

СУШТИНА И ЗНАЧАЈ ФОРМИРАЊА РЕГИОНАЛНОГ ЛОГИСТИЧКОГ КОНЦЕПТА – СТРАТЕШКИ ПРАВЦИ РАЗВОЈА

*Мр Горан Марковић, проф. др Миломир Гашић,
МашиНСКИ факултет у Краљеву,
Универзитет у Крагујевцу*

*проф. др Зоран Маринковић, дипл. инж. Војислав Томић,
МашиНСКИ факултет у Нишу,
Универзитет у Нишу*

Резиме

Суштину и значај појма логистички концепт у процесу развоја новог логистичког решења неког региона или уопште географског простора треба посматрати са посебном пажњом, утолико пре што се у том процесу сам појам логистички концепт може посматрати са различитих гледишта и нема своју јасну дефиницију. У раду је презентирана методологија дефинисања профила регионалне логистике са посебним освртом на предуслове развоја концептуалних решења и стратешке правце развоја одговарајуће регионалне целине.

Кључне речи: *концепт, регионални развој, стратегија*

1. УВОД

У процесу развоја регионалног логистичко-транспортног система може се рећи да логистички концепт представља поступак развоја вишедимензионог модела за процес тоталне оптимизације регионалне логистике што у првом реду утиче на развој привредних, транзитних и снабдевачких функција агломерације, а са циљем постизања већих економских, просторних и техничко-технолошких и еколошких ефеката. Укупна проблематика развоја и функционисања регије, као сложеног система у оквиру којег делују бројне законитости, још је крајем XIX и почетком XX века покушана да се стави у теоријске оквири. Основна сврха таквог теоријског приступа је открити и изградити аналитичке методе праћења развојне проблематике, метода идентификације развојних фактора и ограничења и утврдити моделе оптимизације развојних процеса у регији.

Стратешка савремена оријентација наше привреде која предвиђа развој малих и средњих предузећа истиче потребу новог прилаза унапређењу регионалног привређивања. При томе се полази од основних захтева: смањење трошкова производње, цене коштања роба и подизања нивоа квалитета услуга. Очекује се да је могуће развити моделе за конкретне транспортне системе регионалног дистрибутивног центра у склопу оптималне локације и извршити управљање истог савременим информационом технологијама што даје кључни допринос унапређењу привреде и пословања.

Да би се испунили све већи захтеви за квалитетном логистичком услугом, кооперацијом појединих видова транспорта, повезивањем токова макро и микро дистрибуције уз очување животне средине потребно је елиминисати последице недовољног сагледавања робног транспорта и логистике у региону [9]:

- децентрализацију логистичких активности и то просторну дисперзију логистичких система (складиштење, паковање, претовар, транспорт и др.) и неповезаност логистичких процеса,
- заступљеност већег броја транспортних средстава у ужим градским зонама што доводи до проблема у саобраћају и животном окружењу,
- генерално низак ниво логистичке услуге (присуство великих залиха, поседовање сопствених возних паркова и складишних система и сл.) и
- непостојање информационог система за праћење логистичких токова и система.

Разматрања презентована у овом раду покушаће да у значајној мери дају одговоре на неколико врло битних питања регионалног развоја а сходно савременом тренду урбанизације:

Који су приоритетни циљеви и стратешки правци регионалног развоја?

Како одредити логистичке центре регионалног значаја?

Који су критеријуми избора локације логистичких центра?

Где формирати логистичке центре?

2. СУШТИНА И ЗНАЧАЈ ПОЈМА ЛОГИСТИЧКИ КОНЦЕПТ

Логистика почива на системском приступу, који се у логистици испољава преко логистичког концепта. Логистички концепт заснива се на посматрању система као скупа међусобно повезаних елемената, за чије схватање није довољно само познавање елемената, већ и размјеревање односа који постоје између њих.

Генерално ако желимо превазићи урбано логистичке проблеме, проблеме везане за транспорт и физичку дистрибуцију робе сасвим је оправдано окренути се процесу свеобухватне мултидисциплинарне анализе урбаних логистичких процеса и система.

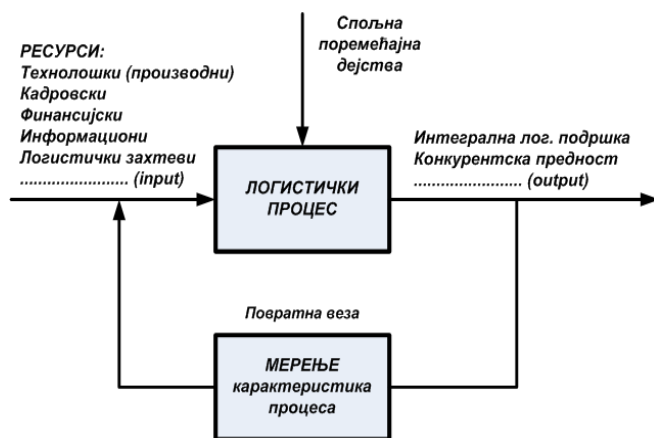
Концепт као такав – мисли се на општи израз који се може наћи у свакодневном животу, представља: општи поглед и извесну апстрактну идеју, коју је уз примену одређених принципа потребно преточити у план који ће представљати форму за повезивање више елемената на један савремено научно заснован начин [2].

Као што је и поменуто различита тумачења са различитих гледишта појма логистички концепт су присутна у

литератури. Циљ је изнети само нека гледишта и дати општу слику значења појма.

Логистички концепт представља модел конфигурације логистичког система, који у себи садржи све елементе, тако да се може допринети креирању структурних параметара и може омогућити креирање новог општег структурног приказа, стварајући тако основе за развој новог система [3].

Логистички систем представља функционални део хијерархијски вишег организационог система који је задужен за генерисање, праћење перформанси и усклађивање елемената подршке у интегралном облику (сл.1). Тиме се доприноси стварању предности организационог система у односу на конкуренцију. Уствари, логистички систем се састоји из више целина (елемената) који су међусобно логички повезани и који на неки начин утичу на реализацију и трошкове транспорта, складиштења и руковања материјалима, односно робом. Процес трансформације улазне компоненте-ресурса у временски и просторно позициониране и обједињене елементе логистичке подршке назива се логистички процес¹. Излазна компонента система је резултат процеса у виду интегрисане логистичке подршке и повећања конкурентности организације. Утицаји околине представљају спољна поремећајна дејства (нпр. поремећаји у снабдевању, тржишни утицаји, законска ограничења, итд.). Поремећајна дејства у самом логистичком процесу се називају унутрашњим.



Сл.1 Логистика као систем [1]

У процесу развоја регионалног логистичко-транспортног система може се рећи да логистички концепт представља поступак развоја вишедимензионог модела за процес тоталне оптимизације регионалне логистике што у првом реду утиче на развој привредних, транзитних и снабдевачких функција агломерације, а са циљем постизања већих економских, просторних и техничко-технолошких и еколошких ефеката.

Нова стратегија снабдевања у урбаним срединама проистиче из увећаних производних могућности фабрика

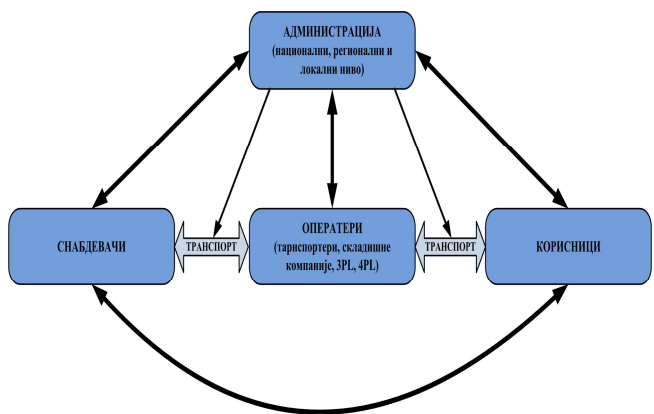
¹ У логистици производње логистички процеси садрже процесе; транспорта (унутрашњег), руковања (материјалом, предметима рада, производима) и складиштења. Ови логистички процеси су везани за токове у логистичком систему производње и то: материјала и полупроизвода (компонента), енергије, новца (финансије), информације и људи..

као произвођача (генератора) токова материјала, производа и робе, повећане куповне моћи корисника услуга и појава моћних мултинационалних компанија које се појављују као интегратори производње и услуга и међународних интеграција у глобализацији.

С обзиром да се актуелизује проблем животне средине уз оптимизацију снабдевања становништва у урбаним срединама то је у светлу урбанизације региона и потребе нове стратегије теретног транспорта оправдано градску (city) логистику у примени посматрати као РЕГИОНАЛНУ или УРБАЛУ логистику. У том смислу се ови појмови преплићу и изједначавају [1].

Наравно градска логистика све више постаје предмет интересовања научне и стручне јавности, јер је уочен њен друштвени значај, односно економски утицај, а уз то утицај на еколошке захтеве и потребе обезбеђења квалитета живљења у градовима.

Кључни елементи који утичу на развој нових урбаних логистичких концептуалних решења по Taniguchi-ју (сл. 2) имају различиту структуру захтева (Табела 1).



Сл. 2 Кључни фактори у city логистици

Из свега претходно реченог, могуће је идентификовати у основи следеће задатке развоја новог системског решења у city логистици [2]:

- Mobility – захтев код кога је пажња усмерена на мобилност испоруке роба по ЈИТ (Just In Time) стратегији и успостављање баланса између транспортних капацитета, друмске саобраћајне мреже и броја покретања возила;
- Sustainability - захтев код кога је пажња усмерена на боље праћење потреба окружења и рад на развоју и примени одрживих урбаних еколошких решења;
- Liveability - захтев код кога је пажња усмерена на развој модела за повећање квалитета живота у урбаним срединама и повећање њихове безбедности и атрактивности.

Развој једног свеобухватног и крајње одрживог регионалног концептуалног логистичког решења би свакако захтевало квалитетно планирање и предвиђање што би као крајњи циљ омогућило отклањање последица недовољног сагледавања робног транспорта и логистике у региону и генерално низак ниво логистичке услуге, непостојање информационог система за праћење логистичких токова и система као и реализацију европских интеграционих процеса.

Табела 1. Структура фактора city логистике

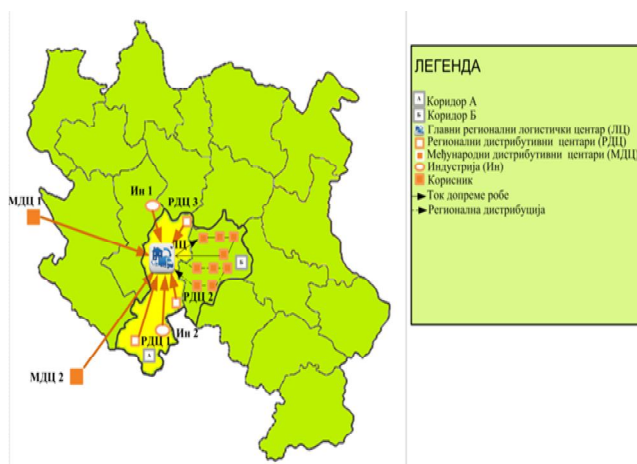
ОПИС ЗАХТЕВА	
Општи захтеви (администрација)	<ul style="list-style-type: none"> ⚡ Смањење броја теретних возила у урбаним срединама, ⚡ Смањење нивоа буке и загађења ваздуха, ⚡ Боље снабдевање градова робом и одвођење секундарних спровина из градских средина, ⚡ Стварање услова за више продајних објеката у градовима и др.
Захтеви снабдевача	<ul style="list-style-type: none"> ⚡ Допрема робе најкраћим путем, ⚡ Могућност реализације допреме минималним бројем возила, ⚡ Већа искоришћеност возила, ⚡ Краће време истовара возила.
Захтеви оператора	<ul style="list-style-type: none"> ⚡ Минимизирање трошкова и већа економска корист, ⚡ Добра кооперација и координација са осталим учесницима у процесу физичке дистрибуције, ⚡ Смањење времена чекања при истовару робе, ⚡ Повећање степена искоришћења капацитета и др.
Захтеви корисника	<ul style="list-style-type: none"> ⚡ Ниже цене логистичке услуге, ⚡ Рад на развоју транспортне мреже, ⚡ Бржа обрада приспелих жалби, ⚡ Смањење броја губитака и оштећења на роби, ⚡ Краће време реаговања снабдевача на приспели захтев, ⚡ Одговарајућа фреквенција транспортних средстава и др.

3. РТЦ – ПРЕДУСЛОВ РАЗВОЈА КОНЦЕПТУАЛНИХ РЕШЕЊА

Стварање основе за пројектовање новог решења логистичког концепта који садржи план повезивања привредних, транзитних и снабдевачких функција поменутог региона у основи се поклапа и везује за процес развоја логистичких центара (ЛЦ) који подразумевају концентracију, координацију и рационализацију токова робе.

Логистички центри као идеја и реална форма егзистирају већ дужи низ година; међутим њихови оснивачи, функција, структура и циљеви развоја су током времена добијали различите облике и различите називе и функције, како у термилошком тако и у технолошком смислу. Робни токови су узрочно-последични фактор сталног пораста просторних, временских и количинских трансформација у непрекидној смењивости активности паковања, утовара, транспорта, складиштења, поновног претовара, транспорта, истовара, складиштења, испоруке итд. Велики привредни региони, индустријске зоне и велике урбане средине одувек су били центри извора и понора значајних робних токова и њихове трансформације из макро у микродистрибуцију и обрнуто. На местима сучељавања токова макро и микродистрибуције данас се постављају захтеви за кохерентном логистичком услугом. Овим захтевима највише одговара форма робно-транспортног центра

као најкомплекснијег облика логистичког центра. Развој мреже логистичких центара на националном и међународном плану представља предуслов оптимизације транспортних и логистичких ланаца.



Сл.3 Локација логистичких система -регион Краљева

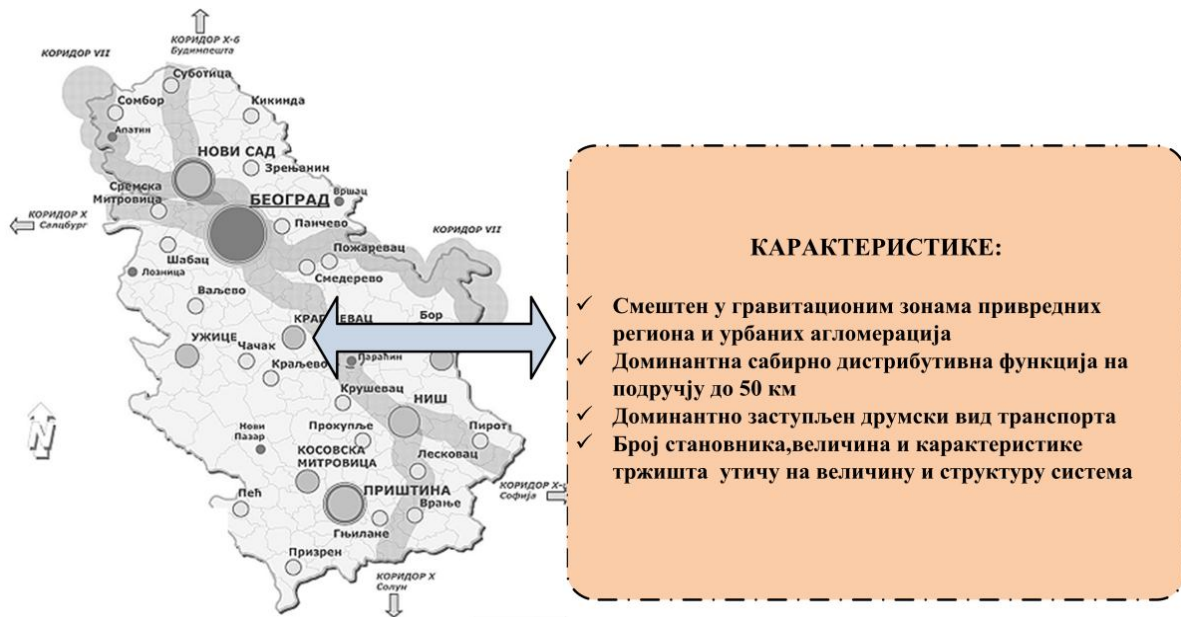
Функционисање и развој различитих форми и концепција логистичких центара носи са собом читав низ директних и индиректних ефеката који се односе на саобраћајни систем, економске показатеље и еколошке услове.

Директни ефекти односе се на повећање ефикасности, побољшање спектра логистичке понуде, рационалније коришћење и одржавање ресурса (боље коришћење возног парка, примена нових система транспорта и система интермодалности, што омогућује оптималну расподелу транспортних захтева по видовима саобраћаја). Индиректни позитивни ефекти се остварују кроз редукацију оптерећења саобраћајне мреже развојем мреже по базним правцима, посебно мање оптерећење градског језгра, што резултира мањим загађењем ваздуха и смањењем буке.

Све ово омогућује нови квалитет логистичких услуга које карактерише ефикасност задовољења захтева купаца уз повољније еколошке услове. При томе се у реализацији робног рада у логистичким центрима примењују савремене претоварно-манипулативне и складишне технологије.

И поред суштинских разлика модела логистичких центара (оснивачи и власници, организационе форме, припадност виду транспорта, врсти робе, структури и обиму логистичких функција, локацији у односу на саобраћајну инфраструктуру и др.) хијерархијски посматрано за потребе овог рада треба издвојити, а никако не умањити значај и осталих, регионалне транспортне и дистрибутивне центре са својим карактеристикама (сл. 4).

Оцена развоја и изградње логистичког центра на подручју великих агломерација, подразумева да носиоци одлучивања и потенцијални инвеститори имају дефинисан систем циљева. Циљеви су саставни део модела стратешког и оперативног одлучивања, на чијој основи се развијају критеријуми и утврђују релевантне оцене за и против развоја логистичког центра. Оснивањем и развојем робно-транспортних центара као главног ЛЦ-а вишеструко се остварују циљеви саобраћајне политике једне земље, циљеви урбанизације, циљеви регионалне привреде као и циљеви заштите природне и животне средине.



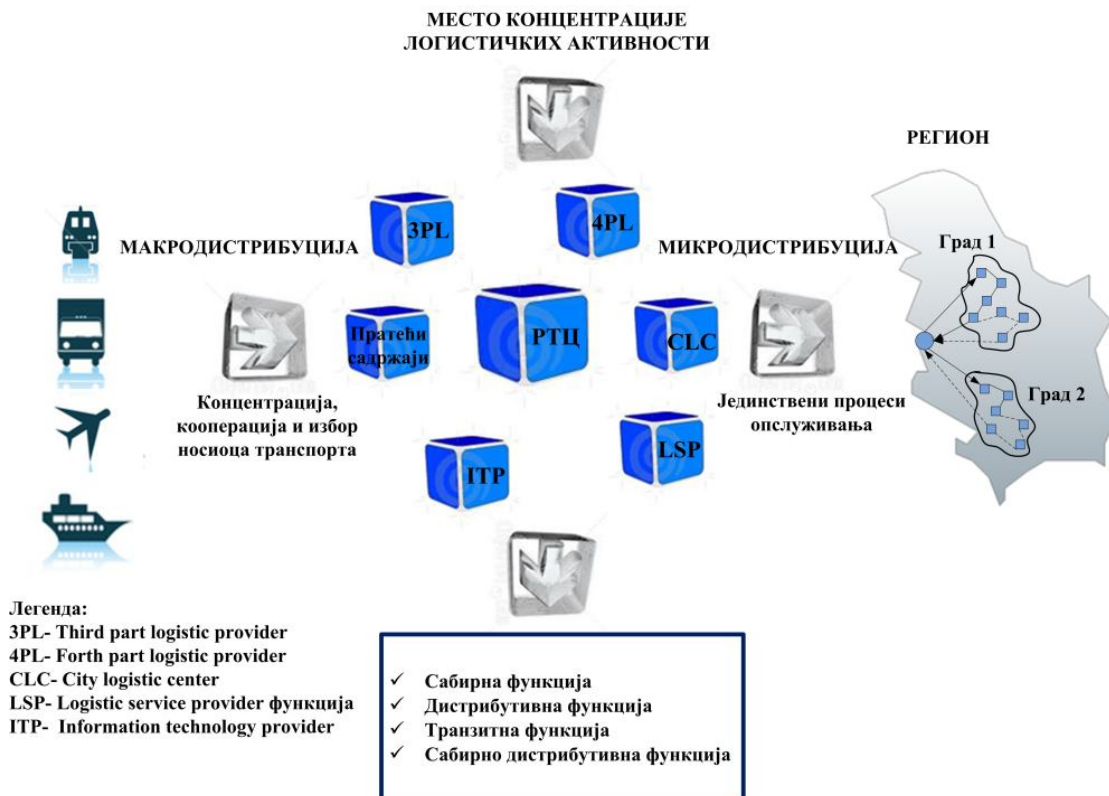
Сл. 4 Карактеристике регионалних транспортних и дистрибутивних центара

За место и улогу робно-транспортних центара у логистичким токовима постоје две основне опције:

- робно-транспортни центри се налазе у простору привредних система који шаљу или примају робу, као што су индустријски комплекси, трговачки центри итд.
- робно-транспортни центри се налазе негде на путу између пошиљаоца (предузећа) и примаоца робе (потрошача), а у функцији су логистике набавке, логистике дистрибуције или логистике повратних материјала.

Основне карактеристике и сврха РТЦ-а је тзв. "ефекат међусобног повезивања" или обједињавање свих битних

логистичких делатности у дистрибуцији и транспорту што се остварује на тај начин што су понуђачи услуга и корисници РТЦ-а и физички присутни на једној локацији (синергијски ефекат). Оптимизација транспорта и дистрибуције материјалних добара је основни циљ и кључни допринос формирања РТЦ-а, са свим њиховим пратећим делатностима и подсистемима, применом савремених технологија транспорта на логистичким принципима. У једном ужем или ширем гравитационом подручју РТЦ обезбеђује такав квалитет услуге који одговара савременим захтевима дистрибуције и транспорта.



Сл. 5 РТЦ - место концентрације логистичких активности

Логистичка стратегија и нови трендови на тржишту привредно развијених земаља директно утиче на обликовање, пројектовање, дизајнирање система и технологија транспорта, складиштења, претовара, наручивања, паковања и др.

Привредни систем под све јачим дејством захтева тржишта у погледу квалитета логистичке услуге и у погледу логистичких трошкова подлеже променама у правцу примене нових стратегија (JIT –Just In Time, 3PL, 4PL, MOB – Make Or Buy и др.). Слика 5 приказује - место концентрације логистичких активности у РТЦ.

Примена нових стратегија подразумева промене и прилагођавање логистичких система у погледу структуре система, процедура, знања, система вредности и стварања стручњака који су способни да креирају и примењују нове логистичке технологије. Наравно у прилог овој чињеници иде и констатација да су нове логистичке стратегије оријентисане према робним токовима као и избору локације ЛЦ.

У складу са логистичким трендовима и потребама, добијање одговора на стратешка питања везана за примену логистичких стратегија захтевају детаљне анализе и истраживања, што је случај и са процесом доношења стратешких одлука приликом развоја новог регионалног концептуалног решења.

4. МЕТОДОЛОГИЈА ДЕФИНИСАЊА ЛОГИСТИЧКОГ КОНЦЕПТА РЕГИОНАЛНЕ ЦЕЛИНЕ - СТРАТЕШКИ ПРАВЦИ РАЗВОЈА РЕГИОНА

Урбана структурираност региона и његова привреда условљава врсту робе и појаве урбаних робних токова, везаних за поједина насеља и саобраћајне правце. Врста робе може се уобичајено класификовати и зависи од потреба корисника и могућности пошиљаоца односно произвођача. Врста транзитне робе зависи од потреба окружења региона. Роба се у региону јавља у свим познатим (појавним) облицима (неамбалажирана, амбалажирана и пакована) као и у специјалним транспортним средствима, цистернама и контејнерима.

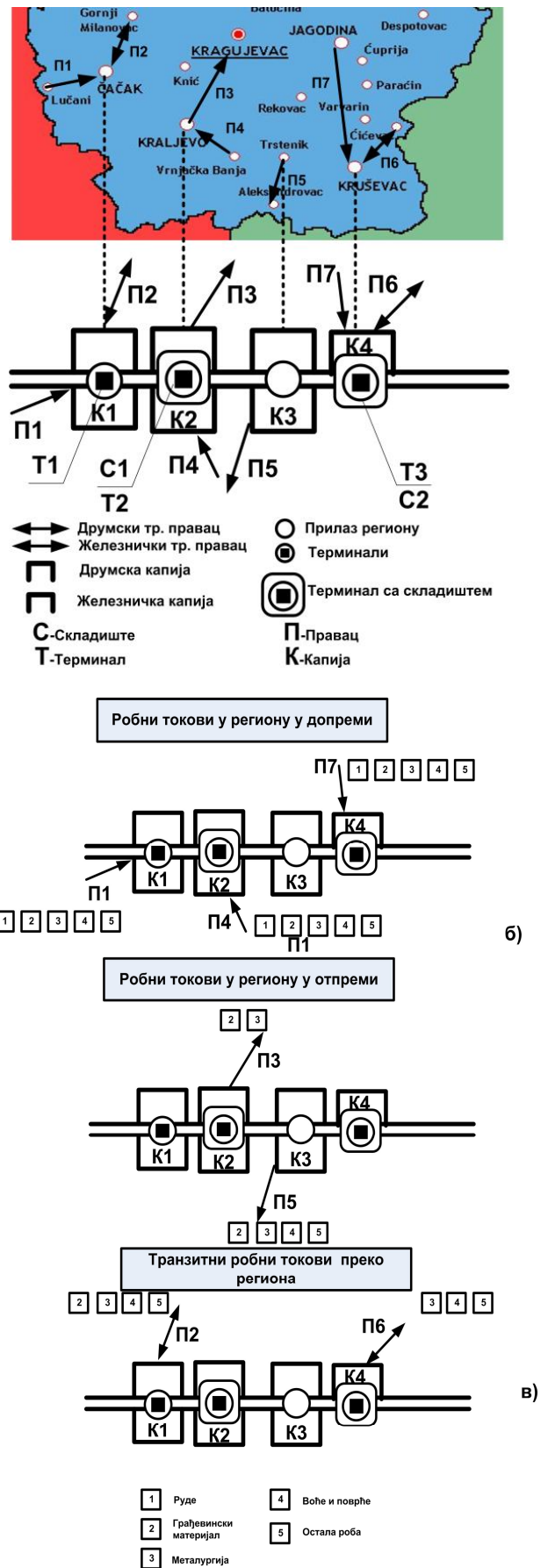
Робни токови могу имати вишеструки карактер: транзитни, сабирно-складишни, складишно (сабирно) - дистрибутивни и/или дистрибутивни карактер, у зависности од правца токова и урбаних места допреме и отпреме робе.

У процесу реализације регионалних робних токова насељена места у региону се јављају у вишеструкој улози (сл. 6) и то као [12]:

- места допреме и отпреме робе,
- места на транзитном правцу,
- места у којима су или у чијој су близини лоцирани логистички центри,
- места на мрежи регионалне транспортне инфраструктуре

Коришћење појединих видова транспорта у реализацији регионалних робних токова зависи од географског положаја региона и развијености саобраћајне инфраструктуре у региону. Врсте робе и интезитети робних токова условљени су величинама насеља, нивоом привредног развоја, (структуром и капацитетима привреде),

степеном развијености услуга и нивоом животног стандарда становника.



Сл. 6 Регион са регионалним транспортним системом

Дакле потребно је дефинисати смернице даљег развоја, што ће привући капитал и утицати на развој производних програма на повољним локалитетима у региону. Наравно то ће на крају за последицу имати и потребу за ангажовањем развијене мреже трговине, односно планирање и реализација физичке дистрибуције постаће неминовност.

Коришћење компаративних предности локалних средина спречава недовољна изграђена и модернизована инфраструктура. Учешће неразвијеног подручја у савременим путевима Србије је око 10%, док је у структури локалне путне мреже чак 57,7% са коловозним застором од туцаника и земљаних путева. На пример, конкретно очекује се да ће коридор X, као и покретање иницијативе неколико суседних општина да се аеродром Лађевци стави у цивилну употребу имати велики значај за развој саобраћаја и привредне активности како Србије, тако и града Краљева а посебно његових неразвијених подручја.[9, 10, 12].

Наравно то је реалност. Потреба за изградњом логистичких центара је неминовна. Међутим концепт хаотичног настајања логистичких центара националног нивоа мора бити прекинут. Дакле морају се чињенице да нам географски положај и саобраћајна инфраструктура дају у старту предност, оставити по страни, и као што је речено на самом почетку, елиминисати последице недовољног сагледавања робног транспорта и логистике у региону па и шире [5].

У прилог овој констатацији иде и предложена методологија код које пажња мора бити усмерена првенствено на анализу робних токова.

Измене у структури производње и снабдевања крајњих потрошача условљавају примену модерне логистике, односно савремену и оптималну технологију протока материјала. Ово нарочито има вишеструки значај у урбаним (градским) срединама и густо насељеним регионима. Ново решење регионалног логистичког концепта у основи треба да буде покретач свих промена приликом решавања проблема дистрибуције и транспорта робе у посматраном региону и стварање система контроле и управљања робним токовима. Методологија истраживања (алгоритам) дефинисања профила регионалне логистике мора бити усмерена на анализу логистичких токова у региону што је истовремено основа за развој нових варијантних решења и њихово даље вредновање. Поштујући резултате истраживачких пројеката у ЕУ везаних за проблеме урбане логистике као и искуства и предложене методологије решавања проблема логистике од стране домаћих истраживача, нарочито Саобраћајног факултета у Београду предложени концепт наведене методологије састојао би се из следећих фаза (корака):

- фаза 1 – анализа логистичких токова у оквиру региона (анализа генератора логистичких токова, утврђивање квантитативних и квалитативних карактеристика робних токова и др.);
- фаза 2 – дефинисање новог решења регионалног логистичког концепта (дефинисање критеријума за развој региона, потенцијалних локација логистичких центара националног нивоа и избор оптималне локације);
- фаза 3 – пројектовање дистрибутивног (логистичког) центра у склопу оптималне локације;

- фаза 4 – развој концептуалног и експерименталног модела за конкретне транспортне системе регионалног дистрибутивног центра;
- фаза 5 – вредновање симулационом техником (симулациони експеримент);
- фаза 6 – компаративна анализа добијених резултата и коначно решење;

Сама анализа логистичких токова је комплексан и сложен процес, а нарочито на овом простору где не постоји никаква база података али и спремност субјеката за праћење робних токова.

За даље анализе, а у сагласности са плановима изградње и преднацртом генералног урбанистичког плана, потребно је предложити локацијске варијанте регионалног центра. Управљачки задатак избора локације, односно одабирање једне од алтернатива које се оцењују по више критеријума представља доста сложен проблем за чије се решавање користи најчешће вишекритеријумска анализа. Тако изабрана локација је најближа идеалној и ствара предуслов за реализацију логистичког центра, који има одговарајуће саобраћајне, технолошке и информацио-комуникационе везе на међународном, републичком и локалном нивоу.

Циљеви на које треба обратити пажњу у даљем раду, односе се на:

- Израду Стратешких студија и дефинисање праваца развоја;
- Изградњу и развој мреже савремених терминала и робно транспортних центара;
- Набавку савремених транспортних, претоварних средстава и товарне јединице;
- Формирање специјализованих друштава и организација која ће се бавити развојем;
- Развој интегралног логистичко-информационог система;
- Формирање законског и институционалног оквира;
- Потписивање и ратификација међународних конвенција.

У оквиру краткорочних-будућих мера, које је требало предузети, истичу се израда студија и пројекта којима би се идентификовале потребе и захтеви за развојем интермодалних транспортних услуга у Републици Србији. Кроз пројекте морају се дефинисати структуре, модели и функције технолошко-организационих решења: терминала интермодалног транспорта, робно-транспортних центара (РТЦ), логистичко-дистрибутивних центара, на јединственој транспортно-саобраћајној мрежи Републике Србије, Балкана и Европе. Формирање законског и институционалног оквира, треба ускладити са Европским споразумом који се односи на комбиновани транспорт (AGTC), Директивом Европске уније 92/106/ЕЕС. Континуирано би требало наставити са потписивањем билатералних споразума са другим земљама о комбинованом транспорту као и коришћењем искустава земаља у окружењу (Словенија, Мађарска, Словачка, Аустрија и др).

Ако се погледа развојна политика (2010 - 2012. године), може се констатовати да на основу урађених студија о концепцији развоја интермодалне мреже РТЦ требало би развијати и градити оптималну мрежу робно транспортних центара и савремених терминала. На тај начин омогућиће

се интензивније привлачење транзитних и транспортних робних токова. То би имало велики утицај на развој целокупног саобраћајног система и укупне привреде, поготово мање развијених подручја. Модернизацију постојећих и изградњу нових терминала требало би реализовати на основу сарадње јавног и приватног сектора. Поред тога, за успешан развој интермодалног транспорта неопходно је развијати и техничку базу: транспортна и претоварна средства, товарне јединице и технологију компатибилну у свим карикама логистичког ланца. Развојем интегралног логистичко-информационог система, сви учесници би били повезани у јединствен логистичко-транспортни систем земље (железница, шпедитерска и транспортна предузећа и др).

Стратегија развоја региона, а самим тим и будућа истраживања регионалног логистичког концепта са развијањем методологије дистрибуције робе и форме за праћење робних токова поменутог региона, имале би свакако примену у решавању практичних проблема на простору истог.

5. ЗАКЉУЧАК

У претходним редовима покушало се поред питања дефинисаних у уводним напоменама доћи и до одговора на питање: Где је наша земља и шта је урађено у погледу логистике и интегралног (интермодалног) транспорта?

Констатација која стоји и која се не сме занемарити је свакако и чињеница да после неког периода од две па чак и три деценије постоји велики број решења и студија и у пракси примењених решења, па их свакако не треба занемарити или игнорисати у новим истраживањима већ их треба допуњавати и модификовати. Ово је у потпуности у складу са мишљењем да “права наука и права решења немају рок трајања” [11].

Наравно познати разлози кашњења у примени нових технологија базираних на логистичким принципима, бар они из деведестих година су иза нас, па уз отклањање недостатака на националном нивоу стратешких документа о транспорту, побољшање искоришћења складишних капацитета, развој мреже РТЦ-а, преусмеравање робних токова на водни транспорт, усклађивање са прописима ЕУ и сл., потребно је да држава креира јасну политику и стратегију усмерену ка развоју процеса рационализације и оптимизације дистрибуције и транспорта робе што коначно води ка формирању и развоју логистичких центара и интермодализма.

ЛИТЕРАТУРА

[1] БУКУМИРОВИЋ, М.,: *Урбана логистика*, Машински факултет Краљево, Краљево, 2009.

- [2] ИВАНОВИЋ Ж.: *Логистички концепт за регионалну целину црногорско приморје*, Магистарски рад, Саобраћајни факултет Београд, Београд, 2006. год.
- [3] MOLLER С.: *Logistic Concept Development-Towards a Theory for Designing Effective Systems*, Ph. D. - thesis Aalborg University, Aalborg, 1995.
- [4] ЂОРЂЕВИЋ, Љ.,: *Како даље, без стратегије, без стратешких партнера?*, ИМК-14 истраживање и развој, Година IX, број (16-17)1-2/2003, стр. 135-145, 2003.
- [5] ГЕОРГИЈЕВИЋ, М., РОКНИЋ, С., БОЈАНИЋ, В. и др.: *Логистика као привредна грана*, III Српски симпозијум са међународним учешћем- Транспорт и логистика, Ниш, 2008.
- [6] JANOŠEVIĆ, D., ТОМИЋ, V., JANOJLIĆ, D. i dr.: *Parameters analysis of logistic generators the city of Nis*, МНСЛ'09-XIX international conference, str.217-222, Belgrade, 2009.
- [7] НИКОЛИЋ, М., НИКОЛИЋ, Б.: *Један метод за компарацију атрибута у проблемима вишекритеријумског избора*, ИМК-14 истраживање и развој, Година XII, број (24-25)1-2/2006, стр. 7-13, 2006.
- [8] ЈАНОЈЛИЋ, Д., ЈАНОШЕВИЋ, Д., МАРКОВИЋ, С.: *Основни параметри city логистике Ниша*, Транспорт и логистика –ТИЛ 2008, стр. 9.1-9.6, 2008.
- [9] MARKOVIĆ, G., BUKUMIROVIĆ, M., GAŠIĆ, M.: *The influence of information developments on performance of the supply chain of the regional logistic centre*, МНСЛ'06-XVIII international conference, str.203-206, Belgrade, 2006.
- [10] MARKOVIĆ, G., MARINKOVIĆ, Z., BULATOVIĆ, V.: *City logistics in the Concept of Development of the City of Kraljevo*, МНСЛ'09-XIX international conference, str.211-216, Belgrade, 2009.
- [11] ПЕРИШИЋ, Р.: *Савремене стратегије и технологије развоја транспорта*, Институт техничких наука САНУ, Београд, 2002.
- [12] МАРКОВИЋ Г., ГАШИЋ, М., МАРИНКОВИЋ, З.: *Теоријски приступ регионалном развоју-методологија истраживања логистичких токова*, ИМК-14 истраживање и развој, Година XVI, број 4/2010, стр.25-30, 2010.
- [13] ЗЕЧЕВИЋ, С., ТАДИЋ, С.: *City логистика*, Саобраћајни факултет Београд, Београд, 2006.
- [14] *Стратегија привредног развоја Републике Србије за период од 2006. до 2012. године*, Влада Републике Србије, 2006.
- [15] *Стратегија развоја железничког, друмског, водног, ваздушног и интермодалног транспорта у Републици Србији од 2008. до 2015. године*, Влада Републике Србије, 2008.
- [16] *Стратегије просторног развоја Републике Србије 2009-2013-2020*, Министарство животне средине и просторног планирања, Република Србија, 2009.

ESSENCE AND IMPORTANTANCE OF ESTABLISHING A REGIONAL LOGISTIC CONCEPT: STRATEGIC DIRECTIONS OF DEVELOPMENT

Mr Goran Marković, Mašinski fakultet u Kraljevu
Prof. dr Milomir Gašić, Mašinski fakultet u Kraljevu
Prof. dr Zoran Marinković, Mašinski fakultet u Nišu
Dipl. Ing. Vojislav Tomić, Mašinski fakultet u Nišu

Summary

The essence essence significance of the logistics concept in the development of new logistics solutions of a region or geographic space in general should be viewed with particular care, especially because it is in the process term "logistics concept" may be viewed from different viewpoints, and has no clear definition. This paper presents the methodology for defining the profile of regional logistics with particular emphasis on the preconditions for development of conceptual solutions and strategic directions of development of the regional units.

Key words: concept, regional development, strategy

Адреса за контакт:

Мр. Горан Марковић
Машински факултет у Краљеву
36000 Краљево
Доситејева 19
Е-mail: markovic.g@mfkv.kg.ac.rs

Проф. др Миломир Гашић
Машински факултет у Краљеву
36000 Краљево
Доситејева 19
Е-mail: gasic.m@mfkv.kg.ac.rs

Проф. др Зоран Маринковић
Машински факултет у Нишу
18000 НИШ
А. Медведева 14
Е-mail: zoranm@masfak.ni.ac.rs

Дипл. инж. Војислав Томић
Машински факултет у Нишу
18000 НИШ
А. Медведева 14
Е-mail: vojislav@masfak.ni.ac.rs