

26.-27. Mart/March 2021.

POSLOVANJE TRANSPORTNIH KOMPANIJA UZROKOVANO POSLJEDICAMA PANDEMIJE KOVIDA-19

Prof. dr. Momčilo Sladoje, e-mail;sladojem@teol.net

Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Prof. dr Asib Alihodžić, e-mail;asib_dr@yahoo.com

Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Ajla Haračić, MA dipl. ing. saob., e- mail: ajla.haracic@iu-travnik.com

Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Emira Destanović, MA saobraćaja, e-mail;emira3008@hotmail.com

Ministarstvo Infrastrukture Saobraćaja u Prištini

Pregledni članak

Sažetak: Masovno širenje korona virusa u zemljama Zapadnog Balkana je krenulo u martu 2020. godine. Odmah su uslijedile blokade rada ugostiteljskih objekata, zatvaranjem škola i fakulteta, zatvaranjem granica, uvođenjem policijskog sata, i ostale. Ove mjere su direktno uticale na broj emitovanih putovanja, a indirektno na smanjenje obima prevoza. Pored tih mjera izrečene su direktne zabrane obavljanja javnog prevoza putnika. Nakon popuštanja zabrana, uvode se mjere redukovanja broja redova vožnje i smanjenjem broja putnika u vozilima (redukovanje kapaciteta vozila). Vlade država Zapadnog balkana su u vidu finansijske pomoći, ublažile loše finansijsko stanje u transportnim kompanijama, ali ta sredstva nisu bila dovoljna za nadoknade gubitke iz poslovne djelatnosti. U ovome radu se razmatra smanjenje obima poslovanje transportnih kompanija, vrši se poređenje sa poslovanjem u predhodnim godinama i predlažu mjere za saniranje posljedica. U radu će takođe biti analizirane perspektive djelatnosti javnog prevoza putnika, sa apostrofiranjem poslovanja kompanija drumskog transporta, kao kičme prevoza putnika u zemljama Zapadnog Balkana.

Ključne riječi: Transportne kompanije, emitovana putovanja, nivo rentabilnosti, transportni troškovi

BUSINESS OPERATIONS OF TRANSPORT COMPANIES CAUSED BY THE CONSEQUENCES OF THE KOVIDA-19 PANDEMIC

Summary: The mass spread of coronavirus in the countries of the Western Balkans started in March 2020. Immediately followed by blockades of catering facilities, closing of schools and colleges, closing of borders, introduction of curfew, and others. These measures directly affected the number of issued trips, and indirectly reduced the volume of transport. In addition to these measures, direct bans on public passenger transport were imposed. Following the easing of bans, measures are introduced to reduce the number of timetables and reduce the number of passengers in vehicles (reduction of vehicle capacity). The governments of the Western Balkan countries, in the form of financial assistance, mitigated the poor financial situation in transport companies, but these funds were not sufficient to compensate for losses from business activities. This paper discusses the reduction of the volume of business of transport companies, makes a comparison with the business in previous years and proposes measures to remedy the consequences. The paper will also analyze the perspectives of the public transport of passengers, with an emphasis on the business of road transport companies, as the backbone of passenger transport in the Western Balkans.

Keywords : Transport companies, broadcast trips, level of profitability, transport costs

1. UVOD

Kompanije određuju cijene svojih proizvoda na osnovu strukture troškova. U strukturi troškova veoma bitno mjesti imaju logistički troškovi, a u strukturi logističkih troškova veoma bitno mjesto imaju transportni troškovi. Sa formiranom cijenom proizvoda kompanije «izlaze» na tržište, gdje se verifikuje da li je dobro određena cijena. Naime, sve je uslovljeno sistemskim razvojem međunarodne trgovine, bez tradicionalnih ograničenja, kao posljedicom novog globalnog političkog ambijenta, te dinamičkog kretanja kapitala, investicija, radne snage, nter razvoj ekoloških ograničenja, upravljanje i optimizacija zaliha primjenom inovacionih metoda prodaje proizvoda što smanjuje zalihe, a to sve korištenjem informacionih nterva, tehnologija strandardizacije proizvoda i usluga. Povećanje daljine prevoza nterv razvoj multimodalnog transporta, samo su neki elementi koji upućuju na dugoročnost tenedecije u novim zahtjevima za kvalitetom usluga u nterval roba. Tako je orijentacija na korisnika usluge koja se bazira na kvalitetnom usluživanju korisnika, čiji osnov je planiranje racionalno logističkog procesa uz korištenje raspoloživih resursa transportne mreže. To prije svega znači organizaciju procesa baziranih na primjeni logističkih principa, zatim transportnih sredstava visoke tehnologije, nterva upravljanja uz podršku najsavremenije informacione tehnologije.

2. TRANSPORT I POSLOVANJE PREVOZNIČKIH PREDUZEĆA

2.1.Sigurno obnavljanje neograničenog slobodnog kretanja

Od samog početka pojave virusa, gotovo sve države članice primijenile su ograničenja slobodnog kretanja što se odrazilo na transport i poslovanje prijevoznikig preduzeća svrstana kao neobavezna putovanja, često popraćena zahtjevima za prelaz preko graničnim putnicima da ostanu u karanteni. Vanjske granice EU-a zatvorene su za neobavezna putovanja, a većina država članice privremeno su ponovo uvele kontrolu unutarnjih granica. Odjednom je značilo da milioni građana nisu mogli putovati zbog posla, obrazovanja ili iz zadovoljstva posjetiti turističke destinacije, a mnogi su se mjesecima odvajali od porodice i prijatelja jer su imali ograničeno slobodno kretanje. Mnogi građani su želeli pobjeći i odmoriti se tokom ljetnih mjeseci, ali također su želeli znati, dali mogu sigurno putovati i provesti godišnji odmor.

Međutim, prebrzo ukidanje mjera moglo bi prouzrokovati nagli ponovni povratak nterval ojačavanje infekcije. Sve dok vakcina ili tretman ne budu dostupni, potrebe putovanja i ekonomski razvoj turizma smatraju se s rizicima olakšavanja širenja nterval ponovnog povećanja slučajeva zaraze, što bi moglo zahtijevati ponovno uvođenje mjera te obnavljanje ograničenog slobodnog kretanja. Planovi nterval e prijevoza trebaju biti spremni i postojati na svim nivoima ne samo u razvoju turizma nterv na nivu EU i nacionalnih nivoa do nivoapojedinačnih poslovanja, prijevoznika i drugih segmenata turističkog usluga pridržavajući se odgovarajućih mjera mogu poduzeti efikasane kriterije na koordiniran način da bi osigurali obnavljanje neograničenog slobodnog kretanja. Ovaj način osiguravanja neograničenog slobodnog kretanja je koordinirne koje je ima paketom održavanja

26.-27. Mart/March 2021.

odgovarajućih mjera i ljudima se osiguralo sigurnost putovanja kako bi ojačali poslovanja ka oporavku intervala u razvoju turizma.

Pandemija ostavlja trag u mnogim područjima. Tako je i s prevozom putnika. U četvrtom tromjesečju 2020. ukupno je prevezeno 12,5 miliona putnika, što je u usporedbi s četvrtim tromjesečjem 2019. pad za 37,0%. Pad u prevozu putnika vidljiv je u drumskom linijskom prevozu autobusima, za 35,9%, te kod hrvatskih brodara u pomorskom i obalnom prevozu, za 37,0%. Željeznicom se, prema privremenim podacima, prevezlo 35,4% manje putnika. Ipak, najveći pad imali su prevoznici u vazdušnom saobraćaju, za 80,4%, u odnosu na isto tromjesečje 2019. Kad se posmatra cijela 2020., od januara do decembra, ukupno je prevezeno 48,7 miliona putnika, što je u usporedbi s istim periodom 2019. pad za 42,1%. Kao i kod tromjesečnih podataka, i podaci na godišnjem nivou pokazuju da je pad broja putnika prisutan u svim vidovima saobraćaja – u željezničkom prevozu, za 33,9%, u drumskom linijskom prevozu, za 44,2%, u vodnom prevozu, za 42,1%, te u vazdušnom saobraćaju za 70,3%.

Vid saobraćaja	Broj prevezenih putnika u 2019. g. (milion putnika)	Broj prevezenih putnika u 2020. g. (milion putnika)	Indeks ostvarenja (%)
Drumski saobraćaj	32,5	20,4	35,9
Željeznički saobraćaj	12,3	8,1	35,4
Vodni saobraćaj	-	-	-
Vazdušni saobraćaj	8,1	1,6	80,4

Tabela 1. Broj prevezenih putnik po vidovima saobraćaja

2.2. Evropski turizam ovisi o mogućnosti da se Europljani slobodno kreću po EU.

Od ukupnog broja emitovanih putovanja u Evropskoj uniji u 2019. putničkim automobilima obavljeno je 82,9 % od putovanja obavljenih kopnenim vidovima saobraćaja, dok je vozilima javnog prevoza putnika autobusima i trolejbusima prevezeno 9,4 %, putničkim vozovima je ostvareno 7,8 %. Podaci su urađeni na bazi ostvarenih putničkih kilometara. Kako države članice uspijevaju smanjiti cirkulaciju virusa, potpuna ograničenja slobodnog kretanja iz i iz drugih područja ili regija u državama članicama sa sličnim ukupnim profilom rizika trebaju biti zamijenjena ciljanim mjerama, kao dodatak mjerama fizičkog udaljavanja i učinkovitim traženje i testiranje svih sumnjivih slučajeva. U skladu sa Zajedničkom evropskom mapom puta, u okviru EU, trebalo bi prvo ukinuti ograničenja za putovanja u područjima sa uporedivom epidemiološkom situacijom i tamo gdje postoje dovoljne mogućnosti u pogledu bolnica, kapaciteta za testiranje, nadzor i traženje kontakata. Nadalje, Evropski centar za prevenciju i kontrolu bolesti (ECDC), u suradnji s državama članicama i Zajedničkim istraživačkim centrom, razvija i održavat će mapu nivoa prijenosa COVID-19, uključujući i na subnacionalnom nivou. Države članice se pozivaju da dostave podatke kako bi osigurale da je ova karta cjelovita, ažurirana i služi kao transparentno sredstvo za pružanje informacija na razini EU koje će koristiti vlasti, prijevoznici i pružatelji usluga te putnici.

Da bi se mogla usporediti relativna važnost željezničkog prijevoza u različitim zemljama, podaci se mogu normalizirati iskazivanjem putničkog prometa u odnosu na broj stanovnika (grafikon 2.). U nacionalnim željezničkim mrežama u Austriji, Švedskoj, Francuskoj i Njemačkoj 2018. u prosjeku je prijeđeno više od 1 000 putničkih kilometara po stanovniku. To je znatno ispod prosjeka zabilježenog u Švicarskoj od 2 133 putnička kilometra po stanovniku. S druge strane, među 22 države članice EU-27 koje imaju željeznice i za koje su podaci dostupni, najmanja prosječna udaljenost prijeđena u nacionalnim željezničkim mrežama u 2018. zabilježena je u Grčkoj (103 putnička kilometra po stanovniku) i Litvi (121 putnički kilometar po stanovniku), dok su u zemljama kandidatkinjama Turskoj (68 putničkih kilometara po stanovniku) i Sjevernoj Makedoniji (30 putničkih kilometara po stanovniku) te brojke još niže.

2.3. Nastavak turističkih usluga sa zdravstvenim rizicima minimiziran

Komunikacijom, „COVID-19: Smjernice EU-a za progresivno obnavljanje turističkih usluga i zdravstvene protokole u ugostiteljskim objektima“ 9, Komisija postavlja principe koji će voditi države članice prilikom nastavka turističkih aktivnosti i razvoja protokola povezanih s COVID-om za ugostiteljske objekte koji će minimizirati rizik od zaraze i za goste i za osoblje domaćina. Ove se smjernice temelje na savjetima ECDC-a i nastoje zaštititi turiste i radnu snagu, poštujući pritom pravila javnog zdravlja i mjere fizičkog udaljavanja u državama članicama. Takve mjere trebale bi biti fleksibilne, ovisno o lokalnoj zdravstvenoj situaciji i omogućavati postepeno ponovno otvaranje turističkih segmenata. Smjernice predlažu minimalni skup principa, koji istovremeno udovoljavaju rigoroznim zdravstvenim i sigurnosnim zahtjevima, i naglašava važnost ažuriranih i lako dostupnih informacija putnicima.

Što će ovo značiti za ljude je da će postojati jasno razumljiva i razumna pravila koja će im omogućiti da sigurno:

- Boravite u hotelima, kampovima, pansionima ili drugim objektima za odmor;
- Jest i piti u restoranima, barovima i kafićima;
- Idite na plaže i druge otvorene prostore za slobodno vrijeme

2.4. Upotreba digitalnih tehnologija

Ljudi moraju biti ovlašteni da štite sebe i druge odgovornim ponašanjem. Moraju imati pristup informacijama, uključujući putem digitalnih sredstava, o granicama i putovanjima, o turističkim objektima, o sigurnosnim i zdravstvenim uslovima u mjestu koje namjeravaju ići. Ove informacije trebaju im kako za planiranje putovanja, tako i za vrijeme stvarnih praznika. Također ih treba uvjeriti da važeći propisi o javnom zdravlju i sigurnosti poštuju iste kriterije u svim državama članicama.

26.-27. Mart/March 2021.

Evropljani će vjerovatno odabrati domaće i evropske turističke destinacije ovog ljeta i tokom narednih mjeseci. Da bi bili sigurni da mogu sigurno putovati i provesti godišnji odmor, trebat će im jednostavan pristup informacijama o situaciji na granicama, ograničenjima putovanja, putnim savjetima, javnim zdravstvenim i sigurnosnim mjerama u stvarnom vremenu, kamo ići u slučaju zdravstvenih problema, dostupne turističke usluge. Komisija će uspostaviti namjensku web stranicu s interaktivnom mapom koja kombinira informacije iz država članica i turističke i putničke industrije.

Digitalne tehnologije i podaci imaju dragocjenu ulogu u borbi protiv pandemije. Mobilne aplikacije mogle bi pojačati strategije traženja kontakata i podržati javne zdravstvene organe u praćenju i suzbijanju širenja virusa. Umjetna inteligencija (AI) i robotika također mogu pomoći u praćenju fizičkog udaljavanja u skladu sa zakonom o zaštiti podataka ili olakšavanju dezinfekcije, posebno na mjestima s redovnim turističkim tokovima. Komisija će putem Digital Innovation Hubs-a posvetiti posebnu podršku lokalnim turističkim preduzećima kako bi im pomogla da se nose sa novom realnošću turističke sezone (tj. Roboti za dezinfekciju i čišćenje, upravljanje gomilom, pametni sistemi rezervacija itd.), Uključujući i posvećeni hackathon na upotreba digitalnih tehnologija u turizmu. U isto vrijeme, ove tehnologije mogu osnažiti ljude da poduzmu vlastite efikasne i ciljanije mjere fizičkog udaljavanja. Ove su primjene posebno relevantne u fazi ukidanja mjera suzbijanja, kada se rizik od zaraze povećava kako sve više i više ljudi dolazi u kontakt jedni s drugima. Kako se nastavlja putovanje u EU, javne vlasti, putnici, poslovni putnici i turisti mogu koristiti aplikacije za traženje kontakata u svoju korist, poštujući zahtjeve privatnosti, pravila zaštite podataka i dobrovoljnu upotrebu takvih aplikacija. Zbog toga je interoperabilnost ključna, tako da ih aplikacija upozorava bez obzira gdje se nalaze u Europi. Komisija i države članice rade na tome da to osiguraju: danas se objavljuje protokol o načelima interoperabilnosti koji su države članice razvile putem mreže e-zdravstva, uz podršku Komisije. Preduzeća i vlade mogu takođe koristiti digitalna rješenja u svrhe planiranja i upravljanja protokom turista, na primjer u pogledu ukupnog maksimalnog broja noćenja u određenoj regiji, maksimalnog broja posjetitelja kulturnih i kulturnih znamenitosti ili vremenskog planiranja za one koji namjeravaju posjetiti muzej ili večerajte u restoranu.

3. POKAZATELJ KVALITETA USLUGE

Studije koje su provedene za područje Bosne i Hercegovine u pogledu ekonomskog razvoja ukazuju da bi se društveni proizvod do 2015. godine mogao kretati na nivou od oko 3500-4500 dolara po stanovniku. Ove i slične studije također predviđaju tendencije ka ranijim periodima kretanja u pogledu zaposlenosti koja bi se povećala 2-3 puta u intervalu do 2015. godine. Smatra se da će rekonstrukcija ekonomije dovesti do promjena u raznim oblastima ljudskog djelovanja. Što se tiče transporta, smatra se da će doći do povećanja asortimana novih tipova roba za transport (u poređenju sa predratnom situacijom).

26.-27. Mart/March 2021.

Prognoze transporta baziraju se na:

- dosadašnjem razvoju transporta,
- razvoju stanovništva i ekonomije i
- razvoju transporta u Europi.

Postajati će sve značajniji transport robe za trgovinu, usluge i građevinski interval i oduzimati će prenos sirovina, serijskih proizvoda, što je bio slučaj u predratnom interval .Pojedini vidovi transporta će se razvijati, neki brže neki sporije. Tako se željeznički transport neće razvijati tako brzo kao cestovni (trendovi slični u zemljama Evropske Unije). U velikoj mjeri u budućnosti će biti dominantna mala i srednja preduzeća i ona će birati najbrže i najekonomičnije načine transporta, što ide u prilog cestovnom interval .Tim razvojem doći će i do znatnih promjena u ekonomiji i u stanjima pojedinih vidova transporta,postotak teretnih (teških) vozila će u budućnosti porasti.

3.1. Mobilnost

Jedna važna osobina u vezi sa transportom je mobilnost transporta, to predstavlja proširenje dostupnosti, prihvatljivosti asortimana usluga na raznim područjima na kojima čovjek ima potrebu djelovanja. Tako je procjena rasta mobilnosti bazirana na povećanju mobilnosti po stopi od oko 7% prosječno godišnje to je u kilometrima sa 5000 km u 2003. godini na oko 10.000 km u 2010. Moguće je da mobilnost poraste sa 10.000 km na 12.000 km u interval od 2010 – 2020. godine to je po vozilu 1,6% godišnjeg prosječnog porasta . Stopa rasta transporta putničkih vozila se procjenjuje (na osnovu rasta motorizacije i mobilnosti) na 3,5-4,5% godišnje u interval do 2010. i 3,5-4,0% u interval 2010.-2020. godine.Stopa rasta teretnog transporta procjenjuje se intervala rasta GDP i faktora transportnog elasticiteta i kretat će se od 6-7% godišnje u interval do 2010. i 4,5-6% u interval 2010.-2020. godine. Stepenn rasta međunarodnog saobraćaja u interval 2000.-2020. procjenjuje se na 3-4% godišnje. U visoko razvijenim zemljama stope rasta transporta se kreću na nivou 3-4% godišnje (u proteklom interval), a interval interval e na stopama od oko 4%.

3.2. Motorizacija

Neke grane privrede su se razvijale brže neke sporije, činjenica je da se prije ekonomije razvila motorizacija, taj fenomen je zabilježen i u Sarajevskom kantonu. Već je u 2000. godini motorizacija u Sarajevskom kantonu u velikoj mjeri premašila nivo motorizacije iz 1991. godine, što čini veliki kontrastu u pogledu cjelokupnog ekonomskog razvoja zemlje ili konkretno kantona u našem slučaju. Motorizacija svojim velikim porastom znatno podržava ekonomski razvoj Kantona (poboljšava mobilnost, modernizira i stvara ekonomičniji vozni park, povećava potrebe za uslugama i slično). U poređenju sa predratnim nivom broj pređenih kilometara ima tendenciju smanjenja i sada je dosta niži nego u ranijem interval (sada se procjenjuje na 3000-5000, a prije rata je bio 8000-10000 npr. po putničkom interval e). Moguća su očekivanja da će motorizacija slijediti očekivani evropski dugoročni trend razvoja motorizacije koji teče sporije, ali na strateškom nivou i zbog ekoloških razloga.

Tako su za 2020. godinu data dva moguća rasta:

- niski sa 230 vozila/1000 stanovnika na 340 vozila/1000 stanovnika i

26.-27. Mart/March 2021.

- visoki sa 230 vozila/1000 stanovnika na 380 vozila/1000 stanovnika.

Na ovaj način se došlo do godišnje stope rasta motorizacije koja iznosi 3,8% niska i 4,4% visoka stopa rasta¹⁸⁹. Kod nas se jedna važna činjenica u teoriji i praksi najčešće zanemaruje to jest jedan od najvažnijih pokazatelja kvaliteta usluge ,a to je :“ Jedinstveni pokazatelji kvaliteta usluge posmatrani sa aspekta efikasnosti funkcionisanja prijevoznog procesa su brzina prijevoza količina izvršenog rada u jedinici vremena¹⁹⁰“. Tako je evidentno da prvu grupu elemenata kvaliteta usluga čine oni elementi koji se manifestuju(realizuju) u trenutku kada krajnji korisnik ispostavlja svoje zahtjeve za robom sa svim elementima narudžbe.

Davalac usluge(isporučioc robe) na prispjeli zahtjev, treba odgovoriti tako što će:

- korisniku dati sve potrebne informacije o robi,
- pružiti mu maksimalnu podršku pri mogućem korigovanju narudžbe i
- omogućiti mu što je moguće bolje realizovanje njegovih potreba i zahtjeva ma kakve prirode oni bili i to u predviđenom vremenskom interval.

4. ZAKLJUČAK

Racionalizacija i optimizacija logističkih procesa u Europskoj Uniji(EU)dobila je strateški značaj, s obzirom da je logistička tehnologija na znatno nižem nivou od proizvodne tehnologije, ali da bez nje nije moguće ujedinjenje procesa na racionalan, efikasan, efektivan i ekonomičan način.U seminarskom radu željela sam predstaviti sve ove razne pokazatelje kvaliteta po njihovoj strukturi i ujediniti ih u jedno radi stvaranja jasne slike o kompleksnosti svih činioaca u logističkom lancu koji se moraju zadovoljiti radi postizanja krajnjeg cilja svakog preduzeća koje pruža logističku uslugu, a to je zadovoljenja potreba korisnika njihovih usluga. Tarifna politika sadrži osnovna načela i ciljeve, a realizacija je kroz tarifni sistem.Najvažniji dio tarifne politike čine tarife, njihova osnova i struktura, a u operativnom smislu način njihovog utvrđivanja i njihove primjene. Zbog opšteg društveno i ekonomskog značenja saobraćaja društvo pokazuje poseban interes za formiranje cijena prevoznih usluga. Stoga ono zadržava sebi pravo učešće ili bar uticaj na utvrđivanje tih cijena. Cijene usluga su jedan od glavnih faktora u poslovanju saobraćajnih preduzeća i u utvrđivanju uslova konkurencije na prevoznom tržištu. Iskustvo također, pokazuje da nivo i sastav vozarina utiče na veličinu potražnje za prevoznim uslugama, veličinu iskorištavanja kapaciteta, te veličinu učinaka izraženih u količini obavljenog rada ili novčanom iznosu ostvarenog prihoda. Efikasno iskorištavanje ekonomskih resursa jedan je od najvažnijih učinaka što se cijenama prevoza želi postići. Složenost i težina utvrđivanja tarifa ogleda se u činjenici da se one iskazuju za hiljade roba različite vrste, namjene i prevoznog obilježja, što se kreću između velikog broja mjesta, te različitih izvorišta i odredišta i na različitim udaljenostima. Može se reći da je umijeće države da maksimizira pozitivne učinke tarifne politike, te da izbjegne ili ublaži sukobe među njima.Korisnici prevoznih usluga žele niske vozarine, ponuđenim uslovima prevoza. S druge strane, saobraćajna preduzeća nastoje osigurati vozarine koje će u dugom periodu garantovati najviše moguće neto-povrate.

¹⁸⁹ Studija saobraćaja kantona Sarajevo - Mreža saobraćajnica, Sarajevo, jula 2005. str. 156 - 158

¹⁹⁰ R.Perišić, “Nova metoda sistematske analize prevoznog procesa i vrednovanje kvaliteta usluge”, časopis «Saobraćaj» - br.11, Beograd, 1978. i knjiga “kontejnerizacija transporta”, Saobraćajni fakultet i dr., Beograd, 1977.godina

LITERATURA:

1. Alihodžić, A. i Sladoje, M.: **Vrednovanje investicija i projekata**, Univerzitet u Istočnom Sarajevu, Saobraćajni fakultet Doboj, 2018.
2. "Osnove drumskog saobraćaja", prof. dr Ibrahim Jusufranić, Internacionalni univerzitet u Travniku, Travnik 2007.
3. „Prevoz putnika u gradovima”, Prof.dr. Ibrahim Jusufranić, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo, 1998.
4. "Ekonomika saobraćaja sa elementima logistike", Dr. Vladan Božić, Dr. Stojan Novaković, Ekonomski fakultet, Beograd, 1999.
5. "Javni gradski prevoz putnika: organizacija, eksplotacija, upravljanje" Prof. Dr. Ibrahim Jusufranić, Fakultet za saobraćaj i komunikacije, Sarajevo 2003.
6. "Multimodalni transport" Skripta, Doc. dr Momčilo Sladoje, Internacionalni univerzitet Travnik, Travnik 2013.
7. "Multimodalni transport – II izdanje" Skripta, Prof. dr Momčilo Sladoje, Internacionalni univerzitet Travnik, Travnik 2020.
8. "Špeditersko poslovanje" Skripta, Doc. dr Momčilo Sladoje, Internacionalni univerzitet Travnik, Travnik 2013.
9. "Špeditersko poslovanje – II izdanje" Skripta, Prof. dr Momčilo Sladoje, Internacionalni univerzitet Travnik, Travnik 2020.
10. Zakon o osnovama bezbjednosti saobraćaja na putevima u Bosni i Hercegovini („Službeni glasnik BiH“, broj:06/06 od 31.01.2006. godine),
11. Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa, (2014) Udruga karavana za život „Bikeri na cesti“, Zagreb