimi më i mirë i infrastrukturës së komunikacionit.

Qendrat e mallrave-distributive

Qendrat e mallrave-distributive janë organizata, të cilat në vete i bashkojnë ndërmarrjet me karakter të ndryshëm (kominkacionale, logjistike e kështu me radhë) dhe të cilat falë asaj e plotësojnë funksionin e një nyje logjistike. Këto qendra nënkuptojnë përqendrim, kooperim dhe racionalizimi e rrjedhave nëpërmjet lidhjes së më shumë bartësve të komunikacionit përkatësisht mjete të komunikacionit dhe stacione për

drejtim me komunikacionin të largësisë më të vogël apo më të madhe. Te ata bëjnë pjesë rrjedhat me mallra që i formojnë të gjithë bartësit e transportit. Ato janë vende që i lidhin ndërmarrjet e rangut të njëjtë nëpërmjet unifikimit të të gjithave veprimtarive të rëndësishme logjistike në distribucionin dhe transportin.

Qendrat e mallrave-distributive shfrytëzuesve iu mundësojnë në zonën e tyre të gravitacionit cilësi të tillë të shërbimeve që në masë të madhe iu përgjigjen kërkesave të tyre. Ajo është e mundur nëpërmjet përdorimit të përbashkët të infrastrukturës ekzistuese si dhe kooperim reciprok në punën e nënsistemeve të veçanta të qendrave të mallrave-transportuese.

Qendrat lejojnë mbështetjen e operacioneve multimodale të transportit përkatësisht lidhjen në qasjet globale logjistike në organizata dhe drejtime me qarkullimin fizik të mallrave. Në këto qendra sillet e tërë rrjedha e mallit, ajo është: veprimtaria e grumbullimit të mallit, organizatat ekspedicionale, transporti dhe distribucioni, funksionet plotësuese dhe krahasuese. Sipas kësaj, qendrat e tilla për komunikacion mbingarkues paraqesin kompleks të plotë bashkëkohor logjistik.

Krahas kësaj çdo qendër e mallrave-distributive e lehtëson dhe mundëson kalimin operativ ekonomik dhe lidhjen mes bartësve të transportit. Për shembull mes hekurudhës dhe transportit rrugor. Zhvillimi i rrjetit nga qendrat e mallrave transportuese i siguron të gjitha parakushtet e nevojshme për realizim të qëllimeve teknologjike-ekonomike dhe ekologjike, **makro dhe mikro** distribucion të së mirës përkatësisht optimizim të zinxhirëve transportuese dhe logjistike.

Në makro distribucionin zhvillimi i qendrave të mallrave-distributive nënkupton marrjen e masave konkrete, siç janë: përqendrimi i punës së mallrave pikërisht të hekurudhës; ndarja racionale e transportit, shqyrtimi hapësinor dhe kohor i rrjedhave sipas karakteristikave ekonomike të bartësve të transportit dhe kërkesat teknologjike të mallit për transport; kooperimi në realizimin e zinxhirit transportues (dërgues, transportues dhe pranues); shkallë përkatëse e barabartë e mekanizimit, teknologji dhe informatikë në të gjitha pjesët e zinxhirit (te dërguesi, pranuesi dhe transportuesi); interes më të madh në zbatimin e masave dhe drejtuesit në politikën e komunikacionit e kështu me radhë.

Në mikro distribucionin zhvillimi i qendrave të mallrave-distributive nënkupton shërbimin e vetëm të qëllimeve të industrisë dhe urbanit si dhe krijimin e kushteve përkatëse për zhvillim më të shpejt të qendrave të mallrave-distributive në vendin ku janë formuar.

Qendrat tregtare të mallrave

Qendrat tregtare të mallrave kanë funksione të ngjashme si qendrat e mallrave-distributive. Te ato kryhen veprime tregtare si furnizim, shitje dhe kështu me radhë.

Zonat e lira (doganore)

Zonat e doganës japin mundësinë në përparimin e eksportit të mallrave dhe shërbimeve nga sfera e doganës së vendit. Mund të bazohen edhe në port aviacioni të hapura për komunikacion ndërkombëtar publik si dhe në qendrat e mallrave transportuese të rrugëve magjistrale dhe rrugët kryesore hekurudhore nëpërmjet të cilave në një vëllim të madh kryhet komunikacioni i mallrave i synuar për eksport, import dhe transit.

Zanat e doganës formohen në zonë me rrjedha intensive të mallrave, kanë në dispozicion edhe resurse tjera siç janë (mundësi hapësinore, ujë, energji, komunale, ushqim, potenciale të rëndësishme të kuadrit potencial nga të gjitha profilet, telekomunikacionet e të ngjashme).

Lidhshmëria e qendrave të mallrave-distributive dhe zonat e lira të doganës del na synimi kryesor dhe qëllimet për ekzistencën e vetë zonave, ajo është:

- zhvillimi i veprimtarisë tregtare për nevojat e eksportit dhe importit të mallit dhe shërbimeve me kushte të veçanta të kryerjes së transportit të jashtëm tregtar;
- prodhimtaria e industrisë së mallrave për eksport dhe shërbime për finisim të mallit;
- ngarkim, shkarkim dhe mbingarkim të mallit të pa doganuar, e cila transportohet, doganim shtëpiak apo jo doganim i mallrave të synuara për eksport dhe import si dhe shërbimet tjera të sferës së sonës;
- deponimi i mallit të pa doganuar e cila transportohet, përgatitja e mallit të pa doganuar për në treg (klasifikim, matje, të shënuarit, paketim, përbërje, shqyrtim, bërja e ekzemplarëve e kështu me radhë);
- fitimi i jashtëm tregtar, posedim dhe përfaqësim, furnizim me mjetet e transportit në komunikacionin ndërkombëtar; dhe
- punë financiare bankare në punën për sigurim.

Për këtë arsye zona e doganës kushtëzon ekzistimin e aktiviteteve që realizohen në mënyrë optimale në qendrën e mallrave të transportit, me çka zona bëhet e varur nga vëllimi preferues i punës në qendrat e mallrave-transportuese, sistemi i tyre i shpeshtë dhe i rëndësishëm fuqishëm ndërtohet në qëllimin e sinkronizuar funksional teknik.

REZYME: Që të arrijë një porosi deri te konsumatori final, materialet dhe lëndët e para duhet ta kalojnë patjetër rrugën e nevojshme, që çon nëpër shkalla të ndryshme të furnizimit, prodhimitarisë dhe distribucionit. Problem më i shpesht që gjatë asaj paraqitet është sinkronizimi kohor i aktiviteteve të njëpasnjëshme gjatë distribucionit të të mirave të materialit. Ekzistojnë dy koncepte të logjistikës: Koncepti i saktë në kohë Just-in-time dhe koncepti Make-or-buy. Koncepti i saktë në kohë përshkruhet si drejtim i mendimit apo filozofisë që sjell në rentabilitet të madh, për shkak ndalimit të humbjeve në kohë dhe të holla. Koncepti Make-or-buy është i drejtuar nga përkufizimi optimal i detyrave të logjistikës, atyre që realizohen me sisteme pronësore dhe atyre që duhet t'iu nënshtrohen ndërmarrjeve tjera të specializuara. Mes proceseve të prodhimitarisë dhe konsumit si procese finale ekzistojnë proceset e bartjes (distribucionit) dhe deponimit të materialeve të mira që mallin nuk e ndryshojnë në mënyrë kualitative por hapësinore dhe kohore. Këto sisteme për transformim hapësinor dhe kohor të mallit quhen sisteme logjistike. Sistemi logjistik është urë që i bashkon sistemet prodhuese me tregun e lëndëve të para, gjysmë prodhimet me prodhimet finale. Te sistemet logjistike, gjatë realizimit të detyrave hapësinore kohore, mund të studiohen dy grupe të elementeve: stabile dhe lëvizëse. Ekziston edhe përqendrimi i aktiviteteve logjistike dhe sisteme dhe atë ato për transport, ngarkim, magazinim, paketim etj. Ajo bëhet për shkak të racionalizimit të rrjedhës së mallrave dhe materialeve. Nevoja e përqendrimit është nxjerr nga një numër i madh i magazinave dhe terminaleve në rajone të rrethuara tregtare apo rrjete të komunikacionit-transportit. Të shtypur nga këto probleme formohen të ashtuquajturat qendrat logjistike që mundësojnë cilësi më të mirë të fitimit dhe transportit të mallrave duke iu falënderuar edhe integritet hapësinor dhe bashkimin e shërbimeve nga lloji i njëjtë. Qendrat logjistike ndahen në: qendra të mallrave-distribuese, qendra të mallrave-tregtare, zona të lira (doganore). Në këto qendra kryhet përqendrimi i rrjedhës së mallrave, nëpërmjet mbledhjes së mallit, organizata shpediterie, transport dhe distribucion me funksione përkatëse shtuese. Formohen në periferi të qytetit dhe në rajonet më të mëdha urbane. Si anëtar në formimin e qendrës logjistike mund të paraqiten ndërmarrje, persona privat, koperime apo institute. Ato janë vende logjistike që lidhin shumë bartës të komunikacionit përkatësisht sistemet e komunikacionit.

PYETJE PËR PËRSËRITJE:

1. Çfarë dini dhe si do ta përshkruani konceptin just-in-time?
2. Çfarë dini dhe si do ta përshkruani konceptin make-or buy?
3. A e dini cilat pyetje parashtrohen në drejtim të zbatimit të konceptit make-or-buy?
4. Jepni definicion për sisteme logjistike?
5. Çfarë është përqendrimi i aktiviteteve logjistike dhe sisteme?

6. Çfarë dini për specializimin e shërbimeve logjistike?
7. Çfarë dini për decentralizimin e sistemeve logjistike?
8. Karakteristikat e kooperimit mes anëtarëve në zinxhirët logjistike?
9. Tregoni shkurt për sistemet logjistike ndërkombëtare dhe nacionale?
10. Cili është roli i institucioneve në proceset logjistike ndërkombëtare?
11. Dokumentim dhe shpenzime gjatë realizimit të proceseve logjistike?
12. Çfarë dini për ndërmarrjet shërbyese logjistike?
13. Sqaroni transferin kohor dhe hapësinor të mallit?
14. Cili është qëllimi nga zbatimi i tipit modular të ndërtimit?
15. Çka janë qendrat logjistike?
16. Cilat lloje të qendrave logjistike i dallojmë?
17. Qendra e mallrave-distribuese dhe qendra tregtare e mallrave?
18. Zonat e doganave të lira?

4. ZINXHIRËT DHE SISTEMET LOGJISTIKE

Nocioni për kanalin logjistikë - zinxhirin logjistikë

a) Kanali logjistikë

Gjatë realizimit të transportit nga dërguesi deri te pranuesi i mallit, shpesh angazhohen sisteme të ndryshme transportuese, vende të mbingarkuara dhe rregullime të ndryshme deponuese. Megjithatë për çdo ditë rriten kërkesat për transport të pandërprerë dhe rrjedhim të shpejt të mallit. Në kuadër të shërbimeve logjistike shfrytëzuesit e shërbimeve transportuese sot, peshojnë, gjatë realizimit të një detyre transportuese të formohet një *kanal i menduar logjistik*, fig. 17 që do ta realizojë rrjedhën e procesit transportues.

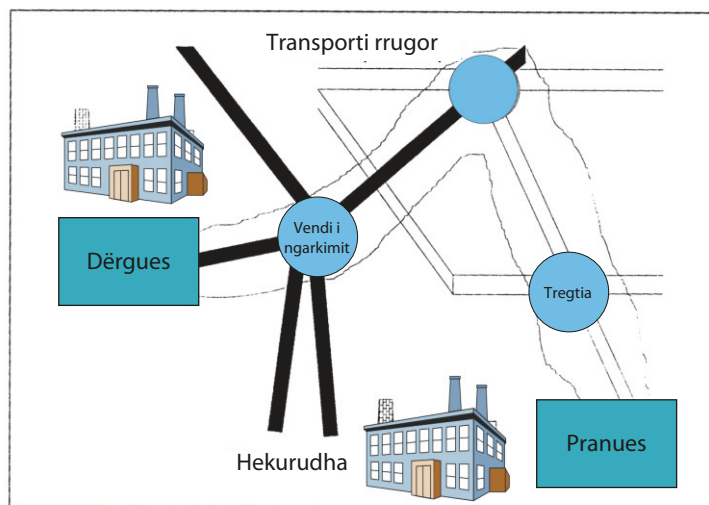


Fig. 17 Kanali logjistik nëpërmjet dërguesit dhe pranuesit të mallit

Përqendrimi i kanalit logjistik paraqet transport të pandërprerë të dërgesave me pjesëmarrjen e numrit të madh të bartësve në transport nga dërguese deri te pranuesi i dërgesës. Në kuadër të këtij kanali logjistik dërgesat dërgohen për importim të atij bartësi i cili në lidhje me: llojin e mallit, sasinë dhe peshën e mallit, rruga transportuese dhe zgjatja e transportit, siguron transport më racional.

b) Zinxhiri logjistikë

Në kanalin logjistikë dalja nga një sistem i transportit është pjesërisht identik me hyrjen e sistemit të ardhshëm transportues në mënyrën e realizimit të transportit të mallrave paraqesin pjesë nga një zinxhir.

Në disa vende ku një sistem përfundon, ndërsa tjetri fillon të organizohet ashtu që të formoj kalime nëpërmjet sistemeve, bartësit e tillë të transportit së bashku formojnë të ashtuquajturën *zinxhirë logjistikë*, fig. 18.

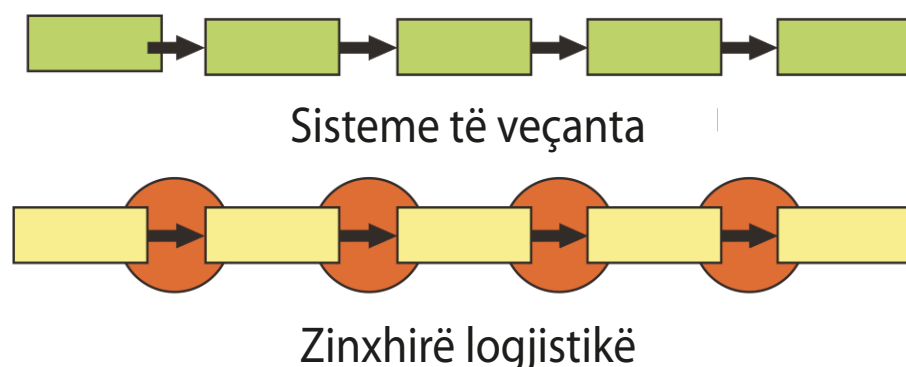


Fig. 18 Formimi i zinxhirit logjistik

Definicioni i vetëm për zinxhirin logjistikë e cila do mundet plotësisht ta përshkruaj thelbin e madhësisë së tij dhe përbërje nuk ekziston. Para se gjithash mund të thuhet se ekziston spektër i shikimeve nëpërmjet të cilave definoen dimensionet e zinxhirit logjistik.

1. Zinxhiri logjistikë është nivel i rregulluar i aktiviteteve logjistike për studime, paketim, mbingarkim, magazinim, formim të njësive me mbingarkim, Klasifikim, kontroll, përpunim të dokumentacionit etj.

2. Zinxhiri si dukuri, e definon lidhshmërinë reciproke evidente jo vetëm anët fqinje por i të gjithave të çifteve prodhuese të zgjedhura të shumicës së defnuar. Zinxhiri ka fillim të vetë dhe fund në aktivitetin logjistikë informativ.

3. Zinxhiri logjistikë është bartës i realizimit të mallrave dhe rrjedhave të materialit, ndërsa sistemet logjistike është janë bartës të realizimit të zinxhirëve logjistike.

Zinxhiri është rrugë që i lidh, makro, meto, dhe mikro sistemet. Rrjetet e qendrave tregtare të mallrave është sistem metalogjistik dhe paraqet problematik të gjerë, sepse është i strukturuar nga numri i madh i nënsistemeve të ndryshme. Zinxhiri logjistik dhe të gjithë pjesëmarrësit e tij e përbëjnë sistemin metalogjistik, dhe të gjitha elementet e interesave kryesore gjinden në sistemet mikrologjistike. Në zinxhir njëkohësisht gjenden prodhuese, tregtare, shërbyese, transportuese, ekspedicionale etj, ndërmarrje logjistike (shembull te ne FERSHPED-Shkup).

4. Trendi i optimizmit të zinxhirëve logjistikë dhe sisteme ndryshohen. Nuk është qëllimi më shfrytëzimi më i mirë i kapaciteteve të projektuara të magazinave, parqeve transportuese, të mbingarkimeve dhe sistemet transportuese. Qëllimi është: me më pak shpenzimeve, investime, kapacitetet e sistemeve logjistike të prodhohet shërbim logjistik i kërkesës së vënë, kohë më e shkurtër e realizimit dhe cilësi më të lartë.

Për realizim të kalimeve të tilla të mallrave përdoren teknologjitë e njohura me bazë të specializuar teknike. Te këto kalime nga një bartës i transportit te tjetri, me rëndësi të veçantë janë shpenzimet më të vogla për mbingarkim, sa më intervale të shkurtra kohore dhe hapësinore. Dimensionet e vetme (të standardizuara) të njësive sigurojnë parakushte të nevojshme për automatizimin e mbingarkimit në të gjitha nyjat e komunikacioneve, qendrat logjistike dhe të gjitha hallkat e zinxhirit transport. Në realizimin e procesit të transportit të mallrave, bëjnë pjesë shumë funksione shtuese, reparte ndihmëse, shërbime përcjellëse siç janë për shembull: mbingarkim dhe depozim i mallit, ekspedicion dhe rregullim në transport, transport i mbledhur dhe distributiv, marrjen e enëve transportuese dhe kështu me radhë. Të gjitha këto aktivitete i përcjell dhe i koordinon një sistem i vetëm lartë i integruar informativ.

Për shkak të veprimtarisë reciproke të zinxhirit dhe sistemit logjistik, optimizmi i zinxhirit logjistik është i pamundur pa optimizim të përkohshëm të sistemit logjistik që e lidh atë zinxhir.

Qëllimi i optimizmit të zinxhirit logjistikë është i drejtuar nga rritja e cilësisë të shërbimeve me investime dhe shpenzime më të vogla. Interesat e ndryshme të pjesëmarrësve në zinxhir në qëllimet e tyre të brendshme funksionale (furnizim, prodhimtari, financa, park transportues, depo e kështu me radhë.), gjenerojnë prioritete në kryerjen e aktiviteteve logjistike. Këto prioritete të cilat shpesh janë interesa personale të pjesëmarrësve në zinxhirin logjistikë drejtpërdrejt e projektojnë, përgjithësojnë dhe kryejnë realizimin e zinxhirit logjistikë.

Logjistika e distribucionit dhe plasmanit të prodhimeve ka për detyrë të formoj dhe maksimalisht t'i depozitojë ofertën dhe konsumin e prodhimeve, si dhe të bëj zinxhir logjistik që do ta lidh prodhimtarinë me konsumatorët final. Bartës i realizimit të mallrave dhe rrjedhave të materialit është zinxhiri logjistik, ndërsa bartës i realizimit të zinxhirit logjistik janë sistemet logjistike.

Prerje logjistike - vende për prekje dhe vende për prerje

Prerjet na përgjithësi definojnë si kufij të sistemit. Prerjet hapësinore dhe kohore të transformimit realizohen në vende natyrore apo artificiale të ndarjes përkatësisht prekje të sistemeve të ndryshme.

Vendet logjistike të prerjes paraqiten mes pjesëve fqinje të sistemeve në ndonjë zinxhir logjistik që mund të jenë, fizike, të drejta, komerciale, organizative apo informatike.

Qëllimi i logjistikës së ndërmarrjes është që ato vende për prerje të bëhen vende për bashkim, ku sistemet dhe pjesët e sistemeve preken reciprokisht dhe së bashku funksionojnë.

Vendet e prerjes duhet të përballohen të kalimi, për shembull:

- Disa copa të mallit që përpunohen në një vend mund të ripërpunohen në tjetër,
- Prodhimet e gatshme nga prodhimtaria direkt e në depo për porositje,
- Ndonjë vagon me mall që ka qenë në shina industriale mund të transferohet në rrjetin e hekurudhës publike,
- Ndonjë kontejner që është i mbingarkuar në kamion mund të transferohet në vagon hekurudhor e kështu me radhë.

Vendet për prerje iu kundërvihen kalimit prej njërit sistemi te tjetri, kjo është e ashtuquajtur kalim me pengesa. Mposhtja e pengesave kërkon zgjidhje të detyrës që bëhet fjalë për pajtueshmërinë.

Ekzistenca përkatësisht shkaktimi i vendeve për prerje është rezultat i ndryshimeve të sistemeve të përbashkëta. Ky ndryshim mund të jetë tek:

- Sistemet që dallohen nga **aspekti juridik** (vende pjesëmarrëse të ndryshme apo ndërmarrje).
- Sistemet që dallohen nga **aspekti komercial** (pjesëmarrje të reparteve apo fabrika me udhëheqje të ndarë).
- Sistemet që ndërmjet vete dallohen nga aspekti **informativ** (kalim të ndonjë treni me mall nga ndonjë vend kontrollues në tjetër).
- Sistemet që tekniko **komunikacion** dallohen mes vete (marrjen e faksit me të dhëna të paralajmëruara për dërgim në ndonjë sistem tjetër për përpunim të të dhënave).
- Sistemet të cilat dallohen rrjedhat tekniko **materiale** (dorëzimin e ndonjë ngarkese nga një ngritëse të ndonjë valse transportues).

Shpesh sistemet që bashkë veprojnë në vendet e prerjes janë të ndryshme si të drejta, komerciale, informative, komunikative teknike, kështu që edhe në shikim me teknikën e rrjedhave materiale dhe mjetet që përdoren.

Formimi dhe përdorimi i vendeve për bashkim në logjistik mund të sqarohet me ndihmën e një modeli shtresor (figura). Nëse do të përvetësohet programi për stan-

dardizimin e këtyre vendeve të bashkuara dhe atë nëpërmjet të gjitha lidhjeve atëherë mundet me prioritet të krijojnë kushte për lidhje kompatible të sistemeve të ndryshme logjistike parçiale, fig. 19.

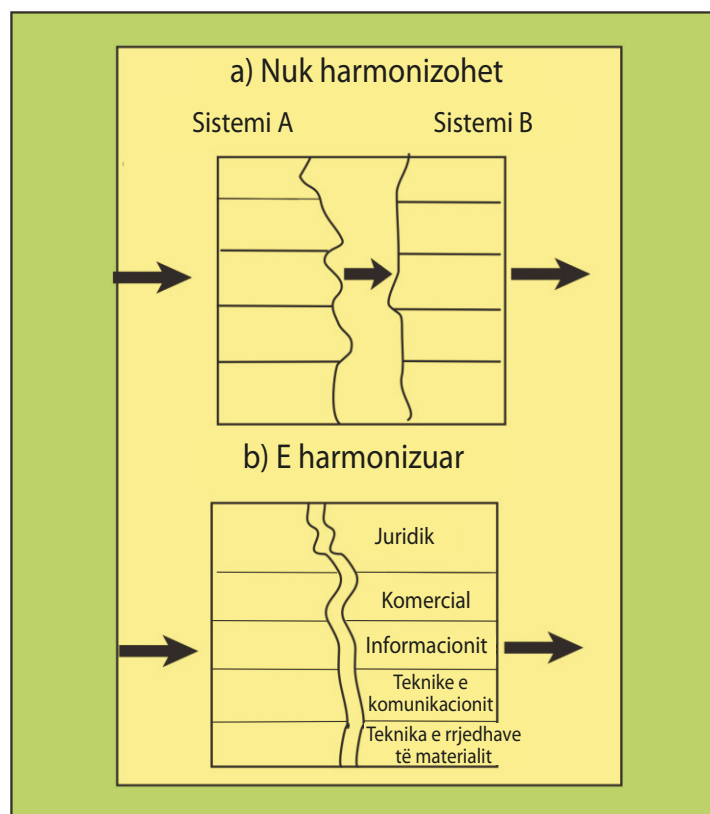


Fig. 19. Pesë shtresa të lidhjes së sistemeve potenciale logjistike.

Detyra për dakord të vendeve për prerje të një vargu logjistik iu drejtohet madhësive që janë të lidhur me kohën dhe ato që nuk janë të lidhur për ndonjë kohë.

Madhësitë që nuk janë të lidhura për ndonjë kohë pajtohen nëpërmjet marrëveshjes së parametrave teknike të mjeteve transportuese dhe paketimit nëpërmjet dokumenteve, pyetjet për garanci apo strukturë e të dhënave, fig. 20.

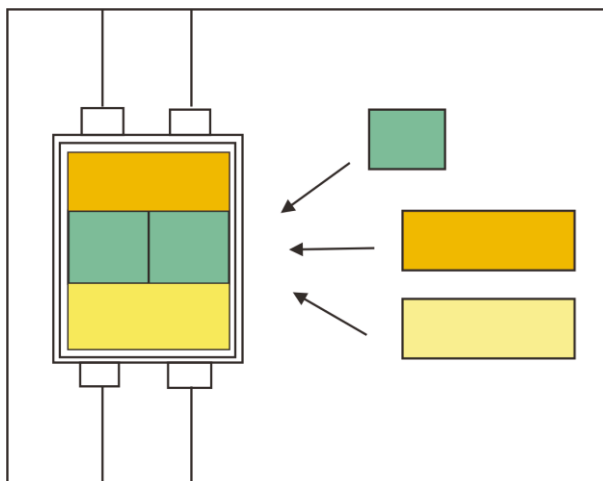


Fig. 20. Harmonizimi i dimensioneve që lidhen me kohën, si dhe me shembujt e njësive të ngarkesës dhe sistemeve të transportit

Akordimi i madhësive që janë të lidhura me kohën bëhet fjalë për termat, lajmërimi të ndryshme për largimin apo marrjen e dërgesave apo informatave nga të huajt që transmetohet nga një sistem në tjetrin.

Si rezultat i formimit optimal të pozitave fqinje në sistem mundësohet një varg logjistike të rrjedhave (transite) procese punuese. Nga kjo ndodh efekti i lidhjes, ku mund të dallohen procese të njëjta punuese që deri më tani janë paraqitur në shumë sisteme që bashkë kanë marrë pjesë.

Forma të shpeshta të këtyre bashkëpunimeve të planifikimi dhe realizimi i detyrave logjistike janë **kooperimi** dhe **integrimi**.

Me **kooperim** nënkuptojmë funksionim të gjatë të nënsistemit në kuadër të proceseve të sistemit, ndërsa qëllimet janë efektivitete të mëdha dhe më shumë cilësi të aktiviteteve logjistike, të cilat sipas rregullës janë të pavarura ekonomikisht dhe drejtësisht në krahinat e përpunuara të funksionimit.

Integrimi dallohet me formimin e një sistemi nga një radhë më e lartë me sisteme relativisht të pavarura/sisteme parciale nga radha më e ulur, që janë në varshmëri reciproke, kështu që pavarësia e tyre humbet në interes të disa efekteve të mëdha dhe qëllime.

REZYME: Gjatë realizimit të transportit nga dërguesi deri te pranuesi i mallit, shpesh angazhohen sisteme të ndryshme të transportit, vende të mbingarkuara dhe pajisje të ndryshme. Megjithatë, për çdo ditë rriten kërkesat për transport të pandërprerë dhe rrjedh më të shpejt të mallit. Në kuadër të shërbimeve logjistike sot shfrytëzuesit e shërbimeve të transportit, peshojnë gjatë realizimit të një detyre transportuese të formojnë një kanal logjistik të menduar, që do ta realizon rrjedhën e procesit transpor-

tues. Në *kanalin logjistik* dalja nga një sistem transportues është identik me hyrjen në sistemin e ardhshëm transportues që procesi transportues të mundet pandërprerë të kryhet. Funksonimi i menduar i sistemeve të bashkuara të transportit në mënyrën e realizimit të transportit të mallit paraqet pjesë të një zinxhiri. Nëse vendet ku një sistem mbaron, ndërsa tjetri fillon të organizoj kështu që të formojnë kalime mes sistemeve, bartësit e tillë të transportit së bashku formojnë të ashtuquajturën zinxhir logjistik. Për shkak veprimtarisë reciproke të zinxhirit dhe sistemit logjistik, optimizmi i zinxhirit logjistik është i pamundur pa optimizmin e përkohshëm të sistemit logjistik që e lidh atë zinxhir. Qëllimi i optimizmit të zinxhirit logjistik është i drejtuar nga rritja e cilësisë së shërbimeve gjatë investimeve të vogla dhe shpenzimeve. Si rezultat i formimit optimal të pozicioneve të sistemit mundësohet një varg logjistike të rrjedhave (transite) procese punuese. Nga kjo ndodh efekti i lidhjes, gjatë së cilës mund të dallohen procese të njëjta punuese që sot janë të paraqitura në shumë sisteme që bashkë kanë marrë pjesë. Forma të shpeshta të bashkëpunimeve të planifikimi dhe realizimi i detyrave logjistike janë **kooperimi dhe integrimi**.

PYETJE PËR PËRSËRITJE:

- 1 Çfarë dini për kanalin logjistik?
2. Definoni dhe sqaroni zinxhirin logjistik
3. Çfarë janë prerjet logjistike
4. Tregoni disa shembuj për prerjet logjistike
5. Sqaroni si kryhet formimi dhe pajtimi i vendeve të lidhshmërisë

5. SISTEMI LOGJISTIK INFORMATIV

Kërkesa dhe dobi

Informatat janë të nevojshme për të gjitha pjesët e zinxhirit logjistik.

Sistemet logjistike informative e ndihmojnë përgatitjen, drejtimin, realizimin dhe llogaritjen e proceseve fizike logjistike në kuadër të pjesëve të sistemit sipas gjatësisë së zinxhirit logjistik, fig. 21.

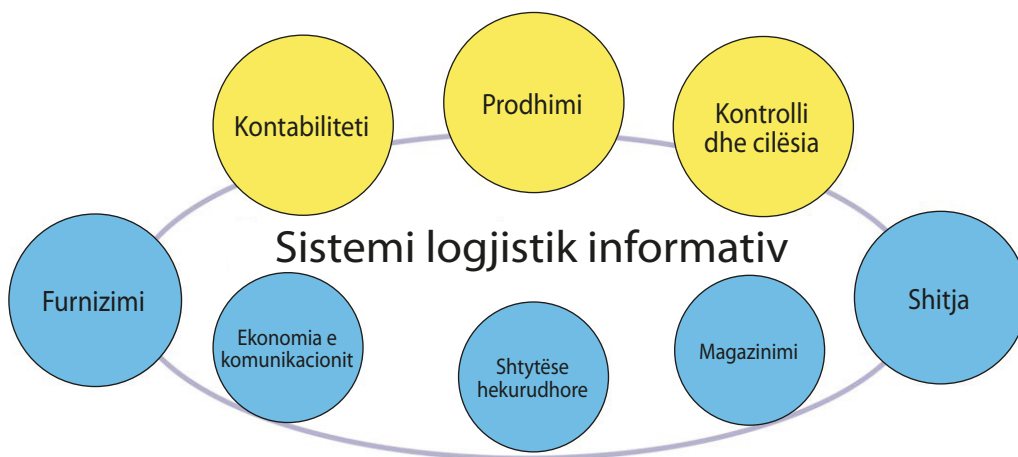


Fig.21 Kompleksiteti informativ logjistik.

Logjistika informative ka për detyrë të sigurojë informata në vend të duhur, në kohë të duhur, me përmbajtje të duhur dhe t'ia dorëzoj në përdorim shfrytëzuesit final, fig. 22.

Për realizim të këtyre kërkesave logjistika informative shërbehet me sisteme të ndryshme informative që mund të ndahen në:

- A - sisteme për lajmërim,
- B - sisteme për planifikim,

C - sisteme drejtuese

Ç - sisteme kontrolluese dhe mbikëqyrëse, si dhe

D - sisteme për llogaritje dhe efekte të realizuara.

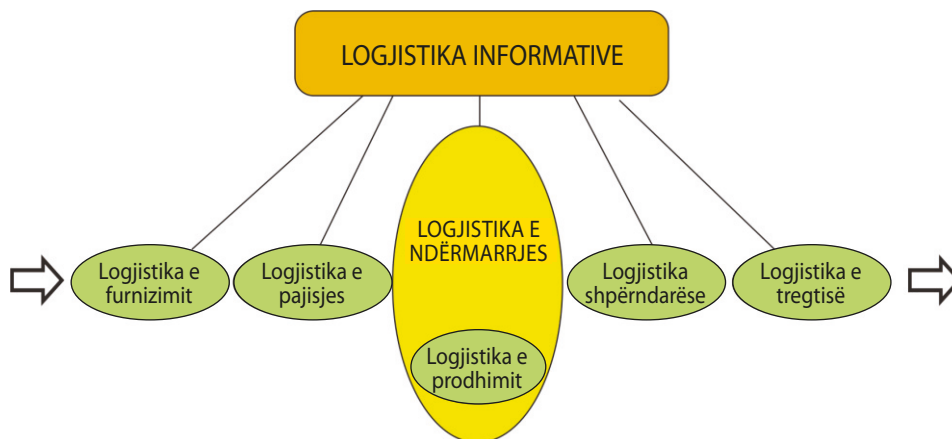


Fig. 22. Informatat e nevojshme për secilin anëtar të zinxhirit informativ.

Sistemet për lajmërimë përmbajnë informata, të cilat kanë interes për zgjedhjen e rrjedhës së procesit. Ato mund të jenë lajmërimë për vendet, rrugët e komunikacionit, mjetet për transport dhe cilësitë e mallit, plani për transport, pozita për komunikacion apo informata për tarifën.

Sistemet për planifikim e ndihmojnë përgatitjen e proceseve logjistike. Përmbajnë informata për nevojat dhe kapacitetet, mundësojnë llogaritje optimuese dhe kalkuluese, si dhe vënien e planeve transportuese.

Sistemet drejtuese kanë për detyrë që faktorët, mjetet për punë dhe personelin t'i shpërndajnë sipas nevojave ekzistuese në varësi të situatës. Ato e vërtetojnë orarin kohor të rrjedhave logjistike.

Sistemet për kontroll dhe mbikëqyrje mundësojnë transparencë (publik) dhe me këtë edhe ndikim të rrjedhave. Kanë detyrë ta ndërmarrin funksionin për siguri të cilësisë kështu që e kontrollojnë respektimin e kohës për përgatitje, marrje, shkallë të përdorimit të faktorëve prodhues. Sistemi për llogaritje i përfaqëson të dhënat për shërbimet e kryerjes. Gjatë formimit të bazave për efektin e bartësve të jashtëm të shërbimeve logjistike ky sistem e formon bilancin e suksesit të ndërmarrjes.

Në kuadër të ndërmarrjes procesi i prodhimtarisë rrjedh në shumë pjesë prodhuese. Shikuar analogjikisht sistemi logjistik informativ ka numër të madh të pikave të prekura me sisteme pronësore për përpunim të të dhënave, prodhimtarisë, furnizim, shitjes. Ajo kërkon nga sistemi logjistik informativ të sigurojnë rrjedh të shpejt të të dhënave që në rrjetin logjistik duhet t'i paraprijnë rrjedhës fizike të mallrave dhe personelit.

Përveç ndërmarrjes të zinxhirit logjistik janë të përfshira shumë partnerë të punës, nevojat e të cilit për informacione duhet të merren parasysh. Figura 23 e tregon atë lidhshmëri kryesore të zinxhirit transportues në komunikacionin e kombinuar.

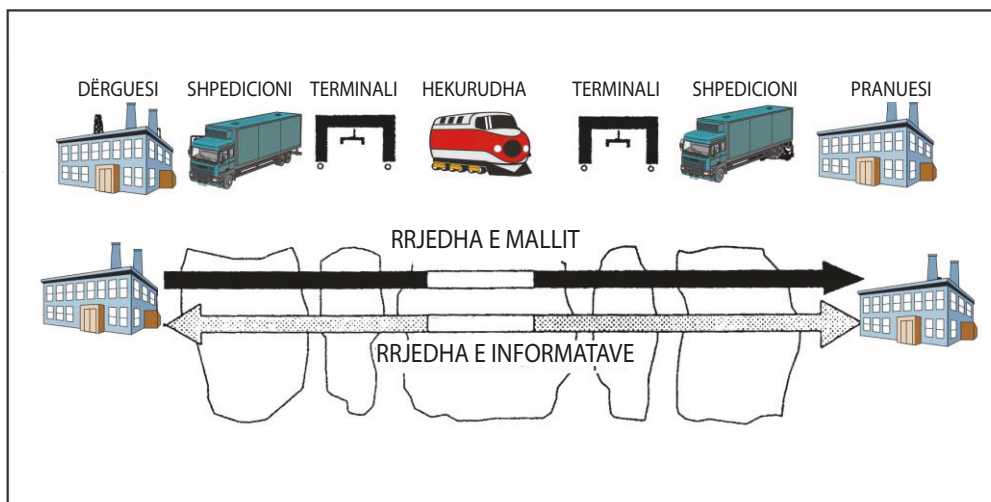


Fig. 23 Rrjedha e mallit dhe e informacioneve në zinxhirin transportues të transportit të kombinuar

Për shkak të shkëmbimit të lehtë të të dhënave, mes partnerëve duhet të shfrytëzohen bartës të standardizuar të të dhënave dhe informatave që duhet të përfshihen në zinxhirin logjistik pa gabime dhe të jenë në dispozicion të partnerëve të interesuar për punë.

Për shfrytëzuesit e të dhënave specifike, që nga arsye konkurruese duhet të mbrohen, duhet t'iu mundësohet qasje seleksionuese.

Shpesh, këto sisteme informative janë të dizajnuar kështu që, me arkitekturën e tyre mundësojnë lidhje të lehtë edhe partnerëve të tjerë.

Sistemet logjistike informative, që janë të përshtatshme për kërkesat e dhëna i japin shfrytëzuesve të tyre përparësi të mëdha konkurruese. Informimi i ri mundëson rritje të produktivitetit me së paku 10 %. Sipas disa hulumtimeve ndihma informatike të gjërave rreth porosive dhe pajisjes me ndihmën e sistemeve informative në 35 % nga të gjitha ngjarjet kanë sjell kursim, ndërsa në 43 % nga të gjitha ngjarjet në përmirësim të servilit të tërë. Këto rezultate dalin nga përmirësimi i cilësisë së shërbimeve dhe ekonomisë të proceseve fizike.

Rrjedha logjistike-informative

Për realizim të sistemeve logjistike informative është e nevojshme të vërtetohen rrjedha logjistike-informative. Rrjedhat logjistike-informative duhet të vërtetohen për shkak grumbullimit të lehtë, evidentim dhe përpunim të të dhënave dhe informatave, si dhe për drejtim me rrjedhat e mallrave.

Nga aspekti logjistik varianti më i favorshëm është kur rrjedhat informative i paraprijnë rrjedhave të mallit, ose ecin paralelisht me ata. Nëse ndodh që rrjedhat informative të vonohen pas rrjedhave të mallit si rrjedh fizik është e domosdoshme të analizohen arsyet që e kanë sjellë gjendjen e tillë dhe të kryhet përmirësim i nevojshëm nëpërmjet eliminimit të arsyeve.

Për udhëheqje të suksesshme me rrjedhat e mallit informatat që përdoren gjatë atij procesi duhet të posedojnë mbrehje kthyes.

Informatat që i paraprijnë para rrjedhës së mallit iu janë të nevojshme pranuesit për shkak të udhëheqjes me procesin transportues. Ato shërbejnë për përgatitje me kohë të njerëzve dhe mjeteve para ardhjes së mallit.

SHEMBUJ TË SISTEMIT LOGJISTIK INFORMATIV

Sistemi logjistik informativ në transportin rrugor

Organizimi i suksesshëm në transportin rrugor kërkon sistem të mirë informativ. Sistemi informativ duhet të mundësoj respektimin e terminëve të marrëveshjes për porosi të mallit nga ana e parterëve. Informata është faktori numër një në dhënien e shërbimeve.

Të dhënat nga urdhri, që përdoren për kryerjen e transportit, transmetohen nga dërguesi deri te qendra e ndërmarrjes të komunikacionit, përkatësisht shpeditonit. Sistemet që udhëheqin me parkun e vozitjes e marrin për sipër kryerjen e detyrës së vënies së makinave në vendet për ngarkim, plotësimin e dokumentacionit transportues dhe kontroll të shpenzimeve, fig. 24.

Për shkak të shkëmbimit të informatave mes qendrës dhe kamionëve është e nevojshme telefoni celulare. Transmetimi i të dhënave për dërgesën dhe automjeti nga qendra deri te pranuesi kryhet nëpërmjet mjeteve të vazhdueshme telefonike për komunikacion.

Qendrat për drejtim me komunikacionit i kanë në dispozicion informatat aktuale për gjendjen e komunikacionit të rrugëve por, edhe për kushtet kohore.

Efektiviteti në kryerjen e shërbimeve transportuese nga mundësia për përcjellje të dërgesave dhe automjetet e gjithë zinxhirit logjistik. Për këtë qëllim të dërgesave futen kode që i përmbajnë informatat kryesore të mallit, për dërguesin e tij dhe pranuesin.

Me ndihmën e lexuesit të kodeve dhe një kompjuter dore është e mundur të lexojnë informatat që janë të futura në kod dhe të njëjtat dërgohen deri te centralja që është e detyruar për përcjellje të dërgesave. Transmetimi i informatave mes automjeteve dhe centralja kryhet me telefoni celularë, ndërsa në transportin rrugor janë të pranishëm edhe radiostacionet.

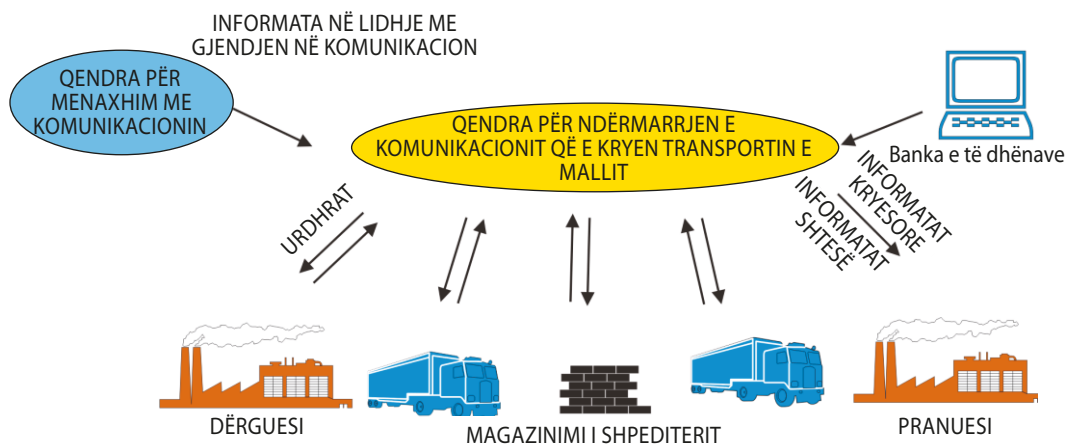


Fig. 24, Sistemi për menaxhim me procesin transportues

Për shkak të saktësisë së madhe në përcaktimin e pozitive të automjeteve në procesin transportues përdoren edhe shërbimet e sistemeve satelitore navigacione, fig. 25.

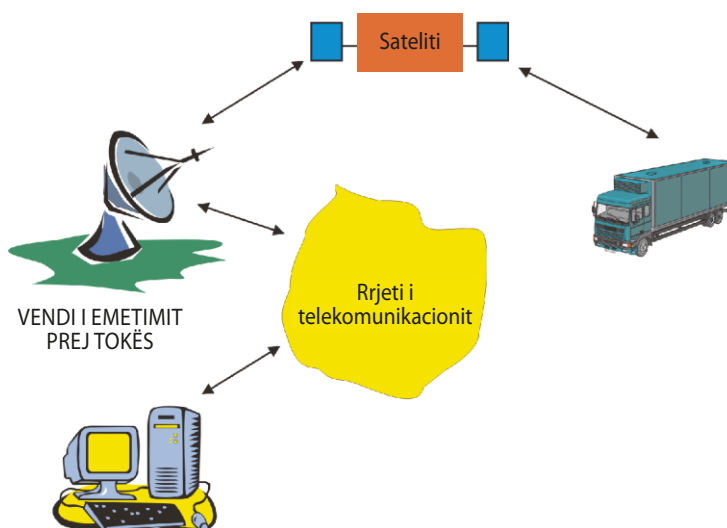


Fig. 25 Menaxhimi i procesit transportues me ndihmën e sistemit navigacion satelitor

Organizimi i sistemit informativ-logjistike te sistemi industrial

Sistemi informativ paraqet është një ndër komponentët më të rëndësishme të zhvillimit të sistemeve bashkëkohore industriale në botë. Me paraqitjen e koncepteve të reja prodhuese në botën bashkëkohore, nën ndikimin e ligjshmërisë dhe konkurrencës, përpiqet ndaj zvogëlimit të shpenzimeve të logjistikës, përkatësisht zvogëlimit të shpenzimeve të materialeve, energjisë dhe informatave.

Konceptet e reja prodhuese që për bazë kanë teknologjinë informative janë të drejtuara nga racionalizimi i rrjedhës së materialit dhe të udhëheqjes optimale me to duke filluar nga furnizimi me lëndët e para dhe materiale riprodiktive, ambalazhi, dhe deri te distribucioni e prodhimeve të gatshme të rrjetit tregtar apo të shfrytëzuesve final. Proceset informatike janë të drejtuara nga reaksioni i shpejt të ndryshimeve dhe kërkesave të tregut. Të gjitha kërkesat e tregut me ndihmën e sistemin informativ mirë të organizuar, mbledhen, përpunohen dhe ndërkohë iu dorëzohen të gjithave nivelet menaxhere për strategji, taktik dhe udhëheqje operative. Për këtë shkak, organizata e sistemeve informative duhet t'i mbuloj këto zona në proceset e riprodiktimit.

Karakteristikat kryesore të rrjedhave të materialeve-informative te ndërmarrjet industriale

Një numër i madh i sistemeve të industrisë janë rrjedha të rëndësishme logjistike që i lidh nënsistemet prodhuese-transportuese-distribuese funksionet e tyre, dhe me qëllim: porositjen e sasive të kërkuara dhe asortiment të shfrytëzuesve të fundit të tregut.

Konceptet bashkëkohore logjistike Just-in-time dhe Make-or-buy nuk durojnë kryerje parciale dhe zhvillim të nënsistemeve pa marrë parasysh njohuria se ato janë pjesë nga një sistem kompleks.

Në organizimin e vazhdueshëm të sistemit industrial te ne nuk ekziston shërbim të veçantë logjistik ku detyra kryesore do të jetë udhëheqja me rrjedhat materiale dhe informative. Teknologjia e përhershme dhe organizimi i sistemeve transporto-distributive është e karakterizuar me mungesën e komponentëve kualitative drejtuese si pasojë e mënyrës klasike të përpunimit dhe rrjedhës së informatave.

Sistemi logjistike në shumë sisteme industriale mund të anëtarësohet në nënsisteme që marrin pjesë, përkatësisht paraqesin bartës të racionalizimit të rrjedhave materiale dhe informative edhe atë:

- Logjistika për furnizim me repromateriale;
- Logjistika të kompleksit të fabrikës;
- Logjistika për distribucion të prodhimeve të gatshme.

Këto sisteme logjistike kanë nënsisteme të veta ku lidhjet horizontale dhe vertikale në fakt paraqesin rrjedha materiale dhe informative, fig. 26.

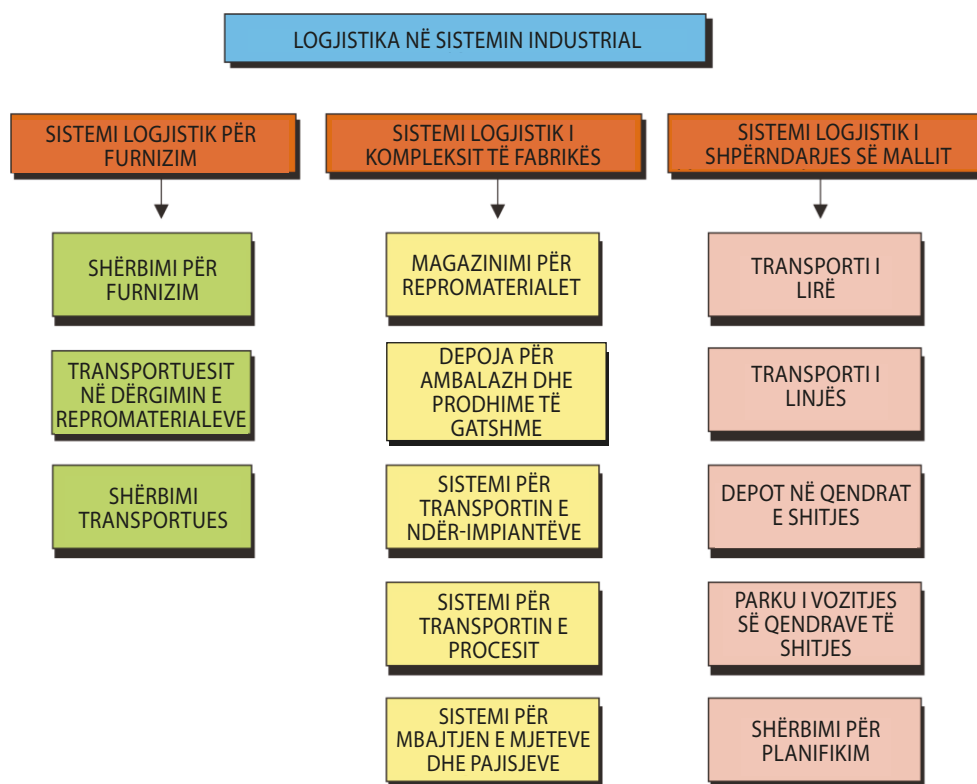


Fig 26. Sistemet logjistike themelore që marrin pjesë në realizimin e rrjedhave materiale-informative

Struktura e rrjedhave materiale te sistemet industriale

Me analizë të rrjedhave të materialeve në sistemin logjistik të numrit të madh të sistemeve të industrisë është arritur në përfundim se, ato mund të ndahen në:

- Rrjedha për dorëzim të repromaterialeve dhe pjesëve rezerve;
- Rrjedha në vetë sistemin e kompleksit të fabrikës;
- Rrjedhat për pajisje dhe distribucion të prodhimeve të gatshme.

Shembull: Sistemi industrial për prodhimtari të ujit mineral dhe lëngjeve.

Te një sistem i tillë i industrisë struktura kryesore e rrjedhave të materialit do të jetë në vijim:

1. Rrjedha për dorëzim të repromaterialeve dhe pjesëve rezerve. Ato janë:

- rrjedha për dorëzim të ujit, e cila me transport nëpërmjet gypave sillet në pishinë kjo është në radhët për përgatitje teknologjike,
- rrjedha të repromaterialeve që hyjnë në përbërjen e prodhimeve finale (sheqer, koncentrat, aditivi dhe të tjera),
- rrjedha e materialeve që shërbejnë për kompletimin e paketimit (etiketat, tapat),
- rrjedha për dorëzim të ambalazhit të ri (shishe, gajbe),
- rrjedha për dorëzim të ambalazhit kthyes,
- rrjedha për dorëzim të pjesëve rezerve e të tjera.

2. Në vetë kompleksin e fabrikës në këtë sistem të industrisë mund të identifikohen rrjedhat vijuese:

- shkarkim dhe magazinim të repromaterialeve dhe pjesëve rezerve,
- rrjedha për dorëzim të repromaterialeve nga magazina deri te procesi për prodhimtari,
- rrjedha të dorëzimit të ambalazhit në procesin prodhues,
- rrjedha në vetë procesin e prodhimtarisë,
- formim të njërive për paketim (renditje të shisheve në gajbe) dhe formim të paletave,
- përgatitja e prodhimeve të gatshme deri te magazinat,
- magazinimi, klasifikim i pajisje të prodhimeve të gatshme.

Të gjitha rrjedhat e materialeve në kompleks të fabrikës dallohen me shkallë të lartë të imtësimi, me heterogjen më të madh, me denduri më të madhe në lidhje me karakteristikat që i posedojnë rrjedhat e dorëzimit dhe përgatitjes.

3. Pagesa përcjellëse dhe distribucioni i mallrave deri te blerësit final e përbëjnë kategoritë vijuese të rrjedhave materiale:

- rrjedha e pagesës përcjellëse në transportit vijor deri te qendrat shitëse apo shfrytëzuesit final,
- rrjedha e pagesës përcjellëse në transportin lokal nga fabrika dhe qendrat shitëse deri te blerësit,
- rrjedha e pagesës përcjellëse të prodhimeve që blerësit i marrin direkt nga fabrika.

Me teknologjinë e përhershme dhe organizimin e sistemit transportues-magazinal dhe distributiv në kuadër të sistemit industrial zhvillohen proceset vijuese logjistike, fig. 27:

- Procese për furnizim të ambalazhit dhe repromaterialeve,
- Prodhimtari,
- Magazinim i prodhimeve të gatshme dhe ambalazh,
- Proces të kërkesës dhe ekspedicion,
- Proces transportues,
- Proces logjistik i qendrave të shitjeve.

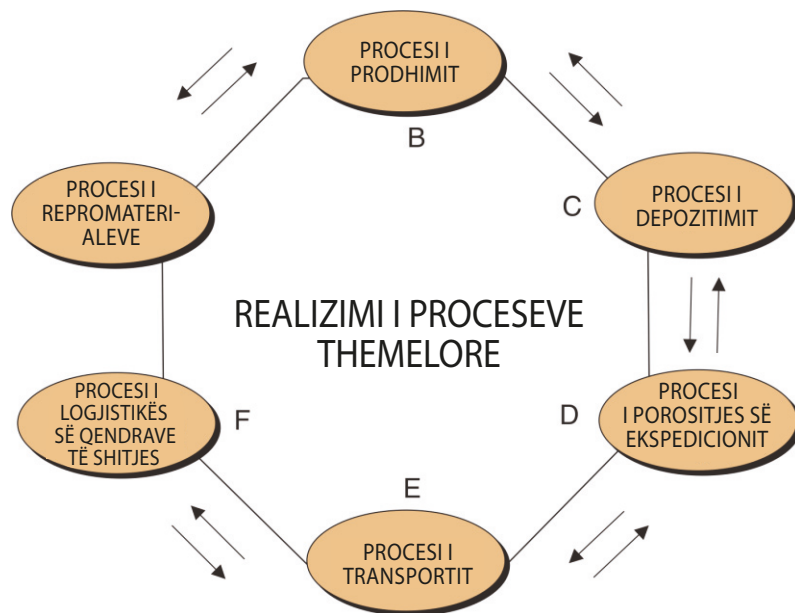


Fig. 27 Proceset themelore në sistemin logjistik

Me analizë dhe testim të gjendjes së përhershme të sistemeve të industrisë në zhvillimin e proceseve logjistike dhe aktivitete mund të identifikohen rrjedhat e përhershme kryesore të informatave. Këto rrjedha të informatave të sistemi të industrisë për prodhimtari të ujit mineral sillen rreth 50 deri 60 % të rrjedhave kryesore informative.

Harmonizimi i rrjedhave materiale dhe informative

Siç u tha, qarkullimi i rrjedhave materiale në procesin jo të rregullt janë të përcjella me rrjedha të shumta përkatëse të informatave. Metodologjia bashkëkohore për analiza të sistemeve logjistike dhe procese është e bazuar në njohurinë se ekziston bashkëpunimi vijues:

$$\text{RRJEDHAT (MATERIALE + INFORMATIVE + ENERGETIKE)} = \text{RRJEDH LOGJISTIKE}$$

Përbërja e këtij grumbulli është i potencuar me varshmëri të fortë të rrjedhave të sferës së të gjithave rrjedhave të një sistemi industrial. Sa më shumë që janë të përbëra dhe heterogjene rrjedhat e materialit, aq më shumë janë komplekse kërkesat për rrjedhat informuese për mbështetje të tyre. Rrjedhat informuese gjithmonë kanë funksion iniciativ-lëvizëse, planifikuese-projektuese, drejtuese, kontrolluese, statistike-analitike dhe funksion ekonomik të lidhjes me rrjedhave të materialit.

Hapi i parë në qasjen e identifikimit dhe përshkrimi i këtyre varësive, në fakt, paraqet vërtetim të strukturës së rrjedhave të materialit në sistemin industrial. Hapi i ardhshëm identifikimi i strukturës së rrjedhave informative është përshkrimi i lidhjes funksionale të materialeve me rrjedhat e informatikës nëpërmjet sistemeve kryesore të kompleksit të fabrikës dhe rrethit të tij.

Varshmëria reciproke e rrjedhave materiale kërkon pajtueshmëri të tyre permanente dhe racionalizim në kuptimin e radhitjes (fillim dhe mbarim) të kryerjes, intensiteti dhe frekuenca e rrjedhave, sasia dhe struktura e rrjedhave dhe e ngjashme. Pajtueshmëria e tillë mund të arrihet vetëm me ndihmën e teknologjisë informatike, ndërsa organizimi racional i rrjedhave të informative është parakusht për organizimin racional të rrjedhave informative. Identifikimi, drejtimi dhe kontrolli i rrjedhave materiale veçanërisht mund të arrihet vetëm me ndihmën e teknologjisë informatike, ndërsa organizimi racional i rrjedhave të informatikës është parakusht për organizim racional i rrjedhave të materialeve. Këtu rrjedhat e materialeve janë të strukturuar në lëvizjen e tyre dhe mund të bëjnë disa nyje, përsëritje, kthime e të ngjashme. Megjithatë, njëkohësisht me miratimin e organizimit të caktuar të rrjedhave informative (sistemi informativ) vërtetohen edhe lidhjet mes rrjedhave materiale dhe informative. Në këtë mënyrë mund të dallohen:

- A - Rrjedha informative që i përkasin materialeve (psh. Porositje të mallrave të gatshme, lajmërim për ardhjen e automjeteve për ngarkim, botimin e urdhrave për punë dhe të ngjashme).
- B - Rrjedha informative që i përcjellin (shkojnë paralelisht me) rrjedhat e materialeve (p.sh. të gjitha të dhënat që shkruhen në pagesat përcjellëse apo nevojat për repromateriale dhe të ngjashme), dhe
- C - Rrjedhat informative që vonohen apo vijnë pas rrjedhave të materialit (p.sh. Fatura për blerësit, procesverbalet për pranim, raporte të ndryshme të llojeve për punën e kryer dhe të ngjashme).

Gjithsej rrjedha e materialeve informative dhe lidhshmëria e tyre reciproke dhe kompleksi kërkon projektim dhe miratim të sistemit të vetëm informativ në strukturën e sistemit të industrisë që do ta mbështet planifikimi optimal, udhëheqja dhe kontrolli i rrjedhave të materialit. Gjatë kësaj, gjithmonë duhet bazë informative-teknike dhe teknologjia të jetë e unifikuar dhe e standardizuar në të gjitha hallkat e zinxhirit logjistik.

REZYME: Informatat janë të nevojshme në të gjitha pjesët e zinxhirit logjistik. Sistemet logjistike informative e ndihmojnë përgatitjen, udhëheqjen, realizimin dhe përllogarinë e proceseve fizike logjistike në kuadër të pjesëve specifike të sistemit sipas gjatësisë së zinxhirit logjistik. Logjistika informative ka për detyrë të sigurojë informata në vend të duhur, në kohë të duhur, me përmbajtje të duhur dhe t'ia jep në përdorim shfrytëzuesit final. Për realizimin e këtyre kërkesave logjistika informative shërbehet me sisteme të ndryshme informative të cilat mund të ndahen në: sisteme për lajmërim, sisteme për planifikime, sisteme për udhëheqje, kontrolluese dhe sisteme për mbikëqyrje, si dhe sisteme për përllogaritje e efekteve të realizuara. Shpesh, këto sisteme informative janë të dizajnuara ashtu që në arkitekturën e tyre mundësojnë lidhje të lehtë edhe të partnerëve të tjerë. Sistemet logjistike informative, të cilat janë të përshtatshme për kërkesat e dhëna shfrytëzuesve të tyre iu japin përparësi të mëdha konkurruese. Informimi i mirë mundëson rritje të produktivitetit për shkak përmirësimit të cilësisë së shërbimeve dhe ekonomisë të proceseve fizike.

PYETJE PËR PËRSËRITJE:

1. Skicojeni përbërjen e sistemit logjistik informativ?
2. Numëroni dhe sqaroni sistemin e logjistikës informative?
3. Cila është detyra kryesore e rrjedhave logjistikë-informative?
4. Sqaroni sistemin logjistikë-informative në transportin rrugor?
5. A dini diçka më shumë për strukturën e rrjedhës së materialeve të sistemit të industrisë?
6. Skicojeni dhe sqaroni sistemin për udhëheqje me procesin transportues?
7. Numëroni rrjedhat për dorëzim të repromaterialeve dhe pjesëve rezerve?
8. Numëroni rrjedhat në sistemin e kompleksit të fabrikës?
9. Cilat janë rrjedhat e materialeve për përgatitje dhe distribuim të prodhimit të gatshëm?
10. Sqaroni strukturën kryesore të rrjedhave informative?
11. Skiconi skemën e proceseve kryesore në sistemin logjistik?
12. Sqaroni pajtueshmërinë e rrjedhave të materialeve dhe informatave?
13. Çfarë rrjedha informative dallojmë në varësi nga lidhja me rrjedhat e materialeve?

6. LOGJISTIKA NË SISTEMET TRANSPORTUESE

Sistemet e komunikacionit dhe organizimi i tregut të komunikacionit

Sistemet tregtare-transportuese kanë detyrë në sistemet logjistike makro dhe mirko ta realizojnë ndryshimin e vendit të materialeve të mira nga vendi i marrjes, prodhimit, konsumimit dhe deri te vendi i shkatërrimit të tyre apo largimit si materiale hedhëse. Këto sisteme në këtë mënyrë e marrin rolin kyç të funksionit në logjistik.

Në kohën kur përparësia konkurruese e prodhuesve realizohet edhe nëpërmjet të ashtuquajturës servis për porosi ku Just-in-time koncepti i rendit të ditës e paraqet prodhimtarinë fleksibile me pak teprica, organizimi i dobët i procesit transportues do të ketë pasoja shumë negative.

Nga ana tjetër, një sistem modern transportues dhe komunikimi sot mundëson prodhimtari internacionale të komponentëve dhe gjysmë fabrikateve të vendeve të ndryshme të favorshme dhe regjionale që janë të lidhura ngushtë me rrjetin logjistik.

Çfarë do të thotë sistemi transportues mund të bindemi nga shembulli në vijim:

Në vitet e gjashtëdhjeta të shekullit të kaluar në të atëhershmen Gjermania përfundimtare kanë qenë të nevojshme rreth 20-30 magazina për organizim të rrjetit të gjerë territorial-distributiv me servis të mirë për porositje të materialeve të mira deri te konsumatorët. Në vitet e shtatëdhjeta për vëllimin e njëjtë të punës në distribucion kanë qenë të nevojshme vetëm 10 depo. Sot i tërë ai vëllim realizohet vetëm me 1-3 depo kryesore, dhe të gjithë për një qëllim që gjatë realizimit të shitjes së një njësie prodhuese të kryhet vetëm me një deponim.

Logjistika transportuese ka për detyrë të realizoj efektin (adekuat në kohë dhe nevojat) nëpërmjet ndryshimit të vendit të materialeve të mira mes vendit të marrjes, prodhimit dhe plasmanit.

Realizimi i detyrave të logjistikës transportuese paraqitet nëpërmjet ndërmarrjeve të transportit. Ato janë pjesë nga sistemi transportues-tregtar të vendit edhe më gjerë, dhe e formojnë të ashtuquajturën logjistikë e komunikacionit, fig. 28.

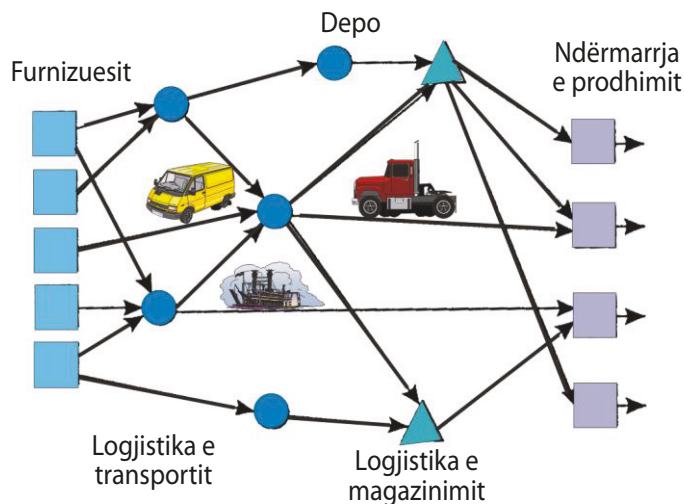


Fig. 28 Dekompozimi funksional i logjistikës së komunikimit

Logjistika e komunikacionit e përfshin procesin hapësinor-kohor në sistemet makro dhe metalogjistike që e realizon një ndërmarrje e transportit. Në lidhje me atë mund të hasen termet - *logjistik e transportit*, *logjistik e deponimit* apo *logjistik e pake-timit* në varësi nga ajo për cilën fazë të distribucionit të mallit apo materialeve të mira punohet.

Për kryerjen e transportit të mallrave na janë në dispozicion:

- Sistemet e komunikacionit rrugor dhe hekurudhor,
- Sistemet e gypave të ujit,
- Sistemet e komunikacionit ujor,
- Sistemet e komunikacionit ajror.

Për shkak se transporti i materialeve të mira i përfshin fazat e përgatitjes dhe transportin e mallrave, kjo do të thotë se është i përfshirë edhe sistemi për ngarkim i cili mundëson kalim të mallrave nga një mjet transportues në pjesët tjera të sistemit të transportit.

Me nevojën për t'u ofruar efekt kompleks logjistik dhe funksionet e deponimit shtohen ndaj veprimtarive shërbyese të ndërmarrjeve të komunikacionit.

Për përballimin e largësive mes dërguesit dhe pranuesit të mallrave përdoren shumë bartës të komunikacionit, njëri nga tjetri. Për këtë është e nevojshme koordinimi mes ndërmarrjeve të ndryshme të komunikacionit që është detyrë për shpeditoreve. Shpeditoret krahas kapaciteteve të marra të transportit posedojnë edhe pronësore, dhe shumë nga detyrat e transportit i realizojnë në regji të vet.

Mbështetja logjistike e funksionit transportues-specifika në dhënien e shërbimeve

Funksioni transportues gjithmonë është pjesë përbërëse e të gjitha fazave në procesin e reproduksionit shoqëror. Kjo do të thotë se mbështetja logjistike e funksionit transportues e bën garanci kryesore për realizim optimal të zinxhirit reprodutiv.

Te shërbimet logjistike në procesin e transportit evidente është specifika e tyre. Ato kanë karakter jo materiale që do të thotë se, shkalla e prodhimitarisë dhe konsumi rrjedhin paralelisht. Në këtë mënyrë bie prodhimtaria për deponim sepse më herët është vendosur baraspeshë mes ciklit prodhues dhe porosi e materialeve të mira të gatshme ndaj konsumatorëve.

Sistemi i transportit të organizuar ka për detyrë konsumin e tërë transportuese në mënyrë optimale ta baraspeshoj. Motivi kryesor është zvogëlimi i shpenzimeve të transportit.

Shumë shpesh realizimi i shërbimeve të transportit nuk kryhet në një lokacion të vazhdueshëm. Për shembull, fig. 29.

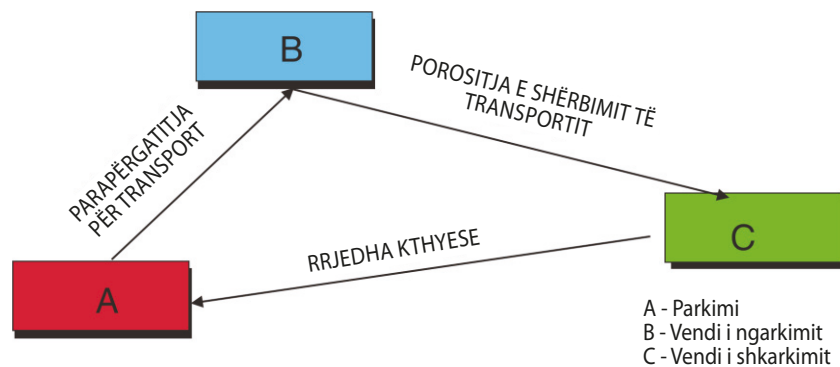


Fig.29 Lidhja e organizuar gjatë dhënies së shërbimit.

Në realizim nga vendi B në C është e kryer një porosi për një shërbim të transportit. Makina e nevojshme për realizim nuk është në dispozicion në vendin e porosisë B (vend për ngarkim) por, ajo duhet nga vendi A të sillet për ngarkim në vendin B në gjendjen e gatishmërisë transportuese. Pas ngarkimit vijon transporti i ngarkesës në pajtim me porosinë e kryer transportuese ndaj vendit të shkarkimit C (vendit të pranimi). Në komunikacionin rrugor të transportit, sipas rregullës, automjeti duhet nga shkaqet e organizuara të kthehet pas në vendin për parkim, kështu që të kemi lëvizje edhe në plehra nga C në A. Domethënë, te shërbimi transportues paraqitet rrjedha e transportit si lidhëse. Ajo është e ashtuquajtura *lidhja e organizuar* që paraqitet si pjesë nga procesi transportues dhe nuk është nga natyra teknike por nga organizative.

Specifikat e tregut të transportit

Tani më u tha se veprimtaria e komunikacionit është nga natyra jo materiale. Ato janë shërbime logjistike me shkallë të lartë të individualitetit. Kjo kërkon që ndërmarrjet e transportit, që janë të specializuara për treg të caktuar dhe transport të mallit të caktuar, me çdo porositje të transportit individualisht e zgjedh problemin e transportit.

Ndërmarrjet e transportit kapacitetet e tyre të transportit ia ofrojnë tregut të shërbimeve të transportit. Konkurrenca e bartësve të transportit është me rëndësi të madhe për këtë treg. Ajo e pasqyron numrin e ndërmarrjeve të transportit që janë të pranishme dhe i ofrojnë shërbimet e tyre. Gjithashtu, madhësia dhe struktura e parqeve vozitëse të ndërmarrjeve të vetme të transportit është me rëndësi të madhe për tregun. Ajo është mundësi nga një paraqitje e përkohshme të kapaciteteve të transportit të tregut në pajtim me nevojat e transportit.

Në strukturën e ofertës të transportit ndikim të madh ka edhe politika e transportit në formë gjenerale apo në pjesë të caktuar të tregut. Ajo paraqitet si rregullator i tregut të transportit duke e imponuar praninë e rregullativës së caktuar ligjore.

Në strukturën e kërkesës ndikon shkalla e koncentrimit të degëve të tregut. Nëse në ndonjë krahinë kemi ndonjë përqendrim të madh të kapaciteteve të industrisë ata janë kërkuar potencial të kapaciteteve të transportit.

Karakteristikat e veçanta të transportit të mallrave kërkojnë dhe veçanti në transportin e dërgesës që është bazë për specializim të tregtisë të komunikacionit.

Për konkurrencën e ndërmarrjeve të transportit rol të rëndësishëm kanë ofertat për efektin e transportit, cilësisë dhe ekonomisë së transportit.

Saktësia është e rëndësishme për cilësi të realizimit të transportit. Bëhet fjalë për të mbajturit e termeve e marrëveshjes në realizimin e ciklit të transportit.

Shpejtësia me të cilat kryhet transportit paraqet kriter vendimtar në kuadër të ofertës të tërë të transportit. Kjo nuk vlen vetëm për dërgesat që kërkojnë shpejtësi të caktuar, ku mund të realizohet transport ekspres por, gjeneralisht edhe për efektin e sistemit të transportit, duke e marrë parasysh kohën në transport nga shtëpia në shpi.

Faktori tjetër kryesor i ofertave është siguria në transport. Me këtë faktorë nënkuptohet siguri në kryerjen e transportit por edhe sigurinë e ngarkimit. Gabimet në siguri çojnë në humbje të autoritetit të transportit por edhe paraqitjen e shpenzimeve nga aksidentet eventuale.

Institucionet e ekonomisë transportuese

Në zinxhirin logjistik paraqiten ndërmarrje të ndryshme logjistike të specializuara që iu ofrojnë shërbime dërguesve të mallrave. Si dërgues i mallrave mund të paraqiten ndërmarrje të industrisë, tregtisë dhe shërbyese që paraqiten si shfrytëzues (konsumatorë të shërbimeve), ndërsa me të edhe si dhënëse të dërgesës për shërbimet logjistike.

Domethënë, ato munden të paraqiten si dërgues por edhe si blerës të mallrave të caktuara.

Dukuria e vetme e tregtisë ekonomike përdoret për t'i treguar institucionet që ofrojnë shërbime të logjistikës si veprimtari primare. Këtu bëjnë pjesë:

- shpeditorët,
- ndërmjetësuesit,
- ndërmarrjet e transportit,
- Ndërmarrje për deponim, ngarkim dhe paketim të mallit.

Shpeditori është i definuar si tregtar, që i blen shërbimet e logjistikës por mundet edhe vetë t'i ofroj dhe t'i shesë në treg. Veprimtaria e shpedicionit përbëhet nga planifikimi, organizimi dhe drejtimi me rrjedhat e mallrave dhe informatave. Gjatë marrjes dhe realizimit të veprimtarive të logjistikës për dërguesit e mallrave, shpeditorët jep urdhra dhe autorizim shpeditorëve tjerë apo ndërmarrje të specializuara logjistike, siç janë transportueset, mbingarkueset, depot dhe ndërmarrjet që merren me paketimin e mallrave.

Te shpeditorët mund të dallohet të lidhur specialist për mjete të caktuara të transportit, ku janë transporti rrugor, hekurudhor, ujoret dhe ajroret. Është e mundshme specializim në lidhje me relacionet e transportit i cili mund të jetë në kuadër të shtetit (shpedicion i brendshëm) apo si transport ndërkombëtar (shpedicion ndërkombëtar).

Krahas shpedicionit që i këshillon kushtet për transport të mallrave në emrin personal, ekzistojnë dhe ndërmjetësime shitblerëse dhe agjentë që kryejnë ndërmjetësim në transport. Ata ndërmjetësojnë gjatë bërjes së kontratave mes dërguesve dhe ndërmarrjeve të transportit. Ndërmjetësojnë nga ngjarja në ngjarje për lloje të caktuara të komunikacionit.

Ndërmarrjet e tregtisë nga komunikacioni rrugor, hekurudhor, ujqor dhe ajror janë bartës të transportit të materialeve të mira. Dallohen me specifika të caktuara në lidhje me realizimin e transporteve. Te ato është i pranishëm një shkallë e lartë e kooperimit dhe integritetit të kapaciteteve të transportit. Këto lloje të transportit shpesh i realizojnë detyrat e shpedicionit.

Ndërmarrjet për deponim, ngarkim dhe përdorimi i mallit me ndërmarrjet logjistike që kryejnë shërbime logjistike. Te ato haset një shkallë e lartë e specializimit në dhënien e ofertave.

Strategjitë bashkëkohore të operatorit të shpeditërit

Çdo ndërmarrje e shpedicionit, duhet ta definoj strategjinë e vetë të logjistikës si grumbull i qëllimeve afatgjate, plane, resurse, potencial dhe të ngjashme, të nevojshme për realizimin e qëllimeve të dhëna.

Strategjia e logjistikës e tillë e operative duhet, në kohë të duhur dhe në vend të duhur të jep përgjigje në çështjen si ndërmarrja e shpedicionit mundet në mënyrë të suksesshme dhe racionale t'i realizoj qëllimet logjistike.

Në strukturën organizative të ndërmarrjes së shpedicionit sipas rregullës dhe i paraprinë strategjia (punuese), ndërsa ajo (që është, struktura organizative), pastaj mundëson të realizohen qëllimet e strategjisë logjistike.

Strategjia e logjistikës i drejton funksionet e logjistikës në ndërmarrjen e shpedicionit, ndikon në zgjedhjen e shpedicionit, përkatësisht kapacitetet logjistike dhe i drejton llojet e shërbimeve logjistike. Me taktikën realizohen qëllimet strategjike të logjistikës. Planifikimi (afatgjatë, i mesëm dhe vijues) është në funksion të strategjisë logjistike. Mes strategjisë logjistike, planifikimi, planifikimi dhe organizimi i ndërmarrjeve të shpedicionit ekziston mbrehje interaktive e vazhdueshme dhe e fort, e cila është reciproke dhe e kushtëzuar.

Për shkak se ndërmarrjet e shpedicionit janë nën ndikim të madh të proceseve të globalizimit dhe politikës ekonomike të shtetit të tyre ata duhet në planifikimin e politikave të tyre punuese të mbajnë llogari për strategjitë e mundshme logjistike:

- **Strategjia nacionale e logjistikës.** Ndërmarrjet e shpedicionit duhet që qëllimet e tyre strategjike, resurset, potencialet etj. t'i përshtaten me qëllimet, resurset, potencialet e strategjisë nacionale logjistike,
- **Strategjia ndërkombëtare e logjistikës.** Strategjitë nacionale të logjistikës duhet të jenë kompaktibile dhe komplementare me strategjitë e tilla të njëjta nga shtetet që janë fqinjë, por edhe me sistemet lartë të zhvilluara metalogjistike dhe makrologjistike të nivelit ndërkombëtar.
- **Strategjia e logjistikës së Evropës.** Ndërmarrjet e shpedicionit si operator logjistik të krahinës evropiane, pa marrë parasysh se a bëhet fjalë për shpeditore nga shtetet me transicion apo lartë të zhvilluara, me strategjitë e tyre mundën por edhe duhet që çdo ndërmarrje në mënyrë të vetë dhe sipas mundësive të veta të participojë në strategjinë evropiane logjistike. Munden dhe duhet të përfshihen në rrjetin evropian logjistik, në transportin e shpejt, përkatësisht distribucionit sipas parimit kërcime të natës, por edhe në përbërjen evropiane të distribucionit në paket dhe posta eksprese, sipas parimit të partneritetit.
- **Strategjia transite logjistike.** Shpeditoret si operator logjistik, të cilët ndodhen në shtetet ku transitohen rrjedhat e punës, duhet t'i shfrytëzojnë përparësitë e tyre në konkurrencë, që duhet të ndërtohen në strategjitë e tyre logjistike.
- **Strategjitë e logjistikës përtej detit.** Shumë shpeditore, si dhe operatorët logjistik, shumë apo pak, janë të përfshirë në organizimin e rrjedhave të punës të rrugëve detare dhe kapacitete detare transportuese. Kjo në veçanti vlen për shpeditoret e mëdhenj (të ashtuquajturit, shpeditore mega), që organizojnë rrjedha të punës me anije të linjës, të lira dhe tankere, por gjithashtu edhe transporte ndërkombëtare

multimodale. Strategjitë e shpeditorëve të tillë kanë elemente specifike logjistike të distribucioneve përtej detare.

- **Strategjia e partneritetit logjistikë.** Të gjithë partnerët e punës në zinxhirët e përbëra logjistike, me apo pa dashje, konkurrent apo jo, kanë një qëllim të përbashkët logjistik, dhe ajo është: drejtim i sigurt, i shpejt dhe racional i rrjedhave të punës nga bazat e lëndëve të para deri te shfrytëzuesit, nga fabrika deri te blerësi, nga shitësi deri te blerësi, nga dera në derë. Në realizimin e këtij qëllimi të përbashkët, shpeditori si operator logjistik ka rol të madh të rëndësishëm logjistik, që duhet me maturi ta kryej.

Ndërmarrjet e komunikacionit të ngarkuar rrugor si detyrë logjistike

Komunikacion i ngarkuar në lidhje me veçantinë e tij integruese në zgjidhjet logjistike, është karakteristike me shënimet vijuese.

- Rrjeti i rrugës është në marrëdhënie me llojet tjera të komunikacionit dhe më dendur në komunikacionin rrugor. Automjetet e komunikacionit rrugor sipas rregullës mund të vijnë deri të secili vend ku ndodhet klienti për transport. Bien proceset e mbingarkimit që harxhojnë kohë dhe para gjatë kalimit nga një mjet të transportit në tjetrin. Gjithashtu shpenzimi për ambalazhin e ngarkimit mund të jetë i zvogëluar.
- Secili automjet drejtohet individualisht. Ajo mundet në çdo kohë të kërkohet për të kryer edhe ndonjë detyrë tjetër të transportit.
- Komunikacioni ngarkues rrugor i ndan komunikacionet me pjesëmarrësit tjerë të komunikacionit, në këtë mënyrë bëhet një fluks i komunikacionit heterogjen dhe i përbërë në rrugë. Rreziqet nga aksidentet e komunikacionit janë shumë të pranishme.

Si vlerësim për shpejtësi normale që e realizojnë automjetet në komunikacionin rrugor ngarkues do të jenë rekomandimet vijuese:

- për komunikacion në qytet 20km/h
- në largësi prej 4-20 km – 40 km/h
- në komunikacionin e ndërvendor të rrugëve për komunikacion ngarkues 60 km/h
- për transport të largët dhe në autostradë 80 km/h

Në transportin rrugor ngarkues ekziston një mundësi e vogël për lidhjen e shumë njësive kompozitive. Gjatësi maksimale të automjeteve të rrugës është e caktuar me urdhra ligjore T. 1.

T.1.

Gjatësia maksimale e automjeteve rrugore në trafik	
Lloji i automjetit	Gjatësia
Automjetet speciale	12 m
Kamionë me gjysmë rimorkio	16.5 m
Kamionët ngarkues me rimorkio	18 m

Spektri i gjerë i automjeteve të rrugëve ngarkuese lejon përfshirjen optimale ndaj të gjithave llojeve të mallrave që transportohet si dhe ndaj karakteristikave të vendit të ngarkimit.

Shënimet e lartë përmendura e predisponojnë komunikacionin rrugor ngarkues për të ashtuquajturën *transport direkt* veçanërisht për mall të vlefshëm dhe mall që duhet të porositet për një afat të caktuar.

Furnizimi i transportit në komunikacionin i hapur rrugor mund ta kryejnë ndërmarrjet e transportit apo ndërmarrjet të cilat kanë park të vetë vozitës. Në vendimin për atë se a duhet apo nuk duhet të ketë park vozitës ndikon:

- Shkalla e lidhjes së transportit me proceset teknologjike në: industri, ndërtimtari, tregti apo bujqësi.
- Për shkak specifikës të mallit është e nevojshme posedimi i automjeteve speciale,
- Procesi i transportit të madh dhe të rregullt,
- Ndalimi i ndërmarrjeve me park personal vozitës të kryejnë shërbime për persona tjerë,
- Ekonomia e parkut personal vozitës e cila pjesërisht varet nga faktorët e mëparshëm.

Ndërmarrjet që veprojnë në komunikacionin rrugor ngarkues mund të ndahet në:

- ndërmarrje për komunikacion ngarkues,
- ndërmarrje të shpedicionit pa park personal vozitës si dhe
- ndërmarrje të shpedicionit me park personal vozitës.

Ndërmarrjet për komunikacionin ngarkues përqendrohen para se gjithash në dhënien e shërbimeve transportuese. Ndërmarrjet e shpedicionit i marrin në emër të tyre ndërsa për llogari të porositësit apo pranuesit shërbimet e transportit dhe në situata të caktuara edhe deponimi. Shpeditori është i autorizuar për shërbim të pavarur në zinxhirin e transportit.

Shpeditori në domenin e shërbimeve të tyre logjistike mundësojnë:

- Shpedicionet deri më tani janë marrë me koordinimin në dhënien e shërbimeve në zinxhirin e transportit nëpërmjet vendeve që kryhet transferi i të dhënave.

- Mundësia e efektit nëpërmjet bashkimit të vendeve të punës apo angazhimit të grupit për ngarkim që bën pjesë në detyrat e shpedicionit.
- Krahas organizimit fizik të transportit ekspeditori e merr mbi vete gjithë kryerjen komerciale të punës për llogari të shfrytëzuesit të shërbimit të transportit.
- Shërbimi për deponim dhe shërbim informativ, për shfrytëzuesit e shërbimeve të transportit, (deri tani i përkasin pjesërisht shërbimit të ofruar të ekspeditorit).

Sot, e zakonshme është që shpeditori ta siguroj transportin e mallrave por kryen edhe organizim të zinxhirit të transportit.

Shpeditori futet shumë më thellë në procesin e furnizimit, prodhimitarisë dhe shitjes. Ai hyn në dërguesit trekëndor – prodhues – blerës dhe mes tyre organizon zinxhirë të përbëra informative, fig. 30.

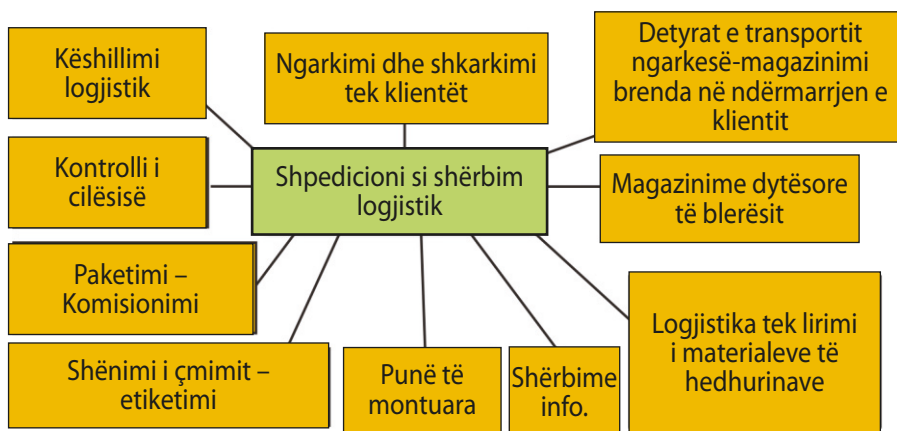


Fig 30. Ndërmarrja e shërbimeve komplekse nga ana e shpediterit.

Integrimi në komunikacionin rrugor të mbingarkuar në konceptin just-in-time të ndërmarrjeve transportuese sjell në bashkëpunim të fortë mes ndërmarrjeve të shpedicionit dhe ndërmarrjeve të industrisë.

Në rrethin e këtij koncepti vërtetohet malli për prodhimtari që ndodhet në rrugë kështu që është e nevojshme mbikëqyrje e vazhdueshme e zhvillimit të transportit. Sot shumë nga shpeditorët në kapacitetet e veta të depove organizojnë grumbullim, mesdeponim, komision dhe ambalazh.

Në rrethin e transportit zbatohen detyrat për sigurinë e ngarkesës dhe mbajtjen e cilësisë së mallit. Oferta e shërbimit plotësohet me detyra të ndryshme komerciale siç janë: doganim, aktivitete në pagesë, sigurim dhe llogaritje.

Hekurudha si ofrues i shërbimeve logjistike

Si ofrues i shërbimeve logjistike, hekurudha kërkon sistem të zhvilluar për transport masiv. Qëllimet e saja primare janë proceset e industrisë të dorëzuara dhe me pagesa përcjellëse. Ajo ka në dispozicion shumë vende të mbingarkimit për ngarkim në vijat hekurudhore të përfshirjes industriale, nyjat dhe rrjedhat hekurudhore të kryqëzimit. Hekurudha ka në dispozicion edhe me një potencial të madh transportues, në të cilin mund të hyjnë oferta të përbëra logjistike të tregut.

Transporti hekurudhën e realizon me ndihmën e tri metodave të ndryshme prodhuese:

Në qëllime të komunikacionit të trenit. Ato janë trena në komunikacion direkt apo të linjës pa transferim për pika fillestare apo përfundimtare të vozitjes. Pika fillestare apo përfundimtare mund të jenë hekurudha të fabrikave të pranuesit apo shitësit, stacione hekurudhore të nyjeve hekurudhore (stacione hekurudhore të nyjeve të rëndësishme hekurudhore apo terminale për komunikacion të kombinuar, fig. 31).

Në komunikacion të vagonëve veç e veç. Komunikacioni i vagonëve veç e veç është komunikacioni për grumbullimin dhe shpërndarjen e vagonëve nga dërgues të ndryshëm dhe pranues. Trenat me mbingarkim mbledhin vagonë të mbingarkuar ose të zbrazët.

Në komunikacion të një grup vagonësh. Komunikacioni me një grup vagonësh kryen grupim dhe organizim të transportit të ngjashëm për shkak të zvogëlimit të shpenzimeve.

Parakushtet e hekurudhës për integrim në zgjidhjet e logjistikës

Përparësitë ekologjike

Hekurudha posedon përparësi të pikëpamjes së harxhimit të energjisë dhe ndotjes së rrethinës.

Prodhimtari e madhe e vagonëve ngarkuese

Mundësi të madhe për mbushjen e vagonëve ngarkuese, favorizim në lidhje me ngarkimin e shfrytëzuesit dhe të këtij ngarkimi, shpejtësi të mëdha të vozitjes në një radhë kompakte, kushtëzohet ky sistem i komunikacionit të arrijë produktivitet të madh në automjetet e ngarkuar.

Pandjeshmëri në kushte klimatike

Siguri të lartë në komunikacion dhe pandjeshmëri relative e kushteve klimatike, hekurudhës munden t'i sigurojnë prodhimtari të lartë që është e rëndësishme gjatë transportit edhe në kushte të vështira klimatike.

Mos përzierja me komunikacionin individual

Vozitja nëpër rrjetin hekurudhor realizohen me kushte të forta të kundërvajtjes dhe pëlqimit. Për shkak të mos përzierjes me komunikacionin individual ka siguri të vogël nga aksidentet dhe fatkeqësitë në komunikacionin hekurudhor.

Rrjeti i dendur i eksploatimeve dhe rrjeti i komunikacionit

Hekurudha posedon, si asnjë sistem tjetër i komunikacionit, me infrastrukturë rrugore nacionale dhe ndërkombëtare përkatësisht rrjet të vendeve të punës dhe komunikacionit. Kjo denduri hekurudhës i mundëson të jetë e pranishme në afërsinë e shfrytëzuesve të tyre.

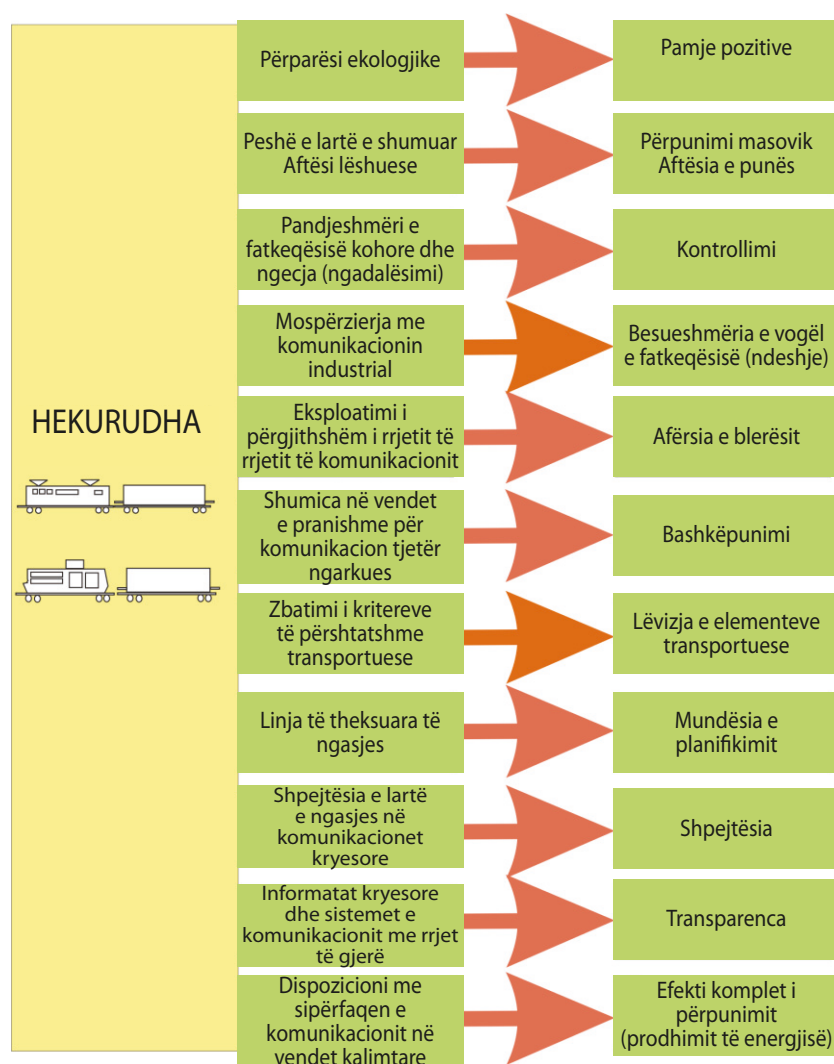


Fig. 31. Karakteristikat e treguara të komunikacionit hekurudhor dhe shërbimet logjistike

Shumë vende të pranishme për bartës tjerë të komunikacionit

Rrjeti i hekurudhës për komunikacion ngarkues është shumë e degëzuar dhe e arritshme në ndërmarrjet industriale, firma për zanate dhe qendra distributive. Në këto vende arritja nga një mjet i transportit në tjetrin zhvillohet pandërprerë, kështu që hekurudha mund të jetë pjesë nga një zinxhir i kalueshëm logjistik në kooperim me bartës tjerë të shërbimeve të komunikacionit.

Përdorimi i përshtatshëm transportuese

Në hekurudhë qarkullojnë shumë vagonë ngarkuese që janë në mënyrë optimale të përshtatshme me mallin që transportohet (për shembull: vagonë ngarkuese për ngarkim special, për gaz transportues, material të derdhur, vagonë me pullaz të hapur e kështu me radhë.). Krahas këtyre përparësive ekzistojnë edhe kushte të përshtatshme për një ngarkim të pa llogaritur të mallrave me shpenzime minimale të ngarkimit.

Vozitjet e rregullta të lajmëruara

Trenat ngarkuese kanë kohë të caktuar të ngarkimit dhe kohë të garantuar në transport. Kjo mundëson që shfrytëzuesit e shërbimeve transportuese më herët t'i planifikojnë transportet e ardhshme me hekurudha.

Shpejtësia e madhe e vozitjes në komunikacionin kryesor

Me modernizimin e korridoreve kryesore tregtare, hekurudha ka bërë kushte në relacione të caktuara kur është në pyetje koha dhe largësia e dërgesës së mallit, të jetë konkurrues direkt i komunikacionit rrugor.

Sistemi informativ dhe komunikues personal

Komunikimi hekurudhor zhvillohet nëpërmjet rrjetave të veta telekomunikuese. Ai është i sigurt, autonom dhe relativisht i pandjeshëm ndaj ndikimeve të jashtme.

Dispozicioni i hapësirave të komunikacionit të vendeve natyrore

Hekurudha ka në dispozicion shumë vende natyrore (vende për mbingarkim, përpunim të mallit në copa, vija hekurudhore të lidhura, nyje të komunikacionit, vende për kryqëzime e kështu me radhë.) Hekurudha ka në dispozicion potencial të madh

hapësinor ku mund të ofrohen oferta komplekse logjistike dhe zgjidhje si në regjim pronësor ashtu edhe në kooperim me bartësit tjerë të transportit.

Hekurudha mundëson edhe transporti hekurudhor të jetë shumë konkurrues dhe plotësisht i integruar në proceset logjistike. E bërë para se gjithash për transporte masive të njësive të mëdha sasiore, treni si njësi prodhuese ofron variant efektiv, të sigurt dhe ekonomik të transportit e përshtatshme për rrethinën. Hekurudha ofron edhe të ashtuquajturat trena logjistik dhe trena për transport të brendshëm. Inter kargo të përshtatshme për furnizim të qendrave të mëdha për shpenzim me çka e mbron kohën e caktuar për marrjen e mallit, transportit dhe cilësisë së lartë të porosis nëpërmjet njësive të trenave speciale të vetme të formuara.

REZYME: Sistemet tregtare-transportuese në sistemet logjistike makro dhe eta kanë për detyrë ta realizojnë ndryshimin e vendit të materialeve të mira nga vendi i fitimit, prodhimit, konsumimit e deri te vendi në shkatërrimi i tyre apo largimi si materiale hedhëse. Këto sisteme në këtë mënyrë e marrin rolin kyç të funksionit në logjistik. Kanë për detyrë të realizojnë efektin (i përshtatshëm për kohën dhe nevojat) nëpërmjet ndryshimit të vendit të materialeve të mira mes vendit të fitimit, prodhimtarisë dhe plasmanit. Realizimi i detyrave të logjistikës transportuese paraqitet përmes ndërmarrjeve transportuese. Ata janë pjesë e sistemit komunikativ-tregtar të shtetit dhe më gjerë, dhe e formojnë të ashtuquajturën logjistik e komunikacionit. Logjistika e komunikacionit e përfshin procesin hapësinor-kohor në sistemet makro dhe metalogjistike që i realizon një ndërmarrje transportuese. Te shërbimet e logjistikës në procesin e transportit është e dukshme specifika e tyre. Ata kanë karakter jo materiales që do të thotë, gradën e prodhimtarisë dhe konsumit rrjedhin paralelisht. Në këtë mënyrë bie prodhimtaria për deponim sepse më herët është bërë një baraspeshë mes ciklit prodhues dhe dërgesës së materialeve të mira të gatshme ndaj konsumatorëve. Ato janë shërbime logjistike me shkallë të lartë të individualitetit. Ato kërkojnë që ndërmarrjet e transportit, të cilat specializohen për tregun e caktuar dhe transportin e mallit të caktuar, me çdo porosi të transportit individualisht duhet ta zgjedhin problemin me transportin. Ndërmarrjet e transportit kapacitetet e veta transportuese i ofrojnë në tregun e shërbimeve transportuese. Konkurrenca e bartësve transportues është me rëndësi të madhe për këtë treg. Ajo e pasqyron numrin e ndërmarrjeve transportuese që janë të pranishme dhe i ofrojnë shërbimet e veta. Gjithashtu, madhësia dhe struktura e parqeve vozitëse të ndërmarrjeve të veçanta transportuese për tregun ka rëndësi të madhe. Kjo është mundësi nga paraqitja e njëkohshme e kapaciteteve transportuese të tregut në pajtueshmëri me nevojat transportuese. Institucionet që i ofrojnë shërbimet logjistike si veprimtari primare janë: shpeditoret, ndërmjetësuesit, ndërmarrjet transportuese, ndërmarrjet për deponim, mbingarkim dhe paketim të mallrave.

PYETJE PËR PËRSËRITJE:

1. Jepni shembull për sistem të mirë transportues?
2. Skiconi skemën e dispozicionit funksional të logjistikës të komunikacionit dhe sqaroni?
3. Çfarë dini për logjistikën e komunikacionit, shkurt?
4. Skiconi dhe sqaroni skemën për lidhje organizative gjatë ofrimit të shërbimeve në sistemin transportues?
5. Si do t'i sqaroni specifikat e tregut transportues?
6. Theksoni, definoni dhe shkurt sqaroni institucionet e ekonomisë së transportit?
7. Si i sqaroni strategjitë bashkëkohore të operatorit shpediteri logjistik?
8. Me çka është karakteristike komunikacioni ngarkues në lidhje me veçantit integrative në zgjidhjen logjistike?
9. Si mund të ndahen ndërmarrjet që veprojnë në komunikacionin rrugor ngarkues?
10. Çka e karakterizon hekurudhën si ofrues i shërbimeve logjistike?
11. Numëroni parakushtet e hekurudhës për integrim në zgjidhjet logjistike?

7. LOGJISTIKA E MARKETINGUT

Specifikat në tregun e komunikacionit

Mënyra e vetme për prosperitet ekonomik të një ndërmarrje është prania e tregut ku ofrohen shërbimet e tyre dhe materialet. Sepse veprimtaria e transportit bën pjesë në shërbime; shitja e tyre shtrihet në disa specifika tregtuese, që mund të karakterizohen në mënyrat vijuese:

- Veprimtaritë transportuese janë **prodhimet jo materiale**. Ata në oferta mund të përshkruhen vetëm përmes informatave të caktuara. Për këtë shkak për zgjidhjen e tyre, problem të veçantë paraqet forma e prezantimit të tyre në blerësit potencial.

- Konsumi për veprimtaritë shërbyese në transport karakterizohen me **shkallë të lartë të individualizimit**. Në bazë të rritjes së vlerës së mallrave dhe diferencimi i kërkesave, pothuajse nuk ekzistojnë nevoja identike transportuese. Nga planet prodhuese dhe shitëse të industrisë dhe tregtisë shfaqet nevoja për shërbime transportuese. Ndërmarrjet transportuese i ofrojnë në treg kapacitet e veta gjatë së cilës oferta duhet t'i merr parasysh specifikat e vëna.

Struktura e ofertës e përcaktojnë specifikat në vijim:

➤ **Numri i bartësve konkurrues në një pjesë të tregut.**

Ekzistojnë kërkesa transportuese, ku ekziston mundësia për shfrytëzim vetëm në një bartës të transportit, për shembull transporti i mallit të rrugëve. Ekzistojnë edhe kërkesa tjera transportuese ku ekzistojnë mundësia për përdorim të dy apo më shumë bartësve të transportit. Këto situata të ndryshme kanë mundësi nga një ofertë të drejt-përdrejtë konkurruese në kuadër të kërkesave transportuese.

➤ **Disa ndërmarrje që ofrojnë shërbime transportuese**

Shtrohen pyetjet e bartësve të komunikacionit, që ofrohen në një pjesë të tregut, dhe plotësohet me numrin e ndërmarrjeve që atë pjesë tregut i ofrojnë shërbimet e veta. Ky numër nuk mundet vazhdimisht në mënyrë konkrete të përcaktohet në veçanti të transporti rrugor, sepse është ndërmarrje të veçanta afatshkurta t'i transmetohen kapacitetet e tyre nga njëra në detyrën tjetër transportuese. Megjithatë, në praktik është treguar se vetëm një numër i caktuar i ndërmarrjeve në një pjesë të tregut vazhdimisht ofrojnë ofertë të njëjtë. Sa më shumë numër të madh të ndërmarrjeve tregtare aq më shumë janë të shumë anshme marrëdhëniet konkurruese.

➤ **Madhësia dhe struktura e ndërmarrjeve transportuese.**

Madhësia e një ndërmarrje e një tregu të caktuar matet me pjesëmarrjen e tij të tregut, që do me thënë, cila pjesë e përqindjes në ndërmarrjen e transportit e ka në tërë transportin të grupeve të caktuara të prodhimeve, që janë të rëndësishme për atë pjesë të tregut. Me strukturë nënkuptojmë ofertë të plotë të shërbimeve të një ndërmarrje. Ndërmarrjet që merren vetëm me një lloj të shërbimit kanë shërbime të ndryshme konkurruese sesa ndërmarrjet që merren me shumë lloje të shërbimeve.

➤ **Ndikimet në politikën e komunikacionit**

Në strukturën e ofertës ndikim të madh ka përzierja e qëllimeve të politikës transportuese në tregun transportues, gjeneralisht apo në pjesë të caktuar të tregut. Si shembull mund të theksohen masat administrative për rregullim të rritjes së ofertës nga kapacitetet transportuese të tregut nëpërmjet kufizimit të numrit të lejeve sipas ligjit të zakonit për transport të mallit. Si shembull për administrim mund të theksohen edhe masat e veçanta të transporti me mall të rëndë, ku ekzistojnë procedura të veçanta për marrjen e lejeve transportuese. Këtu kufizohet dhe ndalet konkurrenca, dhe me këtë edhe oferta.

Madhësitë e përshtatshme karakteristike për formim të ofertës janë:

➤ **Formimi i tregut**

Me vëllim të tregut nënkuptojmë ekzistimin e kushteve konkurruese tregtare, me çka kryhet formimi i çmimit. Gjendja momentale tregtare bëhet faktorë kyç gjatë çdo formimi të ofertës nga ana e pjesëmarrësit të tregut.

➤ **Formimi i shoqërimit dhe pronësisë**

Rëndësi të madhe ka formimi i pronësisë (ndërmarrje publike apo ndërmarrje në pronësi private). Formimet e ndryshme të pronësisë veprojnë pjesërisht në qëllimet konkurruese të ndërmarrjeve, dhe kështu krahas formimit të tregut me shumë rëndësi e përcaktojnë reagimin e ofertës.

➤ **Transparenti i tregut**

Për aksione afariste të ndërmarrjes janë të nevojshme informata të sakta për tregun, dhe kjo do të thotë analizim të tregut me qëllim fitimin e transparentitetit tregtar si faktor ndikues për përcaktim personal të ofertës.

➤ **Tatimi shtetëror (kontribute, tatime)**

Si madhësi të përgjithshme karakteristike për formim të ofertës duhet të theksohen edhe dhënësit e shtetit. Këto dhënie në thelb nuk duhet në mënyrë të njëjtë t'i përgatisin ndërmarrjet konkurruese në treg të caktuar.

➤ **Kostoja**

Në fund duhet të theksohet kostoja si madhësi karakteristike për formimin e ofertës, sepse kostoja është madhësi e nxjerr ku për shkak të rregullave të tyre personale, mund të ndikohet vetëm me kushtëzimin e ofertës. Domethënë, për ndërmarrjet që formojnë ofertë ekziston detyrim gjatë formimit të ofertës, dhe kjo domethënë të ketë kujdes për konkurrencën tregtare dhe marrëdhënien e tij specifike.

Struktura e ofertës e kushtëzuar me faktorët në vijim:

- Diferencimi kundrejt degëve ekonomike,
- Shkalla e konkurrencës e degëve të caktuara ekonomike,
- Shtrirja e degës ekonomike në kuadër të ekonomisë së përgjithshme,
- Karakteristikat speciale transportuese të mallit,
- Madhësia dhe denduria e dërgesave,
- Obligimet e rregullave,

Në konkurrencën e ndërmarrjeve transportuese rol të rëndësishëm nga pikëpamja e blerësit të shërbimeve transportuese luajnë kriteret: efekt, cilësi dhe ekonomi të matshme nëpërmjet aktiviteteve logjistike:

- Saktësi, drejtësi dhe dendësi,
- Shpejtësi,
- Siguri,
- Kapacitete,
- Servis,
- Ekonomi.

Secila nga këto aktiviteteve logjistike ka çmim të vet, ndërsa distribucioni fizik ndikon në çmimin final që e paguan konsumatori i prodhimeve dhe shërbimeve të ndërmarrjes. Çdo porositës duhet të zgjedh ofertë të veprimtarive shërbyese logjistike e cila është e pranueshme. Kjo detyrë mund të zgjidhet vetëm me kundërshtim të kriterëve të dëshirueshme për cilësi dhe efekt kundër shpenzimeve për cilësinë e caktuar të shërbimit. Domethënë, kërkuesi i shërbimit transportues duhet të kryej një vlerësim të aftësive efektive të sistemeve që iu janë në dispozicion, ku nuk mund të merren parasysh vetëm shpenzimet eksterne (p.sh: tarifa), por edhe shpenzimet interne (sekrete). Ndërmarrja transportuese nuk mundet për një afat të shkurtër të ndikoj në koston për transport. Ajo mundet vetëm nga kostoja e përhershme me ndihmën e masave të përshtatshme dhe vendosjeve strategjike të fitojë një pjesë më të madhe. Ndërmarrje më të suksesshme synojnë ta zbatojnë marketingun si koncept bashkëkohor të identifikimit, vlerësimit dhe planifikimit të tregut.

Marketingu i tregut transportues – marketingu logjistik

Marketingu në transport është zgjidhja e problemeve transportuese të porositësve në mënyrë profite nëpërmjet udhëheqjes tregtare orientuese të ndërmarrjes. Ky definicion për marketing në transport qartë tregon se për të qenë në biznes të transportit është më shumë se lëvizje e thjeshtë të materialeve të mira nga njëra anë te tjetra. Ndërmarrjet transportuese plotësojnë detyra në zgjedhjen e problemeve transportuese të porositësve që dëshirojnë të paguajnë një shumë për shërbimet të kërkuara nga kompania transportuese. Për shkak të arsyes për ekzistimin të një ndërmarrjes transportuese nuk gjinden vetëm në ndërmarrjet si të tilla por te shfrytëzuesit që e përdorin prodhimin e tyre apo shërbimin. Në fushën e prodhimtarisë së komunikacionit dhe logjistikës, marketingu fiton përkujdesje me liberalizimin e tregut të komunikacionit dhe me rritjen e konkurrencës midis ofruesve.

Për ndërmarrjet transportuese qëllimet vijuese paraqesin themel të politikës së tyre të marketingut, ato janë:

- ekspansioni,
- kryqëzim i ofertës të veprimtarisë, dhe
- siguria e tregut.

Me politikën e marketingut përfshihen hapat vijuese:

1. **hapi: njohuri të tregut,**
2. **hapi: përshtatje të tregut,**
3. **hapi: realizimi i tregut,**
4. **hapi: lidhje tregtare.**
5. **hapi: formim të tregut.**

Vlerësimi i pozicionet tregtare të ndërmarrjeve transportuese paraqet pikë fille-stare për formulim të qëllimeve konkrete të marketingut dhe qasje. Kjo analizë e tregut zbatohet sipas rregullave të caktuara dhe për çdo pjesë të tregut ku vepron ndërmarrja (relacionet, llojet e shërbimeve e kështu me radhë).

Për realizim të kushteve është e nevojshme ndërmarrja për t'i zgjedhur rrjedhat e repromaterialeve, pjesëve, komponentëve, gjysmë prodhimeve brenda dhe midis pje-sëve të veçanta të sistemit veprues. Formimi i ofertave pronësore nënkupton ndryshim të formës të shërbimeve ekzistuese me cilësi të ri të shërbimeve. Politika e marketingut mund të zbatohet vetëm me politikat e ndryshme speciale. Këto komponentë trego-hen në, fig. 32.

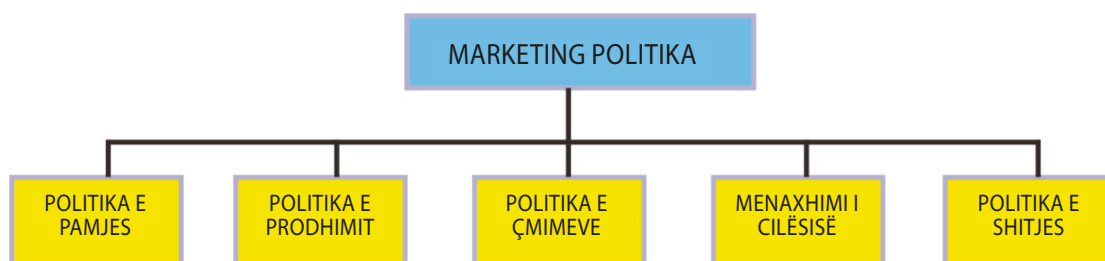


Fig. 35. Pjesët përbërëse të marketing politikës

Vetë koncepti i marketingut përbëhet nga katër parime kryesore:

- *Që të jetë i kënaqur klienti është kusht për zbatim të qëllimeve të afat-gjate të kompanisë.*

Ky parim tregon se janë të kënaqur klientët me çmim të mirë dhe me cilësi të shërbimit të caktuar është garancia e vetme për të mbetur në një afat më të gjatë të një kompanie. Politika e ashtuquajtur bashkëpunim i shpejtë çon deri te pakënaqësia e shfrytëzuesve dhe në fushë afat gjate humb klientë dhe biznes.

- *Të gjitha tregjet nuk janë të njëjta, por përbëhen nga segmente të ndryshme.*

Ky parim tregon se nuk ekzistojnë tregje të mëdha transportuese, por ekzistojnë të vogla me segmente të vogla. Klientët te ato segmente të ndryshme kanë probleme specifike transportuese dhe çmime të ndryshme dhe nevoja për cilësi. Si rezultat i politike tregtare ndërmarrjet transportuese do të duhet t'i respektoj të gjitha në forma të ndryshme.

- *Klientët nuk blejnë prodhime apo shërbime, por ata e blejnë atë që prodhimi apo shërbimi mund ta bëjë për ata.*

Ky parim tregon se porositësit nuk janë shumë të interesuar për kamionët nga kompania transportuese, por ata duan që prodhimet e tyre të jenë me cilësi dhe në kohë të transportuar nga njëri vend te tjetri. Udhëtarët nuk duan të qëndrojnë në autobus, por të arrijnë në shtëpi.

- *Tregjet janë dinamike.*

Ky parim tregon se tregu transportues ndryshohet për çdo ditë. Kjo tregon se marketing nuk është diçka e re që e bëni përkohësisht. Kompania që mirë përfiton në kohën e sotshme dhe nuk kujdese shumë për marketingun mund të mbetet nesër pa punë. Ndryshimet e shpejta dinamike kërkojnë mënyrën strukturore të zbatimit të atyre ndryshimeve në strategjinë për punë të një ndërmarrje transportuese, ndërsa ajo në fakt është poenta e marketingut.

Detyra më e vështirë në kuadër të marketingut përbëhet në atë të futen ndryshimet e reja të shërbimeve të ofruara dhe llojet e shërbimeve të bëhen pjesë e rëndësishme nga tregu transportues. Me formimin e ofertave format ekzistuese të ofertës të shërbimeve ndryshohet. Kështu bëhet cilësia e re e ofertës të shërbimeve. Ofertat e reja i identifikon dhe i vlerësojnë elementet e distribucionit fizik që i përfshin aktivitetet e lëvizjes fizike të prodhimeve deri te konsumatorët përkatësisht shfrytëzuesit. Shpesh këto oferta i integrojnë dhe i përshtatin rrjedhat e materialeve interne dhe eksternë. Ato nuk janë vetëm për qarkullimit fizik të prodhimeve të gatshme por edhe në qarkullimin e materialeve të nevojshme si dhe përcjelljen e dokumentacionit komercial. Këto janë elementet e ashtuquajtura marketing logjistik.

MIKS MARKETINGU

Elementet e theksuara të politikës së marketingut njëkohësisht janë pjesë përbërëse e strategjisë së suksesit të ndërmarrjes transportuese. Ky sukses nuk mund të jetë i rastësishëm. Suksesi është fryt i masave të nxjerra nga instrumentet e pranishme të marketingut të përshtatura të arrijnë një efekt të madh të mundur. Kjo shoqëri optimale të instrumenteve të marketingut njihet si Miks i Marketingut. Mënyra ku zbatohet këto instrumente shtrihet në kuadër në planin e marketingut. Plani i marketingut është

dokument ku është i vendosur planifikim i detajeve në të gjitha aktivitetet e marketingut për të gjithë punonjësit. Gjithmonë ajo është një numër i madh i aktiviteteve ku para se gjithash i kryejnë sukseset e dëshiruara të shitjes, pastaj obligimet ndaj klientëve dhe formimin e tregut. Shkenca për marketingun njih tri krahina të aktiviteteve të cilat drejtohen nga tregu, ndërsa pastaj edhe nga klientët. Këtu punohet për program të shërbimeve, komunikim dhe politik e çmimeve. Ky miks i marketingut e bën më të qartë detyrën e cila i referohet udhëheqjes të ndërmarrjes por edhe të gjithë atyre në ndërmarrje të cilat janë përgjegjës për politikën e marketingut dhe sukseesi i ndërmarrjes.

Miksi i marketingut si nocion

Plani operativ i marketingut të ndërmarrjes transportuese ndërtohet në bazë të ashtuquajturit miks të marketingut. Miksi i marketingut përbëhet nga fig. 33:

- Prodhim / shërbim
- Para / çmim
- Hapësirë
- Promocion
- Shitje personale
- Personal



Fig 33. Marketing miksi për shërbime.

Kjo është rregull e ashtuquajturës “Gjashtë P-a”. Të gjithë së bashku e formojnë miksin e marketingut i cili në një kompani transportuese. Nëpërmjet tij ofrohet udhëzim efikas gjatë krijimit të një plan operativ të marketingut për dalje të tregut transportues. Gjatë përpunimit të miksit duhet të merren parasysh:

- Të gjitha elementet në miks janë të lidhura njëra me tjetrin

Për shembull, nuk është e mundurshme promovim efikas pa një definicion të mirë të shërbimeve të ofruara nga kompania apo nuk ka dobi nga investimi në pajisje të lartë dhe me një personel mirë të trajnuar nëse kompania shkon me një marketing të ulët.

- Klientët vlerësojnë nëpërmjet gjithë miksit të marketingut.

Klienti nuk do të merr parasysh një instrument, sepse mendimi shumë ndryshon nga vlera e secilit instrument në veçanti.

- Ndërmarrësi është i lirë të përcaktoj vlerën e instrumenteve të caktuara. Një ndërmarrës do të drejtohet në veçanti nga çmimi ndërsa dikush tjetër do ta merr parasysh prodhimin dhe cilësinë si më të rëndësishme.

Prodhimi / shërbimi

Prodhimi i kompanisë transportuese në fakt është shërbimi. Kur formohet plani operativ i marketingut duhet të definohet shumë preciz shërbimi i ofruar. Ato janë shërbimet që përfshijnë transport, administrim, magazinim e kështu me radhë. Kjo i dedikohet edhe definicionit të shërbimeve transportuese në lidhje me destinacionin, radhitjen e transportit apo definimin e nivelit të shërbimit e kështu me radhë.

Zhvillimi i shërbimeve

Njëra nga parimet e marketingut është se tregu është dinamik. Ajo që dje ka paraqitur një element fitues, sot mund të jetë vjetruar. Fakti se tregu po ndryshohet si pasojë e punës së kompanisë, pastaj imponon nevojë gjithmonë të mendohet në elementet e zhvilluara të veprimeve shërbyese. Në kuadër të këtij elementi zhvillues të rëndësishëm strategjik të kompanisë është t'i përdor nevojat e ndryshme të shprehura dhe dëshirat e klientëve për promovim të cilësisë pronësore si pikë fillestare për zhvillim të veprimeve shërbyese. Shumë shpesh firmat transportuese krijojnë konceptet pronësore dhe teknologjitë si pikë fillestare, duke shkuar nga shërbimet teknike perfekte që nuk kërkohen në tregun.

Para/çmimi i transportit

Kur krijohet strategjia për vënien e çmimit për planin e marketingut operativ, një kompani transportuese duhet të t'i kushtohet vëmendje:

- *Metoda e vënies të çmimit/ llogaritje e çmimit të shpenzimeve*

Për vënien e çmimeve profitabile është e nevojshme qartë të definohet si llogaritjet çmimi. Duhet në detaje dhe qartë të përshkruhet metoda për llogaritje të çmimeve që do të përdoren, ku dhe kur është gjetur informata e nevojshme për mbështetje të llogaritjes të çmimit dhe i cili është i nevojshëm për atë informatë.

- *Strategjia e çmimit*

Duhet të ekzistoj strategji e çmimit si strategji e përgjithshme e kompanisë.

Kompania transportuese e cila synon për një nivel më të lartë të tregut do duhej të ketë strategji të çmimit.

- *Strategjia për zbritje*

Duhet të ekzistoj strategji për zbritje, me futjen qartë cilat situata mund të japin zbritje dhe çfarë zbritje do të jepet. Duhet të dihet cilat persona janë të autorizuar ta japin zbritjen.

- *Çmim të ulët*

Duhet të zhvillohet strategjia për çmim më të ulët që mund të jepet dhe të përcaktohet njerëz përgjegjës apo sektor që duhet ta dinë.

- *Kushte të pagesës*

Duhet të përshkruhen kushtet e pagesës në veçanti numri maksimal i ditëve apo javëve që borxhliu mund t'i ketë për pagesë. Është rregull, se klientëve të cilët shpejt i paguajnë çmimet më të ulëta kanë më shumë mundësi të jenë profitabilë nga klientët që paguajnë këste të mëdha por vonohen shumë muaj.

- *Dallimi i shërbimeve dhe çmimit*

Çmimet e ndryshme për nivele të ndryshme të shërbimeve i ofron kompania. Dërgesë për një natë është më i shtrenjtë nga dërgesa për 48 orë. Duhet të dihet se edhe në konkurrencat më të forta tregtare ka kompania transportuese që arrijnë të realizojnë çmime më të larta. Me ofertën e shërbimeve tjera apo ofrimin e të njëjtës, por në mënyra të ndryshme ata arrijnë të gjejnë klient që dëshirojnë ta paguajnë çmimin më të shtrenjtë. Në të kaluarën suksesi në një firmë vlerësohej sipas konstatimit, por sot njerëzit shikojnë në konstatimin si diçka të fundit. Kjo sjell ndryshim në vëmendjen e menaxherëve. Ata duhet më shumë të shikojnë në rezultatet të marra me konstatimi.

Hapësira

Kjo vlen për dhënien e shërbimeve të duhura në kohë të duhur. Aksent i duhur duhet të jepet në:

- *Lokacioni i selis së kompanisë,*
- *Shoqëruesi,*
- *Agjenti,*
- *Bashkëpunimi.*

Promocioni i kompanive transportuese

Kompania duhet të promovohet me material të veçantë reklamues. Promocioni mund të paraqitet me:

- *Përshkrim i profilit të kompanisë,*
- *Huat,*
- *Reklama,*
- *Posta e drejtpërdrejtë.*

Shitje personale

Transporti është industri shërbyese e cila dallohet nga veprimtarit e tjera. Roli i të punësuarve janë faktor i rëndësishëm për renomenë e kompanisë transportuese. Mbështetja është e rëndësishme dhe shpesh kontakti me shitësin e përcakton përshypjen e parë për kompaninë dhe shërbimet që jepen. Nëse të punësuarit në një kompani dëshirojnë t'i plotësojnë suksesshëm detyrat e marketingut, ata duhet të:

- Të binden në detyrën e tyre dhe rëndësinë e klientit. Entuziazmi dhe ndjenja për shërbim janë karakteristikat më të rëndësishme të personit i cili është përgjegjës për dhënien e veprimtarive shërbyese.
- Posedimi i aftësive të nevojshme për zbatim të suksesshëm të detyrave.

Nga shfrytëzuesi e shërbimeve transportuese deri te bashkëpunëtori

Transaksioni i suksesshëm shitës përfundon me nënshkrimin e dërgesës. Marketingu i suksesshëm jep shfrytëzues të kënaqur. Pyetjet e shumta për shërbimet transportuese bazohen në vazhdimësi apo në rregulla të caktuara. Kjo jep mundësi për ndërtim të bashkëpunimeve, për të cilat duhet mirë të mendohen dy gjëra:

- *Adaptim i sistemit*

Shërbimet (transportuese) duhet të rrjedhin më së miri ndaj proceseve që rrjedhin mes porositesit dhe klientit të tij. Ajo është zhvillim i kombinuar i proceseve njëri me tjetrin nëpërmjet të cilëve jepet shërbim më i mirë por krijohet edhe varësi më e fortë.

- *Bashkëpunim me bashkëpunuesit*

Klienti ka nevojë nga kontaktet e mira me kompaninë transportuese në nivele të ndryshme: nga operatorët (magazina, personeli) nëpërmjet udhëheqjes (sektor për shitje dhe transport) deri te drejtorët. Transporti domethënë shërbim personal me kujdes personal nga menaxherët dhe operatorët.

Personeli

Mendimi pozitiv dhe puna e drejtuar nga klienti është e mundur nëse personeli është motivuar dhe ndjen se është i përfshirë në kompani. Që të mundësohet personeli ta kryej detyrën, politika personale dhe politika e marketingut duhet të përshtaten. Marketingu do të ndikojë në politikën personale nëpërmjet:

- Regrutim pozitiv dhe seleksionim me vëmendje të përkushtuar në marrëdhëniet ndër-njerëzore,
- Edukim dhe trening,
- Dhënie e këshillave dhe konsultimeve me personelin

Komunikimi i mirë i brendshëm është po aq i rëndësishëm sa edhe komunikimi profesional i jashtëm. Personeli duhet të vërehet për shkak të përcjelljes së detyrave të marketingut. Nuk duhet vetëm të shikohet nëse mirë është kryer detyra e tij por duhet të ketë pakujdesje për klientin i cili është shumë i rëndësishëm. Kjo nuk është vetëm për vozitësit, planerët dhe operatorët por edhe sektori financiar.

Marketing miks për kompani të vogla

Marketing miksi mund të haset në çdo kompani transportuese. Të gjitha elementet janë të rëndësishme. Në kompanitë e vogla transportuese faktorët e personelit dhe prodhimit shpesh janë me rëndësi të madhe në lidhje me të njëjtat por në kompanitë më të mëdha. Shërbimet personale shpesh janë të lehta për kompanitë e vogla.

Kompanitë e vogla transportuese shpesh punojnë për një numër të vogël të klientëve. Në atë rast konsumi, shitja dhe promocioni do të hasen vetëm në një vëllim të vogël. Nëse kompania ka siguruar kontrata të gjata atëherë prodhimi transportues dhe personeli do të jenë me rëndësi të madhe.

Promocioni gjithashtu është i mundshëm për kompanitë e vogla. Dërgimi direkt me postë mund të bëhet në të gjithat kompanitë transportuese prej një njeriu, nëpërmjet punës që bëhet në mbrëmje.

Për shumë kompani të vogla, sigurisht, do të jetë e pamundur të merren profesionist për hulumtim të tregut, formimit të marketingut dhe reklamimit. Mbikëqyrni me vëmendje te të tjerët (klientët, konkurrentët dhe të ngjashme) sjell në baza shumë të mira për aktivitetet pronësore.

Segmentimi i tregut

Njëra nga parimet kryesore të konceptit të marketingut është se nuk ekziston një treg i madh transportues. Tregu është i përbërë nga segmente të llojllojshme të cilat kërkojnë procedurë të vetë të marketingut. Ajo ka ndikim të madh ndaj procesit të zhvillimit të planit strategjik të marketingut. Në rast se kompania ka veprimtari në më shumë se një fushë tregtare, procesi i planifikimit strategjik duhet të kryhet në nivele të ndryshme në firmë. Udhëheqja apo menaxhimi i firmës duhet të fillojë procesin e planifikimit strategjik. Në këtë mënyrë firma do të ndahet në sektorë të ndryshëm, të cilat do t'i kenë qëllimet e veta, konkurrent, strategji, koncepte të marketingut dhe të ardhura. Qëllimet e sektorit të dhënë mund të përcaktohen shumë precize nga qëllimet e kompanisë si qëllim. Për shembull sigurimi i shërbimeve transportuese derë në derë midis Holandës dhe Francës dhe arritja e të gjitha dërgesave apo ngarkimeve të kamionit në afat prej 36 orë.

Në etapën e tretë ekipi i menaxherit duhej ta përcaktojë të ardhmen e segmenteve tregtare apo në secilin sektor si dhe qëllimet përfundimtare që duhet të arrihen. Këto qëllime shprehen si zhvillim i ndërmarrjes dhe investime të nevojshme që kërkojnë në përpunim të strategjisë së veçantë për zhvillim të secilës sferë tregtare e mbuluar me buxhet të përshtatur zhvillues.

Pasi që të përcaktohet segmentet tregtare, të ndara me sektor veprues, mund të fillohet me procesin e planifikimit strategjik për çdo segment të ndarë. Gjatë përcaktimit të segmenteve të ndryshme tregtare duhet të shikohen rekomandimet si vijon:

- *Rajoni*

Segmentet e zhvilluara tregtare mund të përcaktohen nga rajoni që i përdorë shërbimet transportuese. Shërbimet e transportit mund të nivel lokal, rajonal, nacional apo ndërkombëtar. Normalisht, planet e marketingut për sigurim të shërbimeve transportuese të nivelit lokal dallohet nga ato për sigurim të shërbimet e transportit në nivel ndërkombëtar.

- *Mallrat*

Gjithashtu, lloji i mallrave transportuese mund t'i përcaktojnë segmentet e ndryshme tregtare. Transportimi i prodhimeve kimike në nivel nacional dallohet nga transporti të llogaritura në rajonin e njëjtë. Ky dallim duhet të merret parasysh gjatë përpunimit të planit të marketingut.

- *Klientët*

Lloji i klientëve mundet të paraqesë faktorë gjatë përcaktimit të segmenteve të ndryshme tregtare. Puna e transporteve për konsumuesit e mëdhenj industrial ndonjëherë është e ndryshme nga transportet në pakicë deri te konsumuesit.

- *Shërbime*

Lloji i shërbimeve që klientët i kërkojnë mund të përdoren për përcaktimin e segmenteve të ndryshme tregtare. Disa klient kërkojnë transport të shpejt dhe të sigurt, të tjerët kërkojnë transport më të mirë, ndërsa të tjerët kërkojnë jo vetëm transport por edhe deponim të mallit dhe distribucionit të nivelit lokal.

Me qëllim që të ketë përcaktim të suksesshëm të segmenteve tregtare, duhet të plotësohen disa kushte. Segmentet duhet të jenë mjaftueshëm të zgjeruara, mjaftueshëm të ndryshëm dhe lehtë të njohura.

Këtu duhet të ketë kujdes në një fakt. Shumë kompani transportuese, përpiqen të bëjnë gjithçka dhe asnjëherë mos të heqin dorë nga klienti. Por, ndërmarrja e cila funksionon në shumë segmente të ndryshme tregtare do të ketë probleme gjatë hyrjes së tij në treg dhe me nivelin e shërbimeve që i ofron, që e mat aspektin operativ dhe në fund do t'i plotësoj nevojat e tërë tregut transportues.

Pas identifikimit të segmenteve të ndryshme tregtare mund të fillohet me procesin e planifikimit strategjik të marketingut në çdo segment veç e veç.

Planifikim të marketingut – Plani i marketingut dhe punues

Në kapitullin e mëparshëm është sqaruar se filozofia e marketingut është koncept më i rëndësishëm, ku duhet të bazohet kompania. Problemi tjetër është si ta nxirsim kompaninë të punojë në pajtueshmëri me atë koncept. Përgjigjja e këtij problem jepet në planin e marketingut.

Planifikimi është i rëndësishëm për çdo organizatë, sepse me definicion një organizatë përbëhet nga njerëz të ndryshëm, të cilët punojnë për arritjen e qëllimeve të caktuara. Në kohën e sotme pothuajse të gjitha kompanitë kanë ndonjë plan veprues. Fokusi i këtyre planeve është vendosur mbi çështjeve financiare, dhe jo mbi marketingut. Pavarësisht nga kjo, duke marrë parasysh konceptin e marketingut, është e qartë se plani për marketingun është pjesa më e rëndësishme nga plani veprues.

Procesi i planifikimit të marketingut në një ndërmarrje transportuese

Në T. 2. janë treguar hapat, të cilat duhet të merren për përbërjen e planit të marketingut. I tërë procesi është i quajtur *"Përbërje strategjike e marketing planit"*. Si rezultat fitohet plan operativ marketing. Plani operativ i marketingut i përcakton të drejtat për të gjitha dukuritë, të cilat duhet të kryhen në periudhat e vijuese.

Plani strategjik i marketingut e përcakton marketingut si dukuri, me çka vlerësohen mundësitë e firmës në mjedisin e jashtëm tregtar. Plani strategjik i marketingut fillon me përpunimin e planit veprues së kompanisë. Ai e përcakton planin e marketingut, ku përshkruhet planifikimi operativ për të gjitha dukuritë e marketingut. Plani operativ i marketingut tregon cilat veprimtaritë e marketingut duhet të fillohen, nga kush, si, në sasi të tillë dhe me mjete financiare.

T.2



Qëllimet dhe strategjitë

a) Qëllimet

Në bazë të analizave të ndërmarrjes mund të përcaktohen qëllime konkrete në segmente të ndryshme tregtare. Këto qëllime mund të jenë të përcaktuar për aspekte të ndryshme në ndërmarrjes. Mund të përcaktohen qëllimet për transport, përfitim, zvogëlim të shpenzimeve, cilësisë, numrit të makinave, pjesëmarrjen e tregut, shërbimet shtuese, kualifikimi i personelit, e kështu me radhë. Për shembull, qëllimi i një kompanie është:

- Rritje e fitimit në fushën e Transportit ndërkombëtar të prodhimeve kimike për 10 % dhe në 2 vitet e ardhshme.
- Zvogëlim i shpenzimeve për 10% në vitin e ardhshëm.
- Rrite e porosisë mu në kohë prej 90% në 95% në vitin e ardhshëm.

- Marrje e 25 % nga tregu në rajonin për distribucionin e mobileve
- Ndërtim dhe zbatim të hapësirave deponimit.
- Të gjithë vozitësit në transportin ndërkombëtar ta mësojnë terminologjinë kryesore në fushën e komunikacionit rrugor në gjuhën gjermane dhe angleze deri në fund të tre muajve të ardhshëm.

Është shumë e rëndësishme gjatë vënies së këtyre qëllimeve, ato të jenë:

- *Të realizueshme në periudhën prej 2 deri 3 vite, jo më shumë*
Që të shmang harresën e qëllimeve afatgjate në paraqitje afatgjate, këto qëllime duhet të jenë të realizueshme të paktën për 2-3 vite.
- *Reale*
Që të shmangen problemet me motivimin e personelit, qëllimet duhet të jenë të realizueshme.
- *Të matura*
Për shmangie të mosmarrëveshjes rreth llojit të qëllimit, e njëjta duhet të jetë e prekshme dhe e matur. Është më mirë të thuhet se qëllimi është fitimi të rritet për 10% sesa vetëm të thuhet se fitimi duhet të rritet.

b) Strategjia

Në bazë të qëllimeve të caktuara duhet të përpunohet strategjia për arritjen e të njëjtave. Për rritjen e fitimit strategjia kjo do të jetë strategjia:

- Politika e qëllimeve të ulëta për zgjerim të pjesëmarrjes së tregut.
- Bashkëpunim me ndërmarrje të tjera transportuese që t'i rrisë shërbimet.
- Vënien e mundësive të reja shërbyese.
- Punësim vetëm për vozitësit që flasin gjuhë të huaj.
- Parandalim i propozimeve të shërbimeve të cilat nuk kanë të ardhura.

Katër strategji kryesore për ndërmarrjet transportuese

Kryesisht mund të përcaktohet katër strategji kryesore për kompanitë transportuese në transportin rrugor ngarkues. Këto strategji kryesore duhet të shikohen si ide teorike. Në praktikë shumica e ndërmarrjeve transportuese e bazojnë strategjinë mbi kombinimin e strategjive vijuese kryesore:

- Ekzekutues i shkallës së dytë sipas marrëveshjes, T3.
- Specializim, T. 4.
- Ndërtim të rrjetit, T. 5.
- Zgjerim të shërbimeve logjistike, T. 6.

Ekzekutues sipas submarrëveshjes

Kjo strategji është më e përshtatshme relativisht për ndërmarrje të vogla transportuese, T3

T.3

Përparësitë	Dobësitë
Shpenzimi i ulët për shkak të shpenzimeve të vogla të regjisë	Shitja nuk është mirë e zhvilluar
Fleksibiliteti	Më pak dije se tregu i marketingut
Personeli i motivuar/ngasësit	Nuk ka buxhet për promocione
Me përvojë në transportin e ngarkesës së përgjithshme	Shumë e vogël për tërheqjen e shpërndarësve të mëdhenj
Mundësitë	Kërcënimet
Çmimet bëhen më të rëndësishme se të tregut	Shpërndarësit përpiqen të punojnë vetëm për disa kompani të mëdha
Strategjia- realizues me submarrëveshje	
Analiza shpie në përfundim se ndërmarrja duhet të përqendrohet në kryerjen e shërbimeve transportuese për ndonjë kompani tjetër më të madhe transportuese si dhe t'i mbajë shpenzimet në nivelin më të ulët të mundshëm.	

Kjo strategji është më i përshtatshëm për ndërmarrje të vogla dhe të mesme transportuese, T4:

T.4.

Përparësitë	Dobësitë
Njohje e mirë e sferës së tregut për transport të preparateve kimike	Transporti i ngarkesës së përgjithshme rëndë kombinohet me transportin e aktivitetet kimike
Pajisje speciale	Shfrytëzimi i vogël i kapacitetit për rajonin e dhënë
Renome e mirë e tregut	Mangësia e buxhetit për promocione të mëdha
Motivimi dhe ngasës mirë të trajnuar	Kapaciteti i pamjaftueshëm për mbulimin e sferës së gjerë gjeografike
	Shpenzimet relativisht të larta
Mundësitë	Kërcënimet
Tregu kimik rritet	Konkurrencë më e madhe e kompanive me shpenzime më të vogla në transportin e përgjithshëm kargo
Kërkesat e rritura për cilësi	
Strategjia – specializimi	
Analiza shpie në përfundim se ndërmarrja duhet të specializohet në transportin e preparateve kimike, duke i shikuar shërbimet e veta të larta kualitative në segmentin e rreptë të caktuar të tregut.	

Ndërtim i rrjetit, kombëtare dhe ndërkombëtare

Kjo strategji është më e përshtatshme për ndërmarrje të mese dhe të mëdha, për ndërmarrje ndërkombëtare aktive është T5 vijuese:

T.5.

Përparësitë	Dobësitë
Njohje e mirë e segmentit të tregut për transportin e ngarkesës së përgjithshme	Nuk ka rrjet evropian
Kontaktet e mira me partnerët	Shfrytëzimi i vogël për kapacitetin e rajonit të dhënë
Renome e mirë e tregut	Buxheti i vogël për rroga
Ngasësit flasin gjuhët e tyre	Shpenzimet relativisht të larta
	Nuk ka buxhet për zgjerimin e fushë veprimit gjeografik me ndërmarrjen e firmave tjera
Mundësitë	Kërcënimet
Kërkesa e rritur e shpërndarjes së përgjithshme evropiane	Kërcënimet, Shpeditoret kërkojnë operatorë të gjerë gabarit
Kërkohen mundësitë të depove	Konkurrenca e rritur

Strategjia- Ndërtimi i rrjetit

Analiza shpie në përfundim se ndërmarrja duhet ta rris fushë veprimin gjeografik nëpërmjet bashkëpunimit të rritur me partnerë të huaj me qëllim të ofertës së shërbimeve transportuese dhe shpërndarjes nëpër tërë Evropën

Zgjerimi i shërbimeve logjistike

Kjo strategji është më e përshtatshme (praktike) për ndërmarrje të mesme dhe të mëdha, T. 6:

T.6.

Përparësitë	Dobësitë
Njohje e mirë e segmentit të tregut për transportin e ngarkesës së përgjithshme	Nuk ka rrjet evropian
Njohje e mirë e problemeve logjistike të shpeditoreve	Shpenzime relativisht të larta transportuese
Renome e mirë e tregut	Njohje e vogël e tregut të huaj transportues
Sistemi i mirë i zhvilluar kompjuterik	
Lokacioni qendror që është ideal për shërbimet shpërndarëse	
Mundësitë	Kërcënimet
Interesi i rritur në logjistikë me globalizimin	Kërkesë më e madhe për transportin pan-evropian
Tendenca e rritur e hedhjes së shërbimeve logjistike si veprimtari	Konkurrenca e rritur

Strategjia- zgjerimi i shërbimeve logjistike

Analiza shpie në përfundim se ndërmarrja duhet ta rris fushë veprimin gjeografik nëpërmjet bashkëpunimit të rritur me partnerë të huaj me qëllim të ofertës së shërbimeve transportuese dhe shpërndarjes nëpër tërë Evropën

Shpenzime logjistike

Përvojat botërore dhe tonat tregojnë se ndërmarrjet kanë shpenzime të mëdha për furnizim, magazinim, rezervat në qendrat shitëse dhe në vetë dyqanet.

Me studimin e këtyre shpenzimeve dhe në pjesëmarrjen e tyre në çmimin e vogël shitës të prodhimit, sipas përvojës botërore, është e vërtetuar se edhe ata në çmimin e prodhimit marrin pjesë prej 6% deri 35%, në varësi nga lloji i prodhimit dhe nga mënyra prej të cilit ai është i marrë. Pjesa tjetër nga vlera e tij i takon çmimit të marrë të atij prodhimi nga prodhuesi, harxhimet e punës, tatimi i fitimit dhe kështu me radhë. Megjithatë, është e mundshme dhe duhet të vepohet në të gjitha zinxhirët distributive në zgjidhjen e mënyrës së paketimit, transportit dhe të tjera, në drejtim të zvogëlimit të atyre shpenzimeve.

Shpenzimet logjistike paraqesin indikatorë të rezervave teknologjike për racionalizim të procesit distribues. Me ndryshimin e profesionit të disa shpenzimeve logjistike dhe me njohjen e vlerës së tyre sistemi drejtues fiton informata se në disa nga zinxhirët distribuese – zinxhiri logjistik (transport, deponim, manipulim, rezerva) ndodhin ndryshime të caktuara të cilat duhet të zbatohen.

Parakusht kryesor për rritje të ekonomisë në fushën e logjistikës dhe distribuimit është siguri i informatave të nevojshme dhe të domosdoshme për shpenzimet e realizimit të aktiviteteve logjistike gjatë rrjedhës së llojit të caktuar të prodhimeve dhe atë në zinxhirin e distribuicionit.

Nga figura 34 duket se shpenzimet e logjistikës rriten në lidhje me shpenzimet e prodhimitarisë dhe bëhen zë i madh në gjitha shpenzimet.

Identifikimi, vërtetimi dhe përcjellja e shpenzimeve logjistike mundëson:

- Formimin e bazave për llogaritje më cilësore të çmimit të prodhimeve;
- Kontrollimi i cilësisë së funksionimit dhe ekonomisë në realizim të zinxhirëve distribues të mallrave;
- Identifikimi i rezervave teknologjike që tregojnë në pasojat ekonomike nga procesi joracional i organizuar për furnizim, deponim, rezerva, transport, paketim, ngarkim dhe kështu me radhë, dhe me atë inicim dhe gjetjen e zgjidhjeve të reja dhe marrjen e vendosjeve vepruese nga karakteri strategjik dhe operativ.

Analizat dhe vërtetimi i shpenzimeve logjistike mundësojnë kontrollim të cilësisë dhe ekonomisë në realizimin e procesit së distribuimit dhe plasman të mallrave në treg. Identifikimi, vërtetimi dhe përcjellja e shpenzimeve logjistike iu mundësojnë menaxhmentit t'i vërtetojë, përcjellë dhe të sjell vendosje strategjike në zgjidhjen, zhvillimin dhe racionalizimin e ndërmarrjes tregtare.

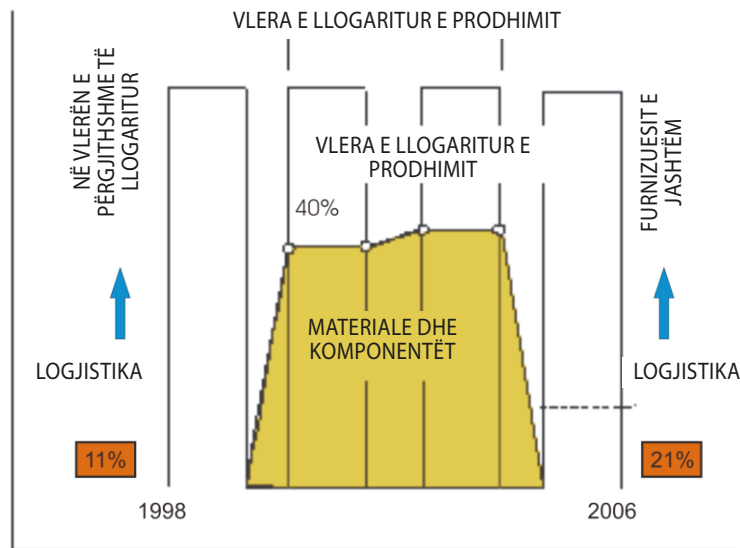


Fig.34 Lëvizje e shpenzimeve të logjistikës

Gjendja dhe përcjellja e shpenzimeve logjistike gjatë distribucionit të prodhimeve

Hulumtimet e kryera në ndërmarrjet e industrisë për problemin e proceseve logjistike dhe distribuese, tregojnë në pjesëmarrje të lartë të shpenzimeve logjistike në të gjitha shpenzimet e reproduktimit dhe vlerës së mallrave.

Për planifikim të suksesshëm, drejtim dhe kontrollim të proceseve logjistike dhe aktiviteteve në një ndërmarrje patjetër është e nevojshme menaxhmenti të disponoj me informata për shërbimet logjistike dhe shpenzimet për realizimin e tyre.

Te numri më i madh i ndërmarrjeve tregtare, asortimenti i prodhimeve është shumë i gjerë dhe i ndryshueshëm me kalimin e kohës, si dhe kushtet për furnizim të cilat mund të jenë të ndryshme prej furnizimit në furnizim.

Rezervat në magazinat distribuese dhe gjithashtu në dyqanet, ndryshojnë si pasojë e shumë faktorëve tregtarë. E gjithë kjo ndikon në madhësinë dhe strukturën e shpenzimeve logjistike dhe mbi përfshirjen e tyre në çmimin e prodhimit.

Për identifikim dhe vërtetim të shpenzimeve logjistike më shpesh ndikojnë:

- Procesi i paketimit, ngarkimit dhe transportit ndonjëherë është i realizuar nga ana e furnizuesit dhe ai shpenzimet e tij logjistike i llogarit në çmimin e

tij, dhe në të tilla raste, ato vlera nuk njihen dhe paraqesin pjesë nga çmimi furnizues i mallrave;

- Kur procesi i transportit, mbingarkues dhe kështu me radhë realizohet nga ana e organizimit të specializuar transportues, për dhënien e shërbimeve logjistike apo kur organizatorët e punës në ndërmarrje angazhojnë forcë fizike në punë për aktivitetet logjistike në qendrën distribuese dhe depot tjera, atëherë, vlera e shpenzimeve logjistike është e njohur në bazë të fakturës së nxjerr.
- Nëse në realizimin e transportit të mallrave konkrete bëjnë pjesë sistemet logjistike të ndërmarrjes, magazinës dhe shërbimit transportues, në atë rast shpenzimet logjistike nuk mundet direkt të projektohen në zinxhir konkret transportues sepse llogariten në shpenzimet e plota nga puna e sektorit, objektit deponues, shërbimit për transport dhe kështu me radhë.

Gjatë përpunimit të metodologjisë me siguri duhet të shqyrtohen të gjitha proceset dhe kanalet për distribuim të mallrave të cilat shkojnë nëpërmjet ndërmarrjes dhe nënsistemet e tyre logjistike (magazina, park vozitës dhe kështu me radhë) përkatësisht, shpenzimet logjistike të përcjellën në mënyrë separatëve nëpërmjet:

- Shpenzimeve të proceseve logjistike në distribucionin e furnizuesit deri te shfrytëzuesi i fundit, dhe
- Shpenzimet e punës së sistemeve logjistike në ndërmarrjet të cilat marrin pjesë në realizimin e aktiviteteve logjistike (depo, park pronësor vozitës dhe të tjera).

Shpenzime të proceseve logjistike në distribuimin e furnizuesit deri te shfrytëzuesi i fundit

Ekzistojnë tri kanale karakteristike distribuese nëpërmjet së cilëve sistemi industrial i plasos prodhimet e tregut:

- a) FURNIZUES-SHITJE ME SHUMICË-SHITJE ME PAKICË-KONSUMUES
- b) FURNIZUES-SHITJE ME SHUMICË-KONSUMUES
- c) FURNIZUES-SHITJE ME PAKICË-KONSUMUES

Shumica e aktiviteteve logjistike të një zinxhiri logjistik paraqet bazë të vërtetimit të shpenzimeve logjistike. Prosesi i distribucionit mund të bën pjesë në aktivitetet logjistike vijuese me shpenzimet e përshtatshme logjistike:

1. Porositje,
2. Paketim,
3. Ngarkim,
4. Bartje,
5. Pranim i kompleksit të qendrës distribuese (magazina)
6. Ngarkim-shkarkim,
7. Magazinim,
8. Rezerva në magazinën,
9. Transport në mikro-distribucionin,
10. Ngarkim-shkarkim në mikro-distribucion,
11. Magazinim dhe rezerva në objektet e vogla shitëse.

Shpesh, këto shpenzime vërtetohen dhe shikohen për çdo dorëzim të mallrave, përkatësisht të gjitha llojet e mallrave dhe për të gjithë furnizuesit. Shpenzimet logjistike që vërtetohen për këto faza të zinxhirit distribues futen në njësinë e paketimit të prodhimeve. Këto shpenzime kryesisht i mbulojnë të gjitha aktivitetet logjistike në tri kanalet distributive, ku pjesëmarrja e shpenzimeve logjistike në çmimin e shitjes së vogël të prodhimeve llogaritet parcialisht dhe në tërësi. Në praktikë përdoren metodologji të ndryshme për llogaritje të shpenzimeve logjistike.

Madhësitë e nevojshme hyrëse për vërtetim dhe vlerësim të shpenzimeve logjistike zakonisht ndahen në tri grupe:

1. të dhëna për mallrat;
2. të dhëna për depon
3. të dhëna të përgjithshme.

1. Të dhëna për mallrat

- shifra e mallit
- emri i furnizuesit
- largësia (km.)
- bartësi i automjetit (t.)
- zëri tarifor (denari/t/km)
- sasia mujore e mallrave (kg.)
- çmimi i mallit (dinarë/kg.)
- madhësia e dërgesës (kg.)
- shpenzime për porositje (dita/porositja)
- pesha e paketimit (kg.)
- çmimi i njësisë për paketim (dinarë)
- koha e formimit të paketimit (min.)
- numri i punëtorëve për ngarkim dhe pajisjen

- koha e punës së punëtorëve në ngarkim
- numri i ekskavatorëve pirunorë për shkarkim
- numri i punëtorëve për shkarkim
- koha e punës së punëtorëve për shkarkim
- sasia mesatare e mallrave në depo (kg)
- madhësia mesatare e dërgesës në mikrodistribucionin (kg)

b) Të dhëna për magazinën

1. -fitimi mujor fizik i mallarave (kg)
2. -sasia mesatare mujore e rezervave (kg)
3. -shpenzime për deponim (dinarë)
4. -shpenzimet për punë dore (dinarë)
5. -numër mesatar i manipulimeve në hyrje
6. -numri mesatar i manipulimeve në dalje,

11. Të dhëna të përgjithshme

- paga mesatare bruto
- koha e punës mesatare efektive (h.)
- shkalla mujore kamatore (%)
- dora e punës ndihmëse (denarë/h)
- largësia mesatare në mikrodistribucion (km.)
- sasia mesatare e pajisjes në mikrodistribucionin (kgr.)
- çmimi i punës së digës (denarë/h.).

Shpenzime të transportit

Shpenzimet e transportit, përveç atyre të tepricave, kanë ndikim të madh të madhësisë së shpenzimeve të plota logjistike. Madhësia e këtyre shpenzimeve është pre 35-55% në shpenzimet logjistike.

Shpenzimet e punës së sistemeve logjistike

Ndërmarrja ka sisteme logjistike nëpërmjet të cilave realizohen proceset e transportit, deponimit, komisionimit, ngarkimit-shkarkimit dhe të tjera. Struktura e shpenzimeve nga puna për të gjitha nënsistemet në ndërmarrjen më shpesh definohet në kuadër të kategorive vijuese të shpenzimeve:

- a) Amortizimi i objekteve
- b) Amortizimi i mjeteve

- c) Amortizimi i pajisjeve
- d) Revalorizimi i amortizimit të objekteve
- e) Revalorizimi i amortizimit të mjeteve
- f) Revalorizimi i amortizimit të pajisjeve
- g) Mbajtja rrjedhëse e objekteve, mjeteve dhe pajisjeve
- h) Mbajtja institucione e mjeteve dhe pajisjeve
- i) Shpenzimet e shlyerjes së inventarit të imët
- j) Shpenzimet e shlyerjes së mjeteve themelore
- k) Shpenzimet e shlyerjes së autogomave
- l) Shpenzimet për qira
- m) Shpenzimet për tatimin e qirasë
- n) Shpenzimet e kontributit për shfrytëzimin e tokës së qytetit
- o) Shpenzimet për energjinë elektrike, ngrohjen, ujin, shërbimet e PTT-së dhe tjera.
- p) Shpenzimet për sigurim
- q) Rrogat, tatimet dhe kontributet
- r) Shpenzimet për ushqimin dhe transportin e të punësuarve
- s) Shpenzimet për lëndë djegëse dhe vaj
- t) Shërbimet komunale etj.

Lartësia e shpenzimeve ndryshon prej dege në degë. Sipas disa studimeve të publikuara në ShBA shpenzimet logjistike ndryshojnë prej 4,4% dhe nga çmimi shitës në industrinë farmaceutike deri 32,01 % nga çmimi shitës në industrinë e ushqimit. Gjatë llogarisë së shpenzimeve logjistike në vlerën procentuale ata merren si vlerë shtuese përkatësisht ato janë shpenzime që janë si dallim midis vlerës shitëse dhe shpenzimeve të furnizimit. Ata janë shpenzime që i bën ndërmarrja gjatë procesit të prodhimitarisë dhe në to ka ndikim direkt.

REZYME: Mënyra e vetme për prosperitet ekonomik të një ndërmarrje është prania e tregut ku ofrohen shërbimet e tij dhe të mirat. Meqë veprimet transportuese bëjnë pjesë në shërbimet shitja e tyre shtrihet në disa specifika tregtare dhe ajo është se veprimtaritë transportuese janë prodhime jo materiale dhe se kërkesa për veprimet shërbyese në transport dallohet e shkallë të lartë të individualizimit. Në konkurrencë të ndërmarrjeve transportuese rol të rëndësishëm të blerësit në shërbimet e transportuese luajnë kriteret: efekti, cilësia dhe ndryshimet ekonomike nëpërmjet aktiviteteve logjistike, saktësi, rregullsi dhe dendësi, shpejtësi, siguri, kapacitet, servis, ekonomi. Secila nga këto aktivitete logjistike ka çmim të vet, ndërsa distribucioni fizik ndikon në çmimin final të cilën e paguan konsumuesi i prodhimeve dhe shërbimeve të ndërmarrjes. Ndërmarrjet më të suksesshme kanë për detyrë ta zbatojnë marketingun si koncept bashkëkohor i identifikimit, vlerësimit dhe planifikimit të tregut. Marketingu në transport është zgjidhje e problemeve të transportit të dërguesve në mënyrë

përfutuese. Për ndërmarrjet transportuese qëllimet vijuese paraqesin bazë të politikës së tyre të marketingut, ato janë: ekspansioni, rikonstruktimi i ofertës së veprimtarisë dhe sigurisë së tregut. Për realizim të këtyre parakushteve nevojitet që ndërmarrja t'i zgjedh rrjedhat e repromaterialeve, komponentëve, gjysmë prodhimeve brenda dhe në mes pjesëve të caktuara të sistemit afarist. Suksesi është frytë i masave të nxjerra nga instrumentet e marketingut ndërmjet vete ashtu të depozituara të arrijnë efekt më të madh të mundshëm. Ky bashkim optimal i instrumenteve të marketingut tregohet si Marketing Miks. Nëpërmjet tij ofrohet drejtim efikas gjatë krijimit të një plani operativ marketingu për hyrje të tregut transportues. Marketing miksi mund të vërehet në çdo kompani edhe në kompani të vogla transportuese. Shpenzimet logjistike paraqesin indikatorë të rezervave teknologjike për racionalizim të procesit distribues. Parakusht kryesor i rritjes së ekonomisë në fushën e logjistikës dhe distribucionit është siguri i informatave të nevojshme për shpenzimet e realizimeve të aktiviteteve logjistike gjatë zhvillimit të llojit të caktuar të prodhimit dhe atë në zinxhirin e tërë të distribucionit.

PYETJE PËR PËRSËRITJE:

1. Sqaroni specifikat e tregut të komunikacionit?
2. Sqaroni definicionin e konceptit të marketingut?
3. Cilat janë parimet kryesore të marketingut
4. Çfarë është marketing miksi?
5. Nga se përbëhet marketing miksi?
6. Jepni shembull për marketing miksin e kompanisë së vogël?
7. Si kryhet segmentimi i tregut?
8. Përshkruani procesin e planifikimit të marketingut në një ndërmarrje transportuese?
9. Çfarë është marketing logjistik?
10. Sqaroni rrjedhën dhe vëzhgimin e shpenzimeve në logjistik?
11. Sqaroni përbërjen dhe përcjelljen e shpenzimeve logjistike gjatë distribucionit të prodhimeve?
12. Çfarë ndikon në vërtetimin e shpenzimeve logjistike?
13. Cilat lloje të shpenzimeve logjistike ekzistojnë?
14. Sqaroni për shpenzimet distribuese logjistike?
15. Sqaroni për shpenzimet transportuese?
16. Sqaroni për shpenzimet për punë të sistemeve logjistike.

8. LOGJISTIKA E QYTETIT

Problemet dhe rëndësia e transportit të mallrave për qytetin

Problemet e transportit të mallrave në qytetet janë të vjetra sa edhe vetë indi i qytetit. Procesi i urbanizimit ndikon në atë që nevojat e qytetarëve në qytetet nga dita në ditë të rritet me qëndrim të standardit jetësor. Sot mbi 50% nga popullata botërore jeton në qytete dhe atë në më shumë se 2170 qytete me mbi 100 000 banorë, 400 qytete me mbi një milion banorë dhe 20 qytete me më shumë se 20 milion banorë.

Është e njohur se sot në shtetet anëtare të Bashkimit Evropian 80% e popullatës jeton nëpër qytete me rreth 50000 banorë dhe se kërkesa për mall për konsumin më të gjerë e tejkalon një ton në vit për një banorë. Kështu nevojat e mëdha të banorit të sotëm në qytet, me vete tërheq angazhim të një numri të rëndësishëm të mjeteve transportuese.

Në fushat me popullsi në një numër të madh të rasteve bie poshtë mundësia për zgjidhje nëpërmjet llojeve të shumta të transportit, sepse këtu për shkak shpejtësisë dhe fleksibilitetit transporti rrugor është më i fortë mbi bartësit tjerë të transportit. Transporti i kamionëve mundëson sjellje direkte të ashtuquajtur nga *dera në derë* ku 85 % e transporteve realizohen në largësi prej 50 km. Por, shumë prej qyteteve durojnë ngarkim të madh të komunikacionit, për shkak të përdorimit të shumtë të automjeteve ashtu edhe për shkak të karakteristikave të rrjetit rrugor. Është karakteristike ngarkimi jo i barabartë në komunikacion për shkak përdorimit të njëkohshëm i mjeteve individuale, komunale për transport publik të njerëzve.

Përveç përdorimit të zvogëluar të mjeteve mbingarkese, kërkesa për pajisje në një kohë të caktuar kohore sjell përfitim për rritjen e komunikacionit. Kështu në periudhën prej 7 deri në orën 10 është e mundshme të takohen një numër i madh i kamionëve të vegjël, furgonëve dhe makinave. Në këtë periudhë të shkurtër kryhet furnizimi i tregtisë dhe dhënësve të shërbimeve me mallin e nevojshëm. Për shembull, në qytetin e Milanos është kryer studimi që ka treguar se transporti furnizues është rreth 30% nga trafiku i tërë ndërsa makinat gjithmonë janë të detyruara të ndalen për ngarkim apo shkarkim në dy radha sepse parkingjet janë të mbushura me automobila prej orës shtatë deri në orën dhjetë.

Sipas kësaj 60% nga dyqanet dhe 40% nga tregtia me shumicë nuk kanë hapësirë të mjaftueshme për punë.

Shfrytëzuesit përkatësisht blerësit e shërbimeve transportuese veprojnë në drejtimin me tregun transportues, ndërsa përmes kësaj i përcaktojnë edhe karakteristikat e distribucionit të mallrave në qytetet. Ngopja e rrjetit shitës me objekte të vogla dhe të këqija shitëse të cilat shpesh nuk posedojnë hapësirë për deponim dhe shkarkim kërkojnë nga transportuesit që shërbimet e tyre transportuese të kryhen pothuajse pandërprerë. Nga ana tjetër blerësit kërkojnë një sasi të caktuar të mallrave të dërgohet deri në vende të caktuara por edhe të transportohet në paketa të veçanta (të ndryshme nga madhësia dhe forma) që provokon shfrytëzim të pamjaftueshëm të tejkalimit të mjeteve ngarkuese, ndërsa kjo çon deri te përdorimi i shumë mjeteve për transport për të njëjtën sasi të mallit. Gjithashtu pritet edhe përgatitja e mallit nga burime të ndryshme dhe në intervale të sakta kohore dhe disa herë në ditë. E gjithë kjo sjell deri te pamundësia optimale të përdoren mjetet për furnizim.

Kur e mbikëqyrim dhe e analizojmë trafikun në qytete, në mënyrë të pashmangshme imponohen edhe çështjet ekologjike.

Komunikacioni ngarkues është ndotësi më i rëndësishëm i atmosferës. Transporti i mallrave në mjediset e qytetit emiton 10 deri 20 herë më shumë materie dëmtuese të komunikacionit rrugor. Pjesëmarrja e komunikacionit në emisionet e tërë bashkimeve dëmtuese në atmosferë është rreth 50%, dhe kështu nga komunikacioni rrjedhin:

90% nga të gjitha emisionet të monoksidit të karbonit

50% oksidet e azotit; 50%

40% nga emisionet e karbonit;

50% nga emisionet e plumbit;

80% nga emisionet e benzinës rrjedhin automjetet motorike të benzinës;

15% nga emisionet që i shkakton njeriu në qytetet emetohet edhe 10% oksidi i sulfurit dhe 50% grimca të forta me origjinë nga komunikacioni.

Si pasojë e kësaj ndotje paraqiten grimcat (aerosoli) dhe qime me përbërje të ndryshme kimike, të dëmtuara në shëndetin e njeriut.

Përveç ndotjes së atmosferës, për shkak përdorimit të mjeteve transportuese ngarkuese është e pranishme enormi i ngarkimit me ah. Niveli i rrezikut për njeriun nga ahu është 90db (A). Kamioni është më i zhurmshëm se makina rrugore dhe nxit nivel të ahut nga 80db (A). Me rritjen e transportit të kamionit në qytetet për 4% arrihet efekti në rritjen e ahut nga +3db (A), ndërsa kjo do të ishte njëjtë si rritja e dyfishtë e numrit të automjeteve rrugore, fig. 35.

Krahinë kritike, e cila është e rëndësishme për lagjet e njerëzve paraqet mbledhjen, ndërsa në mënyrë të veçantë largimi i hedhurinave. Ndërtimtaria, gropimet e tokës dhe prishjet, janë arsytet për ngjarjen rreth 50% të hedhurinave në shumë shtete evro-

piane. Sasia e të ashtuquajturës mbeturina komunale sillet prej 300 deri 800 kilogram në një banorë.

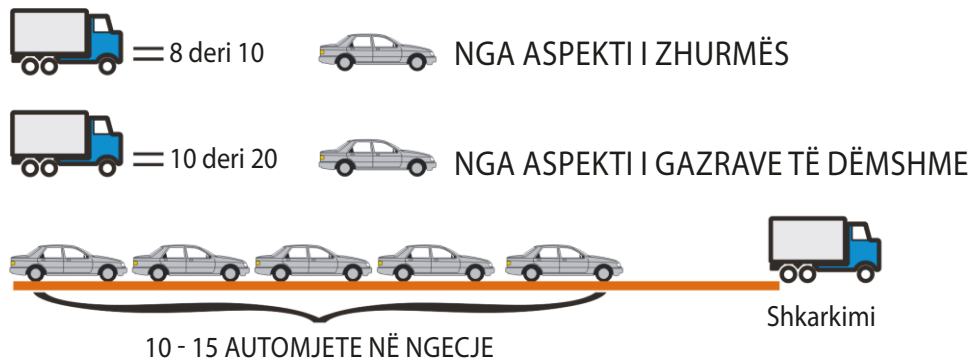


Fig. 35 Ndikimi negativ i mjeteve te transportit në mjedisin urban

E gjithë kjo sjell deri te prishja e cilësisë së jetës në qytet. Banorët e qyteteve me të drejtë kërkojnë që qyteti i tyre të jetë i sigurt, i pa ndotur, të kenë liri të pakufizuar në lëvizje dhe gjithmonë të jetë në dispozicion të kenë vëllim të mjaftueshëm, strukturë dhe cilësi të materialeve të mira shërbyese e kështu me radhë, fig. 36.

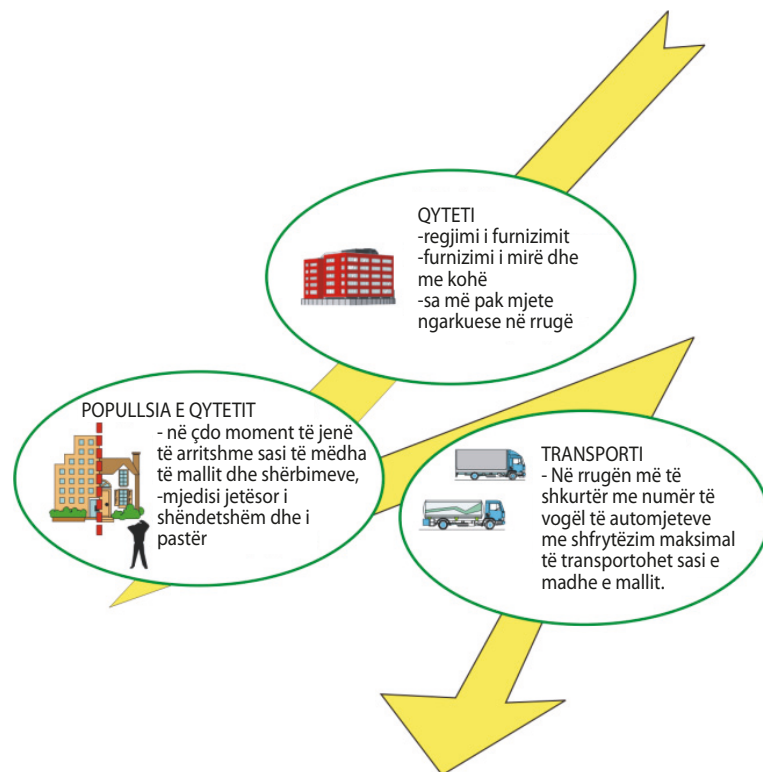


Fig. 36 Konflikti i qëllimeve të pjesëmarrësve në transportin brenda në qytet

Duke i parë karakteristikat e këtyre kërkesave, të cilat paraqesin tregues të cilësisë së jetës në qytet, mund të ballafaqohet shtresa e palakmueshme e transportit në qytetet. Nga ana tjetër, transporti paraqet funksion vital, ekzistencial në qytet, ndërsa kur e mbikëqyrim si ndotës qëndron kundër qytetit. Gjatë zgjidhjes së problemeve të transportit të qytetit është të përshtaten kërkesat e transportuesve të cilët kryejnë pajisjen e mallit në qytetet dhe banorët nga zonat e qytetit në të cilat udhëheq transport i madh mbingarkues.

Nocioni për logjistikë të qytetit ose të sitit

Në praktikën botërore dekadat e fundit për shkak të zgjidhjes së problematikës nga sistemet transportuese-distribuese në qytetet, zbatohen format logjistike të organizimit të ashtuquajtur logjistikë qytetare apo siti.

Logjistika qytetare si disiplinë e re e ka gjetur zbatimin e vetë në domenin e distribucionit të qytetit të mallit dhe mundëson zgjidhje të reja cilësore. Së pari është drejtuar nga zgjidhja e problemeve të komunikacionit mbingarkues në qytetet, logjistika e qytetit i përfshin të gjitha dukuritë operative për furnizim efikas të qytetit me mallin e nevojshëm, si dhe dërgimin e materialeve dhe lëndëve të dyta të depove të specializuara. Koncepti i siti logjistikës është e treguar në fig. 37.

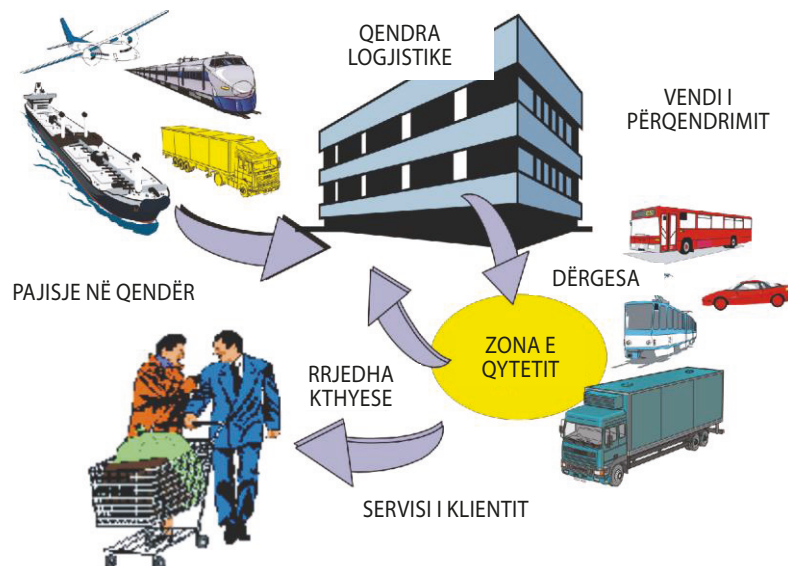


Fig 37. Qendra logjistike e qytetit – vendi për përqendrimin e rrjedhave ekonomike dhe informative

Logjistika e qytetit mbahet në kërkesa të forta në pikëpamjen e llojit dhe sasisë së mallit, kohës, hapësirës dhe faktet tjera të cilat udhëheqin në rrethimin. Kriteret e logjistikës qytetare janë nga natyra ekonomike, transportuese-teknologjike, ekologjike, sociale dhe kulturore. E përbashkët të të gjithë janë me zbatimin e saj të arrihen efekte të njëjta ndërsa ato janë:

- zvogëlimi i komunikacionit në krahinën më të ngushtë dhe më gjerë të qytetit,
- zvogëlim i nivelit të zhurmshëm dhe ndotje të ajrit,
- koordinim më i mirë dhe lidhshmëri e rrjedhave të mallrave në qytet, dhe nivel më të madh i drejtimit me rrjedhat,
- zvogëlim i numrit të makinave që kryejnë transportin,
- zvogëlimi i humbjeve kohore dhe shkurtimi i ciklit të dërgimit,
- zvogëlimi i shpenzimeve të përgjithshme për transport, depozitim, shpërkim dhe shpërndarje,
- përmirësimi i cilësi së shërbimeve,
- rritja e sigurisë dhe pastrimi i rrugëve dhe parkingjeve të qytetit,
- vendosja e kapaciteteve dhe depove transportuese në periferinë e qytetit.

Të interesuarit për implementim të siti logjistikës janë:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| a) qyteti | - zhvillimi ekonomik i qytetit, regjimi i furnizimit dhe zvogëlimi i numrit të mjeteve ngarkuese në qytet, furnizim i mirë dhe sigurimi në komunikacion; |
| b) banorët | - rritja e cilësisë së jetës, mbrojtja e mjedis dhe zvogëlimi i ahut; |
| c) blerësit | - në çdo moment është në dispozicion sasia e nevojitur e mallit nëpërmjet asortimentit të prodhimeve dhe shërbimeve; |
| ç) ndërmarrjet transportuese | - pas rrugës së shkurtër me numër të vogël të makinave të marrin sasi të mëdha të mallrave me shpenzime minimale; |
| d) shoferët | - pas rrugës më të shpejtë dhe më të shkurtër të arrijnë te vendet e caktuara gjatë ngasjes së sigurt; |
| e) tregtarët | - zvogëlimi i tepricave, dërgesa e shpejt dhe konstatimi më i madh; |

Secila nga anët më interesante formohet me karakteristika të ndryshme që gjenerojnë apo ndikojnë direkt në natyrën e nevojave.

Gjatë kënaqësisë së nevojave është e nevojshme të ketë nevojë për specifika të shfrytëzuesve të shërbimeve. Kështu për shembull: rrjedhat tregtare të një vendshkarkimi i karakterizojnë ngarkime të mëdha dhe të rënda. Me këtë, vetë vendshkarkimi ka nevojë nga makina speciale karakteristikat e të cilit sigurisht nuk përgjigjen në komunikacionin e zonës së qytetit. Nga ana tjetër, tregjet në një periudhë të shkurtër kohore kanë nevojë nga sasitë të mëdha të malit, por është karakteristike që sasitë nga një makinë që sjell deri te çdo dyqan malli të mbahet me makinë të veçantë.

Situatë të veçantë si në tregjet paraqiten edhe në qendrat tregtare, vetëm që aty nuk është aq e rëndësishme koha e bartjes së prodhimeve.

Të gjitha këto, dhe shumë rrjedha tjera të mallrave është e nevojshme të koordinohet dhe përshtaten nga kushtet e qyteti. Studimet tregojnë se në qytetet nevoja më e madhe nga lëvizja e makinave ka tregti me pakicë, pastaj qendrat tregtare, furnizimet dhe hedhurina, tregu, ndërmarrjet industriale e kështu me radhë. Më pak ndikim kanë objektet hotelerie.

Me realizim të siti logjistikës mund të priten efektet vijuese:

- të zvogëlohen shpenzohen e kompanisë prej 5 deri në 20 %,
- të zvogëlohet numri i automjeteve – kilometër në mjediset e qytetit deri në 60%
- të zvogëlohet numri i angazhimeve të automjeteve ngarkuese prej 30 deri në 60%
- çka drejtpërdrejtë ndikon mbi zvogëlimin në parkun vozitës për vëllim të njëjtë të punës transportuese,
- zvogëlimi i numri të hyrjeve në zonat e veçanta të qytetit prej 30 deri në 60 %,
- madhësia e dërgesave rritet për 15% kurse plotësimi i automjeteve për rreth 100%,
- zvogëlimi i forcës së nevojshme pune, kohës së dërgesës dhe emisionit të ahut dhe gazrave të dëmshme, rritet besimi i dërgesave.

Parimet e siti logjistikës

Parimet kryesore operative të logjistikës qytetare apo siti logjistikës në të cilën themelohet shemat e saj janë: fig. 37,

1. **grupim dhe përqendrim,**
2. **kooperim,**
3. **rregullim,**
4. **transport i kombinuar,**
5. **sisteme telematike**

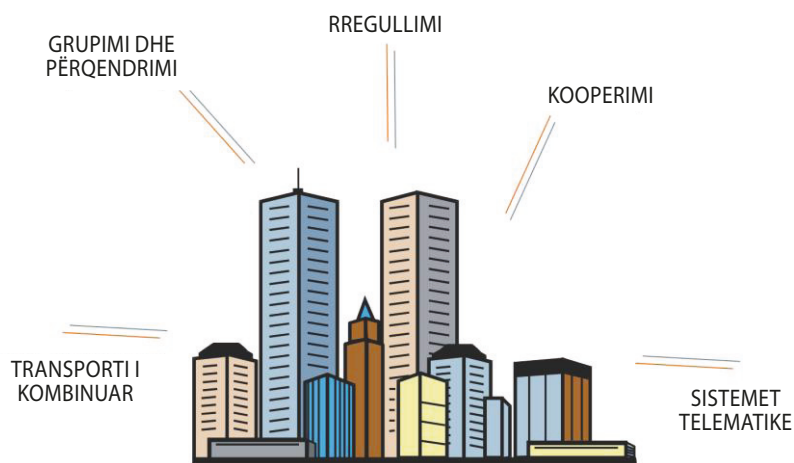


Fig 37. Parimet e siti logjistikës

Komplikimi i këtij problemi është vetë natyra e siti logjistikës kushtëzon koncepte të veçanta në qytetet të paraqitet në kombinime të ndryshme në pajtueshmëri të mundësive për zhvillim dhe implementim. Dallimi në problemet të cilat paraqiten në rrethin e zonave urbane, ndërsa bëhet fjalë për furnizim me malit apo nxjerrja e hedhurinës, rrjedhin nga dallimi i vetë mjediseve urbane.

Secili vend urban është me formë të ndryshme në pikëpamje të kulturës, ekonomisë, pozitës gjeografike të komunikacionit, shoqëro-social, ekologjik dhe rregulla të ligjit. Këtu janë edhe natyra dhe karakteristikat e kërkesave për furnizim të banorëve. Kjo mundëson zgjidhje të ndryshme gjatë organizimit të procesit të furnizimit. Parashtrrohet pyetja nëse blerësi të "shkojë pas mallit apo malli të arrijë; deri te blerësi. Përkatësisht, para fillimit të koordinimit të rrjedhave në një qytet është e nevojshme të mendohet nëse duhet i tërë malli të jetë i sjell deri te konsumuesi i fundit i mënyrës së deri tanishme, nëpërmjet objekteve të vogla shitëse në qytet. Me mbikëqyrjen e karakteristikave të mallit, përkatësisht funksionit ku ajo e ka në plotësimin e nevojave të banorëve, natyrës së përdorimit të tyre dhe të tjera, me përfshirjen e kriterëve ekonomike mundet me kusht të ndahen në tri ngjarje:

- a) Malli duhet të dërgohet deri te objektet e vogla shitëse ku ndodh marrja e tij deri te blerësit,
- b) Malli të dërgohet deri qendrat diskonte në periferi të qytetit prej ku merret nga ana e blerësit,

- c) Malli të dërgohet deri te dera e shfrytëzuesit, kjo do të thotë shfrytëzuesit e fundit nuk duhet të shkojnë te malli por ajo ju dërgohet deri te vendi ku banojnë.

Kjo ndryshueshmëri sjell deri te ajo që mos të jetë e mundur të zbatohen konceptet e vetme të politikës së qytetit dhe çdo përpjekje ta pasqyron një koncept të caktuar apo strategji tërheq me vete edhe rrezik nëse bëhen gabime.

Grupim dhe përqendrim

Dërgesa e përbashkët e prodhimeve, nëpërmjet grupimit në një numër më të madh të dërgesave, është mënyrë të reduktohet komunikacionin ngarkues në qytet.

Grupimi dhe koncentrimi mund të definohet si mbledhja e rrjedhave të mallrave në hapësirë dhe kohë. Që ta arrini këtë logjistik të qytetit kryen grupim të dërgesave ngarkuese për shkak bashkimit të tyre, koncentrimit dhe koordinimit. Shpesh hasen në sistemet e siti logjistikës.

Grupimi dhe përqendrimi i rrjedhave të mallrave kryhet në qendrat logjistike. Në këto qendra kryhet transformimi i mallrave dhe rrjedhave transportuese. Ky sistem i furnizimit duhet t'i lidh rrjedhat hyrëse dhe dalëse të mallit.

Ndërtohen në lokacione të përshtatshme në periferi të qytetit apo në zonën e qytetit. Ata paraqesin unaza teknologjike të zinxhirit transportues midis makro dhe mikro distribucionit dhe i përfshijnë vendet e mbledhjes, formimi dhe transformimi i njësive ngarkuese, furnizimit, përpunimit dhe distribucion të mallit. Qendrat logjistika me përmbajtjet kryesore dhe plotësuese duhet në mënyrë të re të sigurojë shpejtësi, cilësi dhe transport dhe distribucion dhe organizata të shpedicionit. Rezultate pozitive japin për qytetet më shumë prej 300. 000 banorë.

Te qytetet deri te një milion banorë projektohen një qendër logjistike të periferisë së qytetit në funksion të shërbimit të zonës qytetare. Qytetarët me madhësi prej një deri dy milion banorë formohen buzë qendrës kryesore të mallrave dhe qendra plotësuese në brendësinë e qytetit. Qyteti i madh me mbi dy milion banorë, i kombinojnë qendrat e mëdha të mallrave në periferi të qytetit nëpërmjet lokacionit të një apo më shumë qendrave logjistike brenda në qytet, fig. 38.

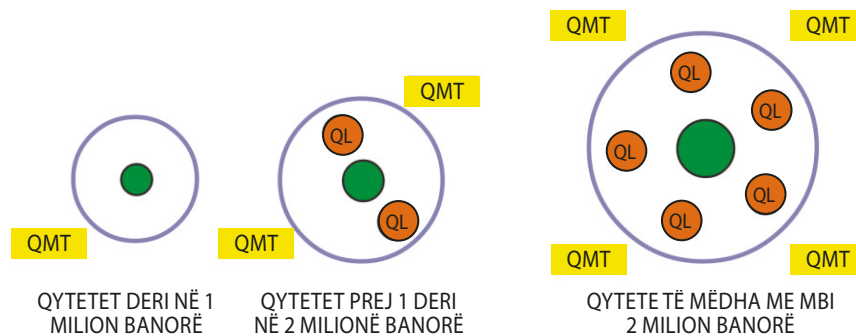


Fig. 38 Qendrat logjistike në varësi nga madhësia e qytetit

Qendra logjistike i kënaq të gjitha nevojat e shfrytëzuesve për cilësi të re të shërbimeve dhe funksionet e tyre kryesore në makro dhe mikro distribucion.

Makro distribucioni e karakterizojnë hapësira të mëdha për shërbim, sasi të mëdha të njësive transportuese dhe njësi për pajisje, ndërsa mikro distribucioni, hapësira më të vogla të shërbimit dhe largesave më të vogla të transportit, sasi të vogël të transportit rrugor dhe lidhshmëria e vetme informative. E gjithë kjo bëhet në funksion të dërgesës cilësore, ekonomisë, sigurisë dhe çka është më e rëndësishmja në funksion të ekologjisë dhe ruajtjes të mjedisit jetësor të njeriut.

Ekzistojnë mënyra të ndryshme të grupimit:

- grupim dhe përqendrim sipas kohë,
- grupim dhe përqendrim sipas vendit,
- grupim dhe përqendrim sipas rendit të porosisë,
- grupim terminal dhe përqendrim,
- grupim dhe përqendrim të aktiviteteve.

Qëllimi i grupimit është zvogëlimi i rrugës së kaluar dhe mjetet e duhura transportuese. Grupohen zinxhirët logjistik dhe sistemet të cilat më herët kanë qenë hapësinore, kohore dhe të organizuara të ndara. Në zinxhirët logjistik njëkohësisht mund të gjenden ndërmarrje logjistike prodhuese, tregtare, shërbyese, transportuese, shpejituese etj, me qëllimet e veta dhe interesat. Me grupimin rritet efikasiteti i transportit të mallit nëpërmjet shfrytëzimit të hapësirës ngarkuese (të rëndë dhe ngarkuese), zvogëlohen shpenzimet dhe ndikon negativisht në mjedisin jetësor. Megjithatë grupimi dhe përqendrimi nënkupton dhe dukuri të shpenzimeve të caktuara, për shembull shpenzime të organizuara si dhe shpenzime të investimit në pajisje të domosdoshme.

Prania e këtyre masave është e arsyetuar vetëm atëherë nëse fitimi i plot është më i madh se shpenzimet për zbatimin e siti logjistikës.

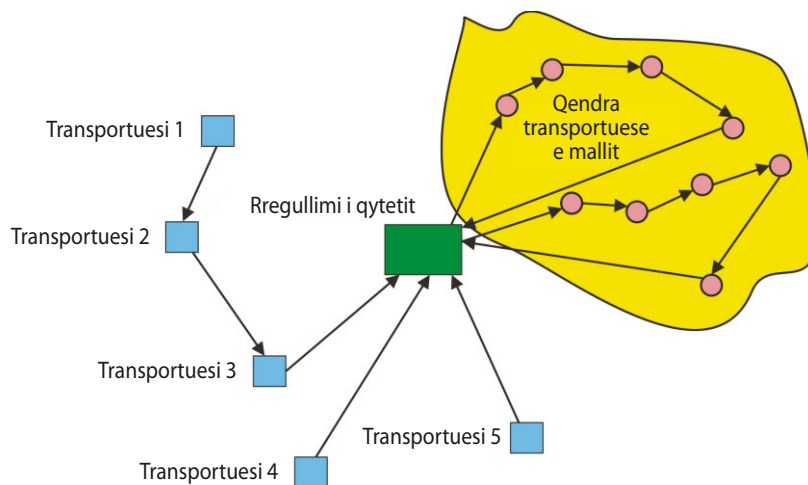


Fig. 39 Grupimi dhe përqendrimi i rrjedhave të mallit në shpërndarjen e mallit në qytete

Për shërbim të objekteve nga qyteti përdoret njëra nga tre sistemet kryesore për furnizim:

1. **sistem i centralizuar** – ku të gjitha porosinë vijnë nga qendra logjistike (distributive) ku kryhet grupimi dhe koncentrimi.
2. **sistemi decentralizues** – objekti e pranon mallin pavarësisht nga shumë furnizues ndërsa grupimi dhe përqendrimi i rrjedhave kryhet në rrugën transportuese të makinave: gjenerohet një numër më i madh i makinave dhe porosive.
3. **sistemi hibrid** – paraqet kombinim të sistemit të centralizuar dhe decentralizuar të furnizimit të qytetit.

Sistemi centralizues e karakterizojnë objekte të cilat janë në rrjetin e kompanive të mëdha, ndërsa numri i madh i objekteve të pavarura kanë sistem decentralizues të furnizimit, fig. 40.

Këto sisteme për furnizim e formojnë sistemin e vetëm distribues të krahinës së qytetit. Ai realizohet me:

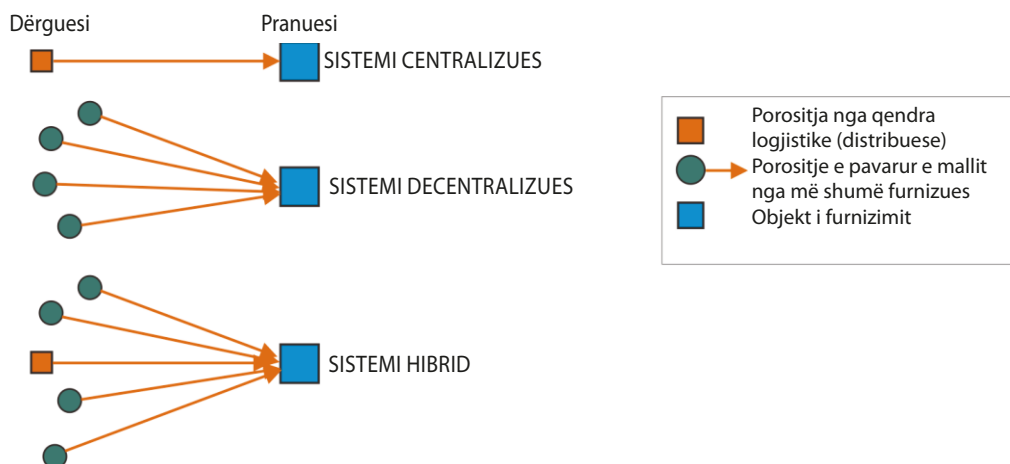


Fig. 40 Sistemi i furnizimit të objekteve në qytet

1. Përqendrimi i aktiviteteve në kuadër të qendrave të specializuara logjistike.
2. Kooperimi dhe koordinimi i punës në kuadër të llojeve të ndryshme të transportit.
3. Zgjidhja e lokacionit për nënsistemet distribuese të vendeve për prishje të makro dhe mikro rrjedhat (të PRIODITE të qytetit).
4. Thjesht, njëkohësisht dhe planifikim koordinues, projektim dhe dimensionim të sistemeve transportuese distribuese dhe infrastrukturë përkatëse.
5. Zbatimi i teknologjive kompatible informative në sistemin e planifikimit për drejtim dhe kontrollim të procesit transportues i të gjithë bartësve dhe anëtarëve në realizim të zinxhirit transportues distribues.

Sistemi i vetëm transportues-distributes i qytetit duhet të mundësoj dhe posedon mundësi për:

- Realizim të kooperativeve teknologjike ekonomike në transportin gjatë lidhjes së të gjithë pjesëmarrësve në zinxhirin transportues, si në makro ashtu edhe në mikro distribucion;
- shkarkim të rrjetit të komunikacioneve rrugore të qytetit, dislokim i kapaciteteve transportuese dhe depove në qendrat logjistike të qytetit, përqendrim të punës me qëllim shërbim të hapësirave të qytetit;
- zvogëlim të shpenzimeve distribuese;
- zvogëlim të aerondotjes;
- zvogëlim të zhurmës të komunikacionit në krahinat e përmendura të qytetit;
- zvogëlim të parkimit të natës të makinave ngarkuese brenda në qytet etj.

Për shkak të kësaj duhet të planifikohen rrjedhat hyrëse të mallit, të përshtaten me nevojat nga koha dhe sasia, si dhe të planifikohet numri i vozitjeve për dërgesë varësisht nga ngarkimi i pjesëve.

Kooperimi

Kooperimi është i lidhur fortë me grupimin dhe përqendrimin. Në sistemet ko-operative, furnizimi i objekteve nëpërmjet shumë furnizuesve realizohet nëpërmjet sistemeve të pavarura logjistike në punën e së cilës merr pjesë një apo më shumë kompani logjistike.

Në siti logjistik dallohen dy forma të kooperimit: horizontale dhe vertikale. Kooperimi horizontal nënkupton aktivitet të përbashkët të ndërmarrjeve të shpedicionit, ndërsa kooperimi vertikal e përfaqëson bashkëpunimin e kompanive industriale, tregtare dhe transportuese.

Sistemet kooperative të dërgesës janë shumë aktive, por zbatimi i tyre praktik nuk ka qenë i suksesshëm. Transportuesit me sasi të vogla të mallit mund të kenë interes të rëndësishëm nga sistemi kooperativë, por kjo nuk ndodh me transportuesit të mëdha.

Pjesët e siti logjistikës ku mund të vije deri te aktiviteti i përbashkët janë: deponimi, transporti, tepricat, paketimi, dërgesat, dhe kështu me radhë. Zonat më të shpeshta në të cilat vjen deri te kooperimi i transporteve dhe sisteme deponuese.

Sistemet kooperative transportuese kanë potencial arritjen e numrit të madh të qëllimeve të siti logjistikës. Shumë nga hulumtimet e sistemeve kooperative kanë treguar se zvogëlohet numri i vozitjeve për shkak mbledhjes apo dërgesës së mallit, dhe me këtë edhe shpenzimet transportuese dhe ndikimi i tyre dëmtues në rrethinën e njeriut.

Më shpesh modele kooperative të siti logjistikës janë:

- ***model të shkëmbimit të mallit midis kompanive***

Malli shkëmbehet midis shumë kompanive dhe deponohet në depot e tyre. Çdo kompani disponon rajon të përcaktuar të qytetit dhe është përgjegjëse për furnizimin e shfrytëzuesve (klientëve) të cilët janë vendosur aty. Përparësia kryesore i këtij modeli është se zvogëlohet gjatësia e relacionit për dërgesë dhe pranuesit e fundit kanë mundësi ta pranojnë mallin nga shumë pranues. Ky model mund të haset vetëm si lloj i kooperimit midis kompanive të mëdha të cilat kanë asortimenti të gjerë të prodhimeve dhe klient të shumtë. Ky model është lloji i formës vertikale të kooperimit, fig. 41.

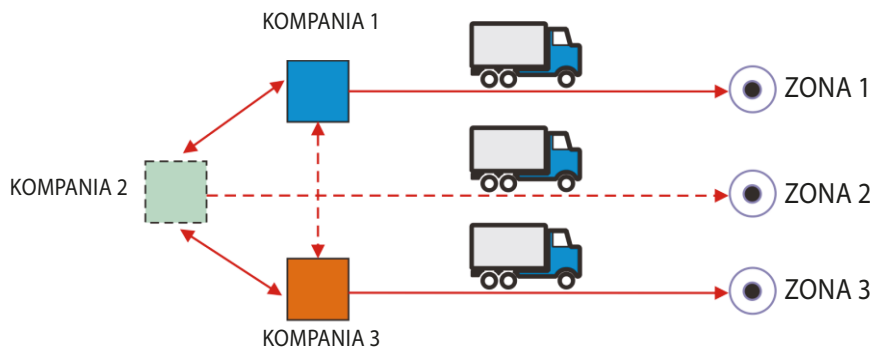


Fig 41. Modeli kooperativë i shkëmbimit të mallit në mes kompanive

- ***model i dërgesës kohore të kufizuar nga shpedicioni***

Ky model bazohet në dërgesat e një shpedicioni në një periudhë të caktuar kohore (ditë të javës, ditë të muajit,...). Shpedicioni ndërmjet veti merren vesh për dinamikën e dërgesës dhe marrin përgjegjësinë në periudhën e duhur. Shpedicioni i caktuar e mbledh mallin nga koperantët dhe e transmeton me mjete pronësore. Pas kalimit të periudhës, një shpedicion tjetër i merr dërgesat nga koperantët dhe e shërben qytetin. Sepse kooperimi kryhet midis ndërmarrjeve shpedicioni, ky model bën pjesë në formën horizontale të kooperimit, fig. 42.

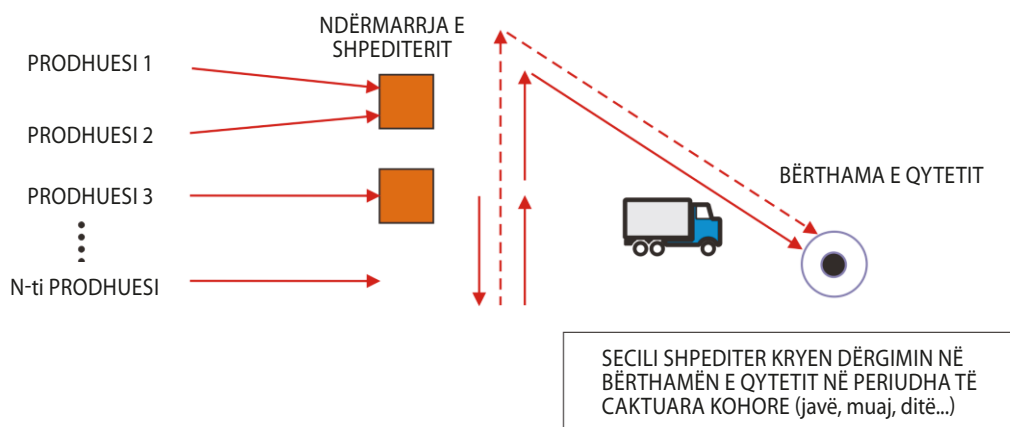


Fig. 42. Modeli kooperativë me kufizim kohor të dërgesës së shpediterit

- ***modeli i zonës së caktuar të furnizimit***

Te ky model, krahina e tërë e qytetit është i detyruar për furnizim të zonës së caktuar nga qyteti. Shpediteri e mbledh malin nga shpeditërit tjerë dhe me mjete pronësore e furnizon zonën e qytetit për të cilin është i detyruar. Funksionimi i këtij modeli bazohet në kooperimin hapësinor dhe bën pjesë në formën horizontale të kooperimit, fig. 43.

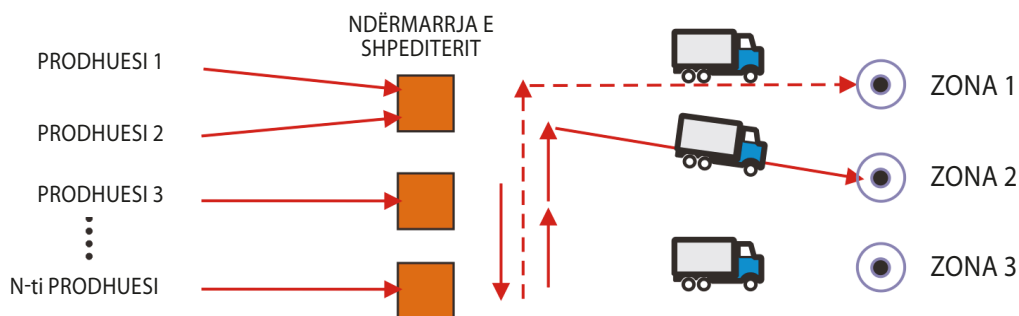


Fig 43. Modeli kooperativë në zonë të caktuar të furnizimit

- ***modeli i dërgesës nga transportues neutral***

Një numër i madh i ndërmarrjeve të shpeditërit kryejnë pajisje të mallit deri te siti terminal. Përqendrimi i rrjedhave kryhet në siti terminalin dhe pastaj nëpërmjet transportuesit neutral me mjete të veta kryhet furnizimi i klientëve. Gjatë kthimit në terminal, ky transportues mundet plotësisht të organizoj rrjedha kthyesë të mallrave. Modeli paraqet formë horizontale të kooperimit, fig. 44.

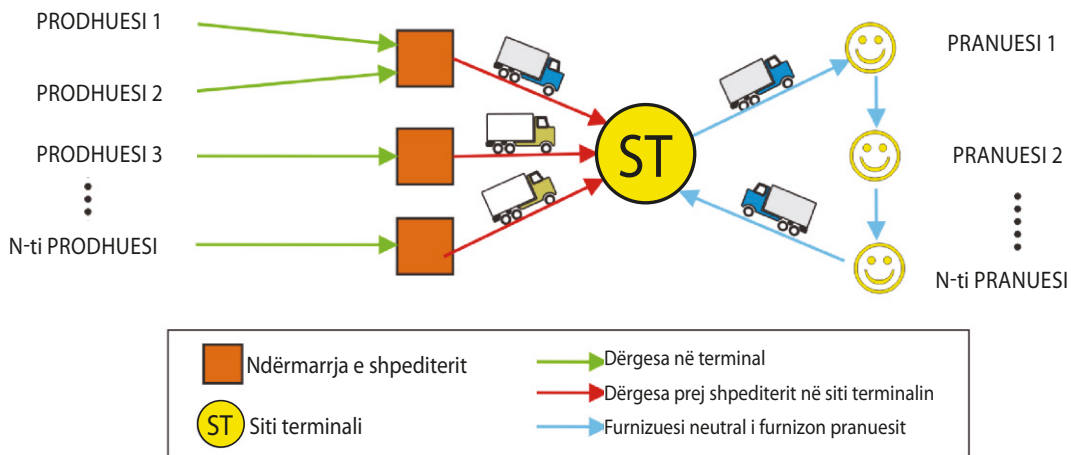


Fig. 44. Modeli kooperativë në dërgim të transportuesit neutral.

- **modeli i transportuesit neutral**

Transportuesi neutral në orët e natës kryen grumbullim të mallit për dërgesë nga shpeditëri dhe kryen përgatitjen e tyre deri te siti terminali. Në siti terminal kryhet qortimi dhe komisionimi i mallit. Ky transportues më tej e kryen realizimin dhe dërgesën e mallit nga siti terminali deri te pranuesit e fundit. Gjatë kthimit transportuesi mund të organizojë rrjedha kthyesë të mallrave. Modeli i transportuesit neutral është formë horizontale e kooperimit, fig. 45.

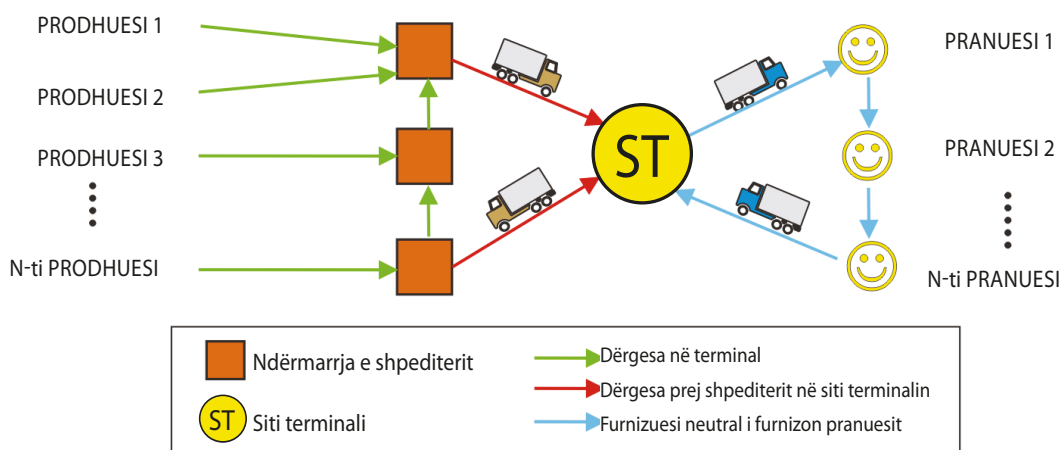


Fig. 45. Modeli kooperativë i transportuesit neutral

- **modeli i qendrës transportuese të mallrave**

Grupimi dhe përqendrimi i rrjedhave të mallrave kryhet në qendrat transportuese – të mallrave. Në të janë vendosur një numër i madh i ndërmarrjeve të shpeditonit dhe siti terminali i transportuesit neutral. Transportuesi neutral e realizon dërgesën deri te pranuesit e fundit të mallit. Është e mundur të organizohen edhe rrjedha kthyesë të mallrave. Në këtë model të qendrës transportuese të mallrave haset formë horizontale e kooperimit, fig. 46.

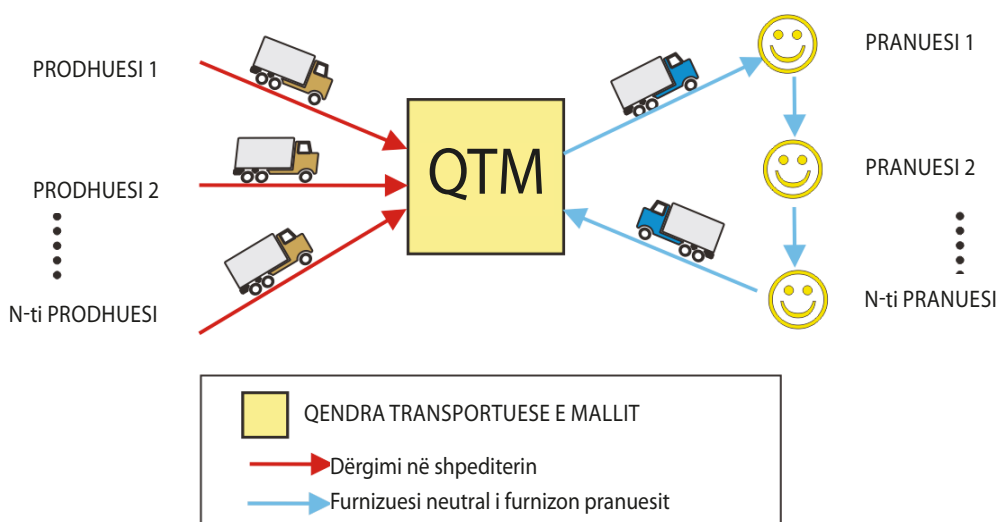


Fig. 46 Modeli kooperativë i qendrës transportuese të mallit

Rregullimi

Për shkak ndikimit të transportit të mallrave në mjedisin urban, qeveritë lokale janë të vetëdijshëm në faktin se duhet t'i rregullojnë aktivitetet në transportin e mallrave. Ekzistojnë plane për rregullim të transportit të mallrave në mjediset urbane me të cilat duhet të realizohen qëllime specifike të kësaj politike transportuese. Edhe pse bëhen analiza tjera dhe përgatiten plane në praktik numri është shumë i vogël i realizuarave.

Udhëheqja e qytetit i parashikon dhe realizon masat normative:

- Normativa të cilat bëhen fjalë në prodhimet transportuese** – në të cilat zgjerohen dimensionet, emisioni i gazrave dëmtuese i cili i emiton makinat gjatë transportit të mallit. Këto kritere dallohen nga qyteti në qytet dhe anon të jenë të rrepta. Në praktikë ajo do të duhet të sjellë deri në zvogëlimin e numrit të mjeteve të mëdha dhe të vogla të qytetit.

- b) **Normativat të cilat drejtohen për kohën deri te zona e caktuar** - i përcakton pjesët nga dita kur është e lejuar dërgesa e mallit në zonat e caktuara të qytetit. Ajo është treguar mirë në funksion të zvogëlimit të numrit të mjeteve nëpër rrugët e qytetit në ditë, por dukuria e ahut të cilën e emitojnë mjetet gjatë dërgesës së mallit është e papranuar. Probleme paraqiten edhe për shkak numrit të rritur të makinave në pjesë të caktuara dhe nga pamundësia për të arritur në vendet ngarkuese/shkarkuese.
- c) **Rregullat të cilat drejtohen për linjat** - i përcaktojnë linjat të cilat janë në dispozicion të mjeteve për transportim të mallrave. Në këtë mënyrë formohet rrjeti nga linjat për makinat ngarkuese dhe zona e qytetit lirohet nga rrjedhat transite. Trafiku nga linjta mund të lejohet vetëm për një tip të caktuar të makinave ndërsa mund të ndalojë qasjen e makinave me më shumë fuqi bartëse sesa e lejuara.
- ç) **Rregullat të cilat drejtohen për stacionet ngarkuese/shkarkuese** - hasen në zonat e bartura të qytetit dhe e lehtësojnë furnizimin e konsumuesve. Përcaktohen zona të veçanta të cilat janë për ngarkim dhe shkarkim të makinave. Zonat mund të jenë publike (pjesë nga trotuari apo hapësirë në rrugë) apo private (në afërsi të objekteve të mëdha komerciale apo industriale, për shembull në Paris të gjitha objektet më të mëdha komerciale prej 250 m² duhet të jenë zona ngarkuese/shkarkuese mbi hapësirat e komunikacionit. Kur nuk ka zona të tilla, mjetet ndalen në trafik dhe e parandalojnë rrjedhën normale të komunikacionit.
- d) **Rregulla të bazuara në leje** – mundësojnë qasje në zonat e veçanta të qytetit vetëm te ato transportues të cilët i posedojnë këto leje.

Rregullimi i transportit të mallit në mjediset urbane zbatohet në këtë mënyrë:

- *Me kufizime të kohës*: përcaktohen periodha për dërgesa të mallit;
- *Faktor ngarkues*: Kufizohet qasje në zona urbane në këta mjete të cilat nuk i plotëson kriteret në shikim të rëndësisë maksimale;
- *Me miratim për përdorim të rrugës së caktuar dhe hapësirë*: miratimet jepen për t'i përdorur rrugët e caktuara apo lentat e komunikacionit (për shembull lenta për autobus) dhe të rezervohet hapësirë për ngarkim/ shkarkim të mallit;
- *Masat për prani të standardeve për mbrojtje të mjedisit jetësor*: i kufizojnë cilësitë të mjeteve ngarkuese apo ndikimi (konsum i naftës, fuqia e motorit, emisionet e gazrave dëmtuese dhe të ngjashme).

Masat për rregullim të transportit të mallrave në mjediset urbane mund të jenë stimuluese apo restriktive. Mund t'i përfshijnë të gjitha makinat apo vetëm disa grupe të makinave ndërsa mund të modelohen sipas pjesës nga dita, shkallës së ndotjes së trafikut, tipi i makinës e kështu me radhë, fig. 47.

Në shumë qytete të domosdoshme certifikohen për makinat të cilat porositin apo e mbledhin mallin e zonës në zonën qendrore të qytetit. Për shembull në Kopenhagë certifikata jepet vetëm në makina ngarkuese më të rinj prej të tër vite dhe me shkallë të përdorimit mbi 60%. Në Amsterdam është e ndaluar hyrja në zonën centrale të qytetit të makinave me peshë mbi 7,5 ton. Leje mund të marrin vetëm ato makina të cilat i plotësojnë standardet përkatëse për emisionin e gazrave dëmtuese, kanë faktor për ngarkim prej mbi 80% dhe të jenë më të shkurta se 9 metra.



Fig. 47. Çrregullimi i komunikacionit gjatë dërgimit të mallit

Kufizimet e tilla nëpërmjet normativave paraqesin problem të madh gjatë dërgesës, dhe atë më shumë për dyqanet e mëdha me mallra ushqyese (diskonte, supermarkete etj.).

Shtëpitë e mëdha tregtare kanë parqe të mëdha vozitëse, të cilat më shpesh përdoren për përhapje të mallit nga magazina centrale deri te dyqanet.

Angazhimi i kapaciteteve transportuese me madhësi dhe peshë, në kuadër të logjistikës së qytetit varet nga madhësia e ngarkesës. Për shembull, tregti me prodhimet ushqyese me asortiment të gjerë të prodhimeve në sasi të mëdha, i zbatojnë transportet e tyre me mjete transportuese prej mbi 7,5 ton fuqi bartëse. Supermarketet fitojnë me dërgesë nëpër depon centrale, sasi të mallit e cila e plotëson sëndukun ngarkues të mjetit transportues prej 7,5 ton fuqi bartëse kështu që e njëjta nuk mundet të furnizon edhe objekte tjera në qytet.

Përdorimi parimor i mjeteve të vogla transportuese në qendrën për bartje të prodhimeve ushqimore do të kishte rëndësi, se është e nevojshme të bëhen një numër më i madh i vozitjeve që të porositet masa e nevojshme e prodhimeve. Kjo do të thotë se, për tregtinë me produkte ushqimore nuk është e arsyetuar ekonomikisht dhe ekologjikisht angazhimi i mjeteve transportuese me fuqi bartëse të vogël.

Për shkak ndikimit të botës ekologjike te popullata vendi i mbrojtjes së mjedisit jetësor ka marr vend të rëndësishëm në listën e problemeve parësore. Nga ana tjetër, realizimi i proceseve logjistike kyçe (transport, manipulim dhe deponim) është në kundërshtim me kërkesat për mbrojtje të mjedisit jetësor, ku transporti është i karakterizuar si njëri nga burimet kryesore për ndotje.

Transporti, si pjesë përbërëse e siti logjistikës, është burim kryesor i ndotjes të mjedisit jetësor në pikëpamje të emisionit të gazrave dhe ahut. Me qëllim zhvillim të vazhdueshëm të mjediseve të qytetit shumë vëmendje iu përkushtohet zhvillimit të sistemeve ekologjike pranuese dhe teknologjive të transportit të mallrave. Ofrohen zgjidhje ku përparësi të rëndësishme në realizimin e aktiviteteve nga siti logjistika iu jepet elektro dhe hibrid automjetet, fig. 48.

Këto automjete gjatë lëvizjes nuk emitojnë gazrave dëmtuese dhe realizojnë ah të rëndësishëm. Mungesë kryesore iu është radiusi i veprimeve i cili është i varur nga kapaciteti i baterisë elektrike.



Fig. 48. Aplikimi i elektro- automobilave në zonën e këmbësorëve në Ninberg

Transport i kombinues

Problemet më të mëdha me transportin urban janë të lidhura me përdorimin e mjeteve rrugore transportuese. Paraqitet ideja ky ndikim të zvogëlohet nëpërmjet përdorimit të llojeve tjera transportuese:

- **Hekurudha:** nëpërmjet përdorimit të sistemeve të vështira dhe të lehta hekurudhore për transport të mallit – mbi tokë dhe nëntokë;
- **Transporti i ujit:** me përdorimin të rrjetit nga kanali dhe lumenjtë lundrues;
- **Transporti gypëcjellës:** për transferim të llojeve specifike të mallit.

Për shkak fleksibilitetin të tyre dhe qasje të mjeteve ngarkuese paraqesin mjete kryesore transportuese në mikrodistribucionin përkatësisht furnizim të qyteteve. Numri i makinave ngarkuese vazhdimisht rritet. Ky lloj i transportit edhe pse ka rol dominues bëhet më i shtrenjtë për shkak rënie e vazhdueshme të faktorit plotësim të mjeteve dhe frekuentim të dërgesës e gjitha me qëllim plotësimin e kërkesave të mëdha të blerësve.

Këto probleme nxisin zhvillim dhe zbatim të llojeve tjera transportuese nëpërmjet qendrave logjistike, por shpesh edhe në kombinime me transportin intermodal zgjidhjet e të cilit përshtaten në siti logjistikë.

kombinim i qendrave logjistike dhe shatëll trena

Tanimë u njohëm se qendrat logjistike janë vende ku kryhet grupimi dhe përqendrimi lidhur në rrjetë qendrat e mallrave me rrjedha të mëdha logjistike. Shatëll trenat janë të duhura për lidhje të qendrave logjistike por edhe transport të relacioneve më të shkurta ku qendrat lidhen me komplekse industriale. Kjo strategji e përfshirjes së shatëll trenave në rrjetet e qendrave të mallrave transportuese dhe siti terminal ka efekte të rëndësishme dhe në pikëpamje të ruajtjes të mjedisit jetësor, fig. 49.



Fig. 49. Lidhja e qendrave logjistike me shatëll trenat

Për realizim të kësaj strategjie më të përshtatshme janë qytetet e mëdha të cilat disponojnë hekurudhë të zhvilluar dhe rrjet të tramvajit, fig. 50. Shfrytëzohet rrjeti i formuar dhe infrastruktura e ndërtuar e tramvajit dhe e hekurudhës ku për transport të mallit është e nevojshme përshtatja e traseve dhe radhëve të trenit, ku trafiku i tramvajit ka përparësi. Për të funksionuar ky sistem duhet më parë të përgatitet hekurudha për transport të mallit në qytet.



Fig. 50. Shatëll trenat

Pajtueshmëria arrihet me rezervim të një linje hekurudhore, që veçohet nga rrjeti i tramvajit dhe i cili direkt lidhet me sistemin të synuar për transport dhe ngarkim të mallit në kuadër të hekurudhës, ose stabilimentet e limanit në kuadër të transportit të anijeve të mallrave. Traseja që do të shërbej për transport të mallrave nga qyteti do të mund të përdoret në të dyja anët, përkatësisht edhe për kthim të ambalazhit, si dhe mbeturinat. Traseja hekurudhës për transport dhe ajo për rrjet të tramvajit do të duhet të jetë elektrike. Vendet për ngarkim dhe shkarkim të mallit duhet patjetër të formohen në pikat e fundit përkatësisht kthyesve nga rrjeti i tramvajit. Ky sistem i shatëll trenave mundësojnë mjete ngarkuese ta shmangin hyrjen në qytet ndërsa me atë të sjellin në shkarkim të transportit. Shembuj ku suksesshëm funksionon zbatimi i shatëll trenave janë qytetet Berlin dhe Vjenë. Në Berlin lidhja midis qendrave të mallrave dhe transportuese të vendosura në periferinë e qytetit dhe siti terminaleve në zonat urbane realizohen me shatëll trenat, fig. 51.

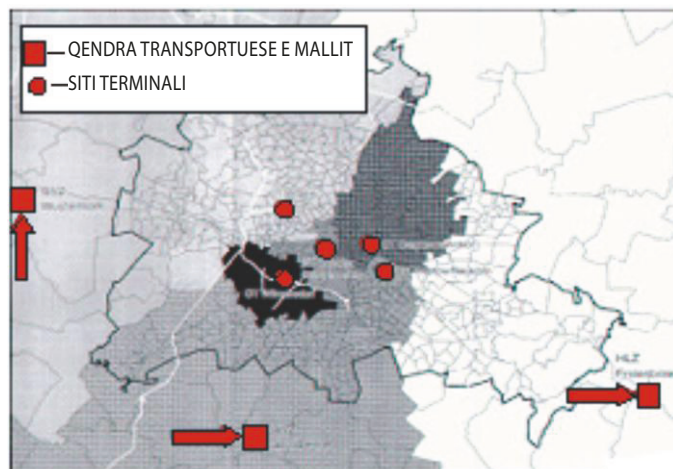


Fig. 51. Qendra transportuese e mallrave dhe siti terminali në Berlin

The map displays the administrative districts of Tbilisi, Georgia, numbered I through XXI. A network of transport routes is overlaid on the map:

- SHATËLL TRENAT**: Represented by black lines connecting central districts.
- TRANSPORTI I BRENDSHËM**: Represented by white arrows pointing towards the city center from surrounding districts.
- TRANSPORTI BRENDIA-QYTETIT**: Represented by blue arrows indicating internal city transport flows.

Sistemi hekurudhor mbi tokë për furnizim

Për transportin nën tokë të mallit përdoren linja të tuneleve të veçanta me sisteme automatike – trena të cilat kanë përparësi në variantet transportuese, fig. 53.



128

Ndërtimi dhe formimi i rrjetit nga linjat e tilla të tunelit të cilat ndërtohen janë të lira. Kjo është para se gjithash për shkak prerjeve të vogla të tunelit të cilat praktikisht janë sa edhe dimensionet e jashtme të njërive paketuese. Prerët e tuneleve të rrugës në rrjetit standard rrugor duhet të përgjigjet në makinat e komunikacionit si dhe t'i përcjellin regjistrimet për ventilim. Në transportet nën tokës të tunelet trafiku i trenave plotësisht automatikisht dhe pa vozitës. Me çka është i përfshirë rreziku nga fatkeqësitë e personave të tretë. Sistemet e tilla të mbyllura transportuese, punojnë në rajon elektrik me çka shmangin gazrat, dhe për atë arsye bien të gjitha problemet me ventilim. Në to nuk mbahen njerëzit deri në kryerjen e përmirësimeve, kështu që masat për mbrojtje të sigurt drejtohet për mbrojtje të mallit dhe mbrojtje të rregullit të vet.

Shpenzimet për ndërtim të një tuneli të ri transportues nuk munden gjithmonë të jenë të mbuluara, dhe ato kufizohen vetëm në lidhjet midis qendrave për distribuim dhe konsumatorët e mëdhenj, dhe më radhë të distribuesit me pakicë. Pranuesit e mallrave me vëllim më të vogël të përfitimit, të cilët gjenden përgjatë trasesë së sistemit, mund të jenë në to të përfshira të cilat ndërtojnë pengesë përkatëse shkarkuese si përfshirje. Nuk është e sugjeruar, vendi i ngarkimit të kthehet ose të veçohet nga tuneli. Zgjidhja më e thjeshtë është vagoneta e trenit nga ana e lart të jenë të zbrazëta ose të mbushura kur ajo të ndalohet. Për përdorim optimal të këtij sistemi duhet të zhvillohen njësi përkatëse të paketuara dhe të përshtaten që të munden të jenë të mbushura dhe të zbrazura automatikisht. Ky sistem është e shfrytëzueshme të paraqitet së bashku me lloje tjera nën toke dhe instalime. Nëse është i konceptuar mirë dhe i paraqitur me këtë sistem mund të zëvendësohet edhe deri 40 % nga transporti i kamionit në qytet. Zbulimet në Tokio kanë treguar se me ndërtimin e këtij sistemi të tillë nëntokësor për transport të mallit në gjatësi prej 300 kilometra dhe 150 depo do të fitohen rezultatet vijuese:

- do të tërhiqej 30% nga transporti ekzistues i kamionit,
- emisioni i gazrave dëmtuese do të zvogëlohej prej 10 deri 18 %,
- shpejtësia mesatare në qytet do të rritej për 24km/h.

Mungesë kryesore i këtij sistemi është ndërtim i nevojshëm i infrastrukturës së plot, që kërkon mjete të mëdha financiare.

Transporti ujor

Ky sistem zbatohet tek ato qytete që dalin në limanet dhe lumenj të mëdha dhe kanale. Zhvillohen terminale të veçanta ngarkuese në fund të limanit si sisteme logjistike të cilat i shërbejnë kompanitë industriale, tregtare dhe të tjera në zonën gravitacionale. Terminalet ofrojnë shërbime të specializuara, më shpesh të drejtuara nga transporti kontejner dhe të kombinuar. Kështu jepen të gjitha shërbimet e nevojshme logjistike. Shembull për sistem të tillë të zhvilluar për furnizim të qendrave të qytete-

ve janë Amsterdami dhe Utreht në Holandë. Kjo e përdor rrjetin nga kanale dhe me ndihmën e gomonave i furnizojnë shfrytëzuesit me produkte të nevojshme. Për atë nevojë mund të përdoren edhe anije të vogla kontejnerike.

Sistemi gypash për transport të mallit

Sistemi gypash për transport të mallit është njëra nga mënyrat për zgjidhje të problemeve të siti logjistikës i cili ka traditë të gjatë të ekzistimit. Ky sistem është zhvilluar para 200 viteve në qytetet e mëdha evropiane: Londra, Parisi, Roma, Berlini, Vjenë etj.

Malli transportohet në kapsula, të cilat lëvizin me gypa me pengesë të caktuar nën presion të gazit (më shpesh ajër) apo lëngje (më shpesh ujë). Në Hamburg në vitin 1962 është zhvilluar një sistem i tillë për bartje të dërgesave midis postës kryesore dhe stacionit hekurudhor, fig. 54. Dërgesat janë zhvilluar nëpër gypa me pengesë prej 0,45 m ndërsa kapsula me gjatësi prej 1,6 m ka arritur shpejtësi prej 30 deri 36 km/h. Ky sistem funksionon vetëm dhjetë vite.

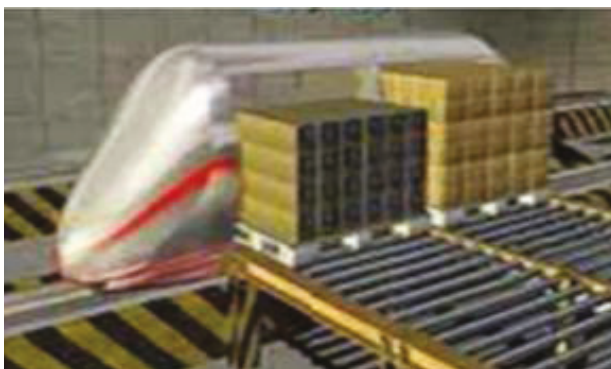


Fig. 54. Kapsula e sistemit të linjës së gypave për transport të mallrave

Sisteme telematike

Sistemet telepatike i bashkojnë krahinat e telekomunikacionit dhe informatikës. Ata e japin mbështetjen për definimin të konceptit optimal të siti logjistikës, si dhe për proceset e organizimit, realizimit, kontrollit dhe mbikëqyrjes të aktiviteteve logjistike. Këtu bëjnë pjesë sistemet telematike:

- *ITS (Intelligent Transport Systems);*
- *GPS (Global Positioning Systems);*
- *GPRS (Gjeneral Pocket Radio Service);*
- *RFID (Radio Freljuencs Identification);*

- *GIS (Geographic Information Systems);*
- *ICT (Information & Communication Technology);*
- *VICS (Vehicle Information and Communication Systems);*
- *PHS (Personal Handy-phone System).*

Me praninë e këtyre sistemeve mundësohet ndjekje dhe azhurnim të parametereve të sili logjistikës: realizim i dërgesave, ndjekje të përbërjes me tepricat, ndarje të rrugës të mjeteve, udhëheqje automatike të mjeteve dhe kështu me radhë.

Zbatimin e tyre praktik sistemet telematike e kanë më shpesh kur kryhet lidhje e terminaleve dhe e sistemeve kooperative transportuese. Në këtë mënyrë është mundësuar vëllim i veçantë i kooperimit në pikëpamje të shfrytëzimit të përbashkët të mjeteve ngarkuese nga ana e shumë kompanive. Ky koncept është iniciuar nga përvojat e dukshme nëpër taksi sistemet – centralet.

Duke i njohur informacionet për makinën dhe lokacioni i tyre momental ku ajo makinë shërben për përdorim pa humbje të kohës, kështu që mjeti transportues gjatë kohës së një vozitje mund të ndërmerret edhe kërkesa tjera për transport.

Mund të pritët se në këtë mënyrë produktiviteti i parkut vozitës do të rritet rreth 8%. Me mbikëqyrjen e vendeve ku makina gjendet gjatë kohës së vozitjes së klientit mund t'ju jepen shumë informata precize për arritjen kështu që koha për pritje të personave të cilat e kryejnë ngarkimin përkatësisht shkarkimin mund të shmangët plotësisht. Harxhimet për t'u përgatitur një makinë ngarkuese me sistem të tillë, shpenzimet e plota mund të zvogëlohen për rreth 15 % dhe para se gjithash me shmangien e vozitjeve të zbrazëta dhe mbrojtjes të naftës së departamenteve.

Shuma logjistike e plehut të qyteteve

Përveç furnizimit të qytetit me mall, logjistika e qytetit mundëson edhe tërheqje të lëndëve sekondare dhe mbeturinat nga krahina e qytetit.

Rrjedhat komplekse dhe proceset e mbledhjes, klasifikimit, transportit dhe depozimit të lëndëve sekondare, karakterizohen nga lloji i formës të materialit, sasisë, kohës së tërheqjes dhe rëndësisë për përpunimin e mëtutjeshëm.

Gjeneratorët e rrjedhave të mbeturinave janë të njëjtat ato rrjedha të cilat janë gjenerator të rrjedhave të mallrave. Nxjerra e mbeturinave kërkon makina të specializuara dhe shërbime të specializuara, të cilat kanë regjim të vetë të nxjerrjes. Sasisë e mëdha të mbeturinave dhe plehut, të cilat formohen në qytetet duhet të trajtohen në mënyrë përkatëse. Me mbeturina nënkuptohet gjëra të lëvizshme prej të cilave pronari dëshiron të lirohet, largimi i të cilave sjell ruajtje të shëndetit të përgjithshëm. Në mbeturina bën pjesë edhe mbeturinat nga amvisëria, mbeturinat nga kontejnerët, mbeturinat e industrisë në formë të plehut shtëpiak dhe mbeturina të veçanta. Serioziteti për nxjerrje del nga sasia e plehut si dhe nga shprehitë të prodhuesve, lloji i mbeturinave

dhe shprehitë e popullatës. Sasia e mbeturinave direkt varet nga dendësia me banorët si dhe nga dendësia e industrisë, artizanatit, tregtisë, hotelit, kafene, shtëpi, dhe institute të tjera publike. Në qytetet me madhësi të mesme janë shënjestër me sasi të mbeturinës nga disa me sasi të mbeturinës rreth 10 kg sipas një banorit për një javë. Rëndësia e mesme specifike e mbeturinave vlen rreth 400 deri 430 kg sipas metër kuadër. Edhe sot, 70% nga mbeturinat shkarkohet në depot përkatëse 27% dhe digjet në sisteme, ndërsa 3% është e kompresuar.

Problemet paraqesin dhe vetë depot për pezullimin e plehut. Sasitë e mëdha të mbeturinës dhe plehut, kanë qenë me rastin e ndërmarrjeve komunale të zhvillojnë sisteme për shfrytëzimit të tyre ekonomike dhe vlerësim.

Përbërja e rrjedhave dhe proceset për dërgim të lëndëve sekondare dhe materialeve mbeturinave kërkon drejtim central. Në praktik botërore janë të pranishëm sisteme logjistike të cilat merren me tërheqje të materialeve të mbeturinave nga qyteti, fig. 55.

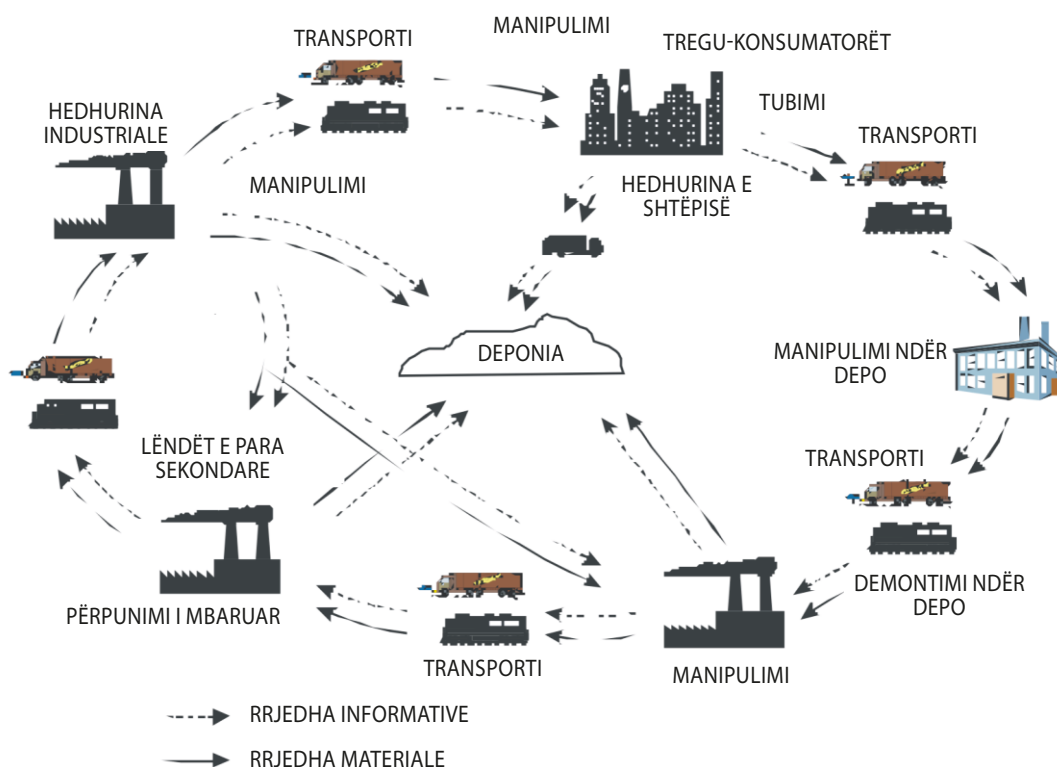


Fig. 55. Rrjedhat e materialit të hedhurinës (Lëndët e para sekondare) në qytet

Ato sisteme kryejnë vlerësim logjistik të plehut nga qytetit. Në veçanti kujdeset në përdorimin e materialeve mbeturinave, përkatësisht, janë zhvilluar metodat e mbledhjes, paketimit dhe ndarje së plehut si dhe nevojë dhe fisnikërim të këtyre mbeturinave.

Sistemi është i pajisur me enët (kontejnerët) për plehun të vura në vendet e përfutuese të cilat i shërbejnë makinat për higjienë publike komunale të cilët kryejnë zbraze dhe transportim.

Regullimi i enëve është në varësi nga struktura e krahinës. Numri i kontejnerëve të nevojshëm përcaktohet nëpërmjet ciklit kohor të zbrazjes. Vërtetimi final i numrit të kontejnerëve vijon në bazë të kërkesës të amvisërisë dhe tregtisë. Ekzistojnë disa qasje në zbrazje të plehut.

Qasja e njëanshme për mbledhje të plehut mblidhen letra apo qese plastike rëndësia nuk guxon të kalon 35 kilogram. Ata mblidhen direkt me makina mbledhëse.

Te qasja e zëvendësimit bëhet zëvendësim të kontejnerit i plot për të zbrazët. Kontejnerët për plehut kanë volum të ndryshëm: te kiper ngarkesat ato vlejnë deri 30 m³, ndërsa te kiper rrëshqitës sistemi prej 8 deri 40 m³.

REZYME: Problemet e transportit të mallit në qytetet janë të vjetra sa edhe vetë indi i qytetit. Nevojat më të mëdha të banorit të sotëm të qytetit, tërheq me veten angazhim të numrit të rëndësishëm makinave transportuese. Për këtë shumë nga qytetet durojnë ngarkim të madh të komunikacionit, për shkak nevojave të njëkohshme të një numri të madh individual, komunale dhe makinave për transport publik të njerëzit. Kur e vëzhgojmë dhe i analizojmë komunikacioni në qytet, në mënyrë të pashmangshme imponohen edhe pyetje ekologjike. Komunikacioni ngarkues është ngarkuesi i bindshëm i rëndësishëm të atmosferës. Si pasoj e kësaj ndotje paraqiten grimca të lëngshme dhe qime me përbërje të ndryshme kimike, të dëmshme për shëndetin e njeriut. Përveç ndotjes së atmosferës, për shkak përdorimit të mjeteve ngarkuese transportuese është i pranishëm ngarkim me ah. Ajo vjen deri te thyerja e cilësisë së jetës në qytet. Në praktikën botërore dekadat e fundit për shkak zgjidhjes së problematikës të sistemeve transportuese-distributive në qytetet, hasen format logjistike të organizimit të ashtuquajtur logjistika e qytetit ose siti. Për ta arritur këtë logjistik të qytetit kryen grupim të dërgesave ngarkuese për shkak nivelit të bashkimit, përqendrimit dhe koordinimit. Qëllimi e grupimit është zvogëlim i rrugës së kaluar dhe mjetet e nevojshme transportuese. Disa nga qytetet për zgjidhjen e problemit të logjistikës së qytetit kanë themeluar qendra logjistike të specializuara, të tjerët problemet e kanë zgjedhur me përqendrim të rrjedhave të mallrave në rrethin e qendrave të mallrave transportuese ndërsa të tretë nëpërmjet qendrat distribuese. Grupohen zinxhirët logjistike dhe sistemi të cilët më herët kanë qenë hapësinore, kohore dhe të ndarë organizues. Për furnizim të qendrave të qytetit me mall përdoret dhe hekurudha ekzistuese, tramvaje dhe rrjet metro. Formohen makina të specializuara të ashtuquajtura shatëll për fur-

nizim. Te qytetet e pasura formohen të ashtuquajturat transportet nëntokësore. Për transportin nëntokësor të mallit përdoren linja të veçanta të tunelit me sisteme automatike – trena. Nëse është përqendruar mirë dhe i realizuar me këtë sistem mund të zëvendësohen 40% nga komunikacioni i kamionëve në qytet. Krahas furnizimit të qytetit me mall, logjistika e qytetit mundëson edhe nxjerrje të lëndëve të dyta dhe materialet hedhëse të krahinës së qytetit.

PYETJE PËR PËRSËRITJE:

1. Sqaroni problemet dhe rëndësia e transportit të qytetit.
2. Cilat janë aspektet ekologjike të komunikacionit ngarkues të qyteteve?
3. Lënda dhe qëllimi i siti logjistikës?
4. Cilat janë parimet të siti logjistikës?
5. Sqaroni nocionet për grupim dhe përqendrim të mallit?
6. Çfarë është kooperim dhe cilat janë modelet më të shpeshta kooperative?
7. Çfarë nënkupton normativën dhe cilat masa normative i mban qyteti?
8. Si transporti i kombinuar përfshihet në zgjidhjen e problemeve të transportit urban?
9. Çfarë janë shatëll-trena?
10. Si organizohet sistemi nëntokësor për furnizim të qyteteve?
11. Si organizohet transporti ujor për furnizim të qyteteve?
12. Si organizohet sistemi i gypave për furnizim të qyteteve?
13. Çfarë janë sisteme telematike?
14. Si organizohet arritja logjistike e plehut të qytetit?

Literatura

1. Blanchard S.B., Logistics engineering and management, Printice-Hall, New Jerseu, 1981,
2. (1) Ballou.R.H.: Basic Business Logistics, Prentice-Hall International, Inc., Englewood Cliffs, Neww Jersey, 1987.
3. Baune Rolf, Martin Heinrich, Schulze Lothar, A Manuel of Internal Logistics for Companies - Logistics Sistems using Industrial Trucks, Jungheinrich AG, Hamburg, 1992,
4. D. Pozar. Integralnost logističnih podsystemov in logistični pristop. Zbornik XXI, posvetovnja: Notranja logistika v podjetju in njeno mesto v transportni verigi. Univerza v Mariboru, 1998.
5. Krampe Dr Horst, Lucke Dr Hans-Joachim, Osnove logistike - Uvod u teoriju i praksi logističkih sistema, Hussverlang, Muchen, 1991g.
6. Перишиќ Д-р Риста, Јолевски Д-р Томе, Менаџмент и логистика, Технички факултет - Битола, Битола 1999г.
7. Perišić Dr Rista, Savremene tehnologije transporta I,II, Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Beogradu, Beograd, 1999 g.
8. Logistički sistemi, Saobraćajni fakultet, Univerzitet u Beogradu, Beograd, 1998 g.
9. Дукоски И., Научно истражувачки проект; Логистички пристап во решавањето на современите прометни проблеми - Македонски можности, 2001 год.
10. Дукоски ., Јованов Б. , Основи на логистиката, АСУЦ, Боро Петрушевски, Скопје, 2000, год.
11. Дукоски ., Јованов Б. , Основи на логистиката, АСУЦ, Боро Петрушевски, Скопје, 2002, год.
12. Дукоски И., Основи на транспортната логистика, учебно помагало, Технички факултет Битола 2006 год.
13. Дукоски И., Логистички системи, учебно помагало, Технички факултет - Битола, 2007 год.
14. Zečević, S., Tadić, S., City logistika, Saobraćajni fakultet, Beograd, 2006.
15. Zečević, S., Tadić, S., Kooperativni modeli city logistike, Transport i logistika, br. 9, str. 123-141, 2005.
16. Urban freight transport and logistics, An overview of the European research and policy, 2003, www.transportresearch.info/Upload/Documents/200603_105348_Urban_freight.pdf

PËRMBAJTJA

PARATHËNIE

1. KARAKTERISTIKAT E DISTRIBUIMT BASHKËKOHOR TË PRODHIMEVE

<i>Karakteristikat kryesore dhe specifike në zhvillimin e ekonomisë dhe teknikën transportuese dhe teknologjia në botë.....</i>	<i>2</i>
<i>Ndryshimi i filozofisë teknologjike prodhuese dhe zbatimi i parimeve logjistike</i>	<i>4</i>
<i>Definicioni për logjistikën</i>	<i>5</i>
<i>Ndërvashmëria e logjistikës me disiplinat tjera profesionale</i>	<i>8</i>

2. LOGJISTIKA SI PJESË INTEGRUESE NË EKONOMI

<i>Nocionet kryesore për logjistikën dhe koncepti logjistik i zhvillimit në ekonomi</i>	<i>11</i>
<i>Parimet logjistike</i>	<i>12</i>
<i>Proceset logjistike</i>	<i>12</i>
<i>Rrjetat logjistike</i>	<i>13</i>
<i>Vendi i logjistikës në lidhje me disiplinat tjera profesionale</i>	<i>13</i>
<i>Aspekti hapësinor në përkufizimin e sistemit logjistik.....</i>	<i>13</i>
<i>Aspekti kohor në përkufizimin e sistemit logjistik.....</i>	<i>15</i>
<i>Aspekti funksional në përkufizimin e sistemit logjistik.....</i>	<i>16</i>
<i>Detyrat dhe funksionet e nënsistemeve logjistike që marrin pjesë në realizimin e rrjedhave logjistike.....</i>	<i>19</i>

Nënsistemi për realizimin e porosive	20
Nënsistemi për rezervat.....	21
Nënsistemi për depozitim	22
Nënsistemi për paketim	24
Nënsistemi transportues.....	25
Aspekti organizues ekonomik në kufizimin e sistemit logjistik	26
Organizimi i logjistikës si funksion i veçantë në një ndërmarrje industriale.....	26
Identifikimi i aktiviteteve kryesore logjistike në ndërmarrjen e industrisë	28
Zbatimi i konceptit logjistik në ndërmarrjet e industrisë	31

3. KONCEPTET DHE SISTEMET BASHKËKOHORE LOGJISTIKE

Konceptet logjistike	35
Koncepti Just-in-time.....	35
Koncepti Make-or-buy.....	36
Sistemet logjistike	37
Përqendrimi i aktiviteteve dhe sistemeve logjistike.....	38
Specializimi në dhënien e shërbimeve logjistike.....	39
Decentralizimi i sistemeve kryesore dhe logjistike në sistemet e industrisë	40
Kooperimi i të gjithë pjesëmarrësve në zinxhirët logjistikë.....	40
Integrimi i zinxhirit logjistik në funksion të koordinimit të proceseve në prodhimtari dhe distribuim.....	41
Sistemet e organizuara logjistike Sistemet logjistike nacionale dhe ndërkombëtare	41
Ndërmarrjet logjistike (Përbërjet modulare)	43
Qendrat logjistike	45
Qendrat e mallrave - distributive.....	46
Qendrat –tregtare të mallrave	47
Zonat e lirat (doganore).....	48

4. ZINXHIRËT DHE SISTEMET LOGJISTIKE

Nocioni për kanalin logjistikë - zinxhirët logjistikë.....	51
Kanali logjistikë.....	51
Zinxhiri logjistikë.....	52
Prerje logjistike – vende për prekje dhe vende për prerje	54

5. SISTEMI LOGJISTIK INFORMATIV

<i>Kërkesa dhe dobi</i>	58
<i>Rrjedhat logjistike – informative</i>	61
<i>Sistemi logjistik informativ në transportin rrugor</i>	61
<i>Organizimi i sistemit informativ - logjistik</i>	
<i>te sistemet industriale</i>	63
<i>Karakteristikat kryesore të rrjedhave informative - materiale</i>	
<i>tek ndërmarrjet industriale</i>	63
<i>Struktura e rrjedhave materiale</i>	
<i>te sistemet industriale</i>	64
<i>Harmonizimi i rrjedhave materiale dhe informative</i>	66

6. LOGJISTIKA NË SISTEMET TRANSPORTUESE

<i>Sistemet e komunikacionit dhe organizimi i</i>	
<i>tregut të komunikacionit</i>	69
<i>Mbështetja logjistike e funksionit transportues-</i>	
<i>specifika në dhënien e shërbimeve</i>	71
<i>Specifikat e tregut të transportit</i>	72
<i>Institucionet e ekonomisë transportuese</i>	72
<i>Strategjitë bashkëkohore të operatorit logjistik të shpeditërit</i>	73
<i>Ndërmarrjet e komunikacionit të ngarkuar rrugor si detyrë logjistike</i>	75
<i>Hekurudha si ofrues i shërbimeve logjistike</i>	78
<i>Parakushtet e hekurudhës për integrimin në</i>	
<i>zgjidhjet logjistike</i>	78

7. LOGJISTIKA E MARKETINGUT

<i>Specifikat në tregun e komunikacionit</i>	83
<i>Marketingu i tregut transportues – marketingu logjistik</i>	86
<i>Miks marketingu</i>	88
<i>Marketing miks si nocion</i>	89
<i>Marketing miks për kompani të vogla</i>	93
<i>Segmentimi i tregut</i>	94
<i>Planifikimi i marketingut</i>	95
<i>Procesi i planifikimit të marketingut</i>	
<i>në një ndërmarrje transportuese</i>	96
<i>Qëllimet dhe strategjitë</i>	96
<i>Shpenzimet logjistike</i>	100
<i>Gjendja dhe përcjellja e shpenzimeve logjistike</i>	

<i>gjatë shpërndarjes së prodhimeve</i>	<i>101</i>
<i>Shpenzime të proceseve logjistike në distribuimin</i>	
<i>e furnizuesit të shfrytëzuesi i fundit.....</i>	<i>102</i>
<i>Shpenzime të e transportit</i>	<i>104</i>
<i>Shpenzimet e punës së sistemeve logjistike</i>	<i>104</i>

8. LOGJISTIKA E QYTETIT

<i>Problemet dhe rëndësia e transportit të mallit për qytetin</i>	<i>107</i>
<i>Nocioni për logjistikë të qytetit ose të sitit</i>	<i>110</i>
<i>Parimet e siti logjistikës</i>	<i>112</i>
<i>Grupim dhe përqendrim</i>	<i>114</i>
<i>Kooperimi</i>	<i>118</i>
<i>Rregullimi</i>	<i>122</i>
<i>Transporti kombinues.....</i>	<i>125</i>
<i>Transporti ujqor.....</i>	<i>128</i>
<i>Transporti i sistemit të gypave.....</i>	<i>130</i>
<i>Sistemet telematike.....</i>	<i>130</i>
<i>Shuma logjistike e plehut të qyteteve</i>	<i>131</i>

LITERATURA.....	135
PËRMBAJTJA	136
SHEMBUJ.....	141
NOCIONET DHE TERMET PROFESIONALE.....	178

SHEMBUJ

SHEMBULLI 1

RRJEDHAT E INFORMACIONEVE NË TERMINALIN E DOGANËS FERSHPED-SHKUP (MUNDËSITË DHE GJENDJA PËR OPTIMIZIM)

Hyrje

Optimizmi i shërbimeve, minimizimi i kohës dhe çmimi i transportit bëhen një nga kriteret kryesore gjatë shkëmbimit të mallrave në të ardhmen.

Për realizim të atyre qëllimeve, është i domosdoshëm përdorimi i teknikës llogaritëse. Më shumë ndihet nevoja nga përpunimi elektronik i shënimeve, për shkak kryerjes të rrjedhave të informacioneve, për drejtim dhe kontroll të rrjedhave të materialit.

Zbatimi i eksplotimit të informatave nuk është qëllim vetë për vete, por rrjedha e informatave duhet të paraqet mjet ndihmës për realizim të dukurive kryesore të ndërmarrjeve transportuese dhe të shpedicionit, të ashtuquajtur rrjedh e materialeve shpejt, të sigurt dhe të lira. Teknologjia moderne e komunikacioneve dhe informatave ka sjellje vendimtare të ndryshimit të nivelit të funksionimit të sistemeve logjistike, si dhe të sigurimit të kushteve të mallit të dëshiruar në sasi të caktuara, në gjendje të rregullt, të vendit vendimtar, në kohë të duhur dhe me shpenzime të vogla të porositësit.

Sepse efikasiteti i sistemit logjik në masë të madhe varet nga cilësia e informatave, shqyrtimit të përgjithshëm dhe analizim të materialeve dhe të informatave mund të sigurohet realizimit të optimale rezultateve gjatë distribuimit.

Në këtë kontekst me ndihmën e këtij shembulli është bërë një analizë të shkurtër të rrjedhave të informatave në terminal të doganës Fershped, të theksuara janë mungesat të sistemeve informative në përbërje ekzistuese dhe jepet propozim për model të sistemeve informative.

Algoritmi kryesor i studimit është paraqitur në figurën 56.

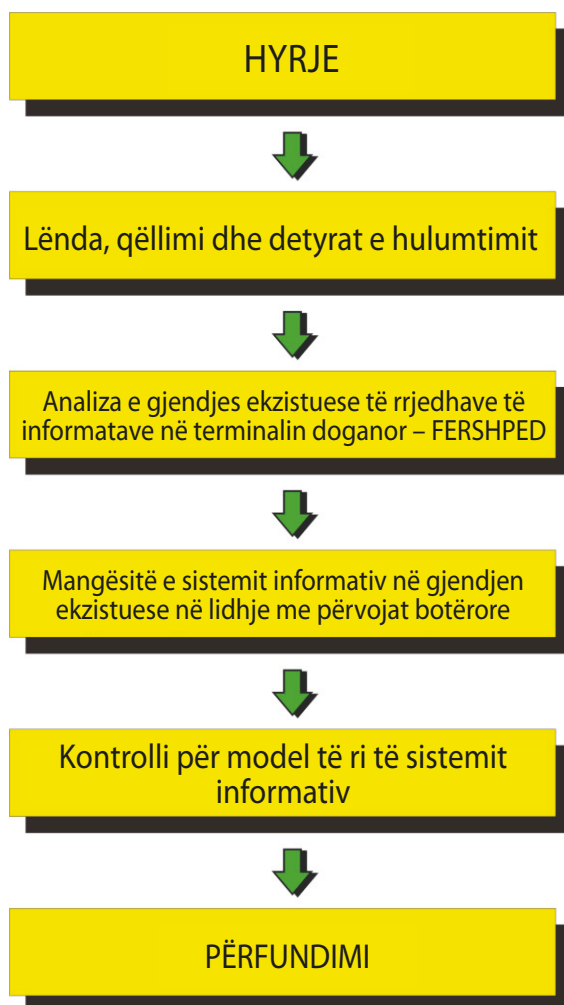


Fig. 56. Algoritmi i hulumtimit

Lënda, qëllimi dhe rëndësia e studimit

Në shembull është bërë analizë e shkurtër e përbërjes së vazhdueshme të rrjedhave të informatave në terminalin doganor – Fershpel, janë të drejtuara mungesat e sistemit informativ të gjendjes së vazhdueshme dhe është dhënë propozim i modelit të ri të sistemit informativ (së pari duke i përdorur përvojat botërore) që duhet të mundësoj:

- rrjedhë më të mirë të informatave,
- përbërje cilësore të informatave,
- eliminim i informatave të pa nevojshme,
- zvogëlim dhe përpunim më të shpejtë të dokumenteve të nevojshme,

- përmirësim i cilësisë së shërbimeve,
- zvogëlim i kohës së mbajtjes së mjeteve transportuese,
- efekte ekonomike (kursime parash),
- ndotje e zvogëluar e mjedisit njerëzor,
- rrëmuje e zvogëluar etj.

Në vazhdim është dhënë një skemë, fig. 57, në lëndën për analizim në përpunim të këtij shembulli.

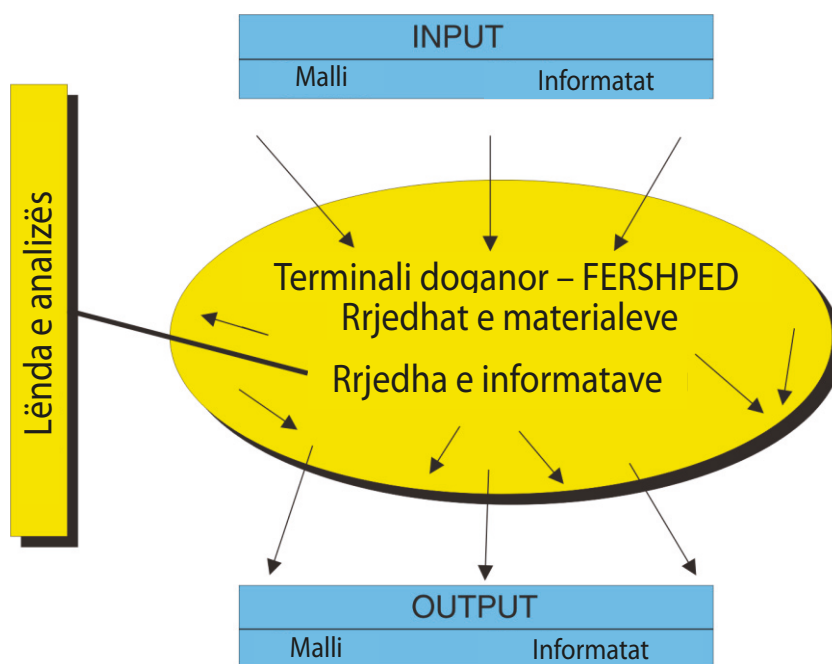


Fig. 57 Pasqyra e skemës së lëndës së analizës në këtë shembull

Analizë e gjendjes së vazhdueshme të rrjedhave informative në terminalin doganor - Fershped

Sistemi i vazhdueshëm informativ në terminalin doganor-Fershped nuk është në pajtueshmëri me trendët botërore të cilat paraqiten në formë të inovacioneve të shumta në fushën e informatikës. Në rastin konkret sistemi informativ duhet të inicioj përsheptim të rrjedhave të mallit nga burimi deri te qëllimi dhe lirim më të shpejtë të kapaciteteve transportuese për përdorim të tyre më të shpejtë.

Është karakteristike për gjendjen e vazhdueshme që nuk mban kurrfarë informate e cila i përket rrjedhës së materialeve për arritje të automjetit në terminalin doganor – Fershped. Domethënë, bartës i informatës së parë për arritje të mjetit është

voztësi dhe ajo arrin paralelisht me arrijten e mallit, ndërsa përbëhet nga lajmërimi i portës dhe pagesës për hyrje në terminal. Struktura e këtyre informatave është numri i targave të makinës dhe të dhënat e dokumentit të udhëtimit ose letër identifikimit (për shtetasit e Maqedonisë) të voztësit. Si informatë kthyese e kësaj është dhënia e vërtetimit për qëndrim në terminalin doganor (një kartë hyrëse – shembulli 1), ndërsa e publikon punëtor i qeveris. Më tej, me këtë dokument makina shkon për t’u peshuar, ndërsa leje merr vetëm nëpërmjet semaforit apo nga thirrja e punëtorit qeveritar. Pas hyrjes së makinës në hapësirën për peshim voztësi e dorëzon kartën te punëtori qeveritar, ndërsa ky e vërteton plumbin dhe kryen peshim të makinës. Shënimet për masën e plot të makinës dhe rregullsinë e plumbit punëtori i fut në kartën hyrëse për qëndrim në QT-Fershped, ia dorëzon voztësit dhe në varësi nga malli që e merr e informon ku të parkohet (nëse makina transporton mall që shtrihet në inspektimin sanitar dhe tregtar të parkingut, ndërsa në të kundërtën në parkingun kryesor).

Pas përfundimit të këtyre operacioneve voztësi e informon transportuesin për arrijte të automjetit të terminalit (personale ose telefonike), ndërsa ky e informon shpediteri (personale apo telefonike). Pas këtyre informacione është e nevojshme të realizohet kontakt personal midis voztësit dhe shpediteri për shkak dhënie të dokumenteve të nevojshme dhe atë: listë ngarkues CMR (shembulli 2), faturë (shembulli 3), shënim për qëndrim në QT-Fershped (shembulli 1), shënim kantate nga kufiri (shembulli 4), librezë trafiku, ECD (shembulli 5), ose TIR (shembulli 6) dhe EUR (shembulli 7 për makinat që transportojnë mall e cila vjen nga ish Jugosllavinë). Nëse makina transportin mall që shtrihet në inspektimin sanitar dhe tregtar shpediteri shkon me makinë në vizitë nga inspektimin sanitar dhe tregtar, në bazë të asaj që fiton vërtetim sanitar (shembulli 8) nga doktorët sanitar dhe vërtetim (shembulli 9) nga inspektori tregtar i shtetit. Më tej, shpediteri i përgatit dokumentet dhe i paraqet në doganë në sportel (lista ngarkuese CMR, faturë, kopje nga fatura, TIR, ECD, shënimi hyrës kantate për qëndrim në CT-Fershped, librezë trafiku, vërtetim sanitar dhe vërtetim nga inspektori tregtar i shtetit), në bazë të asaj që kryhet shqyrtim i dokumenteve në doganë dhe futen të dhënat nga ECD (fletëparaqitje transite) në kompjuter. Në këtë shqyrtim shpediteri, i merr dokumentet e vërtetuara nga dogana.

Pasi, t’i merr dokumentet shpediteri kryen futjen e informacioneve në program shpediteri në kompjuter (plotësimin e ECD deklaratës- ish UCD, ku llogariten dhënësit e doganës, ndërsa pastaj kryhet transfero nga programi shpediteri në doganë, ndërsa të dhënat transportohen në server doganor.

Pastaj, shpediteri i merr dokumentet e përgatitura në sportel në doganë, ato janë: ECD (fletëparaqitje), ECD (UCD), faturë, vërtetim për mjete të siguruara devize, vërtetim për mjete të siguruara devize, vërtetim për shpenzime transportuese, BC-40-deklaratë për vlerë doganore, DCB, deklaratë e transportuesit të synuar në mall, virmani, shënimi hyrës kantate për qëndrim në QT-Fershped, shënimi hyrës, kantate të kufirit, certifikatë sanitare dhe e tregut (për mallin që qëndron në inspektimin sanitar dhe të tregut), EUR dhe lista ngarkuese CMR (për mallin që arrin nga ish republikat e Jugosllavisë). Në

bazë të kësaj, bëhet kontrolli i dokumenteve (me dorë dhe në mënyrë kompjuterike) në doganë nga ana e inspektorit doganor. Pas kontrollit ato verifikohen me çka bëhen dokumente zyrtare.

Më tutje, dokumentet e theksuara paraprakisht barten prej doganierit që e kontrollin mallin, kurse ky shënimin hyrës kantate për qëndrim në QT-Fershped ia dërgon punëtorit të autorizuar të terminalit. Punëtori, e fut numrin e shënimin kantate në kompjuter me ç'rast ai del në Display dhe donë të thotë leje për kontrollin doganor të automjetit.

Me marrjen e lejes për kontroll doganor vozitësi e vendos automjetin në kufirin për kontroll doganor. Doganieri në bazë të dokumenteve bën kontroll doganor të automjetit, i verifikon dokumentet, e lëshon shënimin hyrës kantate për qëndrim në QT-Fershped (të verifikuar) të vozitësit, kurse vozitësi me automjetin shkon në portë, e dërgon shënimin dhe e kalon terminalin doganor - Fershped.

Në tekstin e kaluar shkurtimisht është dhënë një përshkrim i rrjedhave të informatave në terminalin doganor - Fershped në Shkup. Që ka të bëjë me rrjedhën e informatave, përkatësisht mbajtjen e automjetit si pasojë e atyre në bashkëpunim me shpeditacionin e caktuar dhe sektorin e EOP-it në terminalin doganor Fershped u bë një analizë e shkurtër që përfshinë 20 automjete (në ditë në terminal hyjnë përafërsisht 100 automjete).

Rezultatet e hulumtimit të këtyre 20 automjeteve janë të këtuja që koha mesatare e mbajtjen e tyre ishte përafërsisht 7 orë, kurse përvojat tregojnë se jo rrallë herë ndodh automjetet të mbesin në terminal për shkak të formaliteteve doganore për ditën e ardhshme me çka edhe më tepër zvogëlohet shpejtësia e dërgimit të mallit, pastaj rriten shpenzimet etj.

Kjo analizë sugjeron në nevojën e ekzistimit të sistemit më bashkëkohor informativ i cili do të ketë për qëllim t'i përshpejtojë rrjedhat materiale dhe t'i shfrytëzojë rezervat që ekzistojnë në këtë hallkë të zinxhirit transportues.

Algoritmi i rrjedhave materiale në terminalin doganor-Fershped është dhënë si vijon, Fig. 58.

Në vazhdim të këtij shembulli është dhënë plani stacionar i terminalit doganor - Fershped Shkup në përmasë R 1:1000, plani stacionar i të njëjtës, e zgjidhjen e komunikacionit në përmasë R 1:500, Fig. 59, më tutje algoritmi i rrjedhave materiale, Fig. 60, skicë e terminalit doganor me pasqyrë të rrjedhave materiale, dhe është dhënë një pasqyrë tabelore për strukturën kohore të tërë procesit.

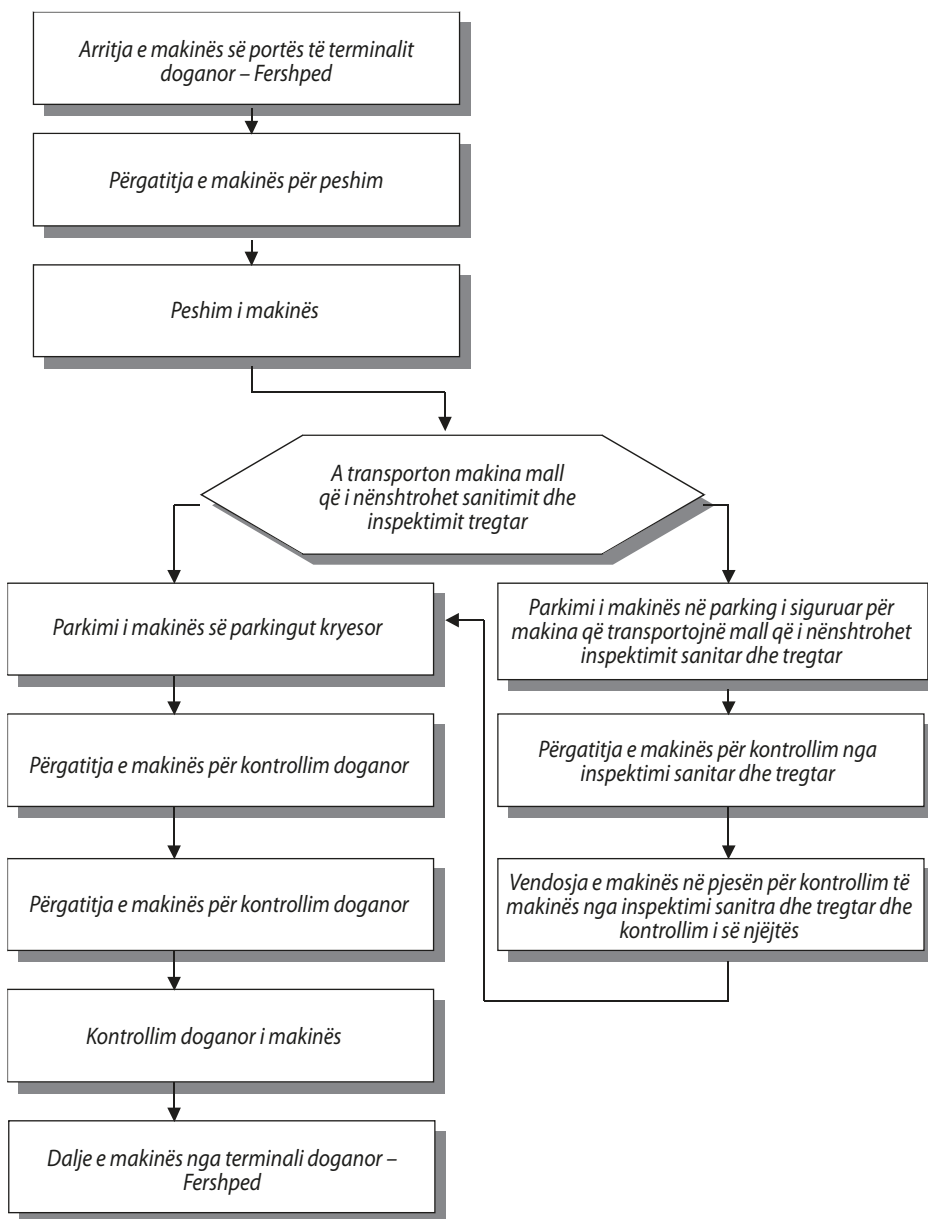
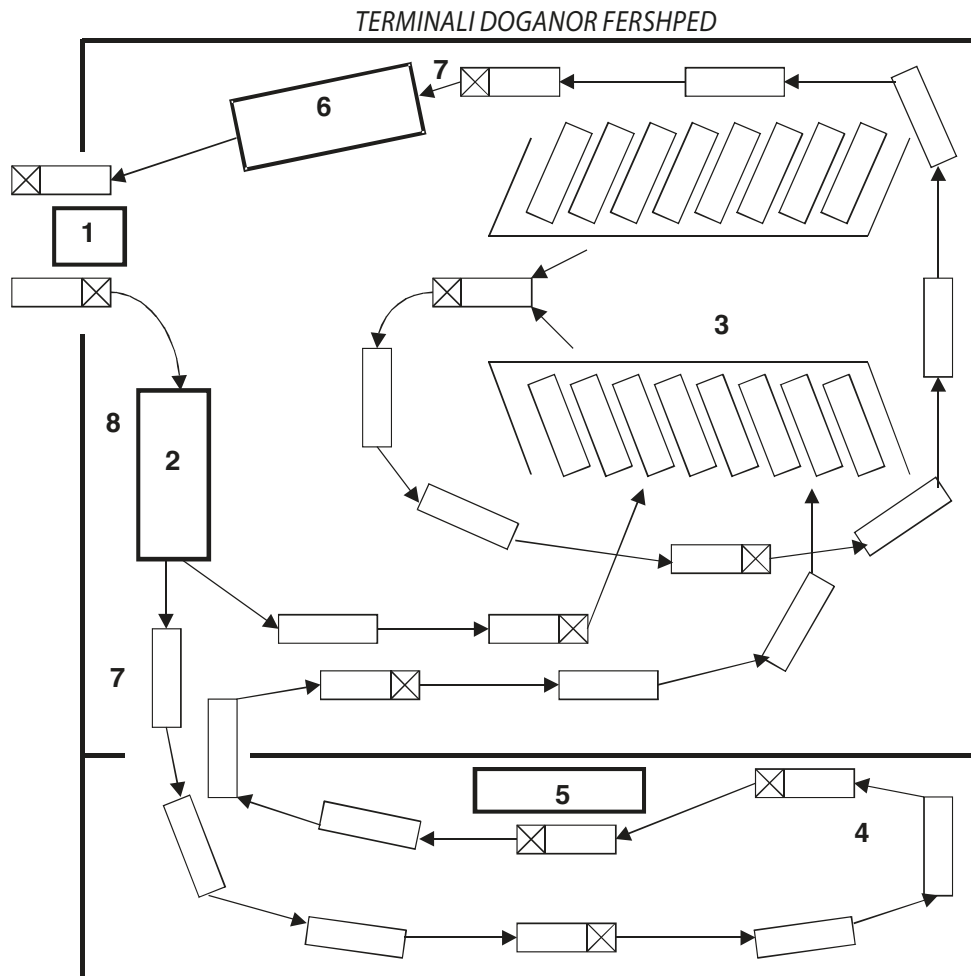


Fig.58



LEGJENDA

1. Porta
2. Peshore
3. Parkingu kryesor
4. Parkingu i automjeteve që bartin mall që i nënshtrohet inspektimit sanitar dhe të treg
5. Pjesa për kontroll të automjeteve të inspektimit të tregut dhe drejtorit sanitar
6. Pjesa për kontrollin doganor të automjeteve
7. Displej
8. Semafori

Fig.59

Struktura kohore i rrjedhave materiale dhe informative me pasqyrë në operacionet paralele dhe të njëpasnjëshme për automjetet që bartin mall i cili nuk i nënshtrohet inspektimit sanitar dhe të tregut në gjendjen e përhershme.

Nr. rendor	Rrjedha të materialit	Rrjedha informuese	Kohëzgjatja (min)
1	Arritja e makinës në portën në QT- Fershped	#	-
2	#	Paraqitje për arritje të makinës në terminal futja e të dhënave dhe nxjerrje e vërtetimit për qëndrim në QT – Fershped	
3	Vendosja e makinës para hapësirës për peshim	#	
4	#	Leje për hyrje për peshim të makinës	
5	Hyrje për makinën në hapësirën për peshim	#	
6	#	Dorëzimi i vërtetimit për qëndrim në QT-Fershped, peshim dhe vërtetim i plumbës, futja e të dhënave dhe dorëzimi i vërtetimit për shoferin	
7	Parkim i makinës në parkingun kryesor	#	
8	#	Lajmërim për transportuesin dhe shpedituesin për arritje të makinës në terminal	
9	#	Dorëzim i dokumenteve të shpedituesit	
10	#	Përgatitja e dokumenteve nga ana e shpedituesit	
11	#	Paraqitje e dokumenteve në doganë	
12	#	Kontrollim i dokumenteve në doganë dhe futja e të dhënave në kompjuterë	
13	#	Marrja e dokumentave të verifikuara nga ana e shpedituesit, përgaditja e dokumentave për doganim, futja e të dhënave në programën e shpeditimit (plotësim i deklarimit), llogaritje kompjuterike të pagesave doganore, transfer i të dhënave nga shpeditore në program doganor dhe transfer i të dhënave në server doganor	
14	#	Parashtrimi i dokumentave të përgatitura në sportel në doganë	
15	#	Kontrollim i dokumentave në doganë (me dorë dhe me kompjuterë) dhe verifikim i dokumentave	
16	#	Transmetimi i dokumentave deri te doganjeri që e kontrollon mallin	
17	#	Dorëzimi i vërtetimit për qëndrim në QT-Fershped të punëtorit të autorizuar, futja e numrit të shënimit hyrës në kompjuterë dhe dalja e numrit në Display	
18	Vendosja e makinës në pjesën për kontrollim doganor	#	
19	#	Kontrollim doganor i makinës	
20	#	Verifikim i shënimit nga ana e doganjerit që e kontrollon mallin dhe dorëzim i së njëjtës për shoferin	
21	Arritja e makinës në portë	#	
22	#	Dorëzim i verifikimit për qëndrim në terminalin doganor të punëtorit të autorizuar në portë	
23	Dalja e makinës nga QT-Fershped	#	
Gjithsej			

Fig.60

Pasqyra e kohëzgjatjes së rrjedhave materiale dhe informative për mallin që nuk i nënshtrohet inspektimit sanitar dhe të tregut në gjendjen e përhershme është dhënë në figurën 61.

<i>Nr. rendor</i>		<i>Kohëzgjatja (min)</i>
<i>1</i>	<i>Rrjedha materiale</i>	
<i>2</i>	<i>Rrjedha informative</i>	
	<i>Operacione paralele</i>	
	<i>Gjithsej</i>	

Fig. 61

Struktura kohore e rrjedhave materiale dhe informative me pasqyrë të operacioneve paralele dhe të njëpasnjëshme për automjetet që bartin mall i cili i nënshtrohet inspektimit sanitar dhe të tregut në gjendjen e përhershme. Fig. 62.

Nr. rendor	Rrjedha materiale	Rrjedha informuese	Kohëzgjatja (min)
1	Arritja e makinës në portën në QT- Fershped	#	-
	#	Paraqitje për arritje të makinës në terminal futja e të dhënave dhe nxjerrje e vërtetimit për qëndrim në QT – Fershped	
3	Vendosja e makinës para hapësirës për peshim	#	
4		Leje për hyrje për peshim të makinës	
5	Hyrje për makinën në hapësirën për peshim	#	
6	#	Dorëzimi i vërtetimit për qëndrim në QT-Fershped, peshim dhe vërtetim i plombës, futja e të dhënave dhe dorëzimi i vërtetimit për shoferin	
7	Parkim i makinës në parkingun i sigurar për makina që i nënshtrohen inspektimit sanitar dhe tregtar	#	
8	#	Lajmërim për transportuesin dhe shpedituesin për arritje të makinës në terminal	
9	#	Dorëzim i dokumenteve të shpedituesit	
10	Përgatitja dhe parkimi i makinës në pjesën për kontrollim nga inspektimi sanitar dhe tregtar	#	
11		Kontrollim i makinës nga inspektimi sanitar dhe tregtar dhe nxjerrje e dokumentave nga inspektimi sanitar dhe tregtar	
12	Parkim i makinës në parkingun kryesor	Përgatitja e dokumentave nga ana e shpeditërit	
13	#	Paraqitje e dokumentave në doganë	
14	#	Kontrollim i dokumenteve në doganë dhe futja e të dhënave në kompjuterë	
15	#	Marrja e dokumentave të verifikuara nga ana e shpedituesit, përgatitja e dokumentave për doganim, futja e të dhënave në programën e shpeditimit (plotësim i deklarimit), llogaritje kompjuterike të pagesave doganore, transfer i të dhënave nga shpeditore në program doganor dhe transfer i të dhënave në server doganor	
16	#	Parashtrimi i dokumentave të përgatitura në sportel në doganë	
17	#	Kontrollim i dokumentave në doganë (me dorë dhe me kompjuterë) dhe verifikim i dokumentave	
18	#	Transmetimi i dokumentave deri te doganjeri që e kontrollon mallin	
19	#	Dorëzimi i vërtetimit për qëndrim në QT-Fershped të punëtorit të autorizuar, futja e numrit të shënimit hyrës në kompjuterë dhe dalja e numrit në Display	
20	Vendosja e makinës në pjesën për kontrollim doganor	#	
21	#	Kontrollim doganor i makinës	
22	#	Verifikim i shënimit nga ana e doganjerit që e kontrollon mallin dhe dorëzim i së njëjtës për shoferin	
23	Arritja e makinës në portë		
24	#	Dorëzim i verifikimit për qëndrim në terminalin doganor të punëtorit të autorizuar në portë	
25	Dalja e makinës nga QT-Fershped	#	
Gjithsej			

Fig.62

Pasqyra e kohëzgjatjes së rrjedhave materiale dhe informative për mallin që i nënshtrohet inspektimit sanitar dhe të tregut në gjendjen e përhershme. Fig. 63.

<i>Nr. rendor</i>		<i>Kohëzgjatja (min)</i>
1	<i>Rrjedha materiale</i>	
2	<i>Rrjedha informative</i>	
	<i>Operacione paralele</i>	
	<i>Gjithsej</i>	

Fig. 63

Mangësitë e sistemit informativ në gjendjen e përhershme

Duke i shqyrtuar aktivitetet në lidhje me hartimin e të dhënave mund të vërehet se gjendja e tanishme bazohet kryesisht në punën manuale që sistemit të përhershëm informativ i kushton që të jetë mjaft jopreciz. Nga ky konstatim del edhe jo efikasiteti i tërë sistemit që drejtpërdrejtë pasqyrohet në kohën e mbajtjes së automjetit që arrin 6, 65 (h) për mallin që nuk i nënshtrohet inspektimit sanitar dhe të tregut dhe 6, 98 (h) për mallin që i nënshtrohet inspektimit sanitar dhe të tregut. Duke i shfrytëzuar së pari përvojat botërore mund të vërehet se vendet e zhvilluara, malli për kontroll në formalitetet doganore nuk mbahet më tepër se 2 deri në 3 orë. Gjithashtu mund të vërehet se më tepër lloje të të dhënave paraqiten në formularë të ndryshëm që në çdo rast e rëndon punën dhe pamundëson marrje të shpejt dhe precize të të dhënave të dëshiruara. Më tutje, mund të vërehen punët si vijon:

- mosekzistimi i informatës paraprake për arritjen e automjetit në terminal,
- për humbjen e kohës vozitësi ta informojë eksportuesin, kurse ky shpediterin për arritjen e automjetit në terminal,
- për humbjen e kohës shpediteri t'i përgatit dokumentet dhe t'i dërgojë në doganë,
- humbja e kohës për përpunimin e të dhënave në doganë,
- bartja e shumëfishtë e dokumenteve dhe informatave prej njërit person në personin tjetër,

- ndotja e rritur e rrethinës së njeriut (gazrave të shpërthyera, plehut, etj.),
- gjatë punës së automjetit në terminalin e posaçërisht në kushtet e dimrit, gjatë rritjes së konsumimit të lëndës djegëse,

Mangësitë në hartimin e dokumentet e përhershme, gjithashtu paraqesin pengesë dhe ndikojnë në kohën e mbajtjes së automjetit në terminal. Këto mangësi kryesisht janë:

- rrjedhat e ngadalshme të informatave në krahasim me vendet e zhvilluara (rreth 4 orë rrjedhë më e ngadalshme e informatave),
- mosplotësimi i informatave të arritura,
- numri i madh i formularëve dhe dokumenteve me strukturë të ndryshme,
- prodhimi i shumëfishtë i të dhënave (bartja e të dhënave prej njërit formular apo dokument në tjetrin),
- humbja e kohës për mbledhjen dhe përpunimin e informatave etj.

PËRFUNDIM

Optimizmi i shërbimeve, minimizimi i kohës dhe çmimi i transportit mbesin ndër kriteret kryesore gjatë shkëmbimit të mallit në të ardhmen.

Për realizimin e këtyre qëllimeve, është e domosdoshme shfrytëzimi i teknikës llogaritëse. Efektet pozitive gjatë zbatimit të teknikës llogaritëse paraqesin zgjidhjet e optimizuara të themeluara në nevojën e zvogëluar të forcës punuese të njeriut, cilësi e rritur të punës transportuese etj. Gjithnjë e më tepër ndjehet nevoja e përpunimit elektronik të të dhënave, për shkak të përsosjes së rrjedhave të informatave, për menaxhim dhe kontroll të rrjedhave materiale.

Duke e analizuar gjendjen e rrjedhave të informatave në terminalin doganor Fer-shped në perspektivë mund të vërehen një varg përparësish të propozim modelit të ri të sistemit informativ, Fig. 64. Madje edhe pa analizë paraprake, duke i shikuar ndryshimet që ndodhin në botë imponohet zgjidhja për futjen e teknologjisë informatike bashkëkohore.

Çka ka të bëjë me situatën e tanishme në bazë të analizës së bërë të 20 automjeteve (në ditë në terminal hyjnë rreth 100 automjete).

është fituar koha mesatare në mbajtjen prej hyrjes deri në daljen e automjeteve prej terminalit përafërsisht në 7 (h).

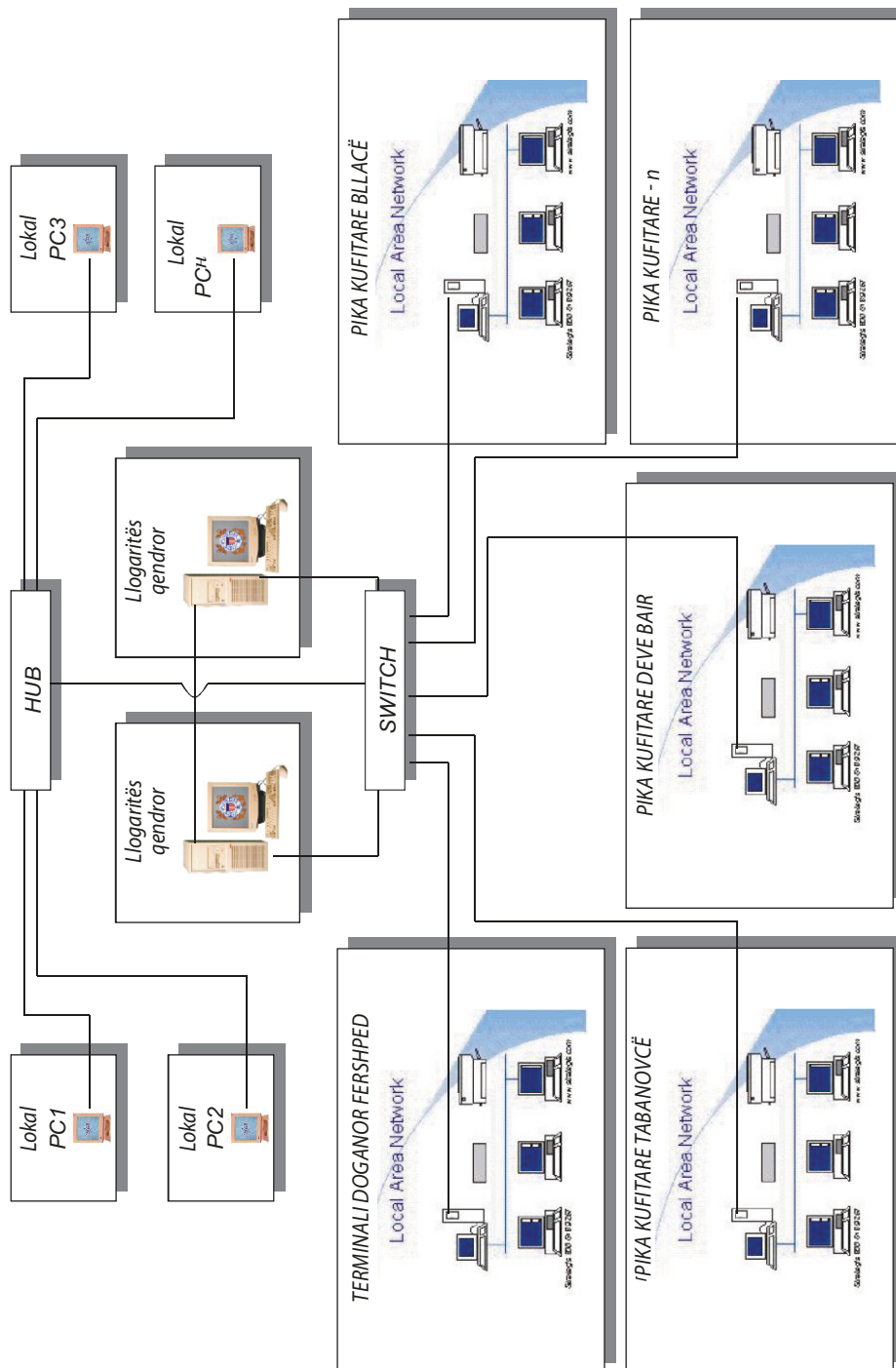


Fig. 64

Sistemi i ri informativ suke e ruajtur normativin e deritanishëm (rezultatet dalëse të arrihen me sa më pak ndryshime sipas procedurave tanimë të përcaktuara) do të nxiste shpejtimin e rrjedhave materiale rreh 4 (h) me ç'rast do të realizoheshin kur-sime prej 6000 autoditë vjetore ose shndërruar në njësi të hollash rreth 1,500.000 \$ (zëvendësim i vlerës) për afërsisht \$250 për autoditë), kursimin e kohës së humbur zë

voztësve (rreth 146. 000 orë) të shndërruara në shprehje me para (është marrë \$3 orë) gjatë vitit \$438. 000, kursimin në lëndën djegëse të automjeteve në periudhën prej një viti \$36. 500 (është marrë se automjetet për kohë prej katër orësh mesatarisht shpenzojnë rreth 2 (l) lëndë djegëse me çmim prej \$0,5), të hyrat e rritura të shtetit nga përforsimi i kontrollimeve doganore (numri i saktë është vështirë të parashihet), të hyrat e rritura të ekonomisë nga përsheptimi i rrjedhave materiale (zvogëlimi i rrjedhave transportuese, kapitali i lidhur për mallin që është në rrugë) etj. Gjithashtu sistemi i ri do të ndikojë në përmirësimin e masave afektuese siç janë përmirësimi i cilësisë së ajrit, zvogëlimi i zhurmës, humanizmi i punës së voztësve, ngritjen e cilësisë së shërbimit etj.

Përvojat e huaja që paraprakisht u theksuan si dhe numri i vendeve në botë të cilat e shfrytëzojnë sistemin e propozuar i cili definitivisht bëhet standard botëror për dogana padyshim tregojnë për përparësitë e tij.

Personat profesionalë nga sfera e komunikacionit gjatë vlerësimit të rezultateve dhe zgjedhjes së alternativës (shfrytëzohet delfi metoda) unanimisht e zgjedhën sistemin ASYCUDA si zgjidhje alternative të sistemit të vjetruar për doganë në terminalin doganor Fershpëd dhe në përgjithësi në Republikën e Maqedonisë.

SHTOJCAT në Shembullin 1

1. Shënimi hyrës kantate për qëndrim në terminalin doganor - Fershpëd, Fig. 65;
2. Lista ngarkuese ndërkombëtare - CMR, Fig. 66;
3. Fatura, Fig. 67;
4. Shënimi hyrës kantate nga vija kufitare, Fig. 68;
5. ECD – dokumenti i vetëm doganor, Fig. 69;
6. TIR - karneti, Fig. 70;
7. EUR, Fig. 71;
8. Certifikatë sanitare, Fig. 72;
9. Vërtetimi i inspektorit sanitar republikan, Fig. 73.

ФЕРШПЕД Скопје FERSPED Skopje >>>> 137 <<<<<

ПОТВРДА / RECEIPT ***11582*** тежина / weight
за престој во ЦТ / for stay in CT 28.11.98 08:34
33

Име и презиме / Name & surname HEXAT ШАМИНОВ
Регистрација / Car plate СК 614-ХБ * СК 875-ФД 19560
Пасош (ЛК) / Passport ,
Држава / State Makedonija
влез/изл / Date of in/out 28-11-98
излез / Time of in/out 8.35 0.00
/ Stay tax ***1200.00***
/ Weighing tax ***600.00***
/ Total tax ***1800.00***
една илјада осумстотини ДЕН.00/100
ONE THOUSAND EIGHT HUNDRED DEN AND 00/100
отв. за царинската пломба до завршување на царинска постапка **ИМА ПЛОМ**
responsible for the customs seal up to the completion of the customs process
Anastasov Dubita

Fig. 65. Shënimi hyrës kantate për qëndrim në terminalin doganor - Fershpед;

1 Ispredat (ime, adresa, zemlja) Expéditeur (nom, adresse, pays) VARDAR TARIM VE GIDA SAN. DIŞ TIC. LTD. ŞTİ. 1595 Sk. No. 250/1 K yaka İZMİR Tel 361 61 61 Fax 361 76 11 Hasan Tahsin V.D 922 007 0191				MEDJUNARODEN TOVAREN LIST LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE 013711 CMR Na ovaj prevoz se ne primenjuje konvencija za odgovor za međunarodni prevoz na stolu po put, bez obzira na bilo koji sporazum propis. Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).			
2 Premeat (ime, adresa, zemlja) Destinataire (nom, adresse, pays) Nerko promet Kiseljak Bosna Hersek				16 Prevoznik (ime, adresa, zemlja) Transporteur (nom, adresse, pays) MRD, VARDAR "KORUNPRIM" 7542 Omer Pasha B. Makedonska U. 13 / 15 / 16 K yaka Tel 361 61 61 Fax 361 76 11			
3 Mesto i datum na prevzemanje toka prodajata (mesto i zemlja) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (Lieu, pays) Bosna Hersek				17 Drugi prevoznici (ime, adresa, zemlja) Transporteurs successeurs (nom, adresse, pays)			
4 Otpremno mesto (mesto, zemlja, datum) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (Lieu, pays, date) IZMIR-TR-25.11.2009				18 Zabeleške i ograničavanja na prevoznikot Reserves et observations du transporteur BT 009 RF/BT 833 RD			
5 Dodata dokumentacija Documents annexes							
6 Označka i broj Marques et numéros 2300 kasa LIMON		7 Broj na paketi Nombre des colis		8 Vid na ambalažu Mode d'emballage		9 Vid na stoku Nature de la marchandise	
						10 Statistički broj No statistique	
						11 Bruto težina kg Poids brut kg. 21.500.-KG	
						12 Zapremina m³ Cubage m³	
Record Classe		Broj Chiffre		Sukva Lettre		ADR*	
13 Nalog na ispredat za carinski i drugi formalnosti Instructions de l'expéditeur				19 Posebne primedbe Remarques particulières 3735			
14 Odbroja za plaćanje carina Prescriptions d'affranchissement ☐ Franko / Franko ☐ Na franko / Non franko				20 Plaćanje Paiement Prevoznik Prix de transport Namakovanje Réassurance Sadržaj Contenu Dodatak Supplément Ostatak troškova Frais accessoires Ukupno Total			
21 Dostaviti do Établir à IZMIR 25.11.2009				15 Plaćanje pri isporuci Remboursement			
22 VARDAR TARIM VE GIDA SAN. DIŞ TIC. LTD. ŞTİ. 1595 Sk. No. 250/1 K yaka İZMİR Tel 361 61 61 Fax 361 76 11 Hasan Tahsin V.D 922 007 0191 Potpis i oznaka na ispredat Signature et timbre de l'expéditeur				23 BT 009 RF/BT 833 RD MRD, VARDAR "KORUNPRIM" 7542 Omer Pasha B. Makedonska U. 13 / 15 / 16 K yaka Tel 361 61 61 Fax 361 76 11 Potpis i oznaka na prevoznikot Signature et timbre du transporteur		24 Prehata je predata Marchandise reçue Mesto Lieu IZMIR 25.11.2009 Potpis i oznaka na premeat Signature et timbre du destinataire	

Fig. 66. Lista ngarkuese ndërkombëtare - CMR

VARDAR

TARIM ve GIDA SAN. DIŞ TIC. LTD. ŞTİ.

Merkez : 1595 Sk. No.250/1 Karşıyaka - İZMİR
Tel : 0232. 361 61 61 Fax : 0232. 361 76 11
Fabrika : Pamukyazı - Torbalı / İZMİR
Tel : 0232. 863 44 04 Fax : 0232. 863 42 02
E-mail : vardar@vardargroup.com
Hasan Tahsin V.D. 922 007 0191



FATURA

SERİ : A

SIRA № 89542

Tarih: / /20

NERKO PROMET
KISELJAK BOSNA HERSEK

İrsaliye No. : 25.11.2009
İrsaliye Tarihi :

Müşteri V.D.- Hs. / T.C. No:

CINSİ / Description	MIKTAR Quantity	FIYATI Price	TUTARI Total
CASES GROSS WEIGHT NET WEIGHT		€	CPT
FRESH LEMON 2300 W.CASES 21500 KG	20400 KG	0,51	10.404 00 € -
CPT - KISELJAK *			
PACKAGES :2300 W.CASES *			
GROSS : 21.500,00 KG *			
NET : 20.400,00 KG *			
PAYMENT:C.A.G.			
BANK :IS BANK/KARSIYAKA BRANCH/İZMİR/TURKIYE			
VARDAR TARIM VE GIDA SAN. DIŞ TIC. LTD. ŞTİ. 1595 Sk. No: 250/1 Karşıyaka-İZMİR Tel: 361 61 61 Fax: 361 76 11 Hasan Tahsin V.D. 922 007 0191			
BANKA : İş Bankası Karşıyaka Şb. - İZMİR Banka Swift Code : ISBKTRIS Banka Euro İban No. : TR 0800 0640 0000 2347 0313 8306			

Başarılar: LEMONT OFSET Matbaacılık, Leman SOLBAŞ Tel & Fax : 0 232. 856 82 87 Sarıyeri Sarayı, Sırtüstü 2. Cad. No: 47 Torbalı - İZMİR Torbalı V.D. T.C. No: 27853020170 Notedime Tarih: 30 Eylül 2008 B Yıl Eylül 2009

Fig. 67. Fatura

ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ ЗА СТОПАНИСУВАЊЕ
СО СТАНБЕН И ДЕЛОВЕН ПРОСТОР НА
РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА



PUBLIC ENTERPRISE FOR HOUSING AND
BUSINESS PREMISES MANAGEMENT OF
REPUBLIC OF MACEDONIA

ГРАНИЧЕН ПРЕМИН:
BORDER CROSSING:

ДЕВЕ БАИР

КАНТАРСКА БЕЛЕШКА Бр.
WEIGHT BILL No.

A020881

Датум/ Date:

19.11.98

Време/ Time:

21:01

Рег. број на возилото :
Registration no. of the vehicle :

СК 614 ХБ/СК 875 ФД

Име на возач :

Transporter:

ШТУЗ КУМАНОВО

Име на возач :

Driver's name :

НЕАТ ШАИНОВ

Број на пасош :

Passport No. :

1154080

Назив на стоката :

Nature of Goods :

МЕТРАЖА

Увозник :

Importer :

Г.Т СКОПЈЕ

Тежина/ Weight:

29860 кг

Цена на услугата / Price:

400 ден.

Царински работник / Customs officer:

Оператор / Operator:

Возач / Driver:



Стојански Горан
124

ЈАВНО ПРЕТПРИЈАТИЕ
ЗА СТОПАНИСУВАЊЕ
СО СТАНБЕН И ДЕЛОВЕН
ПРОСТОР НА
РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Fig. 68. Shënimi hyrës kantare nga vija kufitare

Fig. 69 ECD – dokumenti i vetëm doganor



**Union Internationale
des Transports Routiers**



CARNET TIR *

14 volets

XT64390726

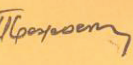
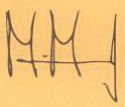
1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au 22 JAN 2010 inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par A.M.E.R.I.T. «MAKEDONIJA SOOBRAKAJ»
Issued by
Makedonija, 1000 Skopje, Gradski zid, blok 13,
Phones +389 (0)2 3298 967 and 3292 100, e-mail: amerit@amerit.org.mk
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)

3. Titulaire KORU
Holder
(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)

1

2

3

4

5

6

7

8

9

0

X

6. Pays de départ TURKEY
Country/Countries of departure (1)

7. Pays de destination SIOBISTAN (TRANSIT)
Country/Countries of destination (1)

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (1)
Registration No(s), of road vehicle(s) (1)
BT 003 RF / BT 833 RD

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (1)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) (1)
52/2.3.09

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (1)
Identification No(s), of container(s) (1)

11. Observations diverses
Remarks

(1) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply.

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:



* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
 * See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

0007 - CH-GENÈVE - REPRODUCTION INTERDITE - REPRODUCTION PROHIBITED - IMPRIME EN SUISSE - PRINTED IN SWITZERLAND

Fig. 70. TIR - karneti

160

1. Exporter (Name, full address, country) LJUBLJANSKE MLEKARNE d.d. Tolstojeva 63 1000 Ljubljana, SLOVENIJA		EUR. 1 N° A 0810501 See notes overleaf before completing this form	
3. Consignee (Name, full address, country) [Optional] ALEXPROM T.P. PETKO JANČEVSKI 38 SKOPJE R MAKEDONIJA		2. Certificate used in preferential trade between REPUBLIK SLOVENIEN and REPUBLIK MACEDONIEN (insert appropriate countries, groups of countries or territories)	
6. Transport details (Optional) By truck No.: KU-531-BC/KU-219-BA		4. Country, group of countries of territory in which the products are considered as originating REPUBLIK SLOVENIEN	5. Country, group of countries or territory of destination REPUBLIK MACEDONIEN
7. Remarks		8. Item number; marks and numbers; number and kind of packages¹⁾; description of goods ALPSKO MLEKO 3,2 % TB 1/1 SLIM, 1200 COLLI, 14.400,00 LIT	
		9. Gross mass (kg) or other measure (litres, cu.m, etc.) 15.800,00 KG	10. Invoices (optional) 01718192 99
11. CUSTOMS ENDORSEMENT Declaration certified. Export document No. EX 1 No. 1032 Date: 14.01.99 Customs office: High Box Issuing country or territory: SLOVENIJA Date: 14.01.99 (Signature) <i>[Signature]</i>		12. DECLARATION BY THE EXPORTER I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate. Ljubljana, 13.01.99 Place and date: ALENKA KRAFOGEL <i>[Signature]</i> d.d. (Signature) 63 31	

GT EUR-1/001 - Soglasje CURS: 06.14.86549/94 - Ponatis prepovedan

Fig. 71. EUR



Република Македонија
МИНИСТЕРСТВО ЗА ЗДРАВСТВО
Републички санитарен и
здравствен инспекторат
Подрачна единица за граничен

надзор

Бр.

Дата

13-800/3
17.10.18

ИНТЕР ШЕРО КОМЕРЦ Скопје ул.Христијан Тодоров 55

По барање на увозникот,

од _____ преку претставникот _____
позиција бр. _____ со примена на одредбата од член 31 под услови од став 2, 3 и 4 од
Законот за здравствената исправност на животните намирници и предмети за општа употреба („Сл. лист
на СФРЈ“, бр. 53/91).

СОГЛАСЕН СУМ да се изврши царинење на пратката

ЗЕЛТИН ОЛИВ

во количина од 19.400,00 кг. нето, 18.200,00 парчиња-пакувања, пристигната
по фактура-товарен лист бр _____ на ден _____
година, од испраќачот _____
од _____

СЕ ОДОБРУВА ускладиштување на предметната пратка во складиштето-ладиниот

во

ул.

Увозникот-корисник е должен да ја превезе и ускладишти пратката под соодветни услови за
овој вид производи, истата видно да ја означи и издвои од друга ускладиштена стока.

СЕ ЗАБРАНУВА ставање во промет на пратката чие царинење и ускладиштење
е одобрено врз основа на оваа согласност, до донесување на решение од страна на Републичкиот
санитарен инспектор за граничен надзор, врз основа на лабораториски наод дека пратката е здравствено
исправна.

Ако со лабораториското испитување се утврди дека пратката во поглед на здравствената
исправност не одговара на пропишаните услови, увозникот на свој трошок ќе постапи во согласност со
решението донесено врз основа на овластувањата од член 26 на наведениот Закон.

Непостапувањето по оваа согласност, казниво е согласно одредбата од член 40 став 1 точка
7 на наведениот Закон.

ДОСТАВЕНО ДО:

- Увозникот,
- Царинарницата,
- Корисникот (складиштарот)
со товарен лист,
- Архива
- РСЗИ во Подрачната единица

РЕПУБЛИЧКИ САНИТАРЕН ИНСПЕКТОР
ЗА ГРАНИЧЕН НАДЗОР



Fig. 72 Certifikata sanitare



РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
Министерство за стопанство
Републички пазарен инспекторат -
Број 24 1983/3
Дата 27 10 1998 год.

MEĖUNARODEN TOVAREN LIST
LETRE DE VOITURE INTERNATIONALE

НУ-3

за увозниот

Врз основа на член 172 од Законот за општата управна постапка и член 16 од Законот за контрола на квалитетот на земјоделските и прехранбените производи во надворешно трговскиот промет (Сл. лист на СФРЈ бр 28/75 70/78 и 5486) и член 5 од Уставниот закон за спроведување на Уставот на Република Македонија (Сл. Весник на Р.М. бр 52/91) се издава

ПОТВРДА

За извршен органолептички преглед на земените примероци за лабораторисно испитување.

За производот ЗЕЛТИН ОЛИН
Кој го увезува ИНТЕР Ш РО КОМЕРЦ Скопје "Христијан Тодоров бр.55
Земја на извозниот ТУРЦИЈА
Име на странскиот доаѓувач ОЛИН ЕДРЕЌЕ ТУРЦИЈА
Земја на потекло ТУРЦИЈА
Вид и број (рег.) на превозното средство СК 365 УК / СК 992 ФЛ
Место на утовар ЕДРЕЌЕ ТУРЦИЈА
Упатна станица СКОПЈЕ
Број на обвивката (парчиња) _____ единица на пакување _____
Количина (тежина) бруто 19 400 00 нето 18 200 00

За извршениот органолептички преглед земените примероци составен е записник бр. 22 1985
од 26, 10 1998 година.

Потврдата се издава заради царинење на производот и ставање во нарантин до добивање на сертификат односно решение за одбивање на барањето за издавање на сертификат во смисла на став 3 и 4 на член 16 од Законот за контрола на квалитетот на земјоделските и прехранбените производи во надворешно трговскиот промет („Сл. лист на СФРЈ“ бр. 28/75 70/78; 54/86) и член 5 од Уставниот закон за спроведување на Уставот на Република Македонија („Сл. Весник на Р.М. бр. 52/91).



РЕПУБЛИЧКИ ПАЗАРЕН ИНСПЕКТОР

С. Соловски

Fig. 73. Vërtetimi i inspektorit republikan të tregut

Shembulli 2

Identifikimi i aktiviteteve logjistike në një ndërmarrje tregtare.

Njoftimi me ndërmarrjen tregtare

Të dhënat kryesore:

Emri: SPORT-KOMPANI DOO
Selia: Rr. "E Shkupit" p.n.
Tel. /Faks: 111-222 / 111-333
Xhirollogaria: 0-00-000000555555
Banka: Banka komerciale SHA - Shkup

EDB: MK63639634400
WEB: vvvvvv.sport.com.mk
E-mail: sportkom@sport.com.mk

Programet e përfaqësuara, Fig. 74;

NIKE



RANG



GILLETTE



L'OREAL

L'ORÉAL

S.C.JOHNSON



PUMA



Fig. 74

Ndërmarrja tregtare "SPORT-KOM" SHPK, është përfaqësues i programeve të lartpërmendura të cilat i furnizon prej vendit të huaj nga prodhuesit e njëjtë, dhe pastaj ato pas doganimit të bërë importues i depoziton në magazinën e vetë që është i vendosur në JCS "FERSHPED".

Shitjen e artikujve të vetë e kryen përmes komercialistëve të vetë (për programet sportive) dhe përmes udhëtarëve të vetë tregtarë (për prodhimet masive), të cilët porositë e veta i dërgojnë në seksionin e faturës për përpunimin e dokumenteve për lëshimin dhe shitjen e mallit (urdhër për lëshimin e mallit, faturës, fletës përcjellëse etj.), Fig. 75.

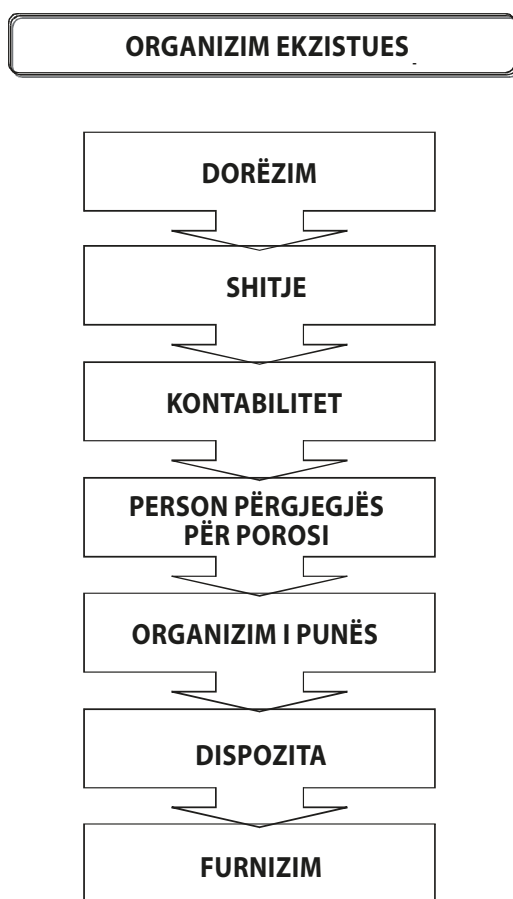


Fig. 75 Skema e firmës

Me marrjen e urdhreve për lëshimin e mallit udhëheqësi për dërgim dhe transport lëshon urdhra për transportimin dhe dërgimin e mallit deri te blerësi.

Aktivitetet logjistike në shoqërinë tregtare

Fusha themelore e veprimit të logjistikës në ndërmarrjen tregtare është lidhja e furnizimit të mallit tregtar dhe gatishmëria e tij për lëshim.

Për organizim të mirë në procesin e shpërndarjes përcaktohen aktivitete të caktuara logjistike, siç janë:

- Planifikimi për furnizim të prodhimeve, që themelohet në numrin e furnizimeve të nevojshme në periudha të caktuara kohore me afate të caktuara, me qëllim në magazinë çdoherë të ketë prodhime të mjaftueshme, të ruhet minimumi, dhe që të mos vihet në mangësitë e artikujve të caktuar.
- Planifikimi i strategjisë për furnizim e tregut me mall, është një aktivitet i rëndësishëm i cili ka për detyrë t'i vlerësojë nevojat e tregut, e në bazë të kësaj të kryejë furnizim me kohë të prodhimeve;
- Porositja dhe furnizimi i mallit, është aktivitet që ka për qëllim t'i përgatis dhe realizojë të gjitha formularët dhe dokumentet e nevojshme për furnizim me kohë;
- Planifikimi dhe realizimi i transportit, është aktivitet me të cilën sigurohet transporti adekuatë i mallit nga destinacioni i tij i caktuar, e deri në arritjen dhe pranimin e tij në magazinë;
- Planifikimi i mënyrës për shënimin dhe identifikimin e artikujve, është aktivitet me të cilën iu mundësohet artikujve në mënyrë të mirë të grupohen dhe munden lehtë të vërehen sikurse gjatë depozitimit të tyre, po ashtu edhe gjatë porosisë së tyre;
- Planifikimi i madhësisë dhe klasifikimi i magazinës, është aktivitet me të cilën hapësira në magazinë planifikohet me qëllim të manipulimit të lehtë dhe të shpejt me artikujt gjatë porosisë së tyre;
- Zgjidhja e mjeteve dhe pajisjeve transportuese, është aktivitete i cili në varësi me vëllimin e mallit planifikohet dhe w cakton llojin dhe madhësinë e mjeteve transportuese, me qëllim malli me kohë të dërgohet në ODREDISHTË;
- Plani për furnizimin e objekteve për shitje, është aktivitet i rëndësishëm për përcaktimin e klasifikimit të porosive të artikujve;
- Mbajtja e mjeteve transportuese dhe manipuluese, ka për detyrë t'i mbajë në gjendje të mirë pune me kontrollimin e tyre të rregullt të gjendjes, si edhe servi-

simin e rregullt, që të mos vije në ndonjë pengesë të padëshiruar në procesin e mbajtjes dhe porosisë, dhe me këtë edhe mosruajtja e afateve kontraktuese për të porositur;

Për arritjen e organizimit të mirë të logjistikës, nevojitet grupimi i aktiviteteve logjistike sipas funksioneve që ato i kryejnë, kështu që ato ndahen në:

- Logjistika për furnizim, me të cilën kryhet furnizimi, pranimi, kontrolli dhe depozitimi i mallrave në magazinë;
- Logjistika për shpërndarje, bëhet planifikimi dhe realizimi i porosive të artikujve të porositur në afatet kontraktuese dhe në caktimet kontraktuese.

Koncepti logjistik

Me futjen e konceptit logjistik në shoqërinë tregtare sigurohet puna e suksesshme e tij, i cili themelohet në parime të caktuara, siç janë:

- Dërgimi i mallit të kontraktuar
- Dërgimi i sasisë dhe cilësi të porositur
- Dërgimi në vendin dhe kohën e kontraktuar

Procesi është i ndarë në dy drejtime themelore, siç janë furnizimi dhe shitja (dërgimi), Fig. 76.

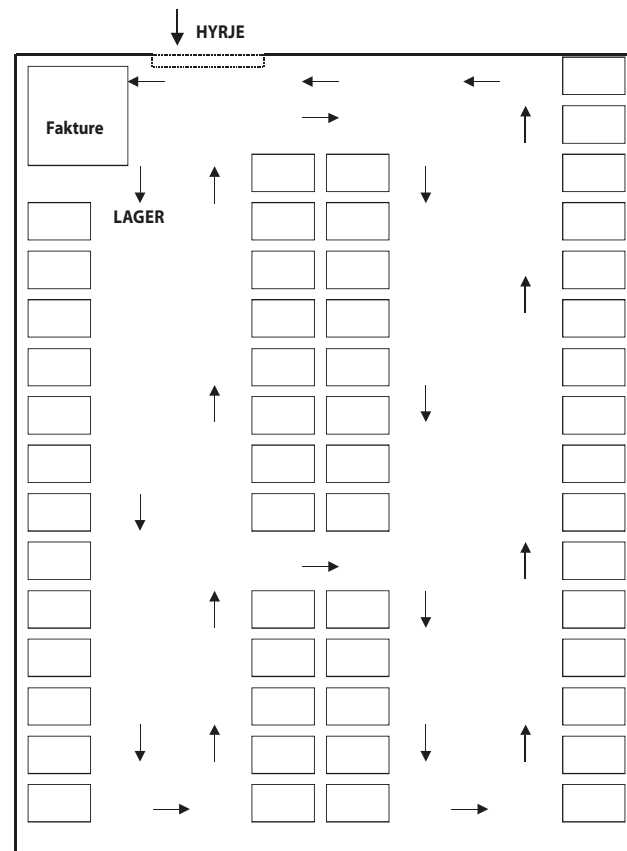


Fig. 76

SHEMBULLI 3

Si shembull ku mund t'i analizojmë aktivitetet logjistike, do ta marrin shoqërinë tregtare A D Mobimak - Shkup

Të dhënat kryesore

Emri	Mobimak- SHA
Selia	rr. Orce Nikolov p. n.
Tel/faks	131 131 / 131 131
Xhirollogaria	2000000234536678
banka	Stopanska Banka SHA - Shkup
EDB	MK4030001415507
WEB	www.mobimak.com.mk
E-mail	kontakt@mobimak.com.mk

Programet e përfaqësuara

Simens
Erikson
Alkatel
Nokia
Panasonik

Logjistika – iniciatori themelor i kompanisë

Vetë fjala logjistik nënkupton mbështetje komplete të procesit, punës, veprimit etj. Logjistika i përfshinë vendet kryesore në të gjitha proceset që pretendojnë të jenë mjaft profesionale dhe profitabile.

Logjistika ka zbatim të gjerë në industri, prodhimtari, shitje etj, posaçërisht theksohet logjistika në sferat ushtarake ku është e paparamenduar përdorimi i tij. Në çdo rast do të përpiqemi ta përshkruajmë logjistikën e shitjes, në një kompani e cila synon dhe është njëra ndër më profitabilet në rajonin e Ballkanit, kompani me 51 % kapital të huaj, që është udhëheqëse në fushën e telekomunikimeve bashkëkohore, kompania për shërbime të telefonisë mobile AD Mobimak - Maqedoni.

Logjistika në kompaninë Mobimak bie në sektorin e marketingut, si njëri ndër sektorët më të rëndësishëm jo vetëm në sektorin e marketingut por edhe të tërë kompanisë.

Zbatimi i tij ishte një ndër projektet më të mëdha, ai u zbatua në mënyrë të suksesshme, i ndihmuar nga përvoja e investitorëve të huaj të përfshirë në punën e vetë kompanisë.

Në sektorin e logjistikës bien seksionet e:

- furnizimit
- prodhimit
- shpërndarjes.

Qëllimi kryesor i logjistikës në kompaninë Mobimak është që të gjitha pikat e saj për shitje në kryeqytet dhe nëpër Republikën të furnizohen me kohë me të gjitha mjetet e nevojshme që janë të rëndësishme për shitje. Kjo donë të thotë furnizim komplet në pikat e shitjes jo vetëm të aparateve telefonike mobile, por edhe kartelave post pejd numrave, por edhe furnizimi komplet me material të nevojshëm të reklamës së zyrës.

Duke e pasur parasysh faktin se kompania Mobimak zhvillon shitje jo vetëm në shitjen e drejtpërdrejtë në sallonet e veta mobimak të cilat janë me standarde botërore të pamjes, kushte për shitje, sisteme për punë etj, zhvillohet edhe shitja në sistemin e tërthortë të shitjes.

- **Furnizimi**

Furnizimi i të gjitha mjeteve të nevojshme në kompaninë Mobimak kryhet në mënyrë qendrore, respektivisht në mënyrë të barabartë sikurse për shitjen e drejtpërdrejtë ashtu edhe për shitjen e tërthortë.

Furnizimi kryhet me tenderin e shpallur në të cilin shqyrtohen të gjitha ofertat, dhe gjithashtu refuzohet oferta më e volitshme e shikuar kryesisht nga ana e cilësisë të ofruar dhe shpejtësisë së dërgimit, dokumentacionin adekuatë për origjinën dhe garancinë për punë që është lëndë e kërkesave nga ana e Mobimak. Furnizimin e kryen seksioni për furnizime me urdhrin e marrë nga shërbimi adekuatë që e kryen furnizimi.

- **Prodhimi**

Prodhimi është proces që zhvillohet në Magazinën Kryesore të kompanisë Mobimak.

Quhet prodhim për arsye se në një pjesë të caktuar të punës në magazinën kryesore, të punësuarit në mënyrë të caktuar kryejnë lidhje të aparateve mobile telefonike dhe kategorisë adekuate të pri prej kartelave mobile dhe të a. q. kartela me vlerë, të cilat lidhen në një proces kompjuterik, jo vetëm që lidhen në mënyrë kompjuterike nëpër sistemin kompjuterik të kompanisë Mobimak dhe të cilat nuk mund të ndahen, ato edhe fizikisht pakohen me brend adekuatë dhe të bëra me kërkesa speciale të kutive të kartonit.

Prodhimi ka të bëjë edhe me numrat post pejd, të cilat gjithashtu duhet të kalojnë nëpër sistemin kompjuterik të kompanisë, i cili pa futjen e tij në mënyrë adekuate nga ana e supervizorit të magazinës kryesore nuk do të jenë funksionale.

Tërë kjo zhvillohet në magazinën kryesore të kompanisë Mobimak në seksionin e paketimit, nën kontrollin e supervizorit të magazinës, liderit të paketimit dhe referentëve për paketim.

- **Shpërndarja**

Shpërndarja në kompaninë Mobimak ndahet në dy sektorë:

1. shitje e drejtpërdrejtë,
2. shitje e tërthortë.

Ndarja vije nga ana e faktit që malli për shitje të drejtpërdrejtë e përhap seksionin për shpërndarje të përbërë nga referentët për shpërndarje, në parkun adekuatë për vozitje, të përbërë prej automjeteve të lehta ngarkuese dhe disa automjete më të rënda ngarkuese. Urdhrin për shpërndarjen e mallit adekuatë e përpunon referenti për porositje për shitje të drejtpërdrejtë, e mbështetur dhe e lejuar nga ana e menaxherit të Logjistikës.

Malli për shitje të tërthortë nuk përhapet në mënyrën sikurse në shitjen e drejtpërdrejtë, porse atë e ngritin dilerët e autorizuar të prodhimeve në kompaninë Mobi-

mak, të autorizuar nga ana e drejtorit të përgjithshëm të magazinës kryesore të kompanisë, ku ata nënshkruajnë për mallin e pranuar dhe menjëherë pas pranimit të tij, i cili gjithashtu kalon nëpër sistemin kompjuterik të kompanisë, dhe i nënshtrohet përgjegjësisë së tyre të plotë financiare dhe materiale.

Urdhrin për lëshimin e mallit për shitje të tërthortë e përpunon referenti për porositje të shitjes së tërthortë, i nënshkruar dhe i lejuar nga ana e menaxherit të Logjistikës.

Këto janë postulatet kryesore të Logjistikës në Mobimak, edhe krahas faktit se kompania është e hapur me publikun, sërish për përkufizim dhe përshtatje më të hollësishme dhe më preciz të Logjistikës në Kompaninë Mobimak që është pjesë e punës afariste të kompanisë.

SHEMBULLI 4

Transporti i lëndëve të para në prodhimin e gatshëm

Transporti i lëndëve të para prej Podgoricës në Alumina - Shkup.

Pas shqyrtimit të tregut duke i marrë parasysh të gjitha kushtet siç janë:

- çmimi i lëndëve të para,
- cilësia,
- kushtet për pagesë,
- si dhe kushtet për transport,

Niset në nënshkrimin e marrëveshjes për furnizim të lëndës së parë të kërkuar nga kombinati i aluminit - Podgorica.

Tërë këtë të lartpërmendur e kryen ndërmarrja transportuese Trans-Mak prej Shkupi, për llogari të Alumina Shkup. Trans-Mak me marrëveshje obligohet ta furnizojë lëndën e parë dhe me transportin e vetë ta dërgojë deri te blerësi Alumina, Shkup.

Rrjedha e transportit përmes furnizuesit Trans-Mak.

Furnizuesi Trans-Mak, lëndën e parë të furnizuar (paraprakisht të kontraktuar) me kamion e dërgon në Alumina Shkup.

Alumina Shkup pas pranimit të lëndës së parë i qaset shkarkimit të vetë me ekskavator pirunor dhe drejtpërdrejtë dërgohet në repartin për shkrirje dhe mbushje, pastaj trupat e mbushur dërgohen në repartin për shtypje në profilin e aluminit.

Profilat pas shtypjes – përpunimi termik dërgohen në repart për galvanizim (mbrojtje sipërfaqësore) ku me procesin kimik fitohet mbrojtja sipërfaqësore, e pastaj ngjyrosen me ngjyrat e kërkuara të blerësit. Prej këtij reparti profilet barten me ekskavator pirunor në magazinën për ripërpunim, prej ku merret sipas nevojës, apo me porosi paraprake prej blerësit dhe i qaset në përpunimin e dritareve.

Pas përpunimit të dritareve qaset në kompletimin e tyre, përkatësisht plotësimin e mekanizmave për mbyllje.

SHEMBULLI 5

Transporti i pijeve alkoolike - vera ***Në përgjithësi për verën***

Vera është pije alkoolike me përqindje të vogël të alkoolit. Ai është prodhim që shërben për t'i plotësuar nevojat e njerëzve. Vera ambalazhohet në shishe qelqi. Sikur-se edhe prodhimet tjera edhe kjo e ka deklaratën që i përmban të dhënat si vijon:

- emrin e prodhuesit;
- sasinë e ekstraktit;
- mënyrën e përpunimit;
- sasinë e alkoolit.

Transporti i verës kryhet me automjete ngarkuese të mbuluara me qëllim që të mbrohet prej ndikimeve atmosferike.

Me qëllim që të rriten aftësitë manipuluese, vera e paketuar radhitet nëpër paleta. Ngritja, ulja dhe transporti në distanca relativisht të vogla të verës së paletizuar kryhet me ndihmën e ekskavatorëve pirunor që mund të përfshijnë edhe nga dy paleta përnjëherë.

Transporti i verës

Vera sikurse edhe mallrat tjera nevojitet të transportohen prej reparteve të prodhimit e deri te konsumatorët e fundit në tërë vendin, madje edhe jashtë tij. Në shembullin tonë jemi duke bërë një analizë të transportit të verës prej prodhuesit tonë më të mirë Povardarie i cili prodhon më tepër lloje të verës. Transporti kryhet me ndihmën e automjeteve ngarkuese të cilat janë në pronësi të Povardarie në relacionin prej dërguesit deri në EGI KOMERC - Mitrovicën e Kosovës. Këto dy ndërmarrje kanë bërë marrëveshje paraprake e cila nënshkruhet prej personave të autorizuar nga të dyja palët dhe ajo hyn në fuqi me nënshkrimin. Transporti organizohet në këtë mënyrë.

Automjeti transportues ngarkohet me sasinë e verës që paraprakisht është porositur nga blerësi. Me ngarkimin e kryer bëhet numërimi nga ana e magazinierit i cili ia jep vozitësit dokumentet e nevojshme.

Këto janë:

Fatura
CMR – Lista Ngarkuese Ndërkombëtare
EUR – për shtetet evropiane
Atest
Urdhër udhëtimi

Pastaj bëhet edhe një numërim dhe pasi të përcaktohet se gjithçka është në rregull, vozitësi niset në destinacionin e fundit, përkatësisht Mitrovicën e Kosovës. Në kufi kontrollohen të gjitha dokumentet (atest, EUR, CMR). Në Egi komerc vozitësi i dorëzon dokumentet dhe pasi të përcaktohet se gjithçka është në rregull, personi i autorizuar nga ana e Egi komerc i nënshkruan dokumentet dhe e mban nga një prej secilit dokument. Vozitësi gjithashtu merr nga një ekzemplar, kurse nga një e kthen mbrapa në POVARDARIE. Pastaj bëhet shkarkimi i mallit si edhe ngarkimi me ndihmën e ekskavatorëve pirunor. Pasi ambalazhi i verës mjet transportues kthyes – kamioni ngarkohet me ambalazh të zbratur. Kur të ngarkohet bëhet numërimi, nëse është gjithçka në rregull, vozitësi niset me mjetin transportues në drejtim të kundërt.

Dokumentet e nevojshme për transport

Siç theksuam paraprakisht për transportin e cilitdo mall nevojiten dokumente të caktuara të dërgimit, siç janë:

- Fatura
- Marrëveshja
- CMR
- EUR
- Atesti
- Urdhër udhëtimi
- Vërtetimi
- Deklarata për vlerën doganore

• FATURA

Fatura është dokument që bëhet në tre ekzemplarë. Njërin ekzemplar e mban dërguesi, në këtë rast POVARDARIE, njëri mbetet tek vozitësi, kurse ekzemplarin e fundit vozitësi ia dorëzon pranuesit të mallit. Fatura i përmban të dhënat si vijon:

- Llojin e mallit,
- sasinë e mallit,
- afatin e pagesës,

- të dhënat për vozitësin dhe automjetin,
- çmimin me apo pa tatimin e llogaritur,
- emrin e dërguesit dhe pranuesit të mallit etj.

- **CMR**

Ky dokument quhet edhe listë ngarkuese ndërkombëtare dhe i përmban të dhënat si vijon:

- dërguesin,
- pranuesin,
- vendin dhe datën e marrjes së mallit,
- të dhënat për vozitësin dhe automjetin,
- numrin e paketave,
- llojin e ambalazhit,
- pesha bruto dhe neto, etj.

- **EUR**

Ky dokument vlen për kufijtë e shteteve evropiane dhe i përmban të dhënat si vijon:

- importuesin (emrin, adresën e plotë, vendin),
- pranuesin,
- përshkrimin e mallit,
- llojin e paketimit,
- pesha bruto apo ndonjë masë tjetër, etj.

- **ATESTI**

Ky dokument lëshohet pas shqyrtimit të kryer i cili bëhet në laboratorët kimikë dhe na tregon çka dhe sa sasi përmban prodhimi i cili transportohet. Gjithashtu, e përmban edhe datën e prodhimit. Shqyrtimet duhet të bëhen me precizitet të madh për arsye se nëse nuk përputhen me ato shqyrtime që bëhen, atëherë në kufi do të paraqitet pengesë e automjetit, e me atë edhe shpenzime të caktuara.

- **MARRËVESHJA**

Marrëveshja bëhet nëpërmjet prodhuesit, përkatësisht mallit, përkatësisht pranuesit. Atë e nënshkruajnë të dyja palët dhe e mbajnë nga një ekzemplar. Në këtë rast, ai

është dërguesi POVARDARIE dhe EGI - Komerc. Kjo marrëveshje vlen derisa ndërmarrja Egi - Komerc kryen shitjen e prodhimeve të Povardarie.

- **URDHËR UDHËTIMI**

Ky dokument i përmban të dhënat si vijon:

- emrin e vozitësit,
- emrin e bashkëvoztësit,
- realizimin në të cilën bëhet transporti,
- llojin e mallit që do të bartet,
- markën dhe tipin e kamionit,
- numrin regjistruar.

Vozitësi këtë dokument ia tregon policisë nëse ndalet dhe i vërteton të dhënat e lartpërmendura.

- **VËRTETIMI**

Ky dokument i përmban të dhënat si vijon:

- prodhuesin,
- kush e eksporton,
- vendin e origjinës,
- numrin regjistruar të automjetit,
- peshën bruto,
- vendin e ngarkimit.

- **DEKLARIMI PËR VLERËN DOGANORE**

I përmban të dhënat si vijon:

- emrin, adresën dhe numrin amë të obliguesit doganor,
- kushtet për dërgesë,
- numrin dhe datën e faturës,
- numrin dhe datën e marrëveshjes.

SHEMBULL PËR PLANIN E MARKETINGUT

Në këtë shembull, përpunohet plani i marketingut i ndërmarrjeve për transportin e kontejnerëve detar ndërkombëtar. Ndërmarrja ka 20 kamionë.

Misioni

Transporti i kontejnerëve me dimensione të ndryshme në det nëpër tërë Evropën me ofertë për shërbim të mirë të çmimit të pranuar.

Analiza e kushteve të jashtme

Mundësitë:

- në vitet e ardhshme pritet një hov i madh në sferën e transportit
- pjesa më e madhe e këtij hovi do të jetë në transportin rrugor dhe transportin ngarkues
- Evropa Lindore është tregu i ardhshëm i mundshëm

Kërcënimet:

- zgjerimi i limaneve të huaja (Antverp)
- rritja e konkurrencës nacionale dhe ndërkombëtare (si rezultat i hapjes së kufijve dhe harmonizimit të tatimeve)
- formimi i radhëve të mëdha të rrugëve holandeze (grumbull, rrëmujë)
- greva, bllokada dhe pengesa politike në vendet tjera të BE-së dhe në vendet transite mirë të njohura (Austria, Zvicra)
- përparimi i mënyrave tjera të transportit siç janë llojet hekurudhore dhe tokësore
- transporti kombinues
- Evropa Lindore me rrogat e veta të ulëta
- Përshkrimi Ekologji i lidhur me emisionin dhe zhurmën

Analiza e kushteve të brendshme

Anët e fuqishme:

- pajisja e mirë
- emri i mirë
- vozitës me përvojë

Dobësitë:

- funksionon vetëm në një segment të caktuar të tregut
- mund të konkurrojë vetëm me çmimin
- sektorët e ndryshëm të firmës janë shpeshherë me përbërje të zvogëluar (për shkak të sëmundjes)

Caktimi i lëndës së veprimit

- miratoi nëntregjet e reja të gjenden transportues të rinj dhe të investohet në mjete të reja transportuese (zhvillimi i tregut)
- ripërtëriji shpenzimet fikse dhe të ndryshueshme për nëntregun e ri në vitin e parë
- mbaje segmentin e tregut në tregun aktual

Strategjia dhe zbatimi i planit

- hyrja aktive në tregun e ri pas caktimit të tij
- bashkëpunimi me firmat e huaja transportuese
- kërkimi i transportuesve në Belgjikë në aspekt të tregtisë më të lehtë (kabo-tazh)
- studimi i mundësive për kryerjen e transportin kombinues dhe futjen e tij provuese në treg
- forcimi i sektorëve të tanishëm të firmës përmes punësimit të profesionalëve dhe sigurimin e trajnimit shtesë të personalit ekzistues

Duhet të jepet një orar dhe të vlerësohen shpenzimet e domosdoshme

Informata kthyesë dhe kontrolli

Gjatë realizimit të planit duhet të kontrollohet lënda e vendosur e veprimit, për shkak të përshtatjes dhe suksesit. Shpenzimet duhet të përshtaten në mënyrë adekuate.

Udhëzimi i fundit

Më lartë kemi bërë një suazë teorike me të cilën më lehtë bëhet shqyrtimi dhe kuptimi i rëndësisë së punës afariste. Ekzistojnë shumë libra rreth marketingut, andaj duhet të kihet parasysh se ato japin suazë teorike. Mirëpo, është e qartë se gjithçka bazohet në planifikimin. Nëse ndërmarrja nuk planifikohet, por vetëm udhëheq në bazë të zgjidhjes ad-hok, atëherë ndërmarrja nuk do të ndërtohet në bazën e shëndoshë.

NOCIONET DHE TERMET PROFESIONALE

- Zinxhiri transportues integral

Transportet e kryqëzuara në transportin rrugor - hekurudhor - rrugor, në transportin hekurudhor - ujor - rrugor, në transportin rrugor - ajror - rrugor dhe përkatësisht, shfrytëzuesit e shërbimeve transportuese sot rëndojnë në realizimin e a. q. zinxhiri transportues integral.

- Procesi transportues

Me proces transportues nënkuptohet transporti me ngarkesë në largësi të caktuar me mjete transportuese bashkëkohore.

- Procesi transportues

Procesi transportues paraqet një pjesë të procesit transportues dhe realizohet në sferën e transportit të ngarkesës.

- Procesi transportues klasik

Procesi transportues klasik i ngarkesës karakterizohet me veçimin e të gjitha operacioneve dhe kërkesave në rrugën e prodhuesit deri te konsumatori. Bëhet fjalë për transportin e ngarkesës sipas rregullit pjesë me pjesë.

- Transporti bashkëkohor

Transporti bashkëkohor karakterizohet me zbatim të gjerë dhe efikas të transportit të kombinuar të mallit, si dhe shfrytëzimin e mekanizimit ringarkues efikas me formimin e njësive të mëdha manipuluese të transportit. Bëhet fjalë për transport të ngarkesës sipas rregullit prej dere në derë.

- Njësitë transportuese

Me nocionin njësitë transportuese nënkuptohet lidhja e ndërsjellë e mallit për dërgesë në njësitë më të mëdha transportuese.

- Paletat

Paletat janë njësi transportuese. Ato janë platforma mbajtëse me apo pa plotësime. Shërbejnë për grumbullimin e njësive ngarkuese gjatë transportit, depozitimit, paketimit. Mundësojnë manipulim të lehtë me përdorimin e mjeteve mekanizuese.

- Kontejnerët

Kontejnerët janë njësi transportuese - manipuluese, më së shpeshti në formë të enës së mbyllur (sëndukë, kuti, cisternë, balonë, etj.). Shërbejnë për formimin e ngarkesës të mëdha manipuluese transportuese në ngarkesë me qëllim të racionalizimit të operacioneve manipuluese, transportuese dhe depozituese.

- *Komunikacioni i drejtpërdrejtë*

Komunikacioni i drejtpërdrejtë ndërmjet dërguesit dhe pranuesit ekziston kur malli dorëzohet pa ndryshimin e mjetit transportues dhe pa ndryshimin e sasisë

- *Komunikacioni i linjës*

Komunikacioni i linjës është në formë tek i cili mjeti transportues mbetet gjatë kryerjes së detyrës transportuese ndërmjet dërguesit dhe pranuesit megjithatë gjatë ngecjeve të planifikuara në vendet ringarkuese nëpër rrugë (terminalet, limanet) dërgesat e mallit shkarkohen apo pranohen.

- *Komunikacioni mbledhës*

Komunikacioni mbledhës kryhet gjatë ekzistimit të stacioneve nëpër rrugë të dedikuara për marrjen e dërgesave (për shembull zbrazjen e kutive postare) përkatësisht gjatë dërgimit pjesë për pjesë. Pikat fillestare dhe të fundit të këtij komunikacioni shpeshherë janë identike.

- *Komunikacioni ngarkues përmbledhës*

Nëse ngarkesa e mjetit transportues përmban më tepër dërgesa prej dërguesve të ndryshëm apo pranues, atëherë bëhet fjalë për komunikacion ngarkues përmbledhës.

- *Logjistika*

Logjistika paraqet sistem të aktiviteteve të cilat mundësojnë planifikimin, formimin, projektimin, kontrollin, menaxhimin me të gjitha sistemet dhe proceset që mundësojnë rrjedhën e materialeve, njerëzve, energjisë dhe informatave.

- *Sistemet logjistike*

Sistemi për transformimin hapësinor dhe kohor të mallit quhet sistem logjistik.

- *Proceset logjistike*

Baza e proceseve logjistike është rrjedha e materialeve. Rrjedha e materialeve realizohet ndërmjet vendeve të pajisjes dhe vendit të pranimit të mallit dhe respektimit të ndryshimit adekuat të pozitës së të mirave materiale. Informatat që ndodhin gjatë kësaj mundësojnë rrjedhë më të shpejt të mallit dhe e përcjellin lëvizjen e tij, vazhdimisht apo përkohësisht duke i përshkruar ndryshimet e shkaktuara.

- *Kanali logjistik*

Në strukturë të shërbimeve logjistike, shfrytëzuesit e shërbimeve transportuese sot rëndojnë gjatë realizimit të një detyre transportuese që të formohet një kanal i paramenduar i a. q. kanal logjistik, i cili e realizon rrjedhën e procesit transportues.

- Zinxhiri logjistik

Në sa vend ku njëri sistem mbaron, e tjetri fillon, organizohen kështu që ato formojnë kalime ndërmjet sistemeve, bartësit e këtillë të transportit së bashku formojnë të a. q. zinxhir logjistik.

- Just-in-time

Që të arrihet një dërgesë në konsumatorin e fundit, materialet dhe lëndët e para duhet të kalojnë në mënyrë të domosdoshme në udhën e nevojshme, që udhëheq përmes shkallëve të ndryshme të furnizimit, prodhimit dhe shpërndarjes. Problemi më i shpeshtë gjatë kësaj paraqitet është sinkronizimi kohor për aktivitetet e njëpasnjëshme gjatë shpërndarjes së të mirave materiale.

- Make-or-buy

Koncepti Make-or-buy është i orientuar në kufizimin optimal të detyrave të logjistike, në ato që realizohen me sisteme personale dhe në ato që duhet të lëshohen në ndërmarrjet tjera specializuese.

- Sistemi mikro logjistik

Sistemi mikro logjistik me të gjitha karakteristikat e veta është i kufizuar në suazat e një sistemi industrial.

- Sistemi makro logjistik

Sistemi makro logjistik është sistem i tërë sistemit ekonomik të vendit përmes të cilit në mënyrë kohore dhe hapësinore transformohen të gjitha rrjedhat e mallrave dhe materialeve. Ai është sistem i transportit nacional – ekonomisë së komunikacionit të të gjitha llojeve të transportit dhe komunikacionit.

- Sistemi metalogjistik

Sistemi metalogjistik lidh më tepër sisteme mikro logjistike me qëllim të mundësojë shërbim logjistik kompleks në zinxhirët logjistikë.

- Logjistika e marketingut

Rrjedhat hyrëse - dalëse të sistemit industrial i formohen në ligjet e tregut të lëndëve të para, gjysmë fabrikat dhe prodhimeve të gatshme, andaj për shkak të kësaj logjistika e furnizimit dhe logjistika e shpërndarjes sot pranohet, e emër të vetëm logjistika e marketingut.

- Porosia e brendshme dhe e jashtme

Ekzistojnë disa lloje të porosisë siç janë e brendshmja apo e jashtmjë e blerësit, porosi e brendshme apo porosi ndërmjet reparteve, depozitimit i ndërmarrjes.

- Koha e dërgimit

Realizimi i porosisë mund të përkufizohet si dërgesë e mallit. Koha që nevojitet për realizimin e porosisë quhet koha e dërgesës.

- Depozitimi

Objektet, sipërfaqet e mesme, pajisja, njerëzit dhe elementet tjera të sistemit të cilat janë të harmonizuara dhe të rregulluara në mënyrë teknologjike me qëllim që të mund t'i pranojnë dhe t'i ruajnë mallrat quhen me një fjalë depozitim.

- Paketimi

Nënsistemi për paketim i kryen katër funksione kryesore: të prodhimit, të marketingut, funksionin e zbatimit dhe funksionin logjistik. Paketimi e mundëson plotësimin e kërkesës të dimensionit – të sasisë të njësisë prodhuese, por mund të mundësojë edhe dërgesë më të shpejt dhe më racionale të mallit përmes shkurtimit të kohës së dërgesës.

- Përqendrimi i aktiviteteve dhe sistemeve logjistike

Përqendrimi është parim i racionalizimit të rrjedhës së sistemeve logjistike, me zbatimin e vetë më të gjerë ka gjetur në sistemin e magazinës dhe në sistemin ngarkues – transportues.

- Korrelacioni

Korrelacioni i pjesëmarrësve në zinxhirin logjistik më së shpeshti ka të bëjë në bashkëpunimin ndërmjet ndërmarrjeve logjistike të cilët i realizojnë shërbimet në nivel të njëjtë (p. sh. transportuesi).

- Integrimi në zinxhirin logjistik

Koordinimi integruar në sistemet dhe proceset e zinxhirit logjistik, të cilat sipas rregullës janë të dislokuar në hapësirë paraqet imperativ për zbatimin e strategjive logjistike dhe prodhuese bashkëkohore.

- Logjistika e komunikacionit

Realizimi i detyrave të logjistikës transportuese bëhet përmes ndërmarrjeve transportuese. Ato janë pjesë e sistemit ekonomik – të komunikacionit në vend dhe më gjerë dhe e formojnë të a.q, logjistikën e komunikacionit.

- Transportuesi

Transportuesi përkufizohet si tregtar, i cili i blen shërbimet logjistike, por mundet edhe në mënyrë të mëvetësishme t'i ofrojë dhe shes në treg. Veprimtaria e transportuesit përbëhet nga planifikimi, organizimi dhe menaxhimi me rrjedhat e mallrave dhe informatave.

- Qendrat logjistike

Qendrat logjistike mundësojnë cilësi më të mirë të qarkullimit dhe transportit të mallrave falë integritetit hapësinor dhe lidhjes me shërbimet nga lloji i njëjtë.

