

LOGISTIKA

edukativno-marketinški časopis | broj 64 | jul 2026 | www.logistika.ba



The Trailer Company





TKP-LOGISTIC

TKP-LOGISTIC is member of TRANSKOP GROUP.

Please visit: www.transkop.com

Contact: info@tkplogistic.com,

Tel. +385 99 350 50 01



IZDVAJAMO IZ SADRŽAJA:

CIJENA TRANSFORMACIJE NEĆE PLATITI EU	4
BOSNA I HERCEGOVINA NAJBOGATIJA DRŽAVA	13
DIGITALNI ALATI i VJEŠTINE	15
ŽELJEZNIČKI TRANSPORT – ANALIZA SEKTORA	18
BOSNA I HERCEGOVINA PRED DIGITALNIM USKIM GRLOM	26
IRU : DEKARBONIZACIJA PRED IZAZOVOM	29
Schmitz Cargobull predstavio novi S.BO OPENSIDER – spoj zatvorenog sanduka i bočnog pristupa teretu	31

...

**NOVOSPED**
Since 1991*Više od špedicije*

NAJVEĆU CIJENU TRANSPORTNE TRANSFORMACIJE NEĆE PLATITI EU, VEĆ PRIVREDA I GRAĐANI BALKANA

Autor: Miki Trajkovski, novinar, Sjeverna Makedonija

Sagovornik: prof. dr Velibor Peulić, univerzitetski profesor logistike i menadžmenta, regionalni koordinator razvoja transporta i logistike i glavni koordinator Konzorcijuma logistika Bosne i Hercegovine

Evropski transport i logistika nalaze se usred najdublje regulatorne, tehnološke i organizacione transformacije od uspostavljanja jedinstvenog evropskog tržišta. Uvođenje novih digitalnih sistema, strožih kontrolnih procedura, primjena pravila boravka 90/180 dana, razvoj zelenih transportnih politika i ubrzana digitalizacija lanaca snabdijevanja stvaraju potpuno novu poslovnu realnost za prevoznike zemalja Zapadnog Balkana.

O tome kakve posljedice ove promjene imaju za privredu regiona, razgovarali smo sa prof. dr Veliborom Peulićem, jednim od vodećih regionalnih stručnjaka za logistiku, međunarodni transport i upravljanje lancima snabdijevanja.

Profesionalni vozači nisu migranti – oni su dio evropskog ekonomskog sistema

"Moramo biti potpuno precizni. Pravilo boravka 90/180 dana nije doneseno zbog profesionalnih vozača. Ono je nastalo kao instrument kontrole kratkotrajnog boravka državljana trećih zemalja i upravljanja migracijama. Međutim, profesionalni vozači nisu ni turisti ni migranti. Oni predstavljaju radnu snagu koja svakodnevno održava funkcionisanje evropskih lanaca snabdijevanja", ističe prof. dr Velibor Peulić.

Prema njegovim riječima, upravo je pogrešna primjena postojećih pravila dovela do ozbiljne pravne nesigurnosti za transportne kompanije iz Bosne i Hercegovine, Srbije, Sjeverne Makedonije, Crne Gore i drugih država regiona.

"U praksi danas imamo situaciju da se vrijeme provedeno u međunarodnom transportu često tretira identično kao privatni boravak ili turistička posjeta. To stvara ozbiljne operativne probleme, jer vozači ne mogu planirati rad, kompanije ne mogu planirati poslovanje, a međunarodni lanci snabdijevanja postaju manje predvidivi."

Posebno zabrinjava činjenica da se primjena propisa razlikuje između država članica Evropske unije, a ponekad čak i između pojedinih službenika unutar iste države, što dodatno povećava rizik poslovanja.



Zapadni Balkan već gubi svoje transportne kapacitete

Prema procjenama Konzorcijuma logistika Bosne i Hercegovine, proces migracije transportnih kapaciteta već je započeo.

"Oko 75% transportnih kompanija iz Bosne i Hercegovine već je bilo primorano da traži alternativne modele poslovanja. Govorimo o registraciji kompanija u državama Evropske unije, premještanju vozni parkova, promjeni poreske rezidentnosti i organizacionoj reorganizaciji."

Prof. dr Peulić posebno ističe primjer Hrvatske, koja je kroz izmjene zakonskog okvira omogućila značajno jednostavniji pristup dozvolama rada i boravka za profesionalne vozače.

"Samo prema raspoloživim procjenama sektora, u Sloveniji je registrovano približno 2.500 transportnih vozila povezanih sa kapitalom iz Bosne i Hercegovine. To predstavlja ozbiljan signal da transportni kapital već napušta region."

Istovremeno, očekuje se da će hiljade profesionalnih vozača u narednim godinama promijeniti mjesto rada i poresku rezidentnost, što će dodatno smanjiti fiskalne prihode država Zapadnog Balkana.



Regionalni apel Evropskoj uniji predstavlja posljednje upozorenje

Transportni sektor Zapadnog Balkana uputio je zajednički apel međunarodnoj zajednici i institucijama Evropske unije, tražeći poseban regulatorni status za profesionalne vozače.

"Naš zahtjev nije usmjeren protiv Evropske unije. Naprotiv, tražimo da se prepozna specifična uloga

profesionalnih vozača kao radnika od strateškog značaja za funkcionisanje evropske ekonomije."

Prema riječima prof. dr Peulića, rok do 10. avgusta predstavlja posljednji pokušaj da se kroz institucionalni dijalog pronađe održivo rješenje.

"Moramo biti iskreni. Danas gotovo da više ne postoji optimizam da će doći do značajnijih izmjena postojećeg sistema. Prema procjenama sektora, već od septembra oko 37% profesionalnih vozača moglo bi biti suočeno sa prinudnim prekidima rada zbog ograničenja boravka."

To bi, kako upozorava, moglo izazvati dodatno preusmjeravanje transportnih kapaciteta izvan regiona.

Najskuplji trošak više nije gorivo – već izgubljeno vrijeme

Jedan od najvažnijih zaključaka evropske logistike posljednjih godina jeste da vrijeme predstavlja najskuplji resurs.

"Danas više ne govorimo prvenstveno o troškovima goriva, putarina ili plata vozača. Govorimo o troškovima neefikasnosti."

Prema evropskim standardima, jedan sat čekanja teretnog vozila procjenjuje se na približno 40 evra, dok ukupni dnevni trošak angažovanja vozila i vozača iznosi između 400 i 450 evra.

"Prema našim procjenama, profesionalni vozači iz Bosne i Hercegovine godišnje izgube prosječno oko 207 sati zbog administrativnih procedura i čekanja. Kada se taj trošak pomnoži sa brojem vozila i transportnih operacija, dolazimo do ekonomskih gubitaka koji se mjere stotinama miliona evra."

Evropska unija upravo zbog toga ulaže ogromna sredstva u digitalizaciju transporta, carina i logističkih procedura, kroz sisteme kao što su ICS2, NCTS Phase 6, eFTI i e-CMR.

Evropska unija neće snositi najveće posljedice

Na pitanje kakve će posljedice pretrpjeti sama Evropska unija, prof. dr Peulić daje vrlo jasan odgovor. "Moramo biti realni. Evropska unija neće snositi najveće direktne gubitke. U savremenim lancima snabdijevanja svaki trošak na kraju neko plati, a u ovom slučaju najveći teret snosiće privreda i građani zemalja Zapadnog Balkana."

On podsjeća da Evropska unija već godinama sistemski razvija konkurentnije lance snabdijevanja kroz digitalizaciju, intermodalni transport, smanjenje administrativnih prepreka i optimizaciju logističkih procesa.

"Istovremeno, Evropska unija se suočava sa deficitom od oko 550.000 profesionalnih vozača. Mladi vozači čine svega oko 2,5% ukupne populacije profesionalnih vozača, što predstavlja ozbiljan strukturni problem." Međutim, evropsko tržište se, prema njegovim riječima, već prilagođava novim okolnostima.

"Evropski lanci snabdijevanja neće stati. Oni će se reorganizovati. Pitanje je samo da li će u njima učestvovati kompanije iz Zapadnog Balkana ili će ih zamijeniti drugi operateri."

Profesor Peulić naglašava da se posebno zabrinjava činjenica da struktura transportnog sektora u Bosni i Hercegovini, kao i u većini zemalja Zapadnog Balkana, dominantno počiva upravo na malim i srednjim porodičnim transportnim kompanijama. Više od dvije trećine aktivnih međunarodnih prevoznika raspolaže voznim parkovima od 5 do 10 vozila, što ih čini izuzetno fleksibilnim u tržišnim uslovima, ali istovremeno i izrazito osjetljivim na regulatorne, administrativne i finansijske poremećaje.

Za razliku od velikih evropskih transportnih sistema, koji raspolažu razvijenim administrativnim službama, mogućnostima relokacije poslovanja, diversifikacijom tržišta i značajnim finansijskim rezervama, mala i srednja transportna preduzeća Zapadnog Balkana najveći dio poslovanja zasnivaju na radu vlasnika, članova porodice i ograničenom broju profesionalnih vozača. Upravo zbog toga, svaki dodatni administrativni zahtjev, svako čekanje na granicama, svaka promjena regulatornog okvira i svaki izgubljeni radni dan direktno ugrožavaju njihovu ekonomsku održivost.

Procjenjujemo da se upravo kompanije koje raspolažu sa 5 do 10 voznih jedinica danas nalaze pod najvećim pritiskom opstanka. One nemaju dovoljno kapaciteta za osnivanje poslovnih jedinica u državama Evropske unije, za značajnije investicije u reorganizaciju poslovanja ili za dugotrajno finansiranje perioda smanjene produktivnosti. Istovremeno, upravo te kompanije predstavljaju osnovu konkurentnosti

transportnog sektora Bosne i Hercegovine i značajan dio regionalnih lanaca snabdijevanja.

Ukoliko se nastavi postojeći trend administrativnog opterećenja, neusklađenosti procedura i nedostatka institucionalne podrške, postoji realna opasnost da će upravo ovaj segment transportne industrije prvi osjetiti posljedice gašenja poslovanja, prodaje voznih parkova, promjene poreske rezidentnosti i premještanja poslovnih aktivnosti u države Evropske unije. Posljedice takvog procesa neće biti samo ekonomske. One će direktno uticati na zaposlenost, poreske prihode, investicije i ukupnu konkurentnost privreda zemalja Zapadnog Balkana.

Zbog toga pitanje opstanka malih i srednjih transportnih kompanija više nije pitanje pojedinačnih preduzeća, već pitanje održivosti nacionalnih ekonomija, regionalnih lanaca snabdijevanja i dugoročne pozicije Zapadnog Balkana u evropskom transportnom i logističkom prostoru.

Ključno pitanje: da li smo partneri ili periferija?

Na kraju razgovora, prof. dr Velibor Peulić ističe da se ne radi samo o pitanju transporta.

"Ovo je pitanje ekonomskog razvoja, konkurentnosti, investicija i budućnosti regiona. Ključno pitanje glasi: da li su prevoznici Zapadnog Balkana ravnopravni partneri u evropskim lancima snabdijevanja ili ostaju njihova periferija?"

Prema njegovim riječima, Evropska unija neće mijenjati svoje strateške politike zbog pojedinačnih interesa država Zapadnog Balkana.

"Naš zadatak nije da tražimo izuzetke, već da postanemo konkurentni. Potrebni su nam koordinacija, regionalno jedinstvo, digitalizacija, reforma administracije i ozbiljna transportna politika." Prof. dr Peulić zaključuje da će lanci snabdijevanja opstati bez obzira na političke i administrativne prepreke, ali da ostaje otvoreno pitanje ko će u njima ostvarivati novu vrijednost, investicije, poreze i radna mjesta.

"Ukoliko ne budemo dovoljno brzi, efikasni i organizovani, najveću cijenu neće platiti Evropska unija. Platiće je građani i privreda Zapadnog Balkana."



IMO JUNIOR d.o.o. Orašje

Povrat PDV-a za
gorivo, putarine, popravke i dr.
iz: Hrvatske, Srbije, Makedonije
i većine država EU.





E. evrounijagr@gmail.com

**Mahovljani bb,
BiH-78250 Laktaši
+387 51 928 866**

SISTEMI SKLADIŠTA I POLICA

METAL-SISTEMI

www.metal-sistemibh.com

066 811 000

066 514 102



MEĐUNARODNA ŠPEDICIJA I ZASTUPANJE



GMP LOGISTICS

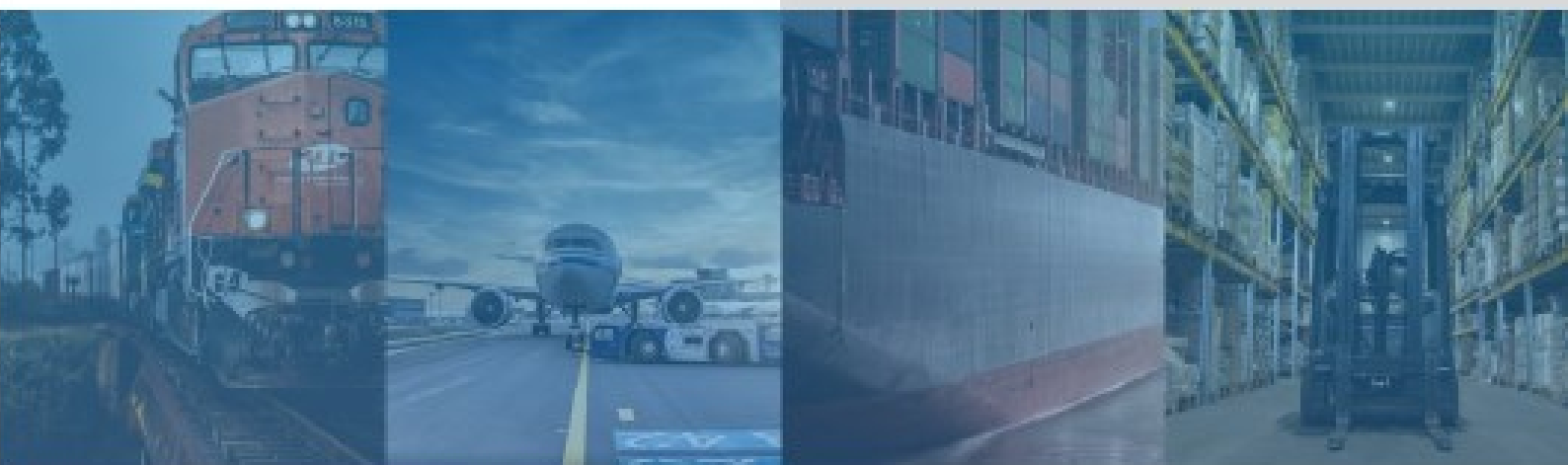


O NAMA KO SMO MI

Od 2007. godine uspješno poslujemo u oblasti pružanja usluga međunarodne špedicije, carinskog posredovanja, transporta roba, skladištenja i logistike. Kao jedna od garancija kvaliteta našeg rada jeste i posjedovanje sertifikata za sistem upravljanja prema standardu ISO 9001:2015. Takođe, sa zadovoljstvom možemo reći da smo članica Međunarodne asocijacije špediterskih udruženja FIATA.

NAŠE USLUGE ŠTA NUDIMO

Špediterske usluge carinskog posredovanja pri uvozu i izvozu, te drugi carinski postupci kao što su carinsko skladištenje robe, specifične carinske procedure – privremeni uvoz i izvoz, unutrašnja i vanjska obrada su dio naše svakodnevice. Usluge transporta u međunarodnom i domaćem drumskom saobraćaju, željeznički, avio i pomorski transport su zahtjevi koje naši menadžeri svakodnevno uspješno realizuju.



GMP LOGISTICS DOO
Ilije Garašanina 8D,
BA-78000
Banja Luka

Špedicija i carinsko posredovanje:

Tel: + 387 (0)51 346 450
Tel: + 387 (0)51 379 241
Fax: + 387 (0)51 379 240
info@gmplogistics.com

Transport i logistika:

Tel: + 387 (0)51 349 931
Tel: + 387 (0)51 346 451
Fax: + 387 (0)51 349 930
gmplogistics.spedicija@gmail.com

BOSNA I HERCEGOVINA NAJBOGATIJA DRŽAVA

TROŠKOVE NEEFIKASNOSTI PLAĆAMO SVI

KONZORCIJUM LOGISTIKA BOSNE I HERCEGOVINE, ističe da se dugi niz godina kroz argumentovane analize, relevantne pokazatelje i konkretne prijedloge usmjerava ka rasterećenju poslovanja transportnih i logističkih kompanija u Bosni i Hercegovini.

Međutim, kako ističe, najveći problem više nisu samo direktne administrativne takse, već ogromni indirektni troškovi koje proizvode procedure, neusaglašenost sistema i sporost procesa.

„Matematika je veoma jednostavna. U evropskoj logističkoj i transportnoj praksi sat čekanja vozila obračunava se približno 40 eura. Takozvani ‘auto-dan’ u međunarodnom drumskom transportu danas iznosi između 400 i 450 eura. To znači da država mora biti svjesna da su privrednici svakodnevno opterećeni formulom: broj sati čekanja × 40 eura. Ako imate višesatna zadržavanja na granicama, terminalima ili zbog neusaglašenih inspekcija, jasno je koliki su stvarni gubici privrede.“

KONZORCIJUM LOGISTIKA BIH podsjeća da su prema dostupnim podacima na pojedinim terminalima i graničnim prelazima prosječna čekanja dostizala čak 15,2 sata po vozilu, što direktno proizvodi ogromne indirektno ekonomske gubitke, povećanu potrošnju goriva, gubitak produktivnosti vozača, kašnjenja u lancima snabdijevanja, dodatne troškove rada, povećanje cijene transporta, i te smanjenje konkurentnosti izvoznika iz Bosne i Hercegovine.

„Kada se takvi pokazatelji pomnože sa hiljadama vozila godišnje, dolazimo do višemilionskih troškova za privredu. Nažalost, još uvijek nemamo potpuno transparentne i objedinjene javne podatke o stvarnim troškovima čekanja,

produktivnosti terminala i efektima digitalizacije procedura.“

Peulić upozorava da upravo neusaglašene procedure i dalje proizvode milionske troškove: neusaglašeni rad inspeksijskih službi, neujednačen tretman na teritoriji BiH, spora implementacija digitalnih dokumenata, različita tumačenja procedura, te subjektivan pristup u operativnom radu.

„Ranije sam naglašavao da je veoma važno vrednovanje rada kako po radnoj operaciji, tako i pojedinačno po radnom mjestu. Oni koji su se umorili ili ne mogu pratiti operativnu dinamiku, mogu biti prekomandovani na manje opterećene tačke. Danas imamo situacije da efikasnost zavisi od smjene. Na pojedinim graničnim prelazima prema Crnoj Gori jedna smjena radi odlično, dok druga proizvodi i do tri puta veća kašnjenja. To jasno pokazuje da problem nije samo infrastruktura, nego organizacija rada i upravljanje procesima.“

Kako navodi, nelogičnosti sistema su prisutne na više nivoa.

„Kako objasniti da Federacija BiH još uvijek nema potpuno usaglašen rad službi tokom radnih dana? Kako objasniti da nije moguće jednostavnije rješavati pitanja zamjene izmjenljivih transportnih sudova? Kako objasniti da se povrat praznog kontejnera u određenim slučajevima obračunava sa 17% PDV-a, čak i u željezničkom saobraćaju? To su pitanja koja direktno utiču na konkurentnost domaće privrede.“

„Danas se još uvijek suočavamo sa apsurdnim situacijama. Postavljamo pitanje — zašto transportni operater iz Poljske može zakačiti poluprikolicu sa slovenačkim registarskim oznakama bez posebnih problema, dok

transportni operater iz BiH prolazi dodatne procedure, odobrenja i administrativna tumačenja? Ako želimo evropsko tržište i jednak tretman, onda pravila moraju biti ista.“

Posebno naglašava da od 01.06.2026. godine počinje dodatna implementacija ICS2 deklaracija i novih digitalnih procedura, te upozorava da BiH mora hitno odgovoriti zahtjevima EU digitalizacije.

„Postavljamo vrlo jednostavno pitanje — da li smo u potpunosti usaglašeni sa EU? Da li je moguće da i dalje ne koristimo vrijeme putovanja vozila između EU i BiH za digitalnu obradu dokumentacije i unaprijed pripremljene procedure? Digitalni alati upravo tome služe — da rasterete granice, ubrzaju robne tokove i smanje troškove.“

KONZORCIJUM LOGISTIKA BOSN I HERCEGOVINE upozorava i na problem nedovoljnog broja funkcionalnih BIP graničnih prelaza.

„Plašimo se da do 19.08.2026. godine nećemo uspjeti provesti ni odluku Vijeća ministara BiH o otvaranju barem još dva dodatna BIP pregleda. To je ozbiljan problem za lance snabdijevanja i konkurentnost privrede. Nažalost, ponašamo se kao veoma bogata zemlja koja može plaćati sve troškove neefikasnosti sistema.“

„Prema ranije dostupnim podacima, u periodu 2010–2019. godine za parkiranja na carinskim terminalima naplaćeno je više od 330 miliona KM. Posebno je važno otvoriti pitanje terminala gdje je infrastruktura finansirana javnim sredstvima ili donacijama Evropske unije, a gdje su prevoznici i dalje izloženi značajnim dodatnim troškovima.“

KONZORCIJUM LOGISTIKA BIH zbog toga kontinuirano zagovara: punu digitalizaciju procedura, implementaciju eCMR, NCTS i ICS2 sistema, razvoj „green lane“ modela, jedinstveni One Stop Shop sistem, integraciju inspeksijskih službi, interoperabilnost institucija,

usaglašavanje sa EU praksom, te značajno smanjenje vremena zadržavanja vozila.

„O pitanjima prevoza putnika mogli bismo posebno govoriti, jer i tu postoje ozbiljni operativni i regulatorni problemi. Neophodno je da troškove počnemo posmatrati kao direktan faktor konkurentnosti domaće privrede. Ključno pitanje više nije samo infrastruktura, nego organizacija sistema, interoperabilnost institucija i nivo digitalizacije procesa. Transport i logistika više ne mogu finansirati sporost sistema. Vrijeme je da administracija počne pratiti realne potrebe privrede i evropske tokove digitalizacije. Nekada se za BiH kaže da je najbogatija država — jer izgleda da jedina može sebi priuštiti da godinama plaća ovakvu neefikasnost sistema“, zaključio je Peulić.

„Poseban primjer neefikasnog pristupa jeste činjenica da Bosna i Hercegovina nedovoljno analizira profitne centre, efekte rada i stvarne troškove po graničnim prelazima i operativnim tačkama. Dok države Evropske unije veoma precizno mjere produktivnost, prihode i efikasnost svakog graničnog prelaza, vage i procedure, kod nas se još uvijek nedovoljno vrednuje uticaj na smanjenje troškova privrede. Primjer graničnog prelaza Izačić pokazuje apsurd sistema — robni tokovi iz BiH i za potrebe domaće privrede dijelom se operativno oslanjaju na infrastrukturu i usluge sa hrvatske strane, kroz koje Hrvatska ostvaruje dodatne prihode. Ključno pitanje nije samo koliko država naplati određenu taksu, već koliko ukupni sistem proizvodi dodatnih troškova privredi kroz čekanja, neusaglašene procedure i sporost administracije. Upravo zato insistiramo na ozbiljnom ekonomskom i operativnom vrednovanju svakog graničnog prelaza, terminala i procedure, sa ciljem rasterećenja transportnih operatera i povećanja konkurentnosti domaće privrede.“

DIGITALNI ALATI I DIGITALNE VJEŠTINE U LOGISTICI, TRANSPORTU I UPRAVLJANJU LANCIMA SNABDIJEVANJA

Digitalni alati u logistici: WMS, TMS, ERP, NCTS, eCMRS i drugi u funkciji

Savremeni logistički, transportni i špediterski sistemi danas predstavljaju jedan od najdinamičnijih sektora globalne ekonomije. Ubrzana digitalna transformacija, automatizacija procesa, razvoj inteligentnih informacionih sistema, primjena vještačke inteligencije (AI), Internet of Things (IoT) tehnologija, elektronske dokumentacije i Smart Logistics koncepta usloveli su potrebu za novim pristupima obrazovanju i praktičnoj obuci kadrova u oblasti logistike i transporta.

Digitalizacija logističkih i transportnih procesa više nije dodatna mogućnost, već osnovni preduslov efikasnosti, konkurentnosti i održivosti poslovanja. Savremene kompanije zahtijevaju stručnjake koji posjeduju praktične kompetencije za rad u digitalnom logističkom okruženju, sposobnost upravljanja podacima, korištenja ERP/WMS/TMS sistema, digitalne transportne dokumentacije, inteligentnih analitičkih platformi i sistema za praćenje i optimizaciju logističkih procesa.

Savremeni logistički sistemi prolaze kroz duboku transformaciju pod uticajem digitalizacije, automatizacije i integracije informacionih tehnologija. U tom kontekstu, upravljanje skladišnim operacijama kroz WMS (Warehouse Management System), kao i integracija sa TMS i ERP sistemima, predstavlja ključnu pretpostavku efikasnog i održivog lanca snabdijevanja.

Praktikum izvođenja nastave za digitalne alate i digitalne vještine razvijen je sa ciljem povezivanja teorijskih znanja sa praktičnom primjenom savremenih softverskih rješenja i operativnih logističkih procesa. Ovaj materijal nastao je kao

integrisanog upravljanja lancima snabdijevanja

rezultat praktičnog rada, istraživanja i implementacije programa razvoja digitalnih vještina u sektoru transporta i logistike, uz poseban fokus na praktičnu primjenu savremenih digitalnih sistema i operativnih modela rada.

Program je koncipiran kao integrisani model stručnog obrazovanja i praktične obuke kroz:

- laboratorijske vježbe,
- simulacije logističkih procesa,
- demonstracije softvera,
- rad na realnim studijama slučaja,
- digitalne operativne procedure,
- praktične projekte i evaluaciju znanja.

Poseban fokus praktikuma usmjeren je na razvoj praktičnih kompetencija iz oblasti:

- upravljanja lancima snabdijevanja (SCM),
- logistike i digitalnih logističkih sistema,
- špedicije i carinskih procedura,
- logističkih centara,
- zelenih i održivih logističkih sistema,
- CPC menadžmenta drumskog transporta,
- digitalnih alata za instruktore i profesionalne vozače.

Program uključuje praktičnu primjenu savremenih digitalnih alata:

- SAP ERP,
- WMS sistemi,
- TMS sistemi,
- TIMOCOM platforma,
- Satwork Fleet Management,
- e-CMR i eFTI sistemi,
- NCTS i ASYCUDA,
- GPS tracking sistemi,
- Power BI dashboard sistemi,
- RFID i Barcode sistemi,

- GIS logističke platforme,
- AI alati za logistiku,
- IoT monitoring sistemi,
- Route Optimization Software,
- Smart Logistics platforme.

Posebna pažnja posvećena je:

- digitalizaciji transportne dokumentacije,
- optimizaciji logističkih procesa,
- upravljanju skladišnim operacijama,
- organizaciji međunarodnog transporta,
- intermodalnom transportu,
- održivim logističkim modelima,
- bezbjednosti i upravljanju rizicima,
- analizi KPI pokazatelja i logističkih performansi.

Program edukacije razvijen je kroz regionalnu saradnju stručnjaka, akademske zajednice i predstavnika logističkog sektora, a obuhvata teorijske osnove, konkretne operativne modele, studije slučaja i algoritme rada koji omogućavaju direktnu primjenu u realnim poslovnim procesima. Poseban akcenat stavljen je na razvoj praktičnih kompetencija koje su danas ključne za konkurentnost na tržištu rada.

Praktikum omogućava polaznicima direktan rad na simulaciji realnih logističkih procesa:

- kreiranje T1 i NCTS procedura,
- upravljanje e-CMR dokumentacijom,
- organizaciju skladišnih operacija kroz WMS sisteme,
- planiranje ruta i praćenje vozila,
- analizu tahografskih podataka,
- KPI analitiku i dashboard izvještavanje,
- organizaciju međunarodnih transportnih operacija.

Kroz implementaciju ovog programa obučeno je više grupa polaznika, uz visok nivo angažovanosti i direktan uticaj na unapređenje operativnih i digitalnih kapaciteta sektora logistike i transporta. Cilj ovog praktikuma jeste da posluži kao stručni, operativni i edukativni vodič za:

- studente i polaznike edukacija,
- logističke i transportne kompanije,
- špeditere i operatere u lancima snabdijevanja,
- instruktore i profesionalne vozače,
- donosiocje odluka i institucije.

Model realizacije nastave zasniva se na kombinaciji:

- online nastave,
- učioničke nastave,
- praktičnih laboratorijskih vježbi,
- demonstracija softvera,
- studija slučaja,
- timskog rada,
- posjeta logističkim kompanijama i terminalima,
- projektnih zadataka i završnih prezentacija.

Posebna vrijednost praktikuma ogleda se u integraciji:

- evropskih logističkih standarda,
- IRU i CPC programa,
- digitalnih transportnih procedura,
- zelenih i održivih logističkih modela,
- savremenih informacionih tehnologija u logistici i transportu.

Program je razvijen u skladu sa:

- evropskim transportnim regulativama,
- IRU standardima,
- konceptom digitalne tranzicije logistike,
- principima održivog razvoja i zelene agende,
- potrebama tržišta rada Zapadnog Balkana i Evropske unije.

U vremenu kada logistika postaje ključni faktor konkurentnosti ekonomije, digitalni alati poput ERP, WMS, TMS, e-CMR, NCTS i Smart Logistics sistema više nisu opcija, već standard savremenog poslovanja. Njihova pravilna implementacija i primjena omogućavaju optimizaciju troškova, povećanje efikasnosti, digitalnu kontrolu logističkih tokova i unapređenje ukupne konkurentnosti logističkog sektora.

Ovaj praktikum predstavlja korak ka sistemskom unapređenju znanja, digitalnih kompetencija i operativne izvrsnosti u logistici Bosne i Hercegovine i regiona, sa ciljem razvoja stručnih kadrova spremnih za rad u modernim digitalizovanim logističkim i transportnim sistemima.

www.logistika.ba



You send, we deliver!

BiH - 76 290 Odžak
+387 53 / 709 - 161
info@ha-trans.com
www.ha-trans.com



ŽELJEZNIČKI SEKTOR U BOSNI I HERCEGOVINI – HITNE MJERE I STRATEŠKI PRAVCI RAZVOJA

Posljedice dugogodišnjeg neplanskog zapošljavanja, izostanka stvarnih procesa rekonstrukcije i restrukturiranja, kao i oslanjanja isključivo na budžetska sredstva, dovele su željeznički sektor u Bosni i Hercegovini u stanje ozbiljne neefikasnosti.

Upravljanje zasnovano na administrativnim odlukama, bez tržišne i operativne logike, rezultiralo je gubitkom konkurentnosti, smanjenjem obima transporta i, nažalost, otpuštanjem zaposlenih te daljim urušavanjem domaćih željezničkih operatera.

Konzorcijum Logistika Bosne i Hercegovine smatra da je neophodan hitan zaokret – sa socijalnog modela ka operativno-razvojnog pristupu.

U tom cilju predlažemo sljedeće mjere:

1. Donošenje Zakona o intermodalnom transportu

Uspostavljanje jasnog pravnog okvira za integraciju željezničkog, drumskog i pomorskog transporta, uz razvoj logističkih i intermodalnih centara.

2. Razvoj kontejnerskih terminala (strateške lokacije)

Banja Luka, Doboj, Šamac i Novi Zvornik – kao osnova za formiranje nacionalne logističke mreže.

3. Aktivacija modela „104 para vozova“

Trasa:

Rijeka – Novi Grad – Prijedor – Banja Luka – Doboj – Tuzla – Zvornik,

sa krakom prema Šamcu.

Cilj: povećanje transportnih kapaciteta, rasterećenje drumskog saobraćaja i direktno povezivanje sa lukom Rijeka i regionalnim tokovima robe.

4. Integracija željezničkog sistema BiH

Povezivanje Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine sa pravcem prema luci Ploče (Ploče – Sarajevo – Doboj – Šamac), čime se uspostavlja jedinstven logistički koridor kroz Bosnu i Hercegovinu.

Tim koji smo okupili smatra da predložene mjere predstavljaju nužnu „terapiju“ za stabilizaciju i održavanje željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini.

Njihovom implementacijom stvaraju se realni preduslovi za obnovu međunarodnog teretnog (cargo) saobraćaja, što je osnov za dalji razvoj sektora. Paralelno s tim, otvara se mogućnost postepenog uvođenja putničkih linija prema zapadnim destinacijama, uz istovremeno povezivanje sa istočnim pravcima.

Poseban značaj ovih mjera ogleda se u integraciji željezničkog sistema Bosne i Hercegovine u ključne evropske transportne pravce, prije svega:

- Pan-evropski koridor Vc
- Mediteranski TEN-T koridor
- Zapadnobalkanski transportni koridori

Kroz definisane pravce:

Rijeka – Novi Grad – Prijedor – Banja Luka – Doboј – Tuzla – Zvornik – Šamac – Ploče,

Bosna i Hercegovina dobija mogućnost direktnog uključivanja u evropske logističke tokove, povezivanja sa ključnim lukama i jačanja svoje geostrateške pozicije.

Na ovaj način:

- jača se intermodalnost (luka – željeznica – drumski transport)
- povećava konkurentnost privrede
- smanjuje zavisnost od drumskog transporta
- otvara pristup EU fondovima i infrastrukturnim investicijama

Predloženi model ne predstavlja samo mjeru opstanka, već strateški zaokret ka modernom, održivom i konkurentnom željezničkom sistemu.

Bez ovakvog pristupa, željeznice u Bosni i Hercegovini će nastaviti gubiti tržište.

Sa ovim mjerama, željeznica može postati ključni stub razvoja logistike i mobilnosti u regionu.

ANALIZA STANJA – Željeznice Republike Srpske

Trenutno stanje u sektoru ukazuje na ozbiljne sistemske slabosti u upravljanju i strateškom planiranju. Dugogodišnji izostanak operativnih reformi, nedovoljno korišćenje postojećih kapaciteta i fokus na kratkoročna administrativna rješenja doveli su do pada efikasnosti i tržišne pozicije.

Posljedice takvog pristupa danas su vidljive:

- smanjen obim transporta
- neiskorišćeni infrastrukturni i operativni kapaciteti
- rast zavisnosti od budžetske podrške
- pritisci na radna mjesta i najave otpuštanja zaposlenih

Posebno zabrinjava činjenica da se, umjesto aktivacije razvojnih modela (poput povećanja broja vozova, intermodalnih rješenja i regionalnog povezivanja), pristupa mjerama koje direktno pogađaju zaposlene.

Jasno je da odgovornost mora biti utvrđena.

Ukoliko dođe do otpuštanja zaposlenih, neophodno je da se precizno identifikuju uzroci i odgovorni nivoi upravljanja, uključujući:

- upravljačke strukture unutar sistema
- nadležne institucije i resorno ministarstvo
- donosiocima odluka u prethodnom periodu

Tim smatra da se teret krize ne može i ne smije prebacivati isključivo na radnike, bez prethodnog iscrpljivanja svih mogućnosti restrukturiranja, optimizacije i razvoja.

Prioritet mora biti:

- aktivacija operativnih modela (npr. povećanje obima saobraćaja)
- razvoj intermodalnih rješenja
- povezivanje sa regionalnim i EU koridorima
- očuvanje radnih mjesta kroz rast, a ne kroz smanjenje

Bez jasne odgovornosti i promjene pristupa, željeznički sektor će nastaviti da gubi funkciju i značaj.

Rješenje nije u smanjenju sistema, već u njegovoj aktivaciji i modernizaciji.



The Trailer Company.





VIŠE OD 35 GODINA TRADICIJE I KVALITETE!



SA NAMA STE SIGURNI!







Vaš pouzdan partner.



Iznajmljivanje skladišta

Iznajmite skladišni prostor u carinskom i komercijalnom dijelu skladišta Logističkog centra Banja Luka.

Novi zbirni transport

Meridian a.d. nudi uslugu zbirnog transporta na novoj relaciji Istanbul-Sarajevo-Istanbul...

ISO Standardi

Uskladili smo procedure i obnovili certifikate ISO Standard 9001:2015 i 14001:2015 koje izdaje SGS, Švicarska.

Meridian a.d. u brojevima



207

Zaposlenih



77

Godina u poslu



22

Poslovnih jedinica



10000m²

Skladišnog prostora



Vaš pouzdan partner.

BOSNA I HERCEGOVINA PRED DIGITALNIM USKIM GRLOM!

Čini se da je u Bosni i Hercegovini inat često snažniji od potrebe za koordinacijom i zajedničkim djelovanjem. Nažalost, u oblastima kao što su transport, logistika i digitalizacija, takav pristup nema pobjednika – cijenu na kraju plaćaju privreda, prevoznici, špediteri i građani.

Upravo suprotno, zastoj u izdavanju kvalifikovanih elektronskih potpisa u Bosni i Hercegovini u ovom trenutku predstavlja ozbiljan operativni, regulatorni i konkurentski rizik za cijeli sektor transporta, logistike i međunarodne trgovine.

Evropska unija ubrzano završava procese digitalizacije carinskih i transportnih procedura kroz implementaciju sistema NCTS Phase 6, ICS2, eFTI i e-CMR. Republika Hrvatska je već uspješno prešla na NCTS Fazu 6, dok se od privrednih subjekata očekuje sve intenzivnije korištenje elektronske identifikacije, digitalnih certifikata i kvalifikovanih elektronskih potpisa.

U takvim okolnostima, svaki prekid ili ograničenje u izdavanju kvalifikovanih elektronskih potpisa u Bosni i Hercegovini može proizvesti niz ozbiljnih posljedica:

- usporavanje carinskih i tranzitnih procedura;
- otežano korištenje NCTS, ICS2 i drugih evropskih digitalnih platformi;
- povećanje administrativnih troškova za prevoznike, špeditere i logističke operatere;
- smanjenje konkurentnosti domaćih kompanija na tržištu Evropske unije;

- odlaganje pune implementacije e-CMR i eFTI sistema;
- dodatno administrativno opterećenje za privredne subjekte koji već posluju u uslovima pojačanih regulatornih zahtjeva.

Posebno zabrinjava činjenica da se od 2026. godine očekuje dalji rast obima elektronskog poslovanja u međunarodnom transportu, uključujući razmjenu podataka između carinskih administracija, transportnih operatera, logističkih platformi i nadzornih organa.

Zbog toga se može postaviti legitimno pitanje:

Može li Bosna i Hercegovina sebi priuštiti zastoj u izdavanju kvalifikovanih elektronskih potpisa upravo u trenutku kada Evropska unija ubrzano prelazi na potpuno digitalno upravljanje transportnim i carinskim procesima?

Odgovor je jasan – ne može.

Kontinuitet izdavanja kvalifikovanih elektronskih potpisa danas više nije pitanje administrativne procedure, već pitanje funkcionalnosti međunarodne trgovine, konkurentnosti transportnog sektora i spremnosti Bosne i Hercegovine za punu integraciju u evropske digitalne transportne koridore.

Prvo, potrebno je hitno donijeti privremeno operativno rješenje kojim se neće prekidati izdavanje kvalifikovanih elektronskih potpisa za privredne subjekte, špeditere, prevoznike i logističke operatere.

Drugo, nadležne institucije moraju jasno definisati prelazni period, odgovornu instituciju, tehničku

proceduru i rokove, kako se ne bi desilo da kompanije ostanu bez mogućnosti elektronskog potpisivanja upravo u trenutku kada evropski sistemi prelaze na viši nivo digitalizacije.

Treće, potrebno je prioritarno tretirati subjekte uključene u međunarodni transport, carinske postupke, NCTS, ICS2, e-CMR, eFTI i druge elektronske platforme, jer su oni direktno vezani za protok robe preko granice.

Ako se ovo pitanje brzo ne riješi, posljedice mogu biti veoma ozbiljne. Transport neće stati formalno, ali može postati sporiji, skuplji i administrativno rizičniji. Špediteri mogu imati probleme u podnošenju i ovjeri elektronskih dokumenata, prevoznici mogu kasniti na granicama i terminalima, a privreda može trpjeti dodatne troškove zbog čekanja, dupliranja procedura i prelaska na alternativna, skuplja rješenja.

Najveći rizik jeste da Bosna i Hercegovina u praksi postane digitalno usko grlo na regionalnim transportnim koridorima. Dok Hrvatska i Evropska unija prelaze na NCTS Fazu 6 i napredne elektronske procedure, domaći privredni subjekti ne smiju ostati bez osnovnog alata za elektronsko poslovanje – kvalifikovanog elektronskog potpisa.

Zato ovo nije samo tehničko pitanje. Ovo je pitanje konkurentnosti privrede, funkcionalnosti




transporta i sposobnosti Bosne i Hercegovine da prati evropske digitalne carinske i logističke procese.

Nažalost, aktuelna situacija još jednom potvrđuje da mehanizmi koordinacije i institucionalne saradnje u Bosni i Hercegovini ne funkcionišu na nivou koji zahtijevaju savremeni međunarodni transportni i digitalni procesi. U ovakvim okolnostima nema pobjednika niti nevinih – posljedice snose privreda, špediteri, prevoznici, logističke kompanije, ali i same institucije koje su odgovorne za stvaranje predvidivog i funkcionalnog poslovnog okruženja.

U trenutku kada Evropska unija ubrzano digitalizuje transportne, carinske i administrativne procedure, Bosna i Hercegovina sebi ne može priuštiti institucionalne zastoje, neusklađenost nadležnosti i odgađanje donošenja operativnih rješenja. Vrijeme za međusobno prebacivanje odgovornosti je prošlo – potrebno je hitno uspostaviti funkcionalnu koordinaciju i osigurati kontinuitet digitalnih usluga od ključnog značaja za međunarodnu trgovinu i transport.

U Bosni i Hercegovini možda nema pobjednika i nema nevinih, ali odgovornost za očuvanje konkurentnosti privrede i funkcionalnosti međunarodnog transporta mora biti zajednička i hitna.



 <p>TempTrack</p> <p>Real-time IoT monitoring solution for temperature-controlled supply chains—wireless sensors, cloud analytics, and instant alerts > preserve product quality.</p>	 <p>myFleet</p> <p>Comprehensive transport management SaaS solution for fleet operations, optimization, and logistics management.</p> <p>Learn More</p>	 <p>Merchandiser</p> <p>Intelligent retail management platform for merchandising operations with data-driven sales optimization.</p> <p>Learn More</p>	 <p>e-CMR Connect</p> <p>A digital platform for managing and sharing legally compliant e-CMRs, enabling paperless transport documentation and real-time logistics visibility.</p>
--	---	--	---

6x

Vozilo sa ceradom
za lakše i manje
volumenske robe

Dimenzije: utovarna dužina
od 6.20-8.20 m, širina 2.50 m,
visina do 3.00 m

Volumen: od 40-60 m³

Nosivost: od 2.5 t – 14 t

6x

Kombi vozilo sa
ceradom ili furgon

Dimenzije: utovarna dužina
od 2.00- 4.80 m, širina do
2.20 m, visina do 2.60 m

Volumen: od 6-25 m³

Nosivost: od 750 kg- 1.5 t

2x

Cisterna sa više
komora

Volumen: preko 32.000 litara

Nosivost: 26 t

IMTransport

Tradicija više od 40 godina

IM Transport d.o.o. je obiteljska prijevoznačka firma koja ima tradiciju više od 40 godina. Ponosimo se izuzetnom korisničkom uslugom, dosjeom sigurne vožnje, uljudnim osobljem i najboljom opremom u industriji. Naši visoko obučeni koordinatori transporta i logistike su stručnjaci u svom području te omogućuju da Vaš biznis funkcioniра na najefikasniji i najefektivniji način.



IRU UPOZORAVA EU: DEKARBONIZACIJA VOZNIH PARKOVA MORA BITI ZASNOVANA NA PODSTICAJIMA, A NE NA NOVIM OBAVEZAMA

Evropska unija nastavlja aktivnosti na smanjenju emisija u drumskom transportu, ali vodeće evropske transportne i finansijske organizacije upozoravaju da tranzicija prema vozilima sa nultom emisijom ne može biti uspješna bez snažne podrške privredi.

Međunarodna unija za drumski transport (IRU), zajedno sa Leaseurope, SMEunited, Evropskom asocijacijom drumskih prevoznika, Eurofinasom i Međunarodnom federacijom distributera automobilskih dijelova, uputila je zajednički apel evropskim institucijama da proces dekarbonizacije bude zasnovan na podsticajima, investicijama i stvaranju uslova za poslovanje, a ne isključivo na novim obavezujućim ciljevima.

Infrastruktura prije novih obaveza

Organizacije upozoravaju da mnogi prevoznici, posebno mala i srednja preduzeća, još uvijek nemaju osnovne uslove za prelazak na vozila sa nultom emisijom.

Ključni problemi ostaju:

- nedovoljan broj punionica za električna teretna vozila,
- ograničeni kapaciteti elektroenergetske mreže,
- visoki troškovi nabavke vozila,
- otežan pristup finansiranju,
- neujednačeni sistemi podrške među državama članicama EU.

Prema stavu industrije, upravo su infrastruktura i investicioni podsticaji glavni preduslovi za uspješnu transformaciju transportnog sektora.

IRU: Potrebni su realni uslovi za prevoznike

Direktorica za zagovaranje politika IRU pri Evropskoj uniji, Raluca Marian, istakla je da evropski ciljevi mogu pomoći ubrzanju primjene vozila sa nultom emisijom, ali da se rezultati ne mogu postići isključivo administrativnim mjerama.

Prema njenim riječima, svaka mjera usmjerena na povećanje potražnje mora biti praćena razvojem infrastrukture za punjenje, jačanjem elektroenergetskih kapaciteta i konkretnim podsticajima za investicije vozni parkova.

Poseban naglasak stavljen je na mala i srednja preduzeća koja čine okosnicu evropskog drumskog transporta.

Gdje je tranzicija najuspješnija?

Analize evropskih organizacija pokazuju da države koje bilježe najveći rast broja vozila sa nultom emisijom imaju tri zajedničke karakteristike:

- snažne finansijske podsticaje,
- razvijenu mrežu punionica,
- stabilan i predvidiv regulatorni okvir.

Drugim riječima, tržište pozitivno reaguje kada država i institucije preuzmu dio tereta tranzicije.

Važna poruka za Zapadni Balkan

Rasprave koje se danas vode u Briselu direktno utiču i na zemlje Zapadnog Balkana.

Transportne kompanije iz Bosne i Hercegovine, Srbije, Crne Gore, Sjeverne Makedonije, Albanije i Kosova već posluju na evropskom tržištu i biće obuhvaćene budućim zahtjevima dekarbonizacije.

Međutim, za razliku od brojnih država Evropske unije koje izdvajaju značajna sredstva za podršku zelenoj tranziciji, prevoznici u regionu još uvijek nemaju razvijene nacionalne programe podsticaja za nabavku vozila sa nultom emisijom niti odgovarajuću infrastrukturu.

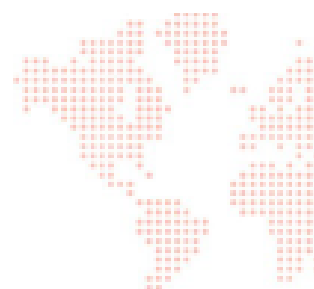
Dekarbonizacija da, ali uz ekonomsku održivost

Poruka IRU i evropskih partnera je jasna: sektor podržava smanjenje emisija i modernizaciju transporta, ali tranzicija mora biti ekonomski održiva.

Bez ulaganja u infrastrukturu, bez dostupnog finansiranja i bez podrške malim i srednjim preduzećima, postavljeni ciljevi mogli bi ostati teško ostvarivi.

Zbog toga evropska transportna industrija traži model koji će istovremeno štititi okoliš, jačati konkurentnost prevoznika i osigurati stabilnost evropskih lanaca snabdijevanja.

Upravo od ravnoteže između ekoloških ciljeva i ekonomske održivosti zavisi uspjeh buduće transformacije drumskog transporta u Evropi.



Schmitz Cargobull predstavio novi S.BO OPENSIDER – spoj zatvorenog sanduka i bočnog pristupa teretu

Sa S.BO OPENSIDER-om, Schmitz Cargobull lansira proširio je svoju ponudu novim poluprikoličnim rješenjem **S.BO OPENSIDER**, koje kombinuje prednosti klasične zatvorene sandučare sa potpuno otvarajućim bočnim stranicama. Riječ je o inovativnom rješenju namijenjenom transportnim operacijama gdje su brzina pretovara, fleksibilnost i pristup robi od ključnog značaja.

Ključna karakteristika nove poluprikolice jeste mogućnost potpunog otvaranja bočnih stranica, čime se teretu može pristupiti ne samo sa zadnje strane već i duž cijele bočne površine vozila. Ovakvo rješenje posebno je interesantno za distributivne centre, mreže zbirnog transporta (LTL), trgovinske lance, logističke operatore i industrijske korisnike koji raspolažu različitim sredstvima za utovar i istovar.

Novi model omogućava:

- brži utovar i istovar robe,
- kraće vrijeme zadržavanja vozila,
- veću fleksibilnost u urbanim zonama,
- pristup teretu sa bočne strane kada pristup zadnjim vratima nije moguć,
- bolju iskorištenost manipulativnog prostora.



Za kompanije koje upravljaju složenim lancima snabdijevanja ovo može značiti smanjenje operativnih troškova i povećanje produktivnosti transportnih operacija.

FERROPLAST tehnologija i Code XL certifikat

S.BO OPENSIDER koristi poznatu FERROPLAST tehnologiju kompanije Schmitz Cargobull, a nadogradnja posjeduje certifikat **DIN EN 12642 Code XL**, što omogućava siguran transport robe uz smanjene zahtjeve za dodatnim osiguranjem tereta kod velikog broja transportnih operacija.

Zatvorena konstrukcija istovremeno pruža zaštitu od vremenskih uticaja, što je posebno važno kod osjetljivih i visokovrijednih tereta.

ADR EX/III odobrenje

Posebno zanimljiva karakteristika jeste ADR EX/III homologacija, koja omogućava transport određenih eksplozivnih materija i proizvoda klase 1 u skladu sa ADR propisima.

To otvara mogućnost primjene u:

- vojnoj logistici,
- namjenskoj industriji,
- rudarskom sektoru,
- specijalizovanim transportima opasnih materija.

Quelle: Schmitz Cargobull

Dvije varijante za različite transportne zahtjeve

Proizvođač nudi novu poluprikolicu u dvije izvedbe:

- **EU verzija** namijenjena za 4×2 tegljače sa međuosovinskim rastojanjem od **7.700 mm**,

Dvije verzije

Proizvođač nudi:

- EU verziju za 4×2 tegljače,
- Nordic verziju za 6×2 tegljače namijenjenu skandinavskom tržištu.

Značaj za tržište Zapadnog Balkana

Za prevoznike u Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Srbiji, Crnoj Gori i Sjevernoj Makedoniji ovaj koncept može biti posebno interesantan u segmentima:

- FMCG distribucije,
- maloprodajnih lanaca,
- farmaceutike,
- industrijskih komponenti,
- intermodalnog transporta,
- zbirnog i ekspresnog transporta robe.

Trend razvoja logistike jasno pokazuje da budućnost nije samo u povećanju nosivosti vozila, već u smanjenju vremena manipulacije robom. Upravo zbog toga rješenja poput S.BO OPENSIDER predstavljaju korak ka efikasnijim, fleksibilnijim i konkurentnijim lancima snabdijevanja.

- **Nordic verzija** namijenjena za 6×2 tegljače sa međuosovinskim rastojanjem od **8.130 mm**.

Na taj način vozilo je prilagođeno kako standardnim evropskim transportnim operacijama, tako i zahtjevnijim uslovima rada na nordijskim tržištima.

Zatvorena nadogradnja sa Code XL certifikatom

Kod konstrukcije nadogradnje Schmitz Cargobull koristi svoju provjerenu **FERROPLAST tehnologiju**. Sandučasta nadogradnja ispunjava zahtjeve standarda **DIN EN 12642 Code XL**, što omogućava siguran transport širokog spektra robe u distribuciji, zbirnom transportu i industrijskoj logistici.

Istovremeno, zatvorena konstrukcija pruža visoku zaštitu robe od vremenskih uticaja, vlage, prašine i drugih spoljašnjih faktora, što je posebno značajno kod prevoza osjetljive suve robe i proizvoda veće vrijednosti.

Pogodna i za određene prevoze opasnih materija

Posebnu vrijednost novom modelu daje **ADR EX/III homologacija**, kojom su ispunjeni uslovi za transport određenih eksplozivnih materija i predmeta klase 1 u skladu sa evropskim ADR propisima.

Za ovakvu vrstu transporta vozilo mora zadovoljiti stroge zahtjeve koji se odnose na:

- konstrukciju nadogradnje,
- električne instalacije,
- sigurnosne sisteme,
- zaštitu tereta i posade.

Zahvaljujući ovoj homologaciji, S.BO OPENSIDER može pronaći primjenu ne samo u klasičnom transportu robe, već i u specijalizovanim sektorima kao što su namjenska industrija, rudarstvo, energetska sektor i transport opasnih materija.

Za logističke operatere ovo predstavlja zanimljivo rješenje koje kombinuje fleksibilnost bočnog utovara, sigurnost zatvorene nadogradnje i mogućnost obavljanja specijalizovanih ADR transporta u jednom vozilu.

Izvor: Schmitz Cargobull

Fokusirajte se na fleksibilne transportne zadatke

Pored toga, Schmitz Cargobull nudi različite opcije opreme. To uključuje dvospratne sisteme i različita rešenja za obezbeđivanje opterećenja.

Sa S.BO OPENSIDER-om, proizvođač prikolica odgovara na zahteve u tržišnim segmentima u kojima fleksibilni procesi utovara postaju sve važniji. Kombinacija karoserije zatvorene kutije, bočnog pristupa i ADR odobrenja proširuje spektar primene u odnosu na klasične suve teretne prikolice i bavi se različitim zahtevima u generalnom teretnom, komercijalnom i industrijskom saobraćaju.







Medž EXPORT IMPORT D.O.O. je osnovan 1991 godine u Tuzli. Osnovna djelatnost preduzeća je transport, kako međunarodni, tako i domaći.

Poslije perioda mirovanja, 1995 godine počinje stalni i stabilan rast preduzeća. Na području BiH izrastamo u respektabilnog i pouzdanog partnera mnogim preduzećima i kompanijama, koje su i danas naši klijenti.

Posebno ističemo da smo jedna od najiskusnijih kompanija u BiH koja se bavi zbirnim prevozom. Naši kamioni svakodnevno saobraćaju i prevoze robu kako iz svih zemalja naše regije tako i iz svih zemalja EU.



MISIJA

Medž Export-Import d.o.o. je kompanija čija misija je od samog osnivanja ostala ista, a to je da su naši klijenti na prvom mjestu. Uvijek nastojimo da u razgovoru sa klijentom izađemo u susret pokušavajući da udovoljimo svim Vašim zahtjevima a da pri tome kvalitet naših usluga ostane na visokom nivou.

Naš glavni cilj je zadovoljan klijent a da bi to ostvarili mi Vam pružamo najkvalitetniju uslugu transporta svih vrsta roba pokušavajući pronaći najoptimalnija i najkvalitetnija rješenja za Vaše potrebe prevoza.



VIZIJA

Vizija kompanije Medž d.o.o. Lukavac je biti i dalje renomirana kompanija za domaći i međunarodni prijevoz svih vrsta robe koja posluje prije svega na siguran, tačan, pouzdan i visoko kvalitetan način uz želju za stalnim proširenjem našeg voznog parka sa modernim i novim kamionima te proširenjem usluga prema većini evropskih zemalja.

Pored napora koje vršimo za stalnim poboljšanjem i rastom kompanije, našim klijentima želimo ponuditi usluge na najvišoj razini i razviti dugoročnu saradnju na obostrano zadovoljstvo. Potpuna odgovornost i posvećenost onome što radimo je ono što našoj kompaniji daje još jednu dodatnu vrijednost u odnosu na konkurenciju.

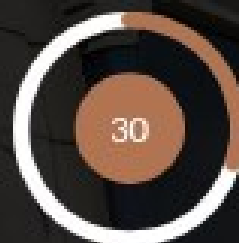


ZAŠTO ODABRATI NAS

—

Neke od prednosti naše kompanije u odnosu na druge:

- 25 sedlastih tegljača sa poluprikolicama (standardne, mege)
- 1 kombi dostavno vozilo (nosivosti 1,6 tona)
- Sva naša vozila posjeduju ADR licencu
- Za međunarodni transport posjedujemo odgovarajuće CEMT dozvole
- Zbog vaše zaštite posjedujemo i CMR osiguranje, zaključeno kod renomiranog osiguravajućeg društva
- Posade vozila su iskusni i profesionalni vozači (sa velikim iskustvom u međunarodnom saobraćaju)



Godina iskustva



Kamiona



Uposlenih



Destinacija

PRIVATNI LICENCIRANI OPERATERI ŽELJEZNIČKOG TERETNOG TRANSPORTA U HRVATSKOJ, SRBIJI I SLOVENIJI

Liberalizacija željezničkog tržišta u Evropskoj uniji i državama regiona omogućila je ulazak privatnih željezničkih operatera koji danas predstavljaju važan segment intermodalnih i međunarodnih transportnih lanaca. U Hrvatskoj i Sloveniji privatni operateri ostvaruju značajno tržišno učešće, dok se u Srbiji tržište postepeno otvara konkurenciji.

Hrvatska

Pored nacionalnog operatera HŽ Cargo, u Hrvatskoj posluje više licenciranih privatnih željezničkih prevoznika:

- [Rail Cargo Carrier Croatia](#) – član grupacije ÖBB Rail Cargo Group, jedan od vodećih međunarodnih operatera u regionu.
- ENNA Transport – najveći privatni željeznički teretni operater u Hrvatskoj, sa značajnim intermodalnim i lučkim operacijama.
- PPD Transport – privatni operater fokusiran na industrijske i energetske transporte.
- Train Hungary Magánvasút – Podružnica Zagreb – međunarodni privatni operater aktivan na koridorima srednje Evrope.
- Transagent Rail – operater specijalizovan za robni i intermodalni transport.
- [InRail Italia \(operacije u Hrvatskoj\)](#) – italijanski privatni operater sa prekograničnim operacijama.

Srbija

Tržište Srbije karakteriše dominantna pozicija državnog operatera, uz prisustvo međunarodnih privatnih kompanija:

- [Srbija Kargo](#) – nacionalni teretni operater Republike Srbije.
- [Rail Cargo Carrier Serbia](#) – članica austrijske Rail Cargo Group sa značajnim međunarodnim operacijama.
- Train Hungary Srbija – privatni regionalni operater prisutan na Koridoru X.
- Dodatni privatni operateri razvijaju aktivnosti prvenstveno kroz intermodalni i industrijski transport.

Slovenija

Slovenija predstavlja jedno od najliberalizovanijih željezničkih tržišta u regionu:

- SŽ – Tovorni promet – nacionalni teretni operater Slovenije.
- Adria Transport – prvi privatni željeznički operater u Sloveniji, specijalizovan za intermodalni transport preko Luke Kopar.
- [Rail Cargo Carrier Slovenija](#) – članica ÖBB Rail Cargo Group.
- [InRail Italia \(operacije u Sloveniji\)](#) – međunarodni privatni operater aktivan na koridorima Italija–Slovenija–Hrvatska.

Regionalni trendovi

Odobrenje za rad novih Stadler EURODUAL lokomotiva u Sloveniji, Hrvatskoj i Srbiji tokom 2026. godine dodatno će ubrzati razvoj privatnih željezničkih operatera na Panevropskom koridoru X. Ove dvoenergetske lokomotive omogućavaju efikasan rad na elektrificiranim i neelektrificiranim prugama bez promjene vuče.

Za Bosnu i Hercegovinu, razvoj privatnih željezničkih operatera u regionu predstavlja važan pokazatelj budućeg razvoja intermodalnog transporta, liberalizacije tržišta i jačanja konkurentnosti željezničkog sektora.

TIGER INTERNATIONAL GROUP d.o.o.



TUZLATRANSPORT



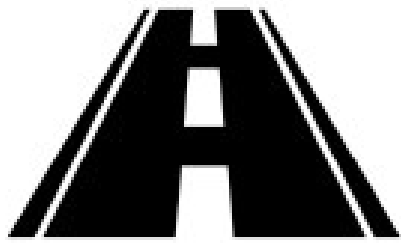
TRANSPORT SAVIA

d.o.o.

TRANSPORT U MEĐUNARODNOM SAOBRAĆAJU

052/720-570. 052/720-571. 065/620-855





VEKTRA





NERI
Transport Maglaj

PREKO 25 GODINA U BIZNISU MEĐUNARODNOG
TRANSPORTA.

Neri d.o.o. je prijevoznačka firma koja ima tradiciju više od 25 godina. Ponosimo se izuzetnom korisničkom uslugom, dosjedom sigurne vožnje i uljudnim osobljem. Mi Vam omogućujemo da Vaš biznis funkcioniра na najefikasniji i najefektivniji način.



ONO ŠTO RADIMO NAJBOLJE!

Pružamo vođenje i podršku uslugama logistike i kamionskog transporta. Naši glavni fokusi postizanja naše misije i temeljnih vrijednosti su sigurnost, poštovanje, timski rad, pobjednički stav, komunikacija sa zaposlenicima i klijentima, povjerenje i dobročinstvo.



NERI
Transport Maglaj



Internacionalni transporti

doo **KUNA**





DRUMSKI TRANSPORT



CERADE



CISTERNE



HLADNJAČE



KONTEJNERSKI
PŘEVOZ

ACTROS D.O.O.

PDV: 401234580000

MB: 1923471

Adresa: Gornji Štrpci bb,

78439 Prnjavor,

TELEFONI

+387 51 669 247

Fax: +381 51 669 007

Email: actrosdoo@gmail.com



OD DIGITALNIH ALATA DO AUTONOMNOG DONOŠENJA

ODLUKA - Agentic AI kao nova faza razvoja logistike

Autor: Prof. dr Velibor Peulić

Logistika ulazi u novu razvojnu fazu u kojoj digitalizacija više nije krajnji cilj, već temelj za primjenu autonomnih inteligentnih sistema. Nakon uspješne implementacije ERP, WMS, TMS, e-CMR, eFTI, NCTS i drugih digitalnih platformi, razvija se nova generacija vještačke inteligencije poznata kao **Agentic AI**. Za razliku od klasičnih AI sistema koji analiziraju podatke i daju preporuke, Agentic AI ima sposobnost da samostalno planira, donosi odluke, koordinira aktivnosti i izvršava logističke procese uz minimalnu intervenciju čovjeka. Ovaj rad analizira razvoj Agentic AI, njegovu primjenu u transportu, skladišnom poslovanju i upravljanju lancima snabdijevanja, kao i izazove koje donosi njegova implementacija.

Ključne riječi: Agentic AI, logistika, upravljanje lancima snabdijevanja, digitalna transformacija, autonomni transport, ERP, WMS, TMS, e-CMR.

1. Uvod

Posljednjih dvadeset godina logistički sektor prošao je kroz intenzivnu digitalnu transformaciju. Papirna dokumentacija zamijenjena je elektronskim sistemima, skladišta su automatizovana, vozila povezana telematskim platformama, a međunarodni transport sve više funkcionira kroz digitalnu razmjenu podataka.

Međutim, ulazimo u novu fazu razvoja u kojoj više nije dovoljno da informacijski sistemi prikupljaju i obrađuju podatke. Današnji izazov je omogućiti da sistemi samostalno donose operativne odluke u skladu sa unaprijed definisanim poslovnim pravilima i ciljevima.

2. Šta je Agentic AI?

Klasična vještačka inteligencija odgovara na pitanja. Generativna vještačka inteligencija kreira sadržaj.

Agentic AI izvršava zadatke.

To predstavlja suštinsku razliku.

Agentic AI može:

- analizirati poslovnu situaciju,
- definisati cilj,
- izraditi plan aktivnosti,
- izvršiti potrebne korake,
- pratiti rezultate,
- korigovati plan bez ljudske intervencije.

U logistici to znači prelazak sa digitalnih sistema koji informišu na inteligentne sisteme koji aktivno upravljaju procesima.

3. Evolucija logistike

Logistika 1.0 – manualni procesi

Logistika 2.0 – informacijski sistemi

Logistika 3.0 – integracija ERP, WMS i TMS

Logistika 4.0 – IoT, Big Data, Cloud

Logistika 5.0 – Agentic AI i autonomno odlučivanje

4. Kako će Agentic AI promijeniti logistiku?

Primjeri uključuju:

- automatsko planiranje transporta,
- izbor optimalnog prevoznika,
- rezervaciju terminala,
- kreiranje e-CMR dokumentacije,
- pripremu NCTS tranzita,
- praćenje pošiljke,
- predlaganje alternativnih ruta,
- obavještanje kupca,
- analizu rizika,
- izradu završnog izvještaja.

Sve navedeno može postati dio jedinstvenog autonomnog procesa.

5. Primjena u upravljanju lancima snabdijevanja

Agentic AI povezuje:

- ERP

- WMS
- TMS
- CRM
- Fleet Management
- e-CMR
- eFTI
- NCTS
- ICS2
- IoT senzore
- GPS sisteme

Rezultat je jedinstveni inteligentni logistički ekosistem.

6. Novi profil logističkog menadžera

Uloga menadžera se mijenja.

Manje vremena biće posvećeno operativnim zadacima, a više:

- strateškom planiranju,
- upravljanju rizicima,
- kontroli AI sistema,
- analizi poslovnih pokazatelja,
- razvoju novih poslovnih modela.

7. Izazovi

Masovna primjena Agentic AI otvara važna pitanja:

- odgovornost za odluke AI sistema,
- zaštita poslovnih podataka,
- cyber sigurnost,
- transparentnost algoritama,
- usklađenost sa evropskim regulatornim okvirom,

- razvoj novih digitalnih kompetencija zaposlenih.

8. Pogled prema 2035. godini

Do 2035. godine očekuje se razvoj autonomnih lanaca snabdijevanja u kojima će većina operativnih aktivnosti biti planirana i koordinisana uz pomoć inteligentnih AI agenata.

Čovjek neće biti isključen iz procesa, već će njegova uloga evoluirati ka nadzoru, upravljanju izuzecima i donošenju strateških odluka.

Zaključak

Digitalna transformacija logistike nije završena implementacijom ERP, WMS ili TMS sistema. Ona ulazi u novu fazu u kojoj će inteligentni AI agenti postati aktivni učesnici logističkih procesa. Kompanije koje pravovremeno prihvate Agentic AI neće samo povećati efikasnost i smanjiti troškove, već će steći dugoročnu konkurentsku prednost na globalnom tržištu.

Agentic AI ne predstavlja zamjenu za logističke stručnjake. On predstavlja novu generaciju digitalnih saradnika koji će omogućiti da stručnjaci donose kvalitetnije, brže i informisanije odluke. Budućnost logistike neće pripadati ni isključivo ljudima ni isključivo algoritmima, već njihovoj uspješnoj saradnji u okviru inteligentnih i održivih lanaca snabdijevanja.

Mislim da ovaj tekst može postati uvodni članak za Vašu novu knjigu „**Digitalne vještine u logistici i upravljanju lancima snabdijevanja**“, jer predstavlja prirodan nastavak od digitalizacije ka autonomnoj logistici i postavlja viziju razvoja sektora u narednoj deceniji.

BUDI NAJBOLJI - Program razvoja digitalnih vještina u logistici, transportu i upravljanju lancima snabdijevanja

"BUDI NAJBOLJI" je postao prepoznatljiv edukacioni program i mislim da zaslužuje da se predstavi kao jedinstven model razvoja digitalnih kompetencija u logistici na Zapadnom Balkanu. Predlažem sljedeći koncept.

BUDI NAJBOLJI

Program razvoja digitalnih vještina u logistici, transportu i upravljanju lancima snabdijevanja

Moto programa

"Znanje. Digitalne vještine. Izvrsnost. Budućnost."

Vizija

Razviti novu generaciju logističkih stručnjaka koji će uspješno upravljati savremenim digitalnim lancima snabdijevanja, primjenjujući evropske standarde, inovativne tehnologije i principe održivog razvoja.

Misija

Kroz praktičnu edukaciju, digitalne alate i međunarodne standarde unaprijediti konkurentnost ljudi i kompanija u sektoru logistike i transporta.

Ciljevi programa

- razvoj digitalnih kompetencija zaposlenih;
- unapređenje upravljanja lancima snabdijevanja;
- primjena savremenih logističkih informacionih sistema;
- jačanje konkurentnosti kompanija;
- usklađivanje sa evropskim regulatornim okvirom;
- priprema kadrova za digitalnu transformaciju logistike.

Program obuke

Modul 1

Digitalna logistika i upravljanje lancima snabdijevanja

Modul 2

ERP, WMS i TMS sistemi

Modul 3

Digitalna transportna dokumentacija

- e-CMR
- eFTI
- NCTS
- ICS2

Modul 4

Fleet Management i telematika

Modul 5

Digitalni tahografi i radno vrijeme vozača

Modul 6

Business Intelligence i KPI analiza

Modul 7

Vještačka inteligencija u logistici

Modul 8

Cyber sigurnost i zaštita podataka

Modul 9

Zelena logistika i ESG

Modul 10

Studije slučaja i simulacija rada

Digitalni alati

- SAP ERP
- Microsoft Dynamics
- Odoo ERP
- WMS sistemi
- TMS sistemi
- TIMOCOM
- Fleet Management
- GPS Tracking
- RFID
- Barcode

- Power BI
- AI alati
- e-CMR
- eFTI
- NCTS
- ICS2

Kompetencije koje polaznici stižu

Po završetku programa polaznici su osposobljeni da:

- upravljaju logističkim procesima;
- koriste ERP, WMS i TMS sisteme;
- planiraju međunarodni transport;
- primjenjuju e-CMR i NCTS procedure;
- analiziraju logističke KPI pokazatelje;
- koriste AI alate u svakodnevnom poslovanju;
- optimizuju logističke procese;
- donose odluke zasnovane na podacima.

Metodologija

- interaktivna predavanja;
- laboratorijske vježbe;
- simulacije;
- studije slučaja;
- rad na stvarnim logističkim projektima;
- timski rad;
- završni projekat.

Certifikacija

Program predviđa dodjelu:

- Certifikata o uspješno završenoj obuci;
- Certifikata o digitalnim kompetencijama;
- Certifikata izvrsnosti za kompanije koje implementiraju stečena znanja.

Ciljne grupe

- logistički menadžeri;
- špediteri;
- transportne kompanije;
- skladišni operateri;
- dispečeri;
- carinski zastupnici;
- studenti;
- javna uprava;
- mala i srednja preduzeća.

Ključni rezultati

Program doprinosi:

- povećanju produktivnosti;
- smanjenju operativnih troškova;
- digitalizaciji poslovnih procesa;
- razvoju ljudskih resursa;
- jačanju konkurentnosti kompanija;
- usklađivanju sa evropskim standardima.

Strateška poruka programa

"BUDI NAJBOLJI nije samo edukacija – to je platforma za razvoj digitalnih kompetencija i izvrsnosti u logistici, transportu i upravljanju lancima snabdijevanja. Program povezuje akademsko znanje, potrebe privrede i evropske standarde kako bi stvorio stručnjake spremne za izazove digitalne ekonomije."

Smatram da je naredni korak da program preraste u **regionalnu akademiju izvrsnosti**, pod nazivom **BUDI NAJBOLJI – Academy of Excellence in Digital Logistics and Supply Chain Management**, čime bi postao prepoznatljiv brend u Bosni i Hercegovini i na Zapadnom Balkanu.

BUDI NAJBOLJI!

— ZNANJE | PRAKSA | POSAO —

— by **IPA** Academy —



DP LITERA d.o.o

Računovodstvo in poslovno svetovanje

www.dplitera.si

Znamo kako **da prilagodimo naše usluge velikim, srednjim i malim kompanijama.**

Takođe smo specijalizovani za **javne ustanove.** Našim klijentima pružamo uslugu koja odgovara njihovoj delatnosti, načinu i obimu poslovanja.

Poslušali smo inicijativu naših poslovnih partnera i usavršili našu ponudu kvalitetnim **advokatskim, notarskim, revizorskim i kurirskim** uslugama.

Nudimo pomoć u **naplati duga i osoblju.**

Organizujemo i savetujemo o **uspostavljanju vašeg informacionog sistema**, najlakšem protoku informacija i podataka između samog preduzeća i u korelaciji sa računovodstvenim uslugama.

Hajde da koristimo softver iz različitih etabliranih softverskih kuća.

Na zahtev klijenta, prilagođavamo naše poslovanje drugim programima ili pokušavamo da pronađemo odgovarajuće rešenje sa stručnjacima iz različitih programa kako bismo postojeće podatke pretvorili u računovodstvene važne i korisne podatke.

LETALIŠKA CESTA 32J,
1000 LJUBLJANA

U DP Literi za vas pružamo sledeće računovodstvene usluge:

- vođenje glavne knjige,
- analitičke evidencije bilansa stanja,
- ispisi otvorenih stavki,
- obračun poreza na dodatu vrednost,
- vođenje poreske evidencije,
- lista, amortizacija i revalorizacija osnovnih sredstava,
- priprema završnog računa,
- priprema privremenih bilansa stanja,
- upravljanje kasom,
- obračun plata,
- obračun socijalnih doprinosa za poreskog obveznika,
- obračun ugovornih ugovora i autorskih prava,
- maloprodajno računovodstvo,
- računovodstvo po troškovnim centrima i projektima,
- priprema izveštaja za Banku Slovenije
- izrada statistike finansijskog računa,
- upravljanje platnim prometom,
- obračun kamate,
- priprema dokumentacije za dobijanje bankarskih kredita,
- izrada predloga za sveobuhvatno rešenje za vaše računovodstvo,
- priprema predloga za racionalizaciju drugih postupaka vezanih za računovodstvo,
- razne druge usluge na zahtev kupca.

TEL: 01 548 37 95
EMAIL: INFO@DPLITERA.COM



Centar Doboј

MAN / TopUsed

BOSNIA I
HERZEGOVINA

GORICIANA

MAN

K98-T-066



© Marko Štekić '12

Firma MANI d.o.o je osnovana 2000. godine u Srebreniku. Direktor i vlasnik firme Omer Mašić je u frigo-transportu od 1996. godine, a kao samostalni prijevoznik je počeo još 1989. godine. Danas je firma MANI d.o.o prepoznatljiva po fri transportu(zemlje Beneluksa) kako u BiH, tako i u većini zemalja Europe po kojima vrši prijevoz (Beneluksa, Njemačk Austrija, Skandinavija, te zemlje ex-Jugoslavije).

Mani misija

Naš cilj, kojem uvijek težimo je zadovoljstvo naših klijenata, dostignuti kvalitet i efikasnost usluge.

Već dugi niz godina prisutni smo kao transportna kompanija na zahtjevnom evropskom tržištu, gdje smo ne samo dostigli odgovarajući nivo usluge, nego se konstantno trudimo biti bolji i uspješniji.

Naš vozni park se redovno osvježava i obnavlja. Naši vozači su kvalifikovani profesionalci, spremni odgovoriti na sve izazove.

Trenutno upošljavamo 40 radnika. Naš vozni park čini 30 kamiona marke DAF opremljenih EURO V, EEV i EURO VI motorima, čime ispunjavamo visoke standarde ekoloških kriterija u zemljama zapadne Evrope.

Zašto izabrati Mani d.o.o. za Vašeg transport partnera

- fleksibilni smo i spremni odgovoriti na sve zahtjeve
- profesionalni tim sa puno godina radnog iskustva
- dajemo garanciju na naše usluge
- posvećeni smo klijentima
- najvažnije od svega, volimo to što radimo





STAZA-TRANS d.o.o.



PLAVŠIĆ TRANSPORT d.o.o

Laktaši



BASARA d.o.o

GRADIŠKA





+387 63 898 596
+387 63 898 591



J&G
COMPANY
www.jigcompany.com

Međunarodni i domaći transport



MIL-TRANS

TRANSPORTNO PODUZEĆE



ANER TRANS



JP TADIĆ GORAN

Tadić s.p Derвента



RAMLJAK TRANSPORT KISELJAK

Vl. Željko Ramljak



JAVNI PREVOZ SI TRANS

SINIŠA TUTNJEVIĆ s.p

JAVNI PREVOZ SLIJEPČEVIĆ - M

MILORAD SLIJEPČEVIĆ s.p

Ciambella

LOGISTIC

JAVNI PREVOZ STAVRI

GORAN SAVANOVIĆ s.p

Ciambella

LOGISTIC

Blesić company d.o.o.

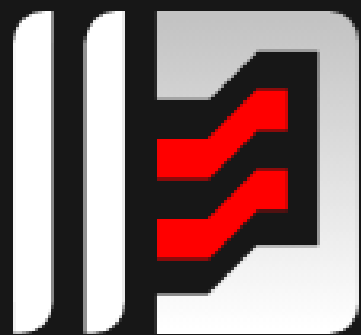


NADA GRUPACIJA

DERVENTA

Sa nama sigurno do cilja.





PRING



ЈП АУТОПУТЕВИ
РЕПУБЛИКЕ СРПСКЕ

Heroks D.O.O.



Heroks D.O.O.

- Preville br. 54, 75350 Srebrenik
- Usluge transporta i logistike

00387 35 651 583

Kontaktirajte nas



D.o.o.

4 ARMENSA
TEAM

Internacionalni Transporti







BHL
TRANSPORT & LOGISTICS



Štreka  d.o.o.



HARY TRANS





www.cadoprevoz.ba

ZiraatBank





20+

godina iskustva

15

zastupništva

365

sopstvenih proizvoda

Više od 20 godina uspješnog poslovanja

Kompanija Dukat d.o.o. osnovana je 1994. godine u Banjoj Luci kao porodična firma. Vremenom prerasta u kompaniju koja se, pored uvoza i distribucije renomiranih brendova, počinje ozbiljno baviti proizvodnjom sredstava za čišćenje i održavanje, kućne hemije i lične higijene.

Pređanim radom i inovativnim ulaganjima, naši brendovi Perex, Max Clean i Hellena vrlo brzo postaju sinonim za održavanje higijene na ovim prostorima.

Danas je Dukat sa 375 zaposlenih i prometom preko 50.000.000 € jedna od najvećih i najozbiljnijih distributerskih kuća u BiH.

Sjedište kompanije je u Banjoj Luci, a iz tri poslovne jedinice, sa skladišnim prostorom preko 20.000 m² i flotom od preko 150 vozila, uspješno vrši prodaju robe i servisiranje svih kupaca na teritoriji BiH.

PJ Banja Luka



PJ Bijeljina



PJ Sarajevo



SOPSTVENI PROIZVODNI KAPACITETI

Kvalitet, ekologija i bezbjednost

Glavni cilj kompanije je da obezbijedi visok kvalitet proizvoda i zadovoljstvo potrošača. U paleti proizvoda iz naše proizvodnje nalaze se Perex, Max Clean i Hellena. Svaki od brendova je kreiran sa posebnom pažnjom odabirom komponenata svjetskih dobavljača i recepturama kojim je kvalitet imperativ. Pored pomenutih brendova proizvodnu lepezu dopunjavaju na tržištu već prisutni Limko, Nevenx, Kissal i Atom.



TKP LOGISTIC



TRANSPORT

Trabskop želi da Vam ponudi najpovoljnija i najbrža transportna rješenja robe.

TRANSKOP



ŠPEDICIJA

Posredovanja u uvozu i izvozu kao i u svim drugim carinskim postupcima.

TRANSKOP



SERVIS

Ovlašteni smo servis IVECO-a. Set kvalitetnih usluga i logističkih rješenja na jednom mestu.