



TRANSPORT

glas gospodarstva

panožna številka, september 2018

Poštnina plačana pri pošti 1102 Ljubljana



Visoka rast in izzivi hitrih sprememb 16

8 **Vsak razvoj nekaj stane, a je nujen**

Intervju z Rokom Svetkom

31 **Top družbe po prihodkih**

Lestvice

85 **Transport**

Analiza 2017

*Pred kratkim naročeno, danes
pa že na poti po evropskih cestah.
Z DKV je to mogoče!*

Milan H., Mednarodna špedicija



**Naročite
sedaj!**

Mi zagotovimo, kar drugi obljublajo!
DKV BOX *EUROPE* je že tukaj.

dkv-euroservice.com/cestnina-evropa



You drive, we care.





ZAUPAJTE
SVOJ TOVOR
STROKOVNJAKOM

PRAVA POT DO CILJA

ADRIA KOMBI d.o.o.

Nacionalna družba za kombinirani promet

Tivolska c. 50, 1000 Ljubljana, Slovenija

T: 01/ 2345 280, F: 01/ 2345 290

infor@adriakombi.si



- prevozi zabojnikov, zamenljivih tovarišč, polprikolic, tovornjakov po železnici
- storitve na ključ
- od vrat do vrat

glas gospodarstva **TRANSPORT**

september 2018

Izdajatelj:

Gospodarska zbornica Slovenije
Dimičeva 13, 1504 Ljubljana



Odgovorni urednik:

Samo Hribar Milič

Izvršna urednica:

Barbara Perko

Oblikovanje:

Samo Grčman

Uredniški odbor:

Robert Sever, Grit Ackermann,
Ariana Grobelnik, Bojan Ivanc,
Igor Knez, Tomaž Kordiš,
Janja Leban, Ante Milevoj,
Tajda Pelicon, Petra Prebil Bašin,
Igor Zorko

Uredništvo:

Dimičeva 13, 1504 Ljubljana
01 5898 000
gg.plus@gzs.si

Trženje oglasnega prostora:

Dašis, d. o. o.
gg.trzenje@gzs.si
01 5130 824

Tisk: Present, d. o. o.

Datum natisa: 6. 9. 2018

Distribucija: Pošta Slovenije

Revijo Glas gospodarstva prejmejo člani GZS
brezplačno (1 izvod).

Letna naročnina za dodatni izvod je:
80,00 evrov z vključenim DDV.

Poštnina za tujino se zaračuna posebej.

Medij Glas gospodarstva izdajateljja Gospodarske
zbornice Slovenije, s sedežem v Ljubljani, Dimičeva
13, je vpisan v razvid medijev, ki ga vodi Ministrstvo
za izobraževanje, znanost in šport, pod zaporedno
številko 516.

ISSN 13183672

Notranjost revije je natisnjena na recikliranem
papirju Viprint papirnice VIPAP VIDEM KRŠKO, d. d.,
ki je za vse papirje pridobila certifikat FSC®, za
nekatero papirje iz grafičnega programa pa tudi
certifikat Ecolabel (okoljska marjetica).

Pri tiskanju smo uporabili okolju prijazne barve na
rastlinski osnovi.



Digitalizacija

24



Notranja logistika

54

Uvodnik

Premikanje mej - premikanje vzorcev

6

Intervju

Vsak razvoj nekaj stane, a je nujen!

8

Poslovanje panoge

Prilagoditev zahtevam končnih potrošnikov je neizogibna

16

Digitalizacija

»Logistika je preveč zahteven posel, da bi se dalo improvizirati«

24

Dosežek

Pomemben korak do boljših pogojev v avtoprevozništvu

28

Lestvice

TOP družbe po prihodkih

31

Zakonodaja

Spet pristali na točki nič

38

Luka Koper

»Projekti so se končno premaknili z mrtve točke«

42

Železnice

Z novim letom nov zagon za projekt Emonika

46

Ceste

Prevozniki se na novost še navajajo

50

Notranja logistika

Pametna logistika rešuje današnje nizko serijske proizvodnje

54

Dostava

Kurirske dejavnosti v vrtincu globalizacije

60

Tovorna vozila

Novi pogoni, varnost in povečana prodaja

64

E-mobilnost

Prihodnje leto naj bi država sofinancirala nakup

68

Lizing

Povpraševanje po lizingu vozil narašča

72

SRIP Mobilnost

V pomorskem prometu bi lahko prihranili 50 odstotkov časa

76

Dan prevoznikov

»Pokazati moramo, da je prihodnost svetla«

80

Analiza

Transport 2017

85



www.tpg.si



TRUST PERSONAL CARE AND GLOBAL PRESENCE

Your business.
Moving with us.

T.P.G. = Trust, Personal care and Global presence

Podjetje T.P.G. Logistika d.o.o. je zasnovano in deluje po načelih, kateri so razvidni že iz samega imena podjetja, in sicer:

- na osnovi zaupanja strank (**Trust**),
- osebnega odnosa ter skrbnega prizadevanja do kvalitete naših storitev (**Personal care**)
- in seveda z globalno prisotnostjo s katero zadovoljujemo celovito pokritost storitev »door to door« (**Global presence**)

Smo dinamično hitro rastoče podjetje z izkušenim kadrom, ki s svojim znanjem in prizadevanjem strmi, da svojim komitentom poišče vedno najugodnejši ter najhitrejši način transporta. Na osnovi profesionalnosti in izkušenj pridobljenih skozi leta nudimo optimalne rešitve ter najkonkurenčnejšo ponudbo.

Osnovne storitve:

- Organizacija ladijskih, zbirniških, avio ter kamionskih prevozov
- Skladiščenje ter distribucija blaga
- Uvozno ter izvozno carinjenje znotraj podjetja (z lastno carinsko garancijo)
- Svetovanje strankam s skupnim doseganjem optimalnih rešitev

S hčerinskim podjetjem T.P.G. Agent d.o.o. nudimo možnost najema oz. rezervacije ladij za projektni, razsuti

in kosovni tovor. Specializirani smo tudi za hitro pokvarljivo blago ter ostali temperaturno občutljivi tovor, pri čem predstavljamo enega največjih partnerjev Luke Koper d.d.

ZAKAJ TPG ?

- Ker smo dovolj veliki, istočasno pa dovolj majhni in fleksibilni za hitre odločitve ter hiter odziv.
- Ker smo uspešno podjetje z 20% letno rastjo, kar dokazuje, da nam vedno več strank zaupa in raste z nami.
- Ker smo med vodilnimi logisti v Sloveniji po količini pretovorjenih kontejnerjev
- Ker smo prisotni po celem svetu v sklopu naših logističnih združenj
- Ker nudimo odličnost, katero jamčimo tudi s standardi ISO 9001-2008 (Certificate QS-5478) ter AEO (Certificate SIAEOCSI001000201131967)



www.tpg.si

Premikanje mej - premikanje vzorcev

Industrije se soočajo z velikimi spremembami, ki kot vse spremembe prinašajo tako tveganja kot priložnosti. Nove tehnologije, novi udeleženci na trgih, visoka pričakovanja strank in novi poslovni modeli so samo nekatera področja, značilna za prihajajoče spremembe v industriji, vendar še kako značilna tudi za panogo transporta in logistike.

V zadnjem času se veliko ukvarjamo z načini, ali bolje smermi razvoja, ki bi jim morala slediti panoga transporta in logistike, da se bo lahko soočila s prihajajočimi izzivi – spremembami. Nekateri od teh načinov – sprememb so povsem evolucijski, drugi spet bolj revolucionarni. Ključno vprašanje, ki se nam poraja, je: Kakšen bo logistični trg čez pet ali deset let? Visoka pričakovanja strank tako posameznikov kot podjetij so usmerjena v hitro (takoj) dobavljivo blago, kjer je dobava izdelkov bolj prožna, vendar z nizkimi oziroma celo brez stroškov dostave. Takšna pričakovanja od logistične panoge s strani proizvodnje so razumljiva ob dejstvu, da tudi proizvodnja postaja vse bolj prilagojena, bolj usmerjena v potrebe kupcev. Vse bolj narašča pritisk za doseg boljših rezultatov storitev z vedno nižjimi stroški.

Med transportno logističnimi podjetji je zato prisotno upanje, da bo lahko tem hitrim spremembam in pritiskom na nižanje stroškov storitev kos inteligentna uporaba novih tehnologij, od podatkovne analitike do avtomatizacije, robotizacije, do »interneta stvari«, blockchain tehnologij itd. Vse te novosti obljublajo ravno to - nižanje stroškov storitev, izboljšanje učinkovitosti in priložnost prodora k industrializaciji ter standardizaciji storitev. Ampak »digitalizacija logistike« je velik izziv za sektor, ki trenutno na posameznih področjih zaostaja oziroma gre uvažanje novih tehnologij prepočasi. Naročniki storitev in kupci so zato v vse bolj konkurenčnem okolju začeli iskati rešitve sami oziroma so jih razvili sami, kar jim omogoča prisotna in relativno enostavno dostopna digitalna tehnologija ter predvsem novi poslovni modeli delitvene ekonomije oziroma skupne rabe - »sharing«.

Skupna raba - »sharing« je za panogo transporta in logistike velik potencial, predvsem pri iskanju inovativnih rešitev za dostavo v zadnjem kilometru, vendar pa bo za pomemben preboj najprej treba bolj formalizirati partnerstva v podjetjih ter na ravni panoge ponovno opredeliti pojem sodelovanja. V Sloveniji

je takšnega sodelovanja med ponudniki logističnih storitev občutno premalo in veliko je še nedoslednosti pri pošiljkah, procesih in če hočete pri informacijskih sistemih. Povečanje standardizacije v logističnih operacijah se obljublja z uvedbo »interneta stvari«, ki bi v panogi odpravil nekaj teh problemov, vendar bo še vedno ključno sodelovanje med pomembnimi akterji v panogi.

Morda pa je pravi odgovor na zastavljeno vprašanje »Kakšen bo logistični trg čez pet ali deset let?« v izkoristku idej, ki jih ponujajo start-up podjetja, ki kot novi udeleženci na trgu z zagonsko inovativnimi idejami premikajo meje do sedaj mogočega oziroma premikajo znane vzorce v panogi. Izkoriščanje novih tehnologij v obliki platform, kjer manjši igralci najdejo svoje nišne priložnosti, lahko ponudijo rešitve, ki jih morda ostali večji igralci na trgu ne uspejo najti. Seveda pa je tudi tu zelo pomembno sodelovanje oziroma konsolidacija med velikimi in prevladujočimi igralci na trgu z inovativnimi start-up podjetji, ki lahko ponudijo inovativne ter na osnovi novih tehnologij oblikovane rešitve.

Seveda pa se v realnem poslu podjetja v panogi transporta in logistike spopadajo tudi z ostalimi težavami, kot je vse bolj prisoten protekcionizem in omejevanje trga prevoznih storitev na ozemlju posameznih držav članic EU. Evropska komisija sicer poskuša s predlogom mobilnostnega paketa in velikimi spremembami na več področjih evropske zakonodaje poseči v individualne pristope posameznih držav članic, ki so enostransko sprejele pravila za dostop do transportnega trga. Gre za ukrepe, ki naj bi izboljšali konkurenčnost in socialno pravičnost znotraj panoge transporta. Kritičen pogled na dosežanje dogajanje na evropskem trgu ter predlagane rešitve pa dajejo občutek, da so podjetja soočena z vse večjo birokracijo in posledično povečanimi administrativnimi stroški. Prijava napotenih delavcev, imenovanje svojega predstavnika v posamezni državi članici, vodenje raznih evidenc ter zbiranje dokazil o izplačilu primerno visoke urne postavke za prevoze v posamezni evropski državi namreč pomenijo za marsikatero podjetje velik birokratski izziv in nepotreben administrativni strošek. Pri tem je sicer treba poudariti, da se je z vso resnostjo in konkretnimi ukrepi treba zoperstaviti nelojalni konkurenci in izkoriščanju delavcev v panogi transporta. Slabe

prakse v podjetjih, ki kršijo osnovne pogoje vstopa na trg, je treba umakniti s trga, za kar si prizadevamo tudi v okviru Združenja za promet pri GZS. Vsekakor pa bo treba poenotiti nabor različnih predpisov in omejitev, ki veljajo v posamezni državi članici EU, ter omejiti zaostrovanje, ki ga povzročajo različna tolmačenja teh predpisov s strani nadzornih organov. To podjetjem povzroča še dodaten izziv vsakodnevnega poslovanja na enotnem evropskem trgu.

V okviru mobilnostnega paketa je veliko predlogov namenjenih tudi okoljskemu vidiku ter zmanjšanju

emisij ogljikovega dioksida, ki ga promet na ravni EU prispeva več kot 20 odstotkov. Evropska komisija kot enega od ukrepov predlaga nadaljevanje že uveljavljene strategije preusmerjanja tovora iz cest na železnice. V preteklosti smo že večkrat poudarjali, da je za uveljavitev te strategije treba vlagati v posodobitev železniške infrastrukture, ki je v Sloveniji dejansko neprimerna za odvijanje sodobnega železniškega tovornega prometa, o čemer smo pisali v eni od prejšnjih izdaj naše revije. [gg](#)

Zelo pomembno je sodelovanje med velikimi igralci na trgu in inovativnimi start-up podjetji, ki lahko ponudijo inovativne ter na osnovi novih tehnologij oblikovane rešitve.

Robert Sever,
direktor GZS - Združenja za promet



Foto: arhiv GZS

EUROTRAFIC

AS 24 kartica za več varnosti in nadzora!

Za vašo mobilnost po Evropi...



Odkrijte aplikacijo FLEET MANAGER
Upravljanje s karticami, cestninskimi
napravami, nadzor, spremljanje
in geolokacija v realnem času,...

Enostavno upravljanje s
karticami (deaktiviranje,
blokiranje, nastavitve
omejitev) in opozorila

Obračunavanje
cestnin in davkov

AS 24 bencinski servisi odprti 24/7
dizel, AdBlue, GNR, FOD, CNG
(stisnjen naravni plin)
več kot 12.000 partnerskih
bencinskih servisov

Prenos podatkov
iz voznikovega
tahografa

Povračilo
DDV-ja
in trošarin



AS24.com





Vsak razvoj nekaj stane, a je nujen!

Ksenija Sedej, foto: Barbara Reya

Rok Svetek, direktor podjetja Adria Kombi, ki je razvilo evropsko mrežo vlakov za prevoz kontejnerjev, polprikolic in zamenljivih tovarišč, meni, da brez infrastrukture ne moremo biti logistična platforma.

Podjetje, ki ga vodite, je eden največjih neodvisnih intermodalnih operaterjev v jugovzhodni Evropi. Je letošnje leto, ki je razglašeno za leto intermodalnega oziroma kombiniranega transporta, za vas kaj posebej drugačno?

Za našo dejavnost kombinirani prevozi »cesta-železnica« konkretno ni nič drugače, gre predvsem za urejanje zadev na deklarativni ravni. Že nekaj let se namreč trudimo, da bi se pravila direktive 92/106 iz leta 1992 posodobila. Je pa evropska komisarka Violeta Bulc našim prizadevanjem v okviru Mednarodnega združenja kombiniranega prometa cesta-železnica (UIRR) zelo prisluhnila in sprožila ta proces, čeprav je letos na vrsti tako imenovani »cestni paket«. Sicer se pa intermodalnost dotika tudi ceste. Posodobitev te direktive je v teku. To je malce daljši proces, ki bo še nekaj časa trajal. Menim, da smo na dobri poti. Razvoj gre svojo pot, politika pa, tako kot

tudi na drugih področjih, sledi razvoju in ne obratno. A po 25 letih je treba nekaj narediti, da se pogoje delovanja pravno, formalno, tehnično posodobijo.

Ko že omenjate evropsko komisarko Violeto Bulc ... Pred časom je izjavila, da če nam tovora ne uspe spraviti na železnice, da se bomo zadušili ...

Tako je, to je dejstvo. Samo našo avtocesto od Madžarske do Italije je treba pogledati. Ker je tako zasičena s tovornjaki, bo treba kmalu graditi tretji pas. V Nemčiji in ostalih razvitih državah denimo ne morejo dovolj hitro graditi oziroma povečati avtocestnega omrežja, tako da je premik na železnice nujen. Velika težava je tudi pomanjkanje voznikov tovornjakov, kar se že pozna na kakovosti storitev. V Sloveniji jih manjka tisoč, v Nemčiji od 25 do 30 tisoč, kar je še en kazalnik, da se mora tovor prenesti s ceste na železnico.

Avstrija, Švica, Italija imajo za razvoj kombiniranega prometa določene državne spodbude. Tukaj tega ni, ker prometna politika ne razume, kaj pomeni pospeševanje kombiniranega prometa.

Je pa tukaj verjetno tudi težava v železniški infrastrukturi, ki ne sledi temu razvoju?

Seveda. V Sloveniji bi za posodobitev železniškega omrežja morali vložiti od približno 6 do 10 milijard evrov, da bi zagotovili ustrezno infrastrukturo za nemoten prevoz.

Kako intermodalen transport vpliva na gospodarstva, kakšen je finančni vidik?

Leta 1974, ko smo se začeli ukvarjati z intermodalnim transportom, je bila tako imenovana »potujoča avtocesta« (op. a. tovornjaki na vagonih, vozniški pa v spalnikih) inteligentna rešitev za premagovanje določenih geografskih ovir, zaščite okolja. Tu gre predvsem za tranzit preko Alp. Slovenija je bila med pionirji takšnega načina prevoza. Leta 1989 smo ugotovili, da sama »potujoča avtocesta« ne bo dovolj, ker je tovornjak med drugim narejen za to, da vozi po cesti. Treba se je bilo usmeriti v nove oblike intermodalnega prometa. Tako imenovana »nespremljanega prometa«. To pomeni prevoz kontejnerjev zamenljivih tovarišč in polprikolic. Zgradili smo mrežo povezav do 72 terminalov, torej do največjih industrijskih centrov. Slovenski prevozniki so relativno majhni in si ne morejo privoščiti investirati velikih denarjev v posebno opremo. Obvladovati je treba ustrezne blagovne tokove, da bi lahko poslovali dobičkonosno. Kombinirani promet cesta-železnica je inteligentna rešitev za težave zaradi zasičenosti cestne infrastrukture, pomanjkanja voznikov, nenazadnje zaradi ekologije. Je pa vprašanje, ali bo naša država to upoštevala in zgradila ter posodobila železniško infrastrukturo, ki je v obupnem stanju. Intermodalni promet je konkurenčen cestnemu prevozu, če se izvaja s »shuttle vlaki« in je intermodalna enota v obe smeri polna (kontejner, polprikolica, zamenljivo tovarišče).

Do maja letos ste bili vrsto let tudi član upravnega odbora Mednarodnega združenja kombiniranega transporta cesta-železnica (UIRR). Kako naša država gleda na intermodalen transport v primerjavi z drugimi članicami Evropske unije?

Slovenija je že v začetku 90. let z naklonjenostjo določenih državnih uradnikov posodobila ukrepe, ki so veljali na evropskem nivoju o pospeševanju kombiniranega prometa. Nekaj let so bile na razpolago tudi subvencije. Po letu 1996, 1997 ni nobenih subvencij. Avstrija, Švica, Italija imajo za razvoj kombiniranega prometa določene državne spodbude. Tukaj tega ni, ker prometna politika tega ne razume, kaj pomeni pospeševanje kombiniranega prometa.

Česa konkretno ne razume po vašem mnenju?

Da so prav subvencije pomembne za razvoj, da bi se slovenski prevozniki usposobili na tem področju. Prvič, da gredo v nakupe opreme za izvajanje tega prometa. Drugič, da so konkurenčni. Ker če nam železnice zaračunajo polno ceno prevoza, velikokrat nismo konkurenčni, ker smo predragi v primerjavi s

tujo konkurenco, ki pa take subvencije dobi v svoji državi. Na nivoju Evropske unije so bili sprejeti določeni ukrepi, vendar železniške uprave, namesto da bi pocenile prevoz, dvigujejo cene.

Katere države pa bi lahko bile naši za vzor?

Avstrija in Švica, tudi Italija, ker svoje operaterje maksimalno podpirajo. Pri nas je pa tako, da je tuje zlato, domače pa ni najboljšo.

Kakšna je torej v Sloveniji situacija glede kombiniranega transporta?

Blagovni tokovi iz Slovenije v zahodno Evropo in nazaj so premajhni, da bi izjemno veliko vlakov vozilo na tej relaciji. Mi smo skupaj z evropskimi partnerji naredili tako imenovani produkt »Gateway Slovenia« in razvili mrežo vlakov iz Ljubljane po Evropi. Tako smo denimo povezali Italijo z Madžarsko, Nemčijo s Turčijo. Vendar, ko je propadel deseti koridor, se je projekt zmanjšal, ker je večina tokov šla prek Madžarske proti Turčiji, Grčiji. Zdaj se bo spet tudi na našo iniciativo in prizadevanja vpeljal tako imenovani »alpsko-zahodno balkanski koridor« iz Salzburga do Turčije/Grčije. Mi sicer na leto prepeljemo približno 300 tisoč TEU (op. a. enota za označevanje zmogljivosti kontejnerskih ladij in kontejnerskih terminalov). Torej mnogo več, kot so slovenske potrebe. Osemdeset odstotkov prevozov opravimo za tuje naročnike. Naše stranke so v glavnem tujci. Zato je treba nujno usposobiti slovenske prevoznike in tudi sami večji prevozniki bi se morali

Subvencije so pomembne za razvoj, da bi se slovenski prevozniki usposobili na področju kombiniranega transporta.



odločiti za določene investicije, ukrepe, poskuse. Vsak razvoj nekaj stane, a je nujen. Tudi mi razvijamo nekaj projektov, ki na začetku niso dobičkonosni. Ampak to je naša prihodnost – tega se moramo vsi zavedati.

Kateri so vaši največji izzivi?

Izzivov je seveda veliko. Naš največji izziv je, kako na tej slabi infrastrukturi povečati promet. Vsi vlaki imajo iz Kopra velike zamude. Mi denimo stranki točno povemo, kdaj bo šel vlak iz Luke Koper in kdaj bo prišel na destinacijo. Zelo pogosto obljube ne moremo izpolniti. Naši vlaki imajo povprečno več kot deseturne zamude, kar je izjemno veliko.

Tovornjaki pa so tudi še vedno nepogrešljivi na malih in srednjih razdaljah ...

Tovornjaki bodo vedno nepogrešljivi. Vedno bodo tudi konkurenčni, ker lastniki vedo, kako znižati stroške, da zagotovijo konkurenčnost in preživetje. Intermodalni transport je dopolnitev prometu tovarnjakov in železniškemu prometu. Mi dejansko nismo bili nikoli konkurenca cestnemu prevozu, čeprav so cestni prevozniki včasih protestirali. Cestni prevozniki bodo obstajali tudi na daljših razdaljah, težava bo le ta, da se bo nekoliko segmentirala ponudba. Tam, kjer bo imel cestni prevoznik tovar tudi za nazaj, tam bo uporabljal tudi železnico – a težava je, ker bo moral cestni prevoznik to načrtovati, ker ne more na vlak, če je že zaseden. Tovornjak na dan stane približno 350 evrov, če bo stal 2-3 dni, bo lastnik imel izgubo v dotičnem poslu.

Drugi tir ni pomemben samo za Luko Koper, drugi tir je pomemben tudi za mobilnost slovenskega prebivalstva.

Z aprilom se je uvedlo tudi elektronsko cestninjenje za tovornjake. Se ukrep že pozna?

Da, to je bilo dobro. Zmanjšali se bodo stroški, sprostili »zamaški«, ki se na avtocestah pojavljajo. Je pa res, da se zdaj to še ne pozna, ker odstranjujejo cestninske postaje in so zastoji ponekod še večji. Predvideva pa se, da bo tega čedalje manj.

Kako bi lahko še razbremenili promet na cestah?

Nujno bo treba graditi tretji pas. In to čim prej. Graditi bo treba na celotnem avtocestnem križu. Ena rešitev je seveda tudi premik na železnico. A sam sem bil vedno proti, da bi na silo na železnico spravljali blago, ker mora biti železnica v prvi vrsti učinkovita in konkurenčna, ne da se bo prevoznike, lastnike blaga sililo v to z administrativnimi ukrepi. Treba bo torej začeti graditi tako ceste kot železnico. Treba se je zavedati, da brez infrastrukture Slovenija ne more biti logistična platforma. Imeti pa je treba v mislih tudi že to, da ko bo Srbija stopila v Evropsko unijo, bo smer proti Zagrebu izjemno obremenjena. Menim pa, da bi bil dober ukrep tudi podražitev cestnine.

Marca letos ste v Münchnu predstavili novo direktno linijo za prevoz zabojnikov s kontejnerskega terminala v Luki Koper do terminala Riem v bavarski prestolnici. Imate pa precejšnjo konkurenco iz Trsta. Kako vam kaže?

S tem vprašanjem posipate sol na rano (smeh). Vsak novi produkt je še posebej v tem času zelo težko vpeljati. V Trstu imajo denimo spodbude in ta promet opravljajo že dolgo vrsto let. Mi pa smo novinci in se moramo še bolj potruditi. Vztrajamo. Je pa v teh prvih štirih mesecih nekoliko slabša zasedenost.

Poleg subvencij bi koristil tudi drugi tir, kajne?

Drugi tir je pa posebna tema. V tem smo se tudi zelo angažirali iz narodnogospodarskega vidika. Drugi tir ni pomemben samo za Luko Koper, drugi tir je pomemben tudi za mobilnost slovenskega prebivalstva. Če bi vlak peljal 160 kilometrov na uro, se ne bi v Koper peljalo samo 10 ljudi z vlakom, zato da jih na Kozini preusmerijo na avtobus. To bi moral biti nacionalni projekt. Ne pa da je bil minister za infrastrukturo v Cerarjevi vladi dr. Peter Gašperšič dolgo celo proti drugemu tiru. Če so poleg takšni in drugačni interesi, je potem težava. Gradijo stvari, ki niso tako pomembne, kot je drugi tir. Združenje za promet je tudi absolutno proti participaciji Madžarske. Nihče ni razložil, zakaj morajo biti poleg in zakaj bi Madžari dobili v najem zemljo v Luki Koper.

Katere novosti na področju transporta najbolj vplivajo na vašo panogo?

V tem oziru vidim največji izziv v digitalizaciji. Digitalizacija je pomembna za celoten transportni sektor. Ta se bo namreč povezoval na različnih platformah. V Sloveniji imamo tudi nekaj start-upov, ki se ukvarjajo z digitalizacijo. Tudi na Gospodarski zbornici imamo že dva projekta. Eno je Enotno okno



za pomorski promet in elektronski CRM. Kar pomeni, brezpapirno poslovanje. Prevozni dokumenti bodo spremljali blago v digitalni obliki. Mislim, da bo transportni sektor, predvsem špediterji, postali IT podjetja, ker se bo vse vrtelo na digitalni osnovi, v oblaku. Tudi v našem podjetju je stopnja digitalizacije izjemno visoka. Digitalizacija je torej zagotovo naš izziv. Težava pa je, da je investicija v digitalizacijo izjemno draga. Zato se tukaj pojavi samo še vprašanje, kdo bo to zmogel. Treba je povedati, da slovenski transportni sektor nič ne zaostaja za evropskim pri digitalizaciji. Kaj bo čez leta, ne vem. Smo izjemno pronicljivi in intelektualno sposobni, da bomo temu razvoju sledili. Menim, da se bomo morali na določenih segmentih vsi povezati na posamezne IT platforme in od tega imeti vsi koristi. Sodelovanje je bistveno in edina prihodnost našega sektorja, ker smo tako majhni. Ta zavest, da bomo morali čedalje bolj sodelovati, se prebujajo. Vsak na začetku išče, da bo prvi, da bo pobral »smetano«, ampak zdaj se že ugotavlja, da je treba najti zaveznike in partnerje znotraj sektorja. Transportna tehnologija se bo nedvomno razvijala, pa tudi tehnološki napredek v proizvodnji bo spremenil način transporta.

Kako vidite razvoj v prihodnje, kje vidite priložnosti za Slovenijo?

Slovenija sama ne pomeni nič. Čim več Slovencev bo vpetih v mednarodne tokove, bolje bo za Slovenijo, za Slovence, ki živijo v Sloveniji. Treba bo biti zelo pronicljiv, inovativen, treba bo imeti znanje. Znanje pa je največja težava. To lahko vidimo že pri oblasti, kjer znanja ni. Tisto podjetje, ki investira v znanje, tisto je tudi uspešno. Ljudje imajo na kupe idej, če jih zmremo pravilno in pravočasno zaznati in jih potem izvesti, smo lahko zelo uspešni. To pa dokazuje cel kup start-upov, ki jih imamo pri nas.

Zakaj pa je investiranje v intermodalno opremo modra odločitev?

Kombinirani promet cesta-železnica je inteligentna rešitev za težave, ki se že pojavljajo na vidiku. Zasičenost avtocestnega omrežja, okoljevarstvene težave, pomanjkanje voznikov, zmanjševanje



toplogrednih plinov. Tudi industrijska podjetja se zavedajo teh težav in zahtevajo zeleno logistiko, v Evropi pa nekatera odločno zahtevajo uporabo kombiniranega prometa.

Dober in pameten gospodar načrtuje, kaj bo delal čez pet, deset let. Zato se je začel pripravljati že včeraj.

Prepričan sem, da večina tako razmišlja. **gg**

Mislim, da bo transportni sektor, predvsem špediterji, postali IT podjetja, ker se bo vse vrtelo na digitalni osnovi, v oblaku.

STORITVE SKLADIŠČENJA | TRANSPORTNE STORITVE | OSTALE STORITVE



LAHKA GOSPODARSKA VOZILA

Pripravljen na najzahtevnejše naloge



Volkswagen Crafter je na voljo v številnih različnih izvedbah in se ponaša s praktičnostjo, gospodarnostjo in inovativnimi rešitvami, ki jih med dostavniki doslej še ni bilo.

Crafterja so pri znamki Volkswagen Gospodarska vozila zasnovali v skladu z željami in potrebami najrazličnejših skupin uporabnikov večjih lahkih gospodarskih vozil. Med temeljnimi razvojnimi cilji je bila zagotovitev učinkovitih transportnih rešitev, medtem ko se po nekaterih oblikovnih detajlih zgleduje po manjšem sorodniku Transporterju T6 in se lahko pohvali z elegantno karoserijo z nizkim količnikom zračnega upora, ki znaša za ta razred zelo ugodnih 0,33. In čeprav v tem razredu

vozil skoraj ni prostora za moderno stilsko oblikovanje, je Crafter ukrojen po modnih smernicah znamke Volkswagen Gospodarska vozila.

S številnimi različicami, pogonskimi možnostmi in sodobnimi asistenčnimi sistemi je Crafter prilagojen zelo različnim skupinam uporabnikov v prevozniskem, obrtniškem, servisnem, gradbenem in gozdarskem sektorju ter za posebne namene. Zato ne preseneča, da ga je mednarodna žirija novinarjev iz 24 držav razglasila za **Mednarodni dostavnik leta 2017 (International Van of the Year 2017)**. Na slovenskem trgu pa se lahko pohvali z naslovom **Dostavnik leta 2017**, ki ga podeljuje ta reviji Transport in Mehanik in voznik.

Crafter je na voljo v štirih osnovnih modelih v treh dolžinskih (5,98, 6,83 in 7,39 metra) in treh višinskih izvedbah ter z dvema različnima medosnima razdaljama (3,64 in 4,49 metra). Iz štirih osnovnih različic lahko nastane 69 različnih izvedb, to število pa se še občutno poveča v kombinacijah z motorji in pogonskimi sklopi. Izbira vključuje tudi izvedbe z enojno in dvojno kabino z odprtim tovarnim prostorom, kabine s šasijo ter kombinirane oziroma potniške različice. V izvedbi s prednjim pogonom največji Crafter z zaprtim tovarnim prostorom lahko sprejme do 18,4 kubičnega metra tovora, tovarni prostor je dolg 4,86 in visok 2,20 metra in omogoča od 3 do 4 tone skupne dovoljene mase. Pri pogonu na zadnji kolesni par se

dovoljena skupna masa lahko giblje od 3,5 do 5,5 tone. S temi vrednostmi lahko najdaljši Crafter z dvojnimi kolesi zadaj sprejme devet kontejnerskih vozičkov, srednje dolga izvedba pa šest evro palet, s čemer presega tudi večino razrednih tekmecev. Najbolj znani dobavitelji predelav in nadgradenj, kot so Sortimo, Bott, Würth in Aluca, so lahko v novem vozilu uporabili enake module kot v predhodnem modelu. Pri izvedbah z zaprtim tovornim prostor je dno vselej obloženo z nedrsečo podlogo, stranice pa z vezanimi ploščami. Eno temeljnih razvojnih vodil so bili nizki operativni in vzdrževalni stroški ter prilagajanje potrebam uporabnikov. Zato je pri novem Crafterju mogoče naročiti tudi dodatni baterijski paket, dodatni generator in še vrsto druge opreme.



Zmogljivi in ekonomični motorji

Crafterja poganja **nova generacija štirivaljnih prisilno polnjenih dizelskih motorjev** z 2,0-litrsko gibno prostornino. Motorji so bili dodatno prirejeni za uporabo v največjem dostavniku znamke Volkswagen Gospodarska vozila. Osnovni turbodizelski štirivaljnik razvije moč 75 kilovatov (102 KM), nato sledita nekoliko močnejši z 90 kilovati (122 KM), srednji s 103 kilovati (140 KM) in najmočnejši, ki mu pri delu pomagata dva turbinska polnilnika in razvije 130 kilovatov (177 KM). Motorji se izkazujejo z odzivnostjo, varčnostjo in izpušnimi emisijami okoljevarstvenega standarda Euro 6. Visoko stopnjo učinkovitosti izkazujejo tudi pri porabi, saj so v povprečju za liter goriva na 100 prevoženih kilometrov varčnejši

kot pri prejšnji generaciji Crafterja. Pri vseh pogonskih možnostih je mogoče izbirati med šeststopenjskim ročnim ali osemstopenjskim samodejnim menjalnikom. Vse to omogoča, da si uporabniki izberejo kar najbolj ustrezno kombinacijo dolžine vozila, višine strehe, motorja, menjalnika in pogona.

Novi Crafter v razredu večjih dostavnikov postavlja povsem nova merila pri asistenčnih sistemih. Vozilo je prvič opremljeno z elektromehanskim volanskim mehanizmom in številni asistenčni sistemi, ki do Crafterjevega prihoda med dostavniki niso bili del opreme. Med temi sistemi so elektronika za stabilnost (ESP) s funkcijo stabiliziranja priklopnika, samodejno uravnavanje razdalje do spredaj vozečih vozil

z aktivnim tempomatom (ACC), asistenca za manevriranje s priklopo in funkcija večnaletnega zaviranja; dodatno pa tudi sistem za ohranjanje na voznem pasu, sistem za izravnavo učinkov bočnega vetra, opozorilnik za promet za vozilom, kamera za vzvratno vožnjo ter samodejni vklop in izklop dolgih luči. **Prvič v razredu lahkih gospodarskih vozil so na voljo popolni LED žarometi, ki znatno izboljšujejo osvetlitev cestišča pred vozilom in hkrati varčujejo z energijo.** Vsi ti sistemi imajo namen izboljšati varnost voznika, tovora, potnikov in drugih udeležencev v prometu, ne glede na obteženost vozila in razmere v prometu. Čeprav je Crafter med dostavniki pravi orjak, med vožnjo kaže presenetljivo podobne vozne lastnosti kot osebni



Izkušnje uporabnikov

Sanja Sadič, P2P TRANSPORT, d. o. o., Ljubljana: »Naše podjetje se ukvarja s transportnimi storitvami in želi strankam in zaposlenim ponuditi najboljše. Zato smo se odločili za nakup Crafterjev, saj to vozilo trenutno ponuja največ na področju varnosti in udobja. Trenutno imamo med našimi vozili tri, do konca leta pa pričakujemo, da se bo vozni park okrepil še za štiri nove Volkswagrove Crafterje.«

Nejc Pernuš, BRCE, d. o. o., Kranj: »Trenutno imamo v svojem voznem parku sedem vozil Volkswagen Crafter. Vsa vozila imajo avtomatski menjalnik in asistenčne sisteme, kot so radarski tempomat, asistent za ohranjanje voznega pasu, za zaviranje v sili in navigacijski sistem. Poleg teh lastnosti, ki so nam najbolj všeč, sta prednosti tudi prostorna kabina in veliko odlagalnih mest. Z vozili smo zaenkrat zelo zadovoljni in trenutno nimamo nobenih težav.«

avtomobili, je zelo lahkotno vodljiv, tudi brez težnostne obremenitve s tovorom je vzmetenje dobro uravnoteženo in motorni hrup je dobro zadušen. Skratka Crafter je dostavnik, ki je narejen ne samo po meri nalog, ki jih mora opravljati, ampak tudi za voznikovo dobro počutje.

Štirikolesni pogon za zahtevne razmere

Poleg številnih karoserijskih izvedb, med katerimi so tudi različice z odprtim tovarnim prostorom za gradbeniško in

zadnjemu ali štirikolesnemu pogonu 4MOTION. Razvoj menjalnika za sprednji in štirikolesni pogon so opravili pri uveljavljenem japonskem proizvajalcu Aisinu, medtem ko so menjalnik za zadnji pogon sestavili pri priznanem proizvajalcu ZF. Ne glede na to menjalniška avtomatika v obeh primerih deluje gladko in zna predstavljati tudi navzdol. Samodejno prestavljanje omogoča boljšo voznikovo osredotočenost na promet, lažjo vožnjo v zgoščenem prometu z zastoji in optimizacijo porabe goriva.



gozdarsko dejavnost ter zaprti dostavniki z večjo nosilnostjo do 5,5 tone skupne dovoljene teže, sta pri Crafterju na voljo tudi štirikolesni pogon in samodejni menjalnik.

Pri obeh najmočnejših motornih izpeljankah štirikolesni pogon 4MOTION z večplošno sklopko skrbi za zanesljiv oprijem koles ne glede na vremenske razmere in vožno podlago. Štirikolesni pogon je na voljo pri različicah med 3 in 4 tonami skupne mase, za doplačilo mu je mogoče dodati diferencialno zaporo. Namenjen je za vožnjo v najtežjih pogojih, na primer na težkih voznih podlagah na gradbiščih ali na slabših makadamskih poteh v odročnejših predelih ter po spolzkih in zasneženih voznih podlagah. **Odločitev za štirikolesni pogon torej temelji na posebnih potrebah zaradi zahtevnosti terena in tudi zaradi tehničnih zahtev pri profesionalnih uporabnikih, kot so reševalci, gasilci, policija, komunalne službe in podobno.**

Druga tehnična novost je osemstopenjski samodejni menjalnik s pretvornikom navora, ki je prilagojen sprednjemu,

Edini s parkirnim 'pomočnikom' za priklopnik

Vožnja večjih lahkih gospodarskih vozil marsikateremu manj izkušenemu vozniku lahko povzroča kar nekaj preglavic. Teh je lahko še več, kadar ima dostavnik zadaj še priklopno vozilo, saj to zahteva več manevrirne izurjenosti in ne nazadnje tudi dobro prostorsko orientacijo. **Med sodobnimi asistenčnimi sistemi, ki olajšujejo vožnjo in posledično pomenijo tudi večjo varnost, ima novi Volkswagen Crafter kot edini v svojem razredu tudi sistem Trailer Assist oziroma 'pomočnika' za parkiranje s priklopnikom.** Sistem samodejno manevrira vozilo s priklopnikom pri prečnem parkiranju in olajšuje vzvratno vožnjo, kadar se je treba natančno približati nakladnim rampam ali drugim ciljem. Voznik mora le prestaviti v vzvratno prestavo, pritisniti tipko parkirnega sistema in s stikalom za nastavljanje zunanjih ogledal določiti smer, v katero naj zavije priklopnik. Seveda se mora pred tem prepričati, ali so na površinah, kjer se bo izvajalo manevriranje, kakšne ovire, oziroma, ali je na voljo dovolj prostora.



Voznik mora pred vožnjo zagotoviti, da je priklopnik pravilno priključen na vlečno vozilo, kar velja tudi za električno napeljavo. Sistem namreč zazna, da je dostavniku dodan tudi priklopnik, nato voznik pritisne gumb za samodejno parkiranje in prestavi v vzvratno prestavo. Na zaslonu na instrumentni plošči se pojavi simbol stikala, ki je sicer namenjeno nastavljanju bočnih ogledal in z njim voznik nastavi in potem sproti uravnava pot priklopnika in vlečnega vozila. Tako mu preostane samo še pospeševanje in zaviranje, kajti volanski obroč se vrti samodejno. Če skuša voznik med manevriranjem sam obračati volan, se sistem za pomoč pri parkiranju priklopnika izključi.

Kakšna je pot priklopnika in vlečnega vozila, voznik spremlja tako v bočnih ogledalih kot na osrednjem zaslonu, ki prenaša sliko kamere za nadzor zadnjega dela vozila. Pomembno je, da pri tem ne pozabi na sprednje vogale vlečnega vozila. Sistem deluje s pomočjo tipal in že omenjene kamere, ki nadzoruje zadnji del



dostavnika. Parkiranje s pomočjo tega sistema je zelo enostavno in ga zlahka obvladajo tudi vozniki, ki še nimajo veliko izkušenj z vožnjo priklopnika.

Uravnoteženost vrednosti in cene

Čeprav Crafter ni med najcenejšimi dostavniki v največjem razredu, cena vsekakor odraža pregovorno trdoživost, vzdržljivost, prilagodljivost, zmogljivost in ekonomičnost. Vse izvedbe Crafterja imajo v serijski varnostni opremljeni čelno varnostno blazino za voznika, elektronski

stabilizacijski program z zavorno asistenco, ABS, ASR, EDS, elektronsko blokado zagona motorja in opozorilnik za neprijetno varnostni pas za voznika. Med serijsko opremo za udobje skrbijo klimatska naprava, daljinsko centralno zaklepanje, električno nastavljivi in ogrevani zunanji ogledali ter radijski sprejemnik s prostoročnim sistemom telefoniranja. Vstopna cena za izvedbo z odprtim tovornim prostorom je 20.690, Crafter z zaprtim tovornim prostorom pa stane 17.520 evrov. Pri obeh cenah je

upoštevani podjetniški bonus in bon v obliki znižanja maloprodajne cene vozila, v primeru, ko se kupci odločijo za ugodno financiranje preko družbe Porsche Leasing SLO, d. o. o. in hkratno sklenitev obveznega in kasko zavarovanja preko družbe Porsche Zavarovalno Zastopništvo. Ker so pri gospodarskih vozilih ključni dejavniki operativni in vzdrževalni stroški, je pomembno tudi dejstvo, da je vključeno tudi podaljšano jamstvo za obdobje tretjega in četrtega leta oziroma do 120.000 prevoženih kilometrov.

Prilagoditev zahtevam končnih potrošnikov je neizogibna

Demografske spremembe, urbanizacija in način povpraševanja bodo močno vplivali na logistične procese in sisteme.

Barbara Perko

»Ne moremo reči, da se slovenska podjetja ne prilagajajo. Ravno nasprotno, pri uvajanju nekaterih tehnologij celo prednjačimo pred drugimi,« o slovenskih podjetjih pravi Bojan Rosi, dekan Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru.

»Logistika je še vedno ena najbolj rastočih panog. S prihodom digitalizacije se začneja kompleksna preobrazba. Logistika je hrbtenica vsake industrije, pri čemer jo predvsem trgovina na drobno in e-poslovanje silita, da se spreminja in prilagaja. Potrebe sodobnega potrošnika so se namreč toliko spremenile, da zadovoljevanje le-teh zahteva popolno prilagoditev logistike,« o dogajanju v logistiki pravi Bojan Rosi, dekan Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru. »Ker potrošniki vedno bolj uporabljajo digitalne storitve in internetne platforme (eBay, Amazon, Alibaba oz. Aliexpress), pričakujejo, da bodo deležni enake kakovosti in fleksibilnosti storitev v drugih industrijah. Za logistične družbe ni več dovolj, da pravočasno dostavijo pošiljko, zdaj morajo ponuditi večplatformno storitev tako osebnim kot poslovnim odjemalcem.«

Med poslovnimi trendi, ki spreminjajo logistiko, Rosi izpostavlja industrijo oz. logistiko 4.0 in internet stvari, razvoj blockchain tehnologij, ki ustvarja nove poslovne modele, in potrebo po trajnostni logistiki.

Trendi, ki bodo krojili prihodnost

»Svetovni ekonomski forum je identificiral osem megatrendov v logistiki, ki bodo spreminjali logistično dejavnost v prihodnosti. Sam se strinjam, da bodo predvsem demografske spremembe, urbanizacija in spremenjen način povpraševanja močno vplivali na upravljanje logističnih procesov in sistemov. Tehnološki razvoj bo zahteval adaptacijo in spremenjen način razmišljanja. Potrebna bo več sodelovanja in integracije med deležniki oskrbovalne in vrednostne verige, saj se tukaj kažejo največje izgube, ko na primer kar 50 odstotkov tovarnjakov po opravljeni dostavi potuje praznih nazaj,« izpostavlja Rosi in dodaja: »Že omenjeni forum ugotavlja, da bo prišlo do pomanjkanja logističnih kompetenc, zato je izobraževanje bodočih kompetentnih logistov z interdisciplinarnim znanjem še toliko pomembnejše.«

Ogromen vpliv na razvoj poslovnih in tehnoloških trendov imajo tudi zahteve končnih potrošnikov. Po napovedih naj bi svetovno prebivalstvo do leta 2050 doseglo 9 milijard ljudi, od katerih naj bi dve tretjini živeli v mestih, opozarja Rosi. Prav tako se večja srednji razred, širi dostop do interneta in večja e-potrošnja. »Vse to bo vplivalo na ponudnike logističnih storitev. Dostava na oddaljene lokacije ali v centre mesta in to ob zahtevi 'dostavite danes, saj sem danes

Ključna sta povezovanje in integracija

»V Sloveniji je veliko tehnološko naprednih podjetij, ki razumejo, kako pomembno je prilagajanje spremenjenim zahtevam trga. Sam sem pogosto ob obiskih slovenskih podjetij bolj navdušen nad načinom dela, kot sem bil v kakšnih opevanih nemških podjetjih,« o tem, kje je Slovenija v primerjavi s tujino, pravi Rosi. »Seveda pa je prositor za napredek še ogromno in bom z veseljem spremljal, kam bo šel razvoj logistike. Povezovanje in integracija bosta zagotovo igrala ključno vlogo, brez pametnega telefona se danes praktično ne da živeti, zato bo ta v prihodnosti igral še pomembnejšo vlogo tako v smislu B2C kot B2B.«



Foto: Uroš Podlogar

naročil, torej danes potrebujem', bo zahtevala adaptacijo in je neizogibna,« dodaja.

Proizvodna podjetja najemajo partnerje

Podjetja v logistiki se prilagajajo razmeram na trgu, vpeljujejo novosti in optimizirajo procese. »Vsekakor lahko govorimo o tem, da proizvodna podjetja najemajo partnerje na področju logistike (t. i. outsourcing), torej tega dela ne opravljajo več sama. Spremembe se dogajajo tudi na področju zmanjševanja porabe energije in prijaznosti do okolja, zanemariti pa seveda ne moremo avtomatizacije,« pravijo v podjetju Frigologo, kjer izpostavljajo tudi kadrovske izzive, saj je težko najti kakovosten, zanesljiv in primerno izobražen kader.

Sami gradijo na dodani vrednosti. »Opravljamo celostne storitve, ki jih prilagajamo zahtevam kupca, kar je več kot le transport v verigi temperaturno reguliranega blaga,« poudarjajo. Usmerjeni so na trge Evrope in nekdanje Jugoslavije. Tako na Hrvaškem s pomočjo partnerjev zagotavljajo distribucijo na celotnem teritoriju, s pomočjo avstrijskih partnerjev pa imajo dostop do vseh evropskih trgov.

Še vedno čutijo vpliv lanske selitve v nov logistični center, kjer so v primerjavi s prejšnjim skladiščem za dvakrat povečali skladiščne zmogljivosti, v delu zamrznjenih živil pa celo za desetkrat. Posledično so

pridobili kar nekaj novih partnerjev. Poleg prenovljenega IT sistema je ena izmed njihovih pomembnih prednosti postaja za hitro navzkrižno pretovarjanje (t. i. cross-docking) za domače in mednarodno blago, ki je prilagojena za vse tipe tovornjakov in omogoča pokrivanje celotnega transporta.

Povpraševanje se povečuje

»Povpraševanje se povečuje, veliko je investicij. Že samo v Sloveniji lahko vidimo porast novih skladišč, tudi na našem pragu, v PC Komenda. Nekatera podjetja bodo iz teh skladišč pokrivala tudi Evropo širše, ne samo Slovenijo,« poudarjajo v podjetju Frigologo. »Investicije se dogajajo na področju same logistične infrastrukture, avto parkov in seveda tudi investicije v optimizacijo ter energetske izboljšave. Omenili smo že outsourcing, kar je zagotovo logična poteza, saj smo logistična podjetja lahko veliko bolj učinkovita, kot če to delo opravljajo proizvajalci sami.«

»Tehnologija prehiteva dejavnost«

Čedomir Bojanić, direktor podjetja Fining, med najpomembnejše poslovne trende v zadnjem letu uvršča digitalizacijo, globalizacijo, ekologijo in socialno skrb za udeležence (predvsem pogoje za voznike). Na področju digitalizacije se uvaja e-CMR, razvijajo

Nemčija je po uspešnosti logistike, ki jo meri Svetovna banka, na 1. mestu. Slovenija se giblje okoli 40. mesta.

Bojanić pričakuje, da se bo nadaljevalo s promocijo slovenske logistike, pri čemer izpostavlja skupni nastop na sejmu Transport Logistik v Münchnu.



DB SCHENKER

Zanesljivo in hitro po celi Evropi z našo ponudbo zbirnih prevozov

- » Največje cestno omrežje v Evropi
- » Dnevne odpreme v vsa gospodarska središča
- » Z opcijo Premium garancija najhitrejših možnih tranzitnih časov
- » Možnost izvedbe dostav do 10. ali 13. ure

Bodite korak pred konkurenco.

tel: +386 01 5885 700

email: prodaja@dbschenker.com

»Potencial, ki ga kaže IoT na področju logistike, je enormen,« poudarja Bojan Rosi. »Mobilni senzorji s 3D optimizacijo obremenitev bodo učinkoviteje upravljali razporeditev tovora na tovornjakih in ladjah. Ideja, da se bo nekoč pametni hladilnik samodejno napolnil, ni več le scenarij nekega filma.«

se e-BL. »Tehnologija trenutno prehiteva dejavnost. Špediterska dejavnost je dokaj tradicionalna in toga. Ravno tako so toge oz. nezaupljive banke in zavarovalnice (obligacijska razmerja med deležniki niso optimalno dorečena v digitalnem okolju), ki sodelujejo v špediterskih poslih, zato se novosti uveljavljajo počasneje kot na drugih področjih,« opozarja Bojanič.

V podjetju so poslovanje prilagodili v e-obliko, saj izključno elektronsko poslujejo tako s finančno upravo kot z Upravo za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin. »Enako poteka komunikacija z Luko Koper in večino ladjarjev, tako da smo dobro pripravljeni na digitalizacijo. Trenutni izziv je, kako vse

deležnike povezati na skupen portal (Single Window) ter kako racionalizirati oz. optimizirati procese,« pravi Bojanič. Želja po tem, da bi zaživel nacionalno enotno vstopno okno, je že dolgo prisotna, a zadeva še ni bila realizirana.

Na poslovanje podjetja je sicer najbolj vplivalo konsolidiranje na tradicionalnih trgih, kot so Madžarska, Slovaška, Italija, Hrvaška in Srbija, in napad na nove trge, pri čemer izpostavlja Japonsko, Izrael in Egipt. Bojanič ocenjuje, da se je panoga v zadnjih letih končno uspela uveljaviti tudi na netradicionalnih trgih. »Večina domačih deležnikov je v fazi investicij v opremo in osnovna sredstva. Tuji

Procese je treba optimizirati

V logistiki je čedalje pomembnejša vidnost. »Če je še do nedavnega zadostovalo, da vemo, od kod neka enota potuje in kam, pa danes za povečanje učinkovitosti poslovanja to ni več dovolj,« opozarjajo v neodvisni in nepridobitni organizaciji GS1 Slovenija. Gre za status transportne enote v verigi, pri čemer izpostavljajo pomen uporabe standardov sistema GS1 EPCIS.

»Če predpostavimo, da so matični podatki osnova za vse procese in posredno tudi za sledljivost, potem se kaže ključna težava v zadnjem času v neusklajenosti matičnih podatkov za transportne enote vseh deležnikov v verigi,« v GS1 pravijo o težavah s sledljivostjo. »Matični podatki so temeljne informacije o tem, »kdo« in »kaj« je v poslovnem odnosu: »kdo« med drugim zajema informacijo o nazivu, naslovu in identifikaciji lokacije poslovnega partnerja skupaj s podrobnostmi o pošiljki, dostavi in lokaciji plačila. »Kaj« pa je informacija o izdelku ali njegovih pakiranjih, kot je naziv izdelka, opis, mere in identifikacija izdelka in njegovega transportnega pakiranja.«

V GS1 poudarjajo, da je pri optimizaciji logistike v Sloveniji ogromno rezerv. »Procesi namreč niso optimizirani. Vsak člen v verigi deluje na svoj način,

premalo je povezovanja in izmenjave podatkov, rešitve pa so narejene večinoma na ravni posameznih podjetij.«

Trenutno pripravljajo priporočila za potrebe logistike, in sicer v zvezi z upravljanjem matičnih podatkov v podjetjih. »Priporočila bodo vsebovala enoten osnovni nabor matičnih podatkov in smernice za zagotavljanje kakovosti matičnih podatkov. Kakovostni podatki so točni, kompletni, usklajeni med partnerji v verigi, dosegljivi vsem kadarkoli in kjerkoli. V logistiki mora biti vsaka enota (škatla, zaboj, paleta) enolično označena in opremljena z matičnimi podatki (dimenzijami, težo, tipom pakiranja, št. kartonov na plasti in paleti, višino blaga na paleti ipd. ...; dodatnih atributivnih podatkov je lahko več kot 100). Sistem standardov GS1 vsebuje pravila, ki določajo enotne delovne postopke in zagotavljajo, da se podatki interpretirajo na enak način.«

Pozornost posvečajo tudi digitalizaciji, saj bodo »preko digitalizacije preskrbovalnih verig vsi partnerji medsebojno usklajeni, govorili isti jezik, s čimer bomo omogočili večjo jasnost in racionalnost poslovanja, pri tem pa posledično ne bo prihajalo do neljubih napak.«



operaterji si ogledujejo uveljavljena MSP zaradi morebitnih prevzemov. Volumen tovora se povečuje iz leta v leto,« dodaja.

Nekoč futuristično, danes že realnost

»Nekoč futuristične tehnologije, kot so brezpilotna letala ali očala za obogateno resničnost (augmented reality), že izboljšujejo hitrost dostav in strankam prinašajo večje udobje,« o tehnoloških trendih pravi dekan mariborske Fakultete za logistiko Bojan Rosi. Zagotovo je na prvem mestu internet stvari (IoT), ki omogoča neposredno interakcijo med fizičnim svetom in računalniškim sistemom. »Ocenjuje se, da bo iz današnjih 7 milijard naprav in objektov, ki so vključene v IoT, do leta 2020 teh že 50 milijard.«

Velik potencial imata tudi blockchain in umetna inteligenca, kjer je prvi po Rosijevih besedah primerna tehnološka rešitev zaradi varnih in transparentnih izmenjav podatkov. Realnost današnje logistike sta tudi 3D tiskanje in avtonomna vozila. »Prvo ponuja možnost adaptacije logističnim igralcem, da se specializirajo za tiskanje in to naredijo hitro in poceni. Avtonomna vozila pa bodo omogočala boljše logistične storitve – Amazon testira dostavne drone, Mercedes je pionir na področju digitalnih tovornjakov,« našteva sogovornik.



Foto: Frigologo

Izzivi za paketno distribucijo

V tujini so že na delu avtonomni tovornjaki, RFID čipi za vsak paket itd. »Največji izziv je pred paketno distribucijo, kjer ne gre za kontrolirane temperature, denimo pri Amazonu in podobnih. Frigologo pa je logistično podjetje, specializirano za logistiko živil, predvsem v temperaturno kontroliranih režimih, in tu je slika malo drugačna. Prav tako je v Sloveniji vedno faktor velikost – smo zelo majhni in tudi pri transportu

Vrhunske storitve v naročju globalnega lastnika

Z&T Logistika, ki je del logistične družbe A. Hartrodt, specializirane na področje prevozov prehrabnenih artiklov, lahko svojim strankam ponudi prevoze po celem svetu.



a. hartrodt
TRANSPORT IS OUR BUSINESS

Z & T Logistika d.o.o.

"Associated to the a.hartrodt Group of companies"

Ankaranska cesta 5C,
6000 Koper

+386 8 200 31 71
info@zt-logistika.com
www.hartrodt.com

Koprska družba Z&T Logistika je v večinski lasti nemške korporacije A. Hartrodt, ki je bila ustanovljena leta 1887 in ima več kot 120 predstavništev v več kot 40 državah, s svojimi storitvami pa je prisotna na celotnem planetu.

Zavezani odličnosti

Matična družba je specializirana za področje prevozov prehrabnenih artiklov, izvaja pa tudi storitve na področju pomorskega prometa (FCL, LCL, projektni tovor), letalskih pošilk in kamionskih prevozov. Opravlja tudi skladiščno logistiko in skladiščne storitve. Lani je ustvarila pol milijarde evrov prihodkov. Družba A. Hartrodt sledi načelom 'Freight Forwarder 2.0', s čimer svojim naročnikom kjerkoli v svetu zagotavlja vrhunske storitve s področja logistike. In tega so deležne tudi stranke družbe Z&T Logistika.

Krepitev v Sloveniji in na Balkanu

Po besedah Mitje Čeligoja, generalnega direktorja Z&T Logistike, so njihovi največji naročniki na tujih trgih, želijo pa se utrditi predvsem na slovenskem trgu in na drugih trgih Balkana. V ta namen bodo veliko naporov vlagali v utrditev blagovne znamke A. Hartrodt na omenjenem območju. Da bodo lahko še bolje izpolnjevali zahteve svojih naročnikov, jim bo v prihodnje v pomoč nova IT programska oprema, ki jim bo omogočala lažje spremljanje ključnih točk pri prevozu blaga in zagotavljala sprotno obveščanje strank.

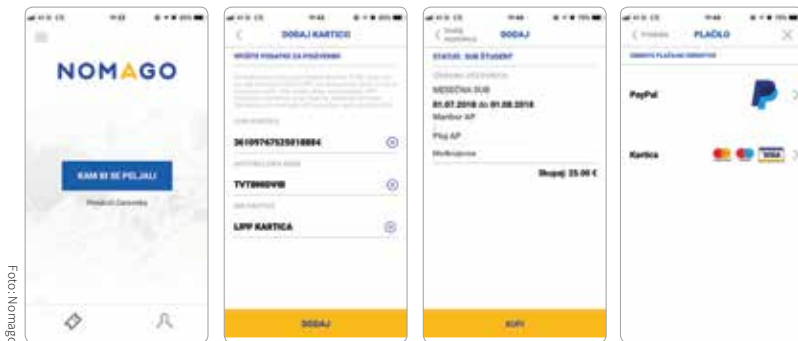


Foto: Nomago

Nomago ponuja možnost nakupa vozovnice prek spleta in mobilne aplikacije.

»Da zadosti sodobnim trendom, mora biti prodaja digitalizirana, primerno ciljana in se stalno prilagajati zahtevam trga,« o tem, kakšne so zahteve na področju prevoza potnikov, pravi Marjan Beltram iz Nomaga.

se to pozna, prav tako v skladiščih. Pri nas ni tako ogromnih logističnih centrov, kot so v Združenih državah, Veliki Britaniji, Nemčiji, da o Kitajski ne govorimo. Avtomatizacija je zagotovo prihodnost, tehnologija pa bo čedalje cenejša, zato bo slej kot prej prišla tudi k nam,« meni jo v podjetju.

V njihovem poslu je popolna sledljivost blaga nujna. »Popolna sledljivost vsekakor omogoča popoln nadzor nad stanjem v skladišču ali na poti v vsakem trenutku. Te informacije so pomembne tako za nas kot za trgovce kot za proizvajalce,« poudarjajo. Zagotavljajo jo z naprednim in sodobnim IT sistemom,

ki jim omogoča, da ves čas sledijo izdelkom na podlagi rokov uporabe in serije izdelkov, lotov. Tako imajo nadzor nad zalogo, njihovi partnerji pa ves čas na voljo informacije.

Spremembe tudi na področju transporta potnikov

»V zadnjih letih vidimo na področju prevoza potnikov velike spremembe, predvsem pri povezovanju potnikov želja s ponudbo linij in načinom prodaje. Da zadosti sodobnim trendom, mora biti prodaja digitalizirana, primerno ciljana in se stalno prilagajati zahtevam trga. Kar se tiče prevoznih sredstev, je opazna predvsem usmeritev v elektrifikacijo, kar pa je lahko zgolj kratkoročna rešitev,« meni izvršni direktor za turizem in storitve mobilnosti v Nomagu Marjan Beltram.

V Nomagu so pred kratkim predstavili mobilno aplikacijo za nakup vozovnice, ki jo je mogoče kupiti prek spleta. Aplikacija v tem trenutku omogoča preverbo urnikov rednih linij po vsej Sloveniji, brezplačno validacijo vozovnic Nomago (če to omogoča uporabnikov telefon), nakup enkratnih vozovnic ter nakup in podaljšanje vozovnic IJPP za vse dijake in študente ne glede na to, katere linije po Sloveniji uporabljajo. »Na tem mestu bodo v prihodnje na voljo tudi številne druge komplementarne storitve, povezane z mobilnostjo in potovanji. Za boljšo uporabniško izkušnjo bo poskrbela tudi uvedba

V SEŽANI ŽE POLNIJO PRVI DOMAČI IN TUJI PREVOZNIKI

V Sežani, kjer je na voljo prva stacionarna polnilnica za utekočinjen zemeljski plin (UZP oz. ang. LNG), so poleg tujih, napolnili tudi tovornjake prvih slovenskih prevoznikov, ki vidijo prihodnost v tej pogonski alternativni.



Za vozili domačega prevoznika Mitja Škergeta, ki je prvi registriral tovorno vozilo na utekočinjen zemeljski plin (UZP), so se na postaji zvrstila tudi nova vozila znamke Iveco v lasti podjetja Klemen Transport. Postaji SiLNG - prvi stacionarni polnilnici za ta vir energije, ki jo upravlja družba Butan plin, se bo kmalu pridružila še dodatna v Ljubljani. Poleg zgoraj omenjenih

slovenskih prevoznikov v Sežani polnijo tudi tovornjaki mednarodnega prevoznika Autamarocchi, katerega flota že presega 40 tovornih vozil na LNG in hrvaškega Energy Prime, ki je prav tako navdušen nad polnilnico v Sežani.

Nakup tovornih vozil na UZP poleg ugodnejše cene goriva, prinaša tudi velik domet – z samo enim polnjenjem lahko tovornjaki premostijo tudi do 1.600 kilometrov poti. Trenutna cena za kilogram plina je nekaj manj kot evro. Slovenski prevozniki so z uporabo navdušeni, želijo pa si subvencij za vozila ter nižje trošarine in takse, konkurenčne s sosednjimi državami, ki bi jih seveda dodatno spodbudile k nakupu in uporabi tega okolju prijaznega vira energije.



Sodobna alternativa v tovornem prometu

Tovorna vozila na utekočinjen zemeljski plin (UZP) bistveno manj onesnažujejo okolje, saj ne ustvarjajo trdih delcev, ki najbolj onesnažujejo ozračje, izpust ogljikovega dioksida pa je manjši za do 20 odstotkov. Tovornjaki na UZP ustvarijo tudi manj hrupa in tako prinašajo dodatne koristi za okolje.

Prihodnost je v biometanu

Tovorna vozila na UZP so kompatibilna tudi za polnjenje z biometanom, kar bo zagotovo trend v zagotavljanju trajnostnih rešitev transporta v prihodnosti. Priložnosti za to so med drugim že spoznali v sosednji Italiji, kjer izjemno spodbujajo proizvodnjo.

sistema za sledenje, ki bo potniku omogočila spremljanje lokacije avtobusa, ki ga čaka,« o tem, kaj bo še ponujala aplikacija, pravi Beltram. Sodobno uporabniško izkušnjo želijo ponuditi tudi na svoji spletni strani, ki jo razvijajo tako, da bo ponudila podobno izkušnjo kot v mobilni aplikaciji.

Eden od produktov, s katerim sledijo potrebam uporabnikov, je uvedba shuttle busa (direktne povezave) iz Ljubljane do letališč v Benetkah in Trevisu. S 1. avgustom so dodali tudi prevoze na letališče Brnik. »Prizadevamo si za izboljšanje storitev na področju e-mobilnosti, zato je v našem načrtu širitve ponudbe tudi prevoz do evropskih letališč ter razvoj drugih storitev na področju e-mobilnosti,« napoveduje Beltram in dodaja, da imajo v razvoju nekaj novih produktov, o katerih pa za zdaj ne morejo podrobneje govoriti.

Celostno izkušnjo strankam ponujajo tudi s tem, ko se STA potovanja pridružujejo blagovni znamki Nomago. »Ker je rast STA potovanja poganjala predvsem osredotočenost na zadovoljstvo strank in ponudbo izjemnih storitev vsem strankam, od fizičnih oseb do podjetij, bomo s tem odslej nadaljevali in nadgrajevali v okviru skupine Nomago ter pri tem skrbeli tudi za razvoj enotnih storitev za popotnike,« napoveduje Beltram.

Ob vsem tem pa ostajajo usmerjeni tudi v varovanje okolja. Nomago je partner v projektu načrtovanja

postavljanja infrastrukture polnilnih mest, poleg tega so vključeni tudi v projekt Edison, skozi katerega želi Slovenija postati testno območje za tehnologije električne mobilnosti, julija 2018 pa so kot celotno podjetje pridobili certifikat okoljevarstvenega standarda ISO 14001.

»Logistika zahteva človeka«

»Kljub obsežni mehanizaciji in avtomatizaciji, logistika zahteva človeka. Kakovost, usposabljanje in ohranitev logističnih delovnih mest je glavni dejavnik logistične uspešnosti. Nižja kakovost storitev škoduje proizvodnji in mednarodni trgovini. Toda človeški viri, pogosto spregledani ali samoumevni, niso odvisni le od politike podjetij, ampak tudi od nacionalnih pobud za izobraževanje in usposabljanje ljudi za logistične poklice,« za konec poudarja Rosi. **gg**

»Kakovostni podatki so točni, kompletni, usklajeni med partnerji v verigi, dosegljivi vsem kadarkoli in kjerkoli,« poudarjajo v GS1.

FLEET BOARD

POSKRBITI ZA NAJBOLJŠI IZKORISTEK VAŠEGA VOZILA IN PRIHRANITE.

Povežite se z vašim vozilom. Vaš Actros že ima sistem Fleetboard. Izkoristite izjemno ponudbo telematike za vaše rabljeno vozilo.



Paket »Trucks Efficiency«

8 MESECEV UPORABE STORITVE FLEETBOARD ZA SAMO 99 EUR*

Paket vključuje analizo uporabe vozila, servis in storitev Uptime.

Več informacij na elektronskem naslovu fleetboard@autocommerce.si ali telefonski številki 041 458 792.

*Paket »Trucks Efficiency« vključuje analizo uporabe vozila, servis in storitev Uptime po ceni 99 EUR za 8 mesecev za 1 vozilo. Ponudba velja do 31. 12. 2018 za vozila z že vgrajenim sistemom Fleetboard.

Večja propustnost, hitrejši obrat tovora

Novi tovorni vhod bo izboljšal prometne razmere v pristanišču in zmanjšal število tovornjakov ob mestnem jedru.

Pretovor v koprskem pristanišču se je v zadnjih trinajstih letih skoraj podvojil in v letu 2017 že presegel 23 milijonov ton. Del tega tovora, približno 40 odstotkov, prihaja oziroma zapuša pristanišče s tovornjaki, in sicer skozi edini kamionski vhod, ki je bil zgrajen leta 1981 in razširjen v letu 2016 (s štiri na šest pasov). Kljub relativno visokemu deležu blaga po železnici se je z leti povečeval tudi kamionski promet. Na povprečen delavnik tako v pristanišče vstopi kakih 1.000 tovornjakov, ki razvažajo tovor do terminalov, veliko je tudi gradbenih in ostalih tovornjakov, ki se dnevno mudijo na območju pristanišča.

Novi, t. i. Serminski vhod, ki leži na vzhodni strani pristanišča ob desnem bregu Rižane, je bil že leta 2011 vključen v Državni prostorski načrt pristanišča. Po dolгих letih zapletov z lastništvom parcel so se avgusta letos končno začela gradbena dela, zaključek pa je predviden v marcu 2019. Naložba je vredna 4,15 milijona evrov, vključuje pa izgradnjo 450 metrov dolge štiripasovne navezave, izgradnjo nadstrešnic in ploščad, na kateri bodo objekti za carino in varnostno službo. Glede na lokacijo vhoda bo ta deloval predvsem kot vstopna točka za drugi pomol, kjer so koncentrirani sipki in generalni ter velike skladiščne površine za avtomobile. Skrajšale se bodo poti in časi vožnje do terminalov, bistveno manj bo križanj med tovornjaki, vlaki in ostalo mehanizacijo, kar bo izboljšalo interno logistiko in produktivnost pristanišča. Ko bo zgrajen, bo na novi vhod preusmerjenih približno 40 odstotkov vseh tovornjakov, na obstoječem pa bodo prevladovali tovornjaki s kontejnerji in hitro pokvarljivim tovorom.



Razširjeno koncesijsko območje in nove naložbe za kontejnerje in avtomobile

Nov, t. i. Serminski vhod za tovornjake, je dolgoročno pomemben tudi z vidika širitve pristaniške dejavnosti na severu in vzhodu pristanišča, se pravi na območju Ankaranske bonifike. Vlada je namreč junija letos spremenila uredbo o upravljanju koprskega pristanišča in razširila koncesijsko območje na vzhodnem delu pristanišča za skoraj 44 hektarov, na morju pa še za 27 hektarov. Nove kopenske površine so za Luko Koper pomembne, saj jih bo lahko uporabljala za odlaganje materiala ob poglobljanju morskega dna. S tem bo tudi reševala problem depresije terena in priprave površin za bodoče skladiščenje tovara. Na podoben način so nastale tudi površine, ki ležijo med obstoječim koncesijskim oziroma pristaniškim območjem in razširjenim območjem. Te parcele so delno v lasti Občine Ankaran in del v zasebni lasti in država si že aktivno prizadeva, da bi ji pridobila v svojo last in jih, skladno z državnim prostorskim načrtom, namenila pristaniški dejavnosti.

Te površine bi Luka Koper izkoristila za skladiščenje avtomobilov, ki v zadnjih letih beležijo skokovito rast. Poleg tega je na območju tretjega bazena predviden tudi nov privez za Ro-Ro ladje (ladje za prevoz vozil) in izgradnja železniških tirov med obsežnimi parkirišči avtomobilov v zaledju tretjega bazena. Zaradi čedalje večjega povpraševanja po pokritih skladiščih pa je v načrtu tudi dodatna, 5-nadstropna garažna hiša za 6.000 avtomobilov.

Prostorsko se pristanišče širi tudi na zahodnem delu, kjer je predvideno 100-metrsko podaljšanje prvega pomola za kontejnerje (projekt je v fazi pridobivanja gradbenega dovoljenja). Gre za najpomembnejšo naložbo v sklopu poslovne strategije do leta 2020, ki bo povečala kapaciteto terminala na 1,3 milijona kontejnerjev letno. Kontejnerji so, poleg vozil, strateška blagovna skupina Luke Koper in s povečevanjem kapacitete na tem terminalu bo družba lahko ohranila mednarodno konkurenčnost ter odgovorila na pričakovanja in potrebe ladjarjev, ki v Koper pošiljajo vse večje kontejnerske ladje.



Smo tam, kjer ste vi.

Doma smo na vaših tržiščih. Z lastnimi poslovalnicami, kjer vam osebno pomagamo pri doseganju vaših ciljev. Z eno **najučinkovitejših logističnih mrež** na svetu. In z motom, ki nas vodi že več kot 500 let: **Odličnost storitev**. Kako vam lahko pomagamo?

www.gw-world.com



Gebrüder Weiss 
Transport in Logistika

»Logistika je preveč zahteven posel, da bi se dalo improvizirati«

»Kdor bo ostal samo v fizičnem svetu, ne da bi se s partnerji povezal tudi digitalno, ne bo več zanimiv partner,« opozarja Andrej Planina, direktor SCM divizije v podjetju Špica.

Barbara Perko

Slovenska podjetja po mnenju Rosija na ozkih področjih segajo zelo visoko.

Digitalizacija je popolnoma zaobjela transport in logistiko in njenim trendom se ni mogoče izogniti. »Najbolj pomembna korist digitalizacije za transportna in logistična podjetja je v izrednih možnostih povezave z drugimi akterji v oskrbovalnih verigah. V svoji osnovi je logistika namreč povezovalna funkcija, ki pa mora s fizičnim transportom delovati tako v fizičnem svetu kot tudi v digitalnem svetu z izmenjavo podatkov,« poudarja Andrej Planina, direktor SCM divizije v podjetju Špica. »Kdor bo ostal samo v fizičnem svetu, na da bi se s partnerji povezal tudi digitalno, ne bo več zanimiv partner. Pošiljatelji in

prejemniki blaga namreč zdaj pričakujejo, da bodo z logisti in transportnimi podjetji poslovali popolnoma avtomatsko in digitalno in da jim bodo na voljo vsi podatki o gibanju in statusu njihovega blaga.«

Kar nekaj podjetij z inovativnimi rešitvami

»V logistiki se digitalizacija dogaja počasneje kot v nekaterih drugih panogah. Z zavedanjem, da počasnejša stopnja digitalnega razvoja prinaša določena tveganja in potencialno katastrofo za največje uveljavljene igralce v panogi, so se stvari začele naglo prestavljati,« pravi Bojan Rosi, dekan Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru. Po njegovem mnenju je v Sloveniji kar nekaj podjetij, ki ponujajo inovativne tehnične rešitve, s katerimi je mogoča digitalna transformacija v oskrbovalnih verigah.

In kam se po njegovem mnenju uvrščajo slovenska podjetja? »Na ozkih področjih segamo zelo visoko. Ko govorimo o digitalni transformaciji, ob kateri nastajajo novi poslovni modeli, ne moremo mimo slovenskega GoOptija in CargoX-a. Odlična primera ustvarjanja visoke vrednosti za uporabnike.«

Ena najbolj vročih tehnologij v praksi

Slovenska podjetja CargoX je uporabilo javne verige podatkovnih blokov (public blockchain) za izvedbo rešitve, ki prinaša revolucijo v logistiki.

»Ključni dokument, nakladnico (angleško »bill of lading«), ki jo ladjar oziroma prevoznik izda izvozniku, ta pa jo potem s kurirsko službo po prejemu plačila pošlje uvozniku, ki lahko s tem dokumentom v pristanišču prevzame svoj tovor, smo v celoti digitalizirali in omogočili prenos lastništva s pomočjo transakcijskih zmogljivosti javne podatkovne verige. To pomeni, da lahko sedaj ta izjemno dragocen dokument, ki je vreden toliko, kot je vrednost tovara, varno, hitro in predvsem za bistveno nižjo ceno, prenašamo med deležniki procesa. Vse, kar rabijo, je dostop do interneta,« o novi rešitvi pravi Igor Dragar iz podjetja CargoX.

Tradicionalno papirne nakladnice lahko s kurirsko službo potujejo tudi dva tedna ali več. Če se izgubijo, je postopek izdaje nove dolgotrajen in izjemno drag, poudarja Dragar. »Naša rešitev pa je izjemno varna, saj je nakladnica šifrirana z najnaprednejšo tehnologijo, ni je mogoče ukrasti ali izgubiti, strošek prenosa smo znižali tudi za 85 odstotkov, čas prenosa pa štejemo v minutah in ne več v dnevih ali tednih. Vse skupaj pa poteka tudi izjemno enostavno,« še pojasni Dragar.

Rešitev je pripravljena za uporabo. Njihovi partnerji, ki so aktivni v različnih segmentih logistike in dobavnih verig, jo že testirajo, jeseni pa jo bodo začeli uporabljati v produkcijske namene. »Zanimanje je izjemno, saj v logistiki praktično ni podjetja, ki ni že vsaj slišalo za tehnologijo veriženja podatkovnih blokov (blockchain) ter prednosti in koristi, ki jih prinaša. Mi smo prvi, ki smo že ponudili dejansko rešitev. Izvozniki, uvozniki in prevozniki so navdušeni nad enostavnostjo, transparentnostjo in tudi varnostjo rešitve,« poudarja Dragar.

Pripravite se na spremembe

Planina v naslednjih treh letih pričakuje tri večje spremembe v slovenski logistiki in transportu.

»Umetna inteligenca bo učinkovito planirala transport in naročila prevoze glede na zahteve, glede na proste kapacitete in glede na cene – podobno kot to že dela pri prevozi oseb. Pri krajših regionalnih prevozi se bodo pojavila transportna podjetja, ki bodo imela samo voznike in vozila, in druga podjetja, ki bodo samo organizirala prevoze. Podobno kot za Amazon v tujini že vozijo majhni lokalni prevozniki oz. podizvajalci. Pričakujem tudi pojav odprtih digitalnih logističnih platform za povezovanje akterjev v logistiki, ki jih bo možno uporabljati enostavno in poceni. Gotovo bodo delovale tudi s pomočjo podatkovnih verig in bodo poleg sledenja pošilk omogočale tudi izmenjavo vseh drugih dokumentov,« napoveduje.



Foto: Deposithotos



»Ne improvizirajte!«

»Predvsem se je z digitalizacijo treba začeti ukvarjati in delati stalne izboljšave. Koristila bo odprtost do kupcev in dobaviteljev, odprtost do partnerjev in svetovalcev ter uporaba modernih naprednih digitalnih orodij. Ne razvijati lastnih cenovnih digitalnih rešitev in ne improvizirati – precej bolj učinkovito je uporabiti rešitve, ki že obstajajo na trgu. Logistika je preveč zahteven posel, da bi se dalo improvizirati,« poudarja Andrej Planina.

Spica International

Slovenski igralci se morajo povezovati

Slovenska logistika bi morala izkoristiti znanje in izkušnje, ki jih premore. Planina največjo priložnost vidi v povezovanju slovenskih igralcev in v deljenju njihovih kapacitet. Sam pri tem vidi dve možnosti. Prva je povečanje napolnjenosti tovornih vozil in s tem zmanjšanje obremenjenosti cest ter povečanje učinkovitosti.

Druga možnost je optimizacija dostave pošilk na domove in v trgovine ter boljša komunikacija s prejemniki blaga. »Namesto da sedaj v trgovine v nakupovalnih centrih vsako jutro pripelje deset manjših tovornih vozil, bi to lahko opravil zbirni prevoz in samo eno večje vozilo. Enako pri dostavi pošilk na

domove. Vendar se tega ne da narediti brez odprtega sodelovanja. Slovenija je dovolj majhna in hkrati dovolj agilna in sposobna za take napredne projekte,« je prepričan Planina.

Glavni koristi digitalizacije logistike sta transparentnost poslovanja in zmožnost povezovanja, kar je z digitalnimi orodji precej lažje doseči. Brez digitalizacije se ne da več poslovati. »Presenetljivo je, koliko priložnosti leži tudi v raznih internih procesih, na primer v skladiščih. V naših projektih vedno močno dvignemo učinkovitost skladišč, zmanjšamo stroške, olajšamo upravljanje in skladišča povežemo s partnerji v oskrbovalno verigo,« dodaja Planina. **gg**

Glavni koristi digitalizacije logistike sta transparentnost poslovanja in zmožnost povezovanja, kar je z digitalnimi orodji precej lažje doseči.

Smo skupina dveh podjetij JERMAN TRANSPORT d.o.o. in LOGISTIKA JERMAN ML d.o.o. z več kot štiridesetletno tradicijo in izkušnjami na področju mednarodnih tovornih prevozov.

Naše podjetje zaposluje prek 100 izkušenih sodelavcev. Naš vozni park predstavlja prek 80 vozil znamke MERCEDES in DAF ekološkega razreda EEV in EURO 6. Vsa naša vozila imajo vgrajen GPS sistem, prek katerega stranka lahko vsak trenutek nadzira, kje se pošiljka nahaja. Področje prevozov ki jih opravljamo predstavlja večinoma zahodna Evropa, predvsem Francija, Nemčija, Italija, Belgija, Avstrija, Švica in Nizozemska.

Posebej smo specializirani za prevoze zbirniških in delnih pošilk v Francijo, Nemčijo in Belgijo ter prevoze kolturne pločvine s prirejenimi vozili (COIL MULDE). Del vozil je opremljen tudi za prevoze ADR pošilk, ter prevoze papirja z JOLODA SISTEMOM, del vozil pa sestavljajo razširljive polprikolice za prevoze tovorov širine do 2,55 cm.

Odlikuje nas; hiter odzivni čas, točnost, prilagodljivost ter sodelavci s strokovnim znanjem. Veseli bomo vašega povpraševanja.

www.transport-jerman.com



JERMAN TRANSPORT d.o.o.,
Zapoge 40, 1217 Vodice
Slovenija
Tel. 00386 1 83 23 585

LOGISTIKA JERMAN ML d.o.o.,
Zapoge 40a, 1217 Vodice
Slovenija

E-mail: jernej@transport-jerman.com



Zagotavljajo celovite storitve premeščanja blaga

Družba Koli Šped iz Kranja se je v 28 letih delovanja iz podjetja, ki je na začetku kot prvi zasebni špediter v državi izvajalo le carinsko zastopanje, razvila v veliko organizacijo, ki opravlja mednarodni transport blaga v cestnem prometu z lastnim najsodobnejšim voznim parkom tovornih vozil.

»Da bi svojim naročnikom ponudili celovite logistične storitve na enem mestu, jim v naši organizaciji poleg carinskih postopkov po potrebi organiziramo tudi ladijske in letalske prevoze ter skladiščenje. Vse dejavnosti skupaj zagotavljajo kompletne storitve premeščanja blaga oziroma vse postopke od prevzema do izročitve. To je naša velika konkurenčna prednost, saj se v tem tudi razlikujemo od ostalih ponudnikov,« pove direktor Koli Špeda Boris Sladič.

Sledijo sodobnim smernicam v logistiki

Svoj ugled na mednarodnem trgu so si v Koli Špedu prislužili s kakovostnimi in celovito opravljenimi logističnimi storitvami in prevozi s tovornimi vozili

z najvišjim ekološkim standardom Euro 5 in Euro 6. Njihovo delo se odlikuje s sodobnimi smernicami v logistiki, kjer odločilno vlogo igrajo hitrost, zanesljivost in točnost ter izročitev nepoškodovanega blaga in seveda konkurenčne cene. S takim poslovnim pristopom so si pridobili zaupanje naročnikov iz vse Evrope, predvsem iz Italije, Nemčije in države Beneluxa, svoj krog delovanja pa intenzivno širijo tudi na druge države, predvsem zahodne Evrope.

Do novih voznikov prek zakonskih in birokratskih ovir

Rast, ki je zadnja leta značilna za transportno dejavnost, bodo v Koli Špedu nadaljevali tudi s pomočjo premišljenih novih naložb v sodobna vozila, skladiščne kapacitete in digitalizacijo.

»V transportnem sektorju je veliko povpraševanje po voznikih, težave pri njihovem zaposlovanju pa nam na celotnem področju Evropske Unije dela zmedena zakonodaja, ki se razlikuje od države do države. Nam, kot slovenskemu



podjetju, še posebne preglavice dela naša zakonodaja, saj moramo zaradi pomanjkanja voznikov najemati tujce. Tu pa se zaplete pri dolgotrajnih postopkih pri pridobivanju dovoljenj za delo. Težave so pri prijavljanju njihovih začasnih bivališč, problem pa so tudi različne prakse posameznih upravnih enot in neusklajenosti dela na za nas pristojnih ministrstvih,« še pove Boris Sladič.

PROMO

Since
1990



Eno podjetje, ena rešitev



ContiPressureCheck™

Sistem nadzora tlaka v pnevmatikah

Stalni nadzor tlaka v pnevmatikah
znižuje skupne operativne stroške.

- › **Ekonomičnost:** Znižuje porabo goriva, povečuje življenjsko dobo pnevmatike in vrednost karkase.
- › **Zanesljivost in varnost:** Nadzor tlaka in temperature zmanjšuje možnost nenadzorovanih dogodkov, kar lahko vodi do poškodb pnevmatik in prometnih nesreč.
- › **Varovanje okolja:** Zmanjšuje emisije CO2 in posledično varuje naravo in okolje.
- › **Enostavnost:** Enostavna montaža, kompatibilnost z navigacijskimi sistemi in vsemi znamkami pnevmatik.

www.continental-pnevmatike.si/transport



Pomemben korak do boljših pogojev v avtoprevozništvu

Večmesečna dogovarjanja z ministrstvom za infrastrukturo so obrodila sadove.

Barbara Perko

Uveden bo poseben cestninski razred za dvoosna vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase.

Predstavniki Gospodarske zbornice Slovenije in Obrtno-podjetniške zbornice Slovenije so z ministrstvom za infrastrukturo maja letos podpisali dogovor za izboljšanje pogojev na področju avtoprevozniške dejavnosti. Dogovor je plod večmesečnih dogovarjanj glede povišanja cestnine s 1. aprilom 2018. Namen dogovora je bil poiskati možne rešitve za razbremenitev domačega gospodarstva in opredeliti smernice za nadaljnji razvoj prevozniške dejavnosti.

Z omenjenim dogovorom je stopila v veljavo sprememba načina obračunavanja letne dajatve. Od 1. junija letos se obračunavanje letne dajatve izvaja dnevno in ne mesečno. Tako je uveljavljeno dnevno vračilo plačane letne dajatve, kar v praksi pomeni posredno znižanje stroškov iz tega naslova.

Predvidoma z letom 2019 bo uveden poseben cestninski razred za dvoosna vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase. Dars bo v sodelovanju z ministrstvom za infrastrukturo izvedel vse potrebne aktivnosti za uvedbo omenjenega razreda.

Dogovor predvideva tudi spodbujanje aktivnosti na področju vzpostavitve malih logističnih centrov in varovanih parkirišč. Ministrstvo bo spodbujalo nadaljnje aktivnosti v okviru svojih pristojnosti.

Ekološke spodbude za avtoprevoznike

Ministrstvo za infrastrukturo bo podpiralo nakup pnevmatik višjega energijskega razreda, nadgradnje tovornih vozil s spojlerji za zmanjšanje zračnega upora, predelavo tovornih vozil ali avtobusov na dvogorivni sistem, če bodo strokovne analize, ki jih bo pridobilo ministrstvo, dokazale upravičenost ukrepa. Prav tako bodo podprli nakup tovornih vozil in avtobusov z dvogorivnimi sistemi na stisnjen zemeljski plin ali utekočinjen zemeljski plin ter nakup električnih avtobusov.

Ministrstvo za infrastrukturo bo pri iskanju možnosti za realizacijo teh spodbud sodelovalo z ministrstvom za okolje in prostor, ministrstvom za finance in Eko skladom. Nudilo bo tudi strokovno pomoč pri oblikovanju kriterijev za spodbude. Cilj je, da bi bile finančne spodbude, namenjene sektorju transporta in logistike, na voljo vsako leto. Gospodarska in obrtna zbornica bosta sodelovali pri opredelitvi strokovnih podlag, predložitvi primerjalnih ureditev iz vsaj ene od držav članic EU in oceni potrebnih finančnih sredstev.

Cilj: transport in logistika kot strateška gospodarska panoga

Maja podpisani dogovor vključuje še tri pomembne točke. Preučilo se bo možne sprostitev in ureditev lokalnega prometa na posameznih vzporednih lokalnih cestah. Z zadnjo spremembo Zakona o cestah so bili realizirani amandmaji glede znižanja glob za prekrške v zvezi z nedovoljeno vožnjo vozil v lokalnem prometu.

Ministrstvo bo še naprej nudilo operativno pomoč pri konkretnih težavah cestnih prevoznikov v tujini. Posebna pozornost bo namenjena aktivnostim za odpravo zastojev na mejnih prehodih Zahodnega Balkana.

Nenazadnje, treba je storiti vse, da se sektor transporta in logistike opredeli kot strateška gospodarska panoga. Pri tem ministrstvu za infrastrukturo sodeluje z ministrstvom za gospodarski razvoj in tehnologijo. **gg**

Posebna pozornost bo namenjena aktivnostim za odpravo zastojev na mejnih prehodih Zahodnega Balkana.

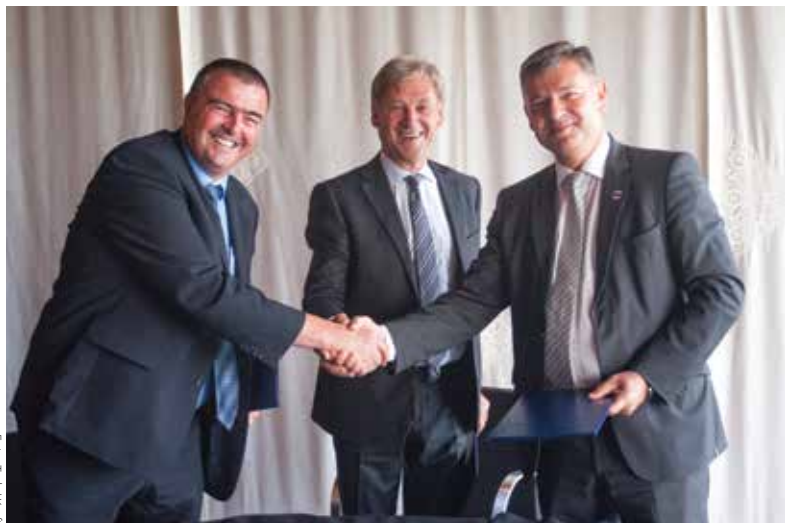


Foto: Tadej Kreft

Tovorna vozila na utekočinjen zemeljski plin stopajo ob bok dizelskim

»Vozila, ki smo jih predali družbi Klemen transport, so prva tovrstna v Sloveniji,« pravi Kristjan Prinčič, vodja poslovnega centra v podjetju Benussi.



Foto: Samo Kranjec

V ljubljanski družbi Benussi, ki zastopa proizvajalca vozil Iveco, so nedavno družbi Klemen transport v uporabo predali tri velika tovorna vozila Stralis NP, ki kot energent uporabljajo utekočinjen zemeljski plin (UZP). Po besedah Kristjana Prinčiča, vodje poslovnega centra v podjetju Benussi, gre za prva tovrstna vozila v Sloveniji. Imajo primerljive vozne zmogljivosti kot tista na

dizelski motor, so pa pri delovanju tišja in povzročajo manj tresljajev, kar je zelo ugodno za voznike. Obenem so takšna vozila bolj primerna za nočne dostave in vožnje v mestnih središčih.

Z UZP ceneje po celi Evropi

Po besedah Marka Hodaliča, ki v Ivecu pokriva področje vozil na UZP za srednjo in vzhodno Evropo, lahko Stralis NP z enim polnjenjem prevozi do 1.600 kilometrov, razvejanost polnilnic na UZP pa omogoča, da je z njim mogoče voziti po območju celotne EU. V Sloveniji sta trenutno polnilnici za UZP v Sežani in Ljubljani, v prestolnici se načrtuje zgraditev še ene, gradi pa jih družba Butan plin.

UZP je cenejši in energetsko bogatejši od dizelskega goriva, in čeprav so

tovorna vozila na UZP (kljub subvencijam) dražja od tistih na dizelska, so pri UZP celotni stroški lastništva že v kratkoročnem (pet letnem) obdobju precej nižji. Obenem so vozila na UZP okolju bistveno bolj prijazna.



Foto: Samo Kranjec

»Težka tovorna vozila na utekočinjen zemeljski plin so edina učinkovita alternativa dizelskim vozilom, ki je na trgu dejansko dostopna,« poudarja Marko Hodalič iz Iveca.

TRAJNOSTNOST

Zmanjšanje emisij delcev in dušikovih oksidov. Do 15% manj CO₂ in kar 95% manj z biometanom. Nižja raven hrupa.

TEHNOLOGIJA

IVECO NP Euro VI:

Ni odvisnosti od surove nafte. Brez AdBlue®. Brez DPF. Ni prisilne regeneracije. Neomejena dostava v mestnih središčih in ponoči.

RAZNOLIKOST

Edini proizvajalec komercialnih vozil s celotno paleto vozil na alternativni pogon: Novi Daily Blue Power NP, Novi Eurocargo CNG, Novi Stralis NP utekočinjen in stisnjen Zemeljski plin

GOSPODARNOST

Do 40% znižanje stroškov goriva. Zmanjšanje operativnih stroškov.

IVECO NATURAL POWER RANGE ZA VAŠ POSEL, ZA NAŠ PLANET



**5000 €*
€KO BONUS**

BENUSSI

Kupite zdaj Daily, Eurocargo in Stralis, ki jih poganja zemeljski plin z €KO IVECO programom spodbude v vrednosti 5000 Eur. Prilagojen IVECO program za vzdrževanje in popravilo je na voljo za celotno paleto vozil.

Od leta 1996 je IVECO edini proizvajalec, ki ponuja celoten spekter vozil na stisnjen in utekočinjen zemeljski plin metan, za vse vrste uporabe in vsako podjetje.

IVECO

Vaš partner za trajnostni transport

Cvetkova ulica 1, Rudnik, Ljubljana,
tel: 08/2053 335 Miklavška cesta 82,
Maribor, tel: 02/8051 530

*brez DDV, ponudba velja za naročila
IVECO NP do 20. septembra 2018



povezujemo evropo



Slovenske železnice
SŽ-Tovorni promet

SŽ-Tovorni promet, d. o. o.
e-pošta: cargo@slo-zeleznice.si

www.slo-zeleznice.si

TOP družbe po prihodkih

Družbe, 2017	Čisti prihodki, v EUR	Sprememba 17/16 (v %)	Št. zaposlenih	Dodana vrednost, v EUR	Sprememba 17/16 (v %)
1 DARS d.d.	442.244.312	18,8	1.213	411.552.823	15,5
2 POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	221.204.631	2,6	5.275	149.996.199	-5,0
3 LUKA KOPER, d.d.	206.835.533	8,6	918	116.224.196	-1,8
4 SŽ-Tovorni promet, d.o.o.	181.988.830	2,3	1.203	64.181.472	-14,3
5 ZAVOD REPUBLIKE SLOVENIJE ZA BLAGOVNE REZERVE	110.306.190	11,4	58	26.920.022	-5,8
6 INTEREUROPA d.d.	103.975.875	14,2	577	26.233.737	2,5
7 GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	79.505.023	18,1	14	7.125.499	12,2
8 BTC d.d.	66.573.110	5,7	364	28.324.628	4,5
9 SCHENKER d.d.	45.623.141	19,4	133	10.289.848	9,2
10 DSV Transport d.o.o.	41.357.409	7,0	147	6.703.228	3,5
11 T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	39.800.790	30,8	57	3.517.104	29,5
12 ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	39.647.436	-5,2	13	3.343.974	-14,9
13 SŽ-Potniški promet, d.o.o.	37.545.765	-14,3	586	46.117.929	40,3
14 cargo-partner d.o.o.	33.702.280	18,7	91	4.116.473	-1,7
15 AGROCORN d.o.o.	30.811.911	21,3	22	1.339.141	7,3
16 LPP d.o.o.	29.504.024	2,9	879	30.736.110	11,6
17 Kuehne + Nagel d.o.o.	28.960.116	1,4	61	3.462.347	45,7
18 EUROTEK Trebnje, d.o.o.	28.178.601	20,1	188	9.638.260	55,8
19 DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	26.175.810	8,7	59	2.978.427	-0,2
20 FRIKUS d.o.o.	21.307.079	21,9	138	5.204.276	24,5
21 FMS LOGISTIKA d.o.o.	21.012.050	-11,4	17	948.363	20,7
22 PETRANS d.o.o.	20.900.301	-11,8	108	4.318.201	-8,3
23 GEFCO d.o.o.	20.776.494	12,7	23	1.293.363	-5,9
24 NOMAGO d.o.o. (prej AVRIGO, d.o.o.)	20.680.350	61,5	298	13.320.542	7,7
25 T.L.Sirk d.o.o.	19.924.122	15,9	137	6.025.793	3,0
26 IZLETNIK CELJE d.o.o.	19.243.252	47,4	365	14.663.183	22,5
27 KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	19.205.297	15,3	346	9.449.713	25,2
28 TRANSPORT FINEC d.o.o.	19.139.830	37,0	148	8.281.090	35,2
29 FERSPED, d.o.o.	18.438.344	-7,6	56	2.727.717	-3,6
30 JURČIČ & CO., d.o.o.	18.250.711	3,3	164	6.695.922	3,2
31 DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	17.854.073	16,0	111	4.034.143	11,7
32 PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	16.736.023	5,6	129	4.826.454	2,4
33 UPS Adria (S) Ekspres d.o.o.	15.060.197	2,4	43	2.151.007	8,1
34 MB PETRIČ, d.o.o.	15.050.954	26,0	131	3.959.784	6,4
35 GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	14.694.481	4,2	45	2.204.684	14,2
36 TNT Express Worldwide, d.o.o.	14.681.172	10,1	95	2.278.709	-9,1
37 SIGR d.o.o.	14.536.687	8,0	17	592.998	-1,8
38 PLOJ d.o.o.	14.480.116	6,8	125	6.007.999	16,0
39 IZBERI d.o.o.	14.450.733	13,8	16	580.831	-10,4
40 ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	14.050.870	-7,9	96	3.464.328	17,1
41 GLOBAL SISTEM d.o.o.	14.045.513	3,8	122	4.866.102	19,4
42 Rail Cargo Carrier, d.o.o.	13.729.219	11,0	80	4.514.504	28,2
43 SIMTRO ENERGIJA d.o.o.	13.678.462	11,7	18	872.421	2,9
44 GEBRUDER WEISS d.o.o.	13.652.743	12,5	56	2.410.692	35,2
45 MILŠPED d.o.o.	13.540.896	31,0	47	2.884.414	61,8
46 BRUS d.o.o.	13.251.333	9,6	118	5.985.796	4,6
47 T.T. CARGO d.o.o.	13.212.798	4,4	4	688.233	15,6
48 Arriva Alpetour d.o.o. (prej Alpetour PA d.o.o.)	12.884.021	-28,6	318	14.012.935	3,0
49 CAT LOGISTIC, d.o.o.	12.846.955	45,8	52	4.519.967	78,6
50 KO-TRANS d.o.o.	12.783.406	0,6	112	4.634.068	-0,4

Opomba: upoštevanih 50 največjih družb po čistih prihodkih od prodaje na podlagi nekonsolidiranih finančnih izkazov za leto 2017 v dejavnosti transporta.

Logistika

Družbe, 2017	Čisti prihodki, v EUR	Sprememba 17/16 (v %)	Št. zaposlenih	Dodana vrednost, v EUR	Sprememba 17/16 (v %)
1 DARS d.d.	442.244.312	18,8	1.213	411.552.823	15,5
2 INTEREUROPA d.d.	103.975.875	14,2	577	26.233.737	2,5
3 GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	79.505.023	18,1	14	7.125.499	12,2
4 SCHENKER d.d.	45.623.141	19,4	133	10.289.848	9,2
5 DSV Transport d.o.o.	41.357.409	7,0	147	6.703.228	3,5
6 T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	39.800.790	30,8	57	3.517.104	29,5
7 cargo-partner d.o.o.	33.702.280	18,7	91	4.116.473	-1,7
8 Kuehne + Nagel d.o.o.	28.960.116	1,4	61	3.462.347	45,7
9 DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	26.175.810	8,7	59	2.978.427	-0,2
10 FMS LOGISTIKA d.o.o.	21.012.050	-11,4	17	948.363	20,7

Opomba: upoštevane največje družbe po čistih prihodkih od prodaje v dejavnosti SKD 52.21 in 52.29.

Špedicija Goja, Rajšpova ulica 22, 2250 Ptuj | www.spedicija-goja.si



Dolgoletno delovanje in izkušnje
v transportu in logistiki nas
navdihujejo, da lahko našim
strankam ponujamo
nove storitve.

V tem letu smo nabavili 10 novih
vozil za prevoze s kiper prikolicami
in prikolicami s pomičnim dnom,
s katerimi opravljamo:

NOVE STORITVE

- Transport odpadnih kovin,
plastike in papirja
- Transport drugega razsutega
tovora (žitarice, celuloza,
kompost, rdf odpad, ...)

Špedicija Goja želi postati uspešno in prepoznavno logistično in transportno podjetje na evropskem trgu, ter ostati eden
izmed vodilnih ponudnikov špedicijskih in cestnih transportnih storitev v Sloveniji.

Železniški tovorni promet

Družbe, 2017	Čisti prihodki (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)	Št. zaposlenih	Dodana vrednost (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)
1 SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	181.988.830	2,3	1.203	64.181.472	-14,3
2 ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	39.647.436	-5,2	13	3.343.974	-14,9
3 Rail Cargo Carrier, d.o.o.	13.729.219	11,0	80	4.514.504	28,2
4 Adria Transport, d.o.o.	10.150.081	-12,7	33	3.919.867	-5,1
5 PRIMOL d.o.o.	3.212.786	74,6	2	127.705	-11,5

Opomba: upoštevane največje družbe po čistih prihodkih od prodaje v dejavnosti SKD 49.2.

Potniški kopenski promet

Družbe, 2017	Čisti prihodki (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)	Št. zaposlenih	Dodana vrednost (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)
1 SŽ - Potniški promet, d.o.o.	37.545.765	-14,3	586	46.117.929	40,3
2 LPP d.o.o.	29.504.024	2,9	879	30.736.110	11,6
3 NOMAGO d.o.o. (prej AVRIGO, d.o.o.)	20.680.350	61,5	298	13.320.542	7,7
4 IZLETNIK CELJE d.o.o.	19.243.252	47,4	365	14.663.183	22,5
5 Arriva Alpetour d.o.o. (prej Alpetour PA d.o.o.)	12.884.021	-28,6	318	14.012.935	3,0
6 ARRIVA ŠTAJERSKA d.d.	8.991.786	-4,5	280	9.910.924	-2,5
7 ARRIVA DOLENJSKA IN PRIMORSKA d.o.o.	8.510.875	13,7	222	7.986.123	5,3
8 AP MS d.d.	6.385.877	3,2	136	4.641.555	3,1
9 Javno podjetje Marprom d.o.o.	5.840.328	12,4	244	6.056.163	28,0
10 VOGEL, d.d.	4.869.300	15,8	78	3.150.032	32,4

Opomba: upoštevane največje družbe po čistih prihodkih od prodaje v dejavnosti SKD 49.3 in 49.1.

Premikamo Evropo

Podjetje FRIKUS je bilo ustanovljeno kot transportno podjetje v Avstriji leta 1928. Danes je FRIKUS partner podjetjem po celi Evropi in zanje opravlja logistične storitve po celem svetu.

Povezava logističnih kompetenc s svojim voznim parkom daje našemu podjetju možnost, da se za naše stranke specializira predvsem v razvoju individualnih rešitev potrebnih za optimizacijo logističnih procesov.



Frikus d.o.o.

Vojkovo nabrežje 32,
6000 Koper Slovenija

Telefon +386 (0)5 63 00 175

Fax +386 (0)5 63 00 176

FRIKUS

Cestni tovorni promet

Družbe, 2017	Čisti prihodki (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)	Št. zaposlenih	Dodana vrednost (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)
1 EUROTEK Trebnje, d.o.o.	28.178.601	20,1	188	9.638.260	55,8
2 FRIKUS d.o.o.	21.307.079	21,9	138	5.204.276	24,5
3 PETRANS d.o.o.	20.900.301	-11,8	108	4.318.201	-8,3
4 GEFCO d.o.o.	20.776.494	12,7	23	1.293.363	-5,9
5 T.L.Sirk d.o.o.	19.924.122	15,9	137	6.025.793	3,0
6 KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	19.205.297	15,3	346	9.449.713	25,2
7 TRANSPORT FINEC d.o.o.	19.139.830	37,0	148	8.281.090	35,2
8 JURČIČ & CO., d.o.o.	18.250.711	3,3	164	6.695.922	3,2
9 PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	16.736.023	5,6	129	4.826.454	2,4
10 MB PETRIČ, d.o.o.	15.050.954	26,0	131	3.959.784	6,4
11 GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	14.694.481	4,2	45	2.204.684	14,2
12 TNT Express Worldwide, d.o.o.	14.681.172	10,1	95	2.278.709	-9,1
13 SIGR d.o.o.	14.536.687	8,0	17	592.998	-1,8
14 PLOJ d.o.o.	14.480.116	6,8	125	6.007.999	16,0
15 ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	14.050.870	-7,9	96	3.464.328	17,1
16 GLOBAL SISTEM d.o.o.	14.045.513	3,8	122	4.866.102	19,4
17 MILŠPED d.o.o.	13.540.896	31,0	47	2.884.414	61,8
18 BRUS d.o.o.	13.251.333	9,6	118	5.985.796	4,6
19 CAT LOGISTIC, d.o.o.	12.846.955	45,8	52	4.519.967	78,6
20 KO-TRANS d.o.o.	12.783.406	0,6	112	4.634.068	-0,4

Opomba: upoštevane največje družbe po čistih prihodkih od prodaje v dejavnosti SKD 49.4.



Branko Kolenc s.p., Logistika-transport, gostinstvo nepremičnine in trgovina

Gaji 46, 3000 Celje, Slovenija

Telefon: +386 34254-300; -302; -308

Fax: + 386 34254-303

E-mail: prevozi.kolenc@siol.net

logistika@kolenc.si

www.transport-kolenc.si



32 LET

LOGISTIČNO-TRANSPORTNE DEJAVNOSTI

Logistično-transportno podjetje BRANKO KOLENC S.P. je družinsko podjetje ustanovljeno leta 1986. Podjetje opravlja naslednje procese:

- logistiko, skladiščenje, pretovor in prevoz blaga za kamione in hladilnike, predvsem za države: Avstrija, Nemčija, Italija, Belgija, Nizozemska, Francija, Grčija, Hrvaška in Slovenija
- logistične storitve, transport, pretovor blaga in skladiščenje, EKSKLUZIVNO za Grčijo
- gostinsko in trgovsko dejavnost
- gradnja nepremičnin

Odzivnost, fleksibilnost, zanesljivost in točnost so povezovalni most med nami in našimi partnerji. Hvala za zaupanje.



Skladiščenje

Družbe, 2017	Čisti prihodki (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)	Št. zaposlenih	Dodana vrednost (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)
1 ZAVOD REPUBLIKE SLOVENIJE ZA BLAGOVNE REZERVE	110.306.190	11,4	58	26.920.022	-5,8
2 AGROCORN d.o.o.	30.811.911	21,3	22	1.339.141	7,3
3 SIMTRO ENERGIJA d.o.o.	13.678.462	11,7	18	872.421	2,9
4 ECC d.o.o.	4.668.377	4,8	155	3.929.400	7,1
5 T.T. d.o.o.	3.682.544	169,2	3	160.144	7,3

Opomba: upoštevane največje družbe po čistih prihodkih od prodaje v dejavnosti SKD 52.1.

Pretovarjanje

Družbe, 2017	Čisti prihodki (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)	Št. zaposlenih	Dodana vrednost (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)
1 LUKA KOPER, d.d.	206.835.533	8,6	918	116.224.196	-1,8
2 BTC d.d.	66.573.110	5,7	364	28.324.628	4,5
3 EFTEC SL d.o.o.	3.585.797	71,6	5	704.658	388,9
4 T-MOMO d.o.o.	3.044.912	2,6	126	2.099.447	12,9
5 LUCPORT d.o.o.	2.214.011	5,1	87	1.603.776	44,9

Opomba: upoštevane največje družbe po čistih prihodkih od prodaje v dejavnosti SKD 52.24.

FINING D.O.O. | Ferrarska 17, SI-6000 Koper, Slovenija | T +386 5 630 3100 | E fining@fining.si | www.fining.si



• Carinsko posredovanje

- uvoz
- izvoz
- tranzit
- poenostavljeni postopki (predcarinjenje in carinjenje 24/7)
- poročanje o carinskem statusu tovarov, asistiranje pri inšpekcijskih pregledih
- "fiskalno" uvozno carinjenje za podjetja iz drugih držav članic Evropske skupnosti
- poročila Instratat

• Davčno zastopanje

- poročanje FURS

• Pristaniška logistika

- zagotavljanje vhodne in izhodne

- pristaniške dokumentacije za zabojnike (kontejnarje), tovornjake, vlake, ladje
- priskrbovanje potrdil o pričvrščevanju in kakovosti tovarov
- organiziranje polnjenja in praznjenja zabojnikov
- priprava transportnih listin
- poročilo o zalogah, stanju tovarov in svetovanje
- naročanje zabojnikov
- priprava tovarov za transport
- koordiniranje projektnih tovorov
- posredovanje pri oskrbi ladij
- pregled tovarov
- ostale storitve povezane s tovorom



pristaniški špediterji
in carinski posredniki



Pošta in kurirske dejavnosti

Družbe, 2017	Čisti prihodki (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)	Št. zaposlenih	Dodana vrednost (v EUR)	Sprememba 17/16 (v %)
1 POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	221.204.631	2,6	5.275	149.996.199	-5,0
2 DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	17.854.073	16,0	111	4.034.143	11,7
3 UPS Adria (S) Ekspres d.o.o.	15.060.197	2,4	43	2.151.007	8,1
4 IZBERI d.o.o.	14.450.733	13,8	16	580.831	-10,4
5 GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	11.494.951	11,2	53	2.467.642	0,0
6 DPD d.o.o.	10.368.748	20,5	35	1.873.182	12,6
7 PS Logistika d.o.o.	6.762.290	27,2	74	2.205.370	2,4
8 TMARK d.o.o.	3.538.930	-3,3	2	62.218	-43,6
9 GANCO d.o.o.	3.436.339	36,7	1	52.900	62,0
10 FedEx Express d.o.o.	2.818.526	1,1	2	194.573	-61,0

Opomba: upoštevane največje družbe po čistih prihodkih od prodaje v dejavnosti SKD 53.1 in 53.2.

Vir vseh lestvic: GV-in, Ajpes, javna objava

PRODAMO

Investicijsko zemljišče

v Vodica

Lokacija: **Zapoge, Vodice**

Zemljišče: **zazidljivo**

Raba: **območje gospodarske cone**

Velikost: **8.618 m²**

Pozidljivost zemljišča: **65 %**

Dopustna višina gradnje: **10 m**

Cena: **610.000 EUR**

V navedeno prodajno ceno je že vključen 22 % DDV.

Investicijsko zemljišče je komunalno neopremljeno. Nepremičnina se nahaja v območju gospodarske cone z oznako ŠP 14/2, kjer je mogoča izgradnja treh obrtno-podjetniških, proizvodnih ali poslovnih objektov.

HETA ASSET RESOLUTION



Nepremičnina leži le 250 metrov od avtocestnega priključka Torovo, mimo katerega gre dnevno preko 45.000 vozil. Zemljišče je od Ljubljane oddaljeno 14, od letališča Brnik pa 8 kilometrov.

Več informacij najdete na naši spletni strani.



Close to your business.

www.quehenberger.com

Popolna logistika.

Quehenberger je specialist za celovite logistične storitve v srednji in vzhodni Evropi. Na naših ključnih industrijskih področjih združujemo vse logistične storitve in različne načine transporta, da zagotovimo inovativne in učinkovite oskrbovalne verige - vse z namenom nuditi najboljšo možno storitev za naše stranke!

Quehenberger
logistics ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

+386 (0) 1 520 6120
info.si@quehenberger.com

Spet pristali na točki nič

Rdeča luč evropskih poslancev je precejšen udarec za transport. Po tem, ko je že kazalo, da bo prišlo do sprememb na področju zakonodaje o cestnih prevozi, zdaj ni povsem jasno, kdaj bi se to lahko uresničilo.

Barbara Perko

»Z naše strani bomo preko CLECAT-a in kontakta z našimi evropskimi poslanci še naprej zagovarjali rešitve, ki so ugodne z vidika slovenskega prevoznika.«
GZS – Združenje za promet

Težko pričakovane spremembe zakonodajnih predlogov o cestnih prevozi so poslanci Evropskega parlamenta v začetku julija zavrnil in jih vrnili odboru v vnovično obravnavo. Zakonodajni sveženj bo tako spet moral obravnavati odbor za promet in turizem.

»To pomeni, da bo treba na rešitev na ravni EU glede napotitve voznikov, rednih tedenskih počitkov v vozilu, kabotaži še nekaj počakati. Glede na to, da je Avstrija prevzela predsedovanje EU, pa ni nujno, da bomo prišli do predlogov rešitev, ki bi bili ustrezni z našega vidika oziroma kakor je bilo prvotno predlagano na odboru TRAN,« opozarjajo pri GZS – Združenju za promet.

Nova pravila, ki naj bi v prihodnje veljala glede napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa v EU, so povzročila veliko razburjenja. Pogledi vpletenih na zadevo se namreč razlikujejo. Še posebej je to očitno, ko gre za pravila o napotenih delavcih v prometnem sektorju in za pravila o času kabotaže.

Uveljavitev napotitve bi bila nesorazmeren ukrep

Evropsko združenje špediterjev CLECAT, katerega aktivni član je tudi Združenje za promet, je rezultat glasovanja obžalovalo. Generalna direktorica Nicolette van der Jagt je v izjavi po glasovanju

Kaj nalagajo pravila o napotitvah delavcev

Pravila o napotitvah delavcev v drugo članico EU predpisujejo enako plačilo za enako delo na istem mestu opravljanja storitve. Za napotene delavce mora tako veljati zakonodaja države gostiteljice o plačilu za delo, vključno s pravili o dodatkih ali povračilu stroškov, ki nastanejo zaradi napotitve (potni stroški, stroški za nastanitev in hrano). Potne stroške ter stroške za nastanitev in hrano mora delodajalec napotenim delavcem izplačati, ne pa odšteti od plačila za delo. Uporabljajo se lahko tudi določbe panožnih ali splošnih kolektivnih pogodb.

poudarila, da so bile predlagane rešitve rezultat dolgih in intenzivnih pogovorov odbora Tran in sektorja. »Očitno je, da smo prepričali številne poslance, da bi uveljavitev pravil o napotitvi za mednarodni transport predstavljala neizvedljiv in nesorazmeren ukrep, ki ne bi rešil nobenih težav, s katerimi se trenutno soočamo. Nasprotno, uporaba takšnih pravil bi kvečjemu povzročila rast števila samozaposlenih voznikov brez socialne zaščite.« Van der Jagt opozarja, da je zelo vprašljivo, ali bo do dogovora, ki bi preprečil nadaljnjo uvedbo nacionalnih načinov napotitve, prišlo pred volitvami v Evropski parlament, ki bodo prihodnje leto.

Kompromisni predlog, ki ga je odbor v začetku junija sprejel, je predvidel izključitev mednarodnega cestnega prometa iz pravil o napotitvi delavcev v

5 razlogov za podporo kompromisnemu predlogu

1. Predstavlja strokovne poglede zaposlenih in delodajalcev
2. Temelji na načelih evropskega enotnega trga
3. Omejuje birokracijo in varuje interese SME
4. Preprost za izvrševanje s strani nacionalnih nadzornih organov
5. Ščiti pravice delavcev in svobodno gibanje znotraj EU



Foto: Depositphotos

celoti. Obveznost napotitve je bila predvidena le za kabotažne prevoze in kombinirane prevoze. Kabotaža bi bila dovoljena v roku 7 dni po opravljanem dohodnem mednarodnem prevozu (razložiti blaga) v drugo državo članico. V teh sedmih dneh bi prevoznik lahko opravljal kabotažne prevoze, vendar ne dlje kot 48 ur po vstopu na ozemlje druge države članice. Po izteku sedemdnevnega obdobja je bilo predvideno obdobje ohladike (72 ur), znotraj katerega se ne bi smelo opravljati kabotaže z vozilom, ki je predhodno opravljal kabotažo. Vozniki, ki bi opravljali kabotažo v drugi državi članici in bi tako predstavljali neposredno konkurenco voznikom v tisti državi, bi bili plačani skladno s pravili o minimalni plači v dotični članici od prvega dne dalje.

Kontrole glede na riziko, počitek najkasneje po 6 delovnih dneh

Spremembe so bile predvidene tudi na področju kontrol, nelojalne konkurence in tedenskih počitkov. Število kontrol bi bilo natančneje opredeljeno in bi se jih vršilo na podlagi ocen rizika. Kontrolni organi bi se morali odzivati v krajšem času, predvidene pa so bile tudi globe za naročnike prevozov, špediterje, prevoznike, podprevoznike, ki najemajo/posredujejo prevoze, vedoč, da prevoznik, ki vrši prevoz, krši zakonodajo.

Spremenili bi se tudi pogoji za pridobitev licence Skupnosti. Podjetja bi namreč morala izkazovati realno in stalno prisotnost v državi ustanovitve/pridobitve licence upoštevaje naklade/razklade v državi, z ustreznim številom parkirnih mest, poslovanjem.

Več novosti se je obetalo na področju tedenskega počitka. Tedenski počitek bi skladno s kompromisnim predlogom moral nastopiti najkasneje po šestih delovnih dneh. Podjetje bi moralo vozniku zagotoviti namestitev, ki bi lahko bila tudi v kabini tovornega vozila na počivališču, ki bi izpolnjevalo pogoje. Vsake tri tedne bi moral voznik opraviti tedenski počitek

Posledice neuveljavitve kompromisnega predloga sprememb

1. Uveljavitev pravil o napotitvi za mednarodni transport bi pomenila konec enotnega trga, ogrozila načela prostega pretoka storitev in blaga ter škodovala prevoznim podjetjem v vseh državah članicah.
2. Administrativna bremena za prevozna podjetja bi se izjemno povečala, saj bi bilo treba upoštevati pravila o minimalni plači in delavsko zakonodajo v več državah članicah.
3. Mala in srednja podjetja se bodo borila za preživetje, preživela bodo samo velika prevozna podjetja, kar lahko vodi v monopole.
4. Transportna podjetja iz držav, ki niso članice EU, bodo imela koristi in bodo konkurirala podjetjem iz EU, saj je zanje težje uveljaviti pravila o napotitvi.
5. Naraslo bo število samozaposlitev, na samozaposlene delavce namreč pravila o napotitvi ne vplivajo.
6. Zvišali se bodo stroški transporta, kar bo povzročilo dvig končnih cen za potrošnike.

doma ali na drugi lokaciji po njegovi želji, pri čemer bi bila vožnja domov na stroške prevozniškega podjetja.

Nujna so jasna in poštena pravila

Združenje CLECAT je v skupni deklaraciji, ki so jo podpisala združenja in zbornice iz 24 držav, jasno zapisalo, da je treba zagotoviti jasna, poštena, enotna in izvedljiva pravila na evropski ravni. A uveljavitev pravil o napotitvi delavce bi ustvarila nasproten učinek. Ob tem so kot primer navedli delavce, ki dnevno ali celo v nekaj urah vstopajo v različne države članice. Povečali bi se tudi stroški mednarodnega prevoza, kar bi pripeljalo do zmanjšanja čezmejnega trgovanja in posledično slabitve enotnega trga. [gg](#)

Kompromisni predlog je predvidel izključitev mednarodnega cestnega prometa iz pravil o napotitvi delavcev v celoti.

LOGISTIKA GRANDOVEC

grandovec.anton@siol.net | logistika.grandovec@gmail.com

Avtoprevoznništvo Grandovec Anton, s. p. se že 20 let ukvarja s prevozi znotraj Slovenije. V lastnem voznem parku imamo od kombijev za dostavo do tovornih vozil z rampo za razklad tovara vlačilcev in tudi kiper kamionov. V zadnjem času podjetje veliko vlaga v storitev skladiščenja in manipulacije. Podjetje Avtoprevoznništvo Grandovec Anton, s. p. je v času propada velikih gradbenih podjetij razširilo svojo dejavnost tudi na področje gradbeništva in sodelovalo pri vseh večjih gradbenih projektih na področju Republike Slovenije predvsem pri gradnji in obnovi železnic, tako da bodo verjetno s svojimi izkušnjami pomemben partner tudi pri infrastrukturnih projektih, ki prihajajo.

Od maja 2017 smo začeli z logističnim /operativnim centrom v Ljubljani (Mostah), kjer oddajamo skladiščne in poslovne prostore. Prav tako nudimo skladiščenje in poslovne prostore v Mariboru na Tržaški cesti.

Shell plačilna kartica za gorivo poskrbi za visoko varnost pred zlorabami

Pri prevozih blaga s tovornimi vozili pomeni gorivo večji del stroška prevoznika. Zato so v Shellu, mednarodnem energetskega podjetju, kupcem, ki z njihovo plačilno kartico gorivo kupujejo na najbolj razširjeni mreži črpalk na svetu, dobro poskrbeli za varnost pri njeni uporabi. Spreminjajoče se potrebe kupcev in dinamika prihodnosti so ključne sestavine Shellove strategije, ko razvijajo in iščejo operativne rešitve za stranke. Vlagajo danes za jutri ob upoštevanju razvijajočega se trga in potreb kupcev in se s tem uvrščajo med največje investitorje v najnovejšo sodobno tehnologijo.

V opravljeni anketi med menedžerji prevoznikov podjetij se je izkazalo, da je 65 odstotkov prepričanih, da so z gorivom povezane goljufije in zlorabe resno vprašanje. Menedžerji priznavajo, da zaostritev nadzora lahko ustvari velike prihranke, saj je nadzor nad porabo ključnega pomena. Zato Shell goljufije in zlorabe kartic za gorivo jemlje zelo resno.

Bolje preprečiti kot reševati

PROMO To je bilo glavno vodilo, ko je Shell oblikoval dobro premišljen nadzorni sistem uporabe

svojih plačilnih kartic. V svojih varnostnih paketih ponujajo številne funkcije, ki vodstvu prevoznika podjetja nudijo popoln nadzor nad uporabo Shellovih plačilnih kartic in ob zaznavi nepravilne uporabe omogočajo takojšnje učinkovite ukrepe.

Njihove nove kartice imajo čip tehnologijo, ki jo je praktično nemogoče kopirati. V kombinaciji s PIN kodo znatno zmanjšajo možnost zlorabe. Za še višji nadzor nad transakcijami pa vam nudijo dodatno identifikacijsko številko 'Fleet ID', ki velja kot drugi PIN.

Med ukrepi preprečevanja zlorabe Shellove plačilne kartice so omejitev količine nakupa goriva na transakcijo. Na tak način se prepreči nakup količine goriva, večje od zmogljivosti rezervoarja tovornega vozila. Uporaba kartice je lahko omejena tudi na določeno vsoto ali pa je časovno omejena – dnevno, tedensko, letno oziroma na izbrano časovno obdobje; tako se lahko prepreči uporaba kartice izven delovnega časa uporabnika oziroma voznika tovornega vozila. Varovalni sistem vsebuje tudi omejitve uporabe plačilne kartice v posameznih državah, posameznih izbranih črpalkah ali skupini črpalk.

Kartico lahko prilagodite tudi z izbiro najbolj primerne kategorije nakupa glede na svoje potrebe. Osnovna kategorija nudi samo plačilo dizel goriva in AdBlue ter cestnin, vsaka naslednja pa nudi več produktov in storitev na območju celotne Evrope.

Kot registriran uporabnik sistema Shell Card Online lahko pooblaščen uporabnik dostopa do podatkov in upravlja tudi preko mobilne aplikacije. Pooblaščen uporabnik lahko na aplikaciji preverja uporabo kartice in spreminja njene nastavitve.

Sistem takoj zazna nepravilnosti

Sodobne komunikacijske povezave omogočajo odobritev uporabe v skladu z naborom omejitev v realnem času, v primeru sumljivih aktivnosti pa tudi takojšnjo blokado kartice preko začasne ali trajne blokade kartice. Shellovi strokovnjaki za varnost informacije o nepravilni/sumljivi uporabi prejemajo iz sistema na osnovi določenih parametrov ter s tem pripomorejo k hitremu odkrivanju in preprečevanju oškodovanja lastnika kartice. Tako vsako leto preprečijo več milijonov evrov zlorab.



SHELL FLEET SOLUTIONS
TOGETHER ANYTHING IS POSSIBLE



Ponujamo brezšivne
železniške mreže v
Evropi in zunaj nje.

»Projekti so se končno premaknili z mrtve točke«

Lani zopet uvrščena med deset največjih avtomobilskih pristanišč v Evropi je Luka Koper trenutno zelo zadovoljna s poslovanjem.

Nina Šprohar, foto: Luka Koper



»Naš cilj ostaja nespremenjen: postati vodilni pristaniški sistem za globalne logistične rešitve držav srednje in vzhodne Evrope,« pravi Dimitrij Zadel, prvi mož Luke Koper.

»Pretovor raste predvsem na dveh strateških blagovnih skupinah – kontejnerjih in avtomobilih, kar je pomembno z vidika uresničevanja poslovne strategije skupine Luka Koper,« pravi prvi mož Luke Koper Dimitrij Zadel. »V prvem polletju smo zabeležili tudi rast prihodkov, kar je zelo pomembno v luči izvajanja načrtovanih investicij,« pojasni.

Najbolj finančno uspešen mesec letos je bil zaenkrat marec, ko so zabeležili 2.289.721 ton skupnega ladijskega pretovora, 92.319 kontejnerskih enot (TEU) ter 81.561 avtomobilov in tako podrl mesečne rekorde iz let 2016 in 2017. Zadel se še posebej veseli dejstva, da so se nekateri ključni projekti končno premaknili z mrtve točke, kar bo dalo razvoju pristanišča in poslovanju družbe nov zagon. »V mislih imam predvsem pridobitev dodatnega prostora za skladiščenje tovora oziroma širitev koncesijskega območja ter nadaljevanje projekta podaljšanja prvega pomola. V istem času pa smo se intenzivno ukvarjali tudi s prenovo poslovnega modela, predvsem pri izvajanju pristaniških storitev, kar je velik zalogaj, saj spreminjamo sistem, ki je bil v praksi prisoten zadnjih dvajset let,« pojasnjuje Zadel.

Kaj pa potniški promet? Zadnji mejnik so v potniškem transportu dosegli 22. junija letos – na ta dan so v luki pristale kar štiri potniške ladje z več kot 3.000 turisti. »Do prihoda teh ladij smo letos privezali že 30 potniških ladij, s katerimi je v Slovenijo priplulo 33.622 potnikov. Do konca leta je potrjenih še 55 prihodov ladij bele flote, števec potnikov pa se bo po končani

sezoni ustavil okrog številke 100.000. Približno taka je tudi napoved za sezono 2019,« je Luka Koper zapisala na svoji spletni strani. Poleg koprskega potniškega terminala v trženje in promocijo vključuje tudi sidrišče v Piranu, kjer je letos predvidenih skupaj 27 prihodov ladij.

Pridobili dodatnih 43 hektarov

Ključna novost letošnjega leta je torej sprememba sistema zagotavljanja pristaniških storitev.

»Prehajamo v fazo implementacije novega sistema, ki bo zaključena do konca leta. Z vidika naložb v pristaniško infrastrukturo in povečevanja kapacitete pa velja omeniti širitev koncesijskega območja, ki samo na kopenskem delu pomeni dodatnih 43 hektarov,« pravi Zadel. Gre sicer za prvo tako obsežno povečanje koncesijskega območja, odkar je družba leta 2008 podpisala koncesijsko pogodbo. »Poleg tega velja omeniti tudi izgradnjo novega kamionskega vhoda, ki bo razbremenil tovorni promet, ki zdaj gravitira na obrobje starega mestnega jedra in bo posledično povečal pretočnost. Po več kot enem letu nadaljujemo tudi s projektom podaljšanja prvega pomola, potem ko smo se z Mestno občino Koper dogovorili za nekatere omilitvene ukrepe, ki bodo zmanjšali vplive pristaniške dejavnosti v prvem bazenu na prebivalce mesta Koper,« pravi Zadel in dodaja, da je to le nekaj večjih in pomembnejših projektov, ki so jih letos premaknili z mrtve točke. »Seveda ne smem pozabiti omeniti projekta izgradnje drugega tira Koper–Divača, ki je sicer projekt države, vendar bo največje koristi imelo prav koprsko pristanišče, ker je danes že 60 odstotkov pretovora vezanega na železniško povezavo z zaledjem,« še pojasni.

Veliko načrtov za boljšo prihodnost

Se bo Luka Koper letos še širila? Njen prvi mož pravi, da »v dogovoru z občino Ankaran in enim zasebnim lastnikom poskušamo pridobiti v upravljanje še tri večje parcele na severno-vzhodni strani pristanišča, ki so tudi najbolj primerne za čimprejšnjo uporabo, torej za skladiščenje tovora«. Sodelujejo tudi z državo, saj so, kot pravi Zadel, podpisali najemno pogodbo za



V Luki Koper spreminjajo sistem, ki je bil v praksi prisoten zadnjih 20 let.



uporabo zemljišča na parceli na skrajnem severnem delu pristanišča, ki jo je družba pred leti že uporabljala za skladiščenje avtomobilov. »V načrtu imamo izgradnjo novih priveznih mest v tretjem bazenu, razmišljamo pa tudi o povečanju garažne hiše, saj imamo za to investicijo že pridobljeno gradbeno dovoljenje. Skratka, načrtov je veliko, prav toliko tudi izzivov, ki pa jih poskušamo reševati v konstruktivnem dialogu z vsemi deležniki,« še pravi Zadel.

Ključno je mednarodno sodelovanje

Luka Koper je del združenja MEDports, v katerega je vključenih dvajset pristanišč iz desetih držav evropskega in afriškega dela Sredozemlja. »Cilj združenja je okrepiti medsebojno sodelovanje za večjo prepoznavnost in učinkovitost sredozemskih pristanišč v svetovnem pomorskem prometu, kar je tudi ključnega pomena za ekonomsko in socialno stabilnost v Sredozemlju,« so zapisali na spletni strani. Sodelovanje krepijo tudi z Egiptom, saj so letos v sodelovanju z Združenjem za promet (GZS) organizirali Dan Luke Koper in Slovenske logistike v Egiptu. »Koper ima z egiptovskimi pristanišči iz leta v leto boljše direktne kontejnerske povezave. Trenutno deluje šest tedenskih kontejnerskih servisov,« navajajo. V preteklem letu pa je Luka Koper dobila še

en adut – tedensko Ro-Ro linijo, ki Koper povezuje z Azijo. Ta je »še posebej primerna za sprejem, poleg seveda avtomobilov, najrazličnejše težke mehanizacije in opreme«. Luka Koper je mednarodno dejavna tudi letos – 14. junija je tudi uradno postala del pobude za novo svilno pot in podpisala Sporazum o sodelovanju s skupino kitajskih pristanišč Ningbo Zhoushan.

Potrebe okolja se spreminjajo

Luka Koper ima poslovno strategijo načrtano do leta 2030 oziroma strateški poslovni načrt do leta 2020. »V kratkem bomo začeli pripravljati izhodišča za novo strategijo in upoštevati bo treba vse spremembe, ki so se v tem času zgodile na globalni ravni, na primer prihod vse večjih tovornih ladij, ter zahteve in potrebe lokalnega okolja. Naš cilj ostaja nespremenjen: postati vodilni pristaniški sistem za globalne logistične rešitve držav srednje in vzhodne Evrope,« razloži Zadel. So pa sicer na dobri poti, saj so trenutno največje pristanišče za Avstrijo, imajo največji tržni delež pri kontejnerskem prometu na Madžarskem in Slovaškem, povečujejo pa tudi pretovor na Češkem, Poljskem ter v Nemčiji. »Drugi tir pa je na nek način predvsem garancija za naše poslovne partnerje s tega območja, da bomo v tej smeri tudi nadaljevali,« zaključuje Zadel. gg

Okoli številke 100.000 se bo po končani sezoni ustavil števec potnikov.

Načrtujejo izgradnjo novih priveznih mest v tretjem bazenu in razmišljajo o povečanju garažne hiše.



Smo mednarodno špeditersko podjetje, ki ima lastne pomorske zbirne linije iz KP za: ASHDOD/HAIFA, LIMASSOL, SINGAPORE, ALEXANDRIA, AQABA, CASABLANCA, DUBAI, JEDDAH, HAMMAD/DOHA, NHAVA SHEVA.

Nudimo možnost pobiranja in dostavljanja zbirnih pošilk in delnih dokladov po centralni in vzhodni Evropi. Prav tako imamo na uvozu za Koper lastne pomorske linije iz Kitajske (Shanghai, Ningbo, Qingdao), Hong Konga in Singapurja. Kot nišno prednost nudimo strankam možnost zbirnih odprem nevarnega tovora.



Butični logist za zelo velike, težke in zahtevne tovore



Luka Vukovar; naklad rečne ladje s tovorom izrednih dimenzij in mase iz Zagreba za Francijo



Boka Kotorska; Tivat v Črni gori
Prevoz in postavitve osmih transformatorjev na temelje



Pakirni center Paklog v Črnomlju



Projektni tovor iz Češke za Turčijo preko trajektne luke Trst

Comark, ki se je specializiral za področje projektne logistike, zagotavlja kakovostne prevoze izrednih tovorov po celem svetu.

Ljubljanska družba Comark je logist na področju projektne logistike, kjer gre za transport ogromnih, težkih, vrednih in kritičnih (pomembnih za dokončanje živih projektov) tovorov. Ob tem izvajajo izredne prevoze tovorov večjih dimenzij in mas. Ti zahtevajo specializirana transportna sredstva, prilagojene transportne/prevozne poti in projektno organizacijo. Zahtevajo tudi osebe in vozila, ki takšne tovore spremljajo in varujejo, ter ustrezna dovoljenja. Poleg tega izvajajo še celovite storitve selitve in postavitve različne strojne opreme iz temelja na temelj.

Prevozi v ustrezni embalaži

Da bi takšen tovor lahko nepoškodovan prenesel različne, tudi prekomorske poti, mora biti ustrezno zaščiten. Pri tem po besedah Branka Butale, direktorja Comarka, ki ima v logistiki 31-letne izkušnje, ne gre za klasično embalažo. Takšno blago potuje v zabojih, za zaščito blaga se uporablja tudi vakumiranje; skratka gre za embalažo, narejeno po meri. Za to so v Comarku razvili posebno dejavnost pakiranja blaga.

Povezani s strateškima partnerjema

Da bi bili kos opisanim izzivom, so v Comarku oblikovali tudi ustrezno organizacijsko in lastniško strukturo. Njihov polovični lastnik je mariborsko cestno-prevozniško podjetje Ploj. S tem so si po besedah Branka Butale zagotovili floto tovornih vozil, ki jo prioritarno uporabljajo in ponujajo za izvedbo projektov. Na področju pakiranja tovara pa so vzpostavili partnerstvo z italijansko družbo Transpack. Skupaj z Italijani so, po načelu 50/50–odstotnega lastništva, kupili zagrebško družbo Ecotec, ki ima 15 zaposlenih, in v Črnomlju ustanovili podjetje Paklog – sodobni pakirni center s 30 zaposlenimi. Na ta način so pri pakiranju pokrili območje Slovenije in Hrvaške ter prek Transpacka tudi Italije. Z mobilnimi ekipami pa zagotavljajo podporo projektov v BiH, Srbiji, Romuniji in Avstriji.

Omenjeno je zelo pomembno, saj v okviru globalnih logističnih tokov delujejo predvsem na tovoru, ki gravitira prek koprskega, reškega in tržaškega pristanišča. Pri tem koprsko in tržaško pristanišče pokrivajo iz centrale v Ljubljani, reškega pa s pomočjo družbe Comark, d. o. o. v tem mestu. Prisotni so tudi na projektih tovorih v pristaniščih ostalih italijanskih in hrvaških luk. Enega

najbolj zahtevnih projektov so na začetku letošnjega leta zaključili v Črni gori pri transportu in postavitvi osmih transformatorjev po 275 ton na temelje transformatorske postaje. Ob tem sogovornik poudarja, da tudi s svojimi celovitimi rešitvami pripomorejo, da logistične tokove s severnoevropskih pristanišč preusmerjajo v koprsko, tržaško in reško pristanišče. V prihodnje se bodo trudili, da bi ta delež še povečevali.

V sozvočju z velikimi

Po besedah Branka Butale družba Comark v globalni logistiki deluje kot butično podjetje. Imajo posebno ponudbo, ki je klasični logisti nimajo. »Pri tem smo dostikrat tudi orodje v rokah velikih, večina naših strank so namreč velika globalna logistična podjetja,« pravi sogovornik. V Comarku tako 70 do 80 odstotkov prihodkov ustvarijo s pomočjo tujih kupcev, 20 do 30 odstotkov pa z domačimi. S pomočjo referenc in partnerjev prevažajo tovore po celem svetu.

Poleg omenjenega pa Branko Butala kot konkurenčne prednosti podjetja izpostavlja jasno zgodbo in vizijo, dolgoletne izkušnje, znanje, kakovostno organizacijo, prilagodljivost in široko mrežo zaupanja vrednih sodelavcev in poslovnih partnerjev.



INTERNATIONAL
TRUCK OF THE YEAR 2018



Celovite transportne rešitve

DAF z novim pogonskim sklopom in popolnoma novo, pametno zasnovano podvozja postavlja nova merila kakovosti v smislu učinkovitosti. Posledica dobro premišljenih inovacij je nizka teža praznega vozila in s tem visoka nosilnost. Istočasno je s prenovljeno notranjostjo kabin, odličnimi voznimi karakteristikami in še višjim nivojem varnosti ponovno dvignjen nivo udobja za voznika.

CORDIA d.o.o. - DAF CENTER





Z novim letom nov zagon za projekt Emonika

Potem ko je družba Slovenske železnice lani končala v rekordnih številkah, zdaj napoveduje vnovično oživitev projekta Emonika. Predvidoma prihodnje leto naj bi zanj namreč pridobili gradbeno dovoljenje.

Nina Šprohar, foto: Slovenske železnice



»Do leta 2023 nameravamo prepeljati kar 20 milijonov potnikov na leto,« optimistično napoveduje Dušan Mes.

Slovenske železnice so minulo leto znova izboljšale rezultate poslovanja. Ti so, pravijo, v primerjavi s preteklimi leti rekordni. »Ustvarili smo 517 milijonov evrov prihodkov, kar je 2,1 odstotka več kot leto prej,« pove generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes. Doda, da se je povišal tudi EBIT. Ta znaša »31 milijonov evrov, kar je 26 odstotkov več kot leto prej, čisti poslovni izid pa znaša 30,6 milijona evrov, kar je 16 odstotkov več kot lani«. Medtem pa so se finančne obveznosti skupine Slovenske železnice lani v primerjavi z letom 2016 zmanjšale za 36 odstotkov, in sicer na 89 milijonov evrov.

Naslednje leto se bomo vozili z novimi vlaki

Letos aprila so Slovenske železnice s podjetjem Stadler podpisale pogodbo za nakup 26 novih potniških garnitur v višini 175,3 milijona evrov. Novi vlaki bodo po Sloveniji začeli voziti predvidoma prihodnje leto. Čemu takšna naložba? »Razloga za nakup novih vlakov sta starost sedanjih vozniških sredstev in rast števila potnikov na glavnih železniških progah. Do leta 2023 nameravamo prepeljati kar 20 milijonov potnikov na leto, kar pomeni šest milijonov več kot

leta 2017,« je optimističen Mes. Doda, da načrtujejo, da bodo do leta 2025 prenovili celoten vozni park.

Gradbeno dovoljenje za Emoniko prihodnje leto

Mes pravi, da skupaj z ministrstvom za infrastrukturo (MzI) trenutno pripravljajo projektno in investicijsko dokumentacijo za projekt Emonika. Projekt, ki ga sicer obljublajo že skoraj desetletje, je torej po precej negotovostih doživel nov vzpon. »Gradbeno dovoljenje za projekt pričakujemo leta 2019, pripravljalna dela pa bi se posledično začela konec istega leta,« pravi Mes. Začeli bodo na Vilharjevi cesti, kjer bodo najprej predstavili in uredili komunalno infrastrukturo, nato pa v naslednji fazi uredili tire in tirne naprave, vozno mrežo ter signalnovarnostne in telekomunikacijske (SVTK) naprave. To je namreč potrebno zaradi gradnje nove železniške postaje, ki bo zgrajena nad tiri. In kako velika bo nova železniška postaja? »Zmogljivost postaje bo od 25 do 30 tisoč potnikov dnevno. Ocenjujemo, da bo nad novo avtobusno postajo prostor za okoli 500 parkirnih mest za avtomobile in skoraj 600 za kolesarje,« pojasnjuje Mes.

Na vlakih tudi brezplačen internet

Kakšne prednosti pa predstavlja potovanje z vlakom za potnike? »Potencialnim potnikom pripravljamo privlačne ponudbe. Integrirana vozovnica IJPP je dijakom in študentom na voljo že od leta 2016. V letu 2017 smo s spletnim podaljševanjem vlog skrajšali čakalne vrste pred okenci blagajnikov. Letos v sodelovanju z ministrstvom za infrastrukturo načrtujemo širitev IJPP-ja na druge uporabnike integriranega javnega potniškega prometa,« obljublja Mes. »Dodatne storitve, ki jih pripravljamo za potnike, so še brezplačen dostop do spleta in novi ticketing (op. a., prodaja vozovnic), ki bo omogočal tako spletno kot mobilno prodajo,« še dodaja.

Veliki vložki v velike projekte

»Stanje na področju potniškega prometa se, predvsem zaradi velikih vlaganj ministrstva za infrastrukturo v nadgradnje železniških prog, iz leta v leto izboljšuje,« pojasnjuje Mes. Dodatna sredstva namenjajo tako obnovi javne železniške infrastrukture kot tudi investicijam v potniškem prometu.

Letos bodo tako dokončali kar nekaj projektov:

• Izvlečni tir

Na MzL pravijo, da je bil v okviru projekta zgrajen 1,2 kilometra dolg nov izvlečni tir, ki je že prvi kilometer drugega tira. »Projekt je zajemal tudi sanacijo obstoječega tira, gradnjo dveh podvozov in mostu čez Rižano, postavitve protihrupnih ograj in novo prevozno napajalno postajo Hrastovlje,« pravijo odgovorni na MzL. Gradbena dela so zaključena, promet pa normalno poteka po obeh tirih, sledi še uvedba sistema ETCS. Koliko sredstev so vložili? »Vrednost podpisanih pogodb znaša 19,4 milijona evrov, zagotovljeno pa je tudi sofinanciranje z evropskimi sredstvi iz IPE nacionalne ovojnice v vrednosti 14,2 milijona evrov,« pojasnjujejo na MzL.

• Ureditev ljubljanskih postajališč

»Na področju Ljubljane bomo nadgradili sedem železniških postajališč (Ljubljana Tivoli, Litostroj,

Ljubljana Brinje, Ljubljana Ježica, Ljubljana Vodmat, Ljubljana Stegne in Medno) ter zgradili nova postajališča (Dolgi Most, Lavrica in Novo mesto Šmihel),« obljublja na MzL. Podpisali so pogodbo za izvedbo del v vrednosti 3,15 milijona evrov, delo pa bodo zaključili v drugi polovici leta 2018.

Projekti, ki še trajajo:

• Nadgradnja železniške proge Poljčane–Slovenska Bistrica

Tudi nadgradnja železniške proge in postaj Poljčane ter Slovenska Bistrica, gradnja novega podvoza v Poljčanah ter gradnja novega nadvoza v Spodnji Brežnici se nadaljujejo. »Investicijska vrednost projekta vključno z že izvedenimi deli je 51,8 milijona evrov, zagotovljeno je tudi sofinanciranje z evropskimi sredstvi v okviru IPE nacionalne ovojnice v vrednosti 11,94 milijona evrov,« pravijo na MzL. Z delom naj bi zaključili leta 2019.

• Kočevska proga

Na MzL pojasnjujejo, da trenutno izvajajo gradbena dela, ki zajemajo obnovo proge od Ribnice do Kočevja ter ureditev postaj Kočevje, Ribnica, Ortnek ter Dobropolje in postajališč Stara Cerkev, Čušperk in Spodnja Slivnica. Temu bo sledila še tretja faza, ki obsega zamenjavo in posodobitev signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav na celotni progi. »Vrednost del znaša 15,82 milijona evrov,« pravijo na MzL. Dela bodo zaključili v letu 2019, saj se bo, kot pravijo na MzL, zaradi dolgotrajnega postopka javnega naročanja tretja faza pričela pozneje, kot je bilo sprva načrtovano.

• Nadgradnja železniške proge Zidani most – Celje

»Nadaljujemo z nadgradnjo železniške proge in postaje Rimske Toplice,« pravijo na MzL. Ocenjena vrednost investicije je 282,4 milijona evrov, zagotovljeno pa je tudi sofinanciranje z evropskimi sredstvi v okviru IPE nacionalne ovojnice v vrednosti 90,6 milijona evrov. »S projektom bomo zaključili do konca 2020,« še dodajajo na ministrstvu.

Pripravljalna dela za projekt Emonika naj bi se začela konec leta 2019.

Za potnike pripravljajo nov ticketing, ki bo omogočal tako spletno kot mobilno prodajo.

FLIRT – DMV

enopodni DMW



- Število vozov 5
- Število sedišč prvega razreda 12
- Število sedišč 171
- Število mest za gibalno ovirane 2
- Število stojšč 167
- Število mest za kolesa 5

FLIRT – EMV

enopodni večsistemski



- Število vozov 10
- Število sedišč prvega razreda 12
- Število sedišč 235
- Število mest za gibalno ovirane 2
- Število stojšč 227
- Število mest za kolesa 5

KISS

dvopodni enosistemski



- Število vozov 10
- Število sedišč prvega razreda 16
- Število sedišč 292
- Število mest za gibalno ovirane 2
- Število stojšč 264
- Število mest za kolesa 5



Foto: Depositphotos

- **Vzpostavitev sistema ETCS**
»Sistem bomo vzpostavili na progah Pragersko–Šentilj–državna meja in državna meja–Dobova–Zidani Most v skupni dolžini 90 kilometrov,« pravijo na MzI. Ocenjena vrednost investicije je 18,6 milijona evrov, podpisali pa so sporazum o nepovratnih sredstvih iz finančnega

programa IPE v vrednosti 6,37 milijona evrov.
»Projekt bo zaključen predvidoma do konca leta 2023,« še dodajajo.

Novi projekti:

- **Nadgradnja železniške proge Maribor–Šentilj**
»Avgusta smo začeli z nadgradnjo obstoječega tira in železniških postaj Maribor, Pesnica ter Šentilj. V okviru tega projekta bomo tudi rekonstruirali obstoječi predor Šentilj, zgradili nov predor Pekel in nov viadukt Pesnica,« pravijo na MzI. Ocenjena vrednost investicije je 253,7 milijona evrov, prav tako pa je predvideno tudi sofinanciranje z evropskimi sredstvi iz kohezijskega sklada v višini približno 100 milijonov evrov. Dela na obstoječi trasi bodo zaključena v letu 2020, izvedba del za novi trasi na odseku Počehova–Pesnica–predor Pekel ter viadukt Pesnica pa do konca leta 2022.
- **Nadgradnja vozlišča Pragersko**
Kot pravijo na MzI, bodo z delom začeli predvidoma v drugi polovici leta 2018 in zaključili leta 2020. »Ocenjena vrednost investicije je 79,7 milijona evrov, od tega pa Evropski sklad sofinancira 40 milijonov evrov,« zaključujejo. [gg](#)

VV-LOG

FORWARDING AND TRANSPORT SERVICES Ltd.
Spedycja in transport, d.o.o.

VV-LOG je inovativno mednarodno logistično podjetje specializirano na področju izvajanja carinskih storitev.

Visokokvalificiran kader omogoča hitro reševanje zapletenih carinskih postopkov. Podjetje tesno sodeluje z vsemi deležniki v logističnem procesu kar omogoča nemoteno dostavo blaga naročniku storitev.

www.vv-log.com

Ankaranska cesta 5b, 6000 Koper | E-mail: info@vv-log.com | Tel/Fax: +386 59 020 253

Kakovostne storitve v osrčju Evrope

SŽ – Tovorni promet je največji železniški prevoznik v Sloveniji, največje logistično podjetje v državi in hkrati največji slovenski izvoznik storitev. Visoko usposobljeni zaposleni kupcem, ki so zanje vedno na prvem mestu, ponujajo zanesljive in konkurenčne storitve, oblikovane v skladu z njihovimi pričakovanji.

SŽ – Tovorni promet deluje na vse bolj konkurenčnem evropskem trgu prevoznih storitev. Kljub temu družba svojo dejavnost širi na nove ključne trge držav v regiji, kjer so zanesljiv, konkurenčen regionalni prevoznik in operater. Zato nenehno optimizirajo svoje storitve in jih prilagajajo zahtevam kupcev. SŽ – Tovorni promet kot del Skupine Slovenske železnice lahko ponudi ne le hiter in zanesljiv transport tovora, temveč tudi številne dodatne dejavnosti, ki sestavljajo celovito storitev. Njihova ponudba vsebuje načrtovanje transporta, svetovanje o varnosti in nakladanju, kakovostne prevoze blaga v klasičnem in kombiniranem prometu po konkurenčnih cenah pa tudi carinjenje in špediterske storitve, prekomorske in cestne prevoze skupaj z družbo Fersped. Skupaj z družbo SŽ – Vleka in tehnika nudijo vzdrževanje in popravilo vagonov, z družbo SŽ – ŽIP pa varovanje blaga. Njihova pomembna prednost pa je tudi široka partnerska mreža prevoznikov v drugih državah.

V podjetju SŽ – Tovorni promet se zavedajo pomena delovanja na drugih tržiščih širše regije. Na podlagi varnostnega spričevala opravljajo prevoze tudi v Avstriji in na Hrvaškem, svoje priložnosti pa iščejo tudi na drugih trgih srednje in jugovzhodne Evrope, kjer razvijajo celovite logistične storitve za posamezne ključne kupce, trge in tovore. V prihodnjih

letih bodo svojo dejavnost v tujini, skupaj z dolgotrajnimi partnerji, še bolj širili. V primerih, kjer to ne bo mogoče in glede na zahteve kupcev, bodo tudi samostojno vstopali na ključne trge.

Kot regionalni povezovalac držav jugovzhodne Evrope SŽ – Tovorni promet prevzema pobudo pri oblikovanju svojih produktov. Tako je marca začel voziti novi tovorni vlak Sava Express. Vlak čez Ljubljano Zalog, Beograd in Sremsko Mitrovico povezuje blagovne tokove iz držav Zahodne in Srednje Evrope s tranzitnimi prevozi skozi Srbijo. Z novim vlakom si v podjetju prizadevajo na tire privabiti tovor, ki se zdaj prevaža po cesti. Zato v vlak lahko vključujejo tudi manjše količine blaga.

Dodatna vrednost Sava Expressa je možnost dodajanja ali odvzemanja vagonov v Slavonskem Brodu, kar omogoča navezavo na tovore iz oziroma za Bosno in Hercegovino. Novi vlak se v Ljubljani navezuje na tranzitne tovore kupcev iz Avstrije, Nemčije, Italije, Češke in drugih držav v tranzitu čez Slovenijo. Sava Express ponuja zanesljiv železniški transport iz Ljubljane do Beograda in celovito logistično rešitev na enem mestu. Novi produkt vključuje tudi kakovostno distribucijo v Sloveniji in Srbiji ter v sosednjih državah v organizaciji železniških prevoznikov in drugih partnerjev ter dostavo tovora od vrat do vrat.

V podjetju bodo tudi v prihodnje razvijali nove produkte za individualne kupce, segmente blaga in relacije. Vse, ki potrebujejo kakovostne in celovite storitve, vabijo, da se seznani z naborem njihovih storitev in se prepričajo, da so zanesljiv, učinkovit in lojalen poslovni partner.

povezujemo evropo



Slovenske železnice
SŽ-Tovorni promet

e-pošta: cargo@slo-zeleznice.si
telefon: 01 29 14280

www.slo-zeleznice.si

Prevozniki se na novost še navajajo

Dars napoveduje nove infrastrukturne projekte. Ena največjih novosti je letos vzpostavljeno elektronsko cestninjenje, ki ima za prevoznike tako pluse kot minuse.

Nina Šprohar, foto: DARS

Največja projekta, na katerih dela Dars, sta druga cev predora Karavanke in tretja razvojna os.

Ker ni več zaustavljanja in speljevanja na cestninskih postajah, se posledično zmanjšujejo tudi emisije izpušnih plinov.

Za upravljavci avtocestnega omrežja, ki sicer predstavlja približno desetino celotnega slovenskega cestnega omrežja, vendar se na njem realizira vsaj polovica vsega cestnega prometa v državi, je uspešno poslovno leto, saj so v letu 2017, kot pravijo, izboljšali vse ključne poslovne kazalnike. »Prihodki družbe Dars so v poslovnem letu 2017 znašali 458,9 milijona evrov, kar je 15 odstotnih točk več kot v letu 2016,« pravi Marjan Koler iz službe za odnose z javnostmi na Darsu.

Največjo količino prihodkov predstavljajo cestninski prihodki, ti pa so bili v letu 2017 od prejšnjega leta večji za kar 19 odstotkov. Čemu taka rast?

»Prihodki so se povečali zaradi boljše prodaje vinjet, rasti tovarnega prometa ter povišanja cestnine s 1. januarjem 2017, kar je deloma zavrlo negativen učinek sprememb v strukturi tovarnega prometa glede na emisijske razrede Euro,« pojasnjuje Koler in dodaja, da je »družba v letu 2017 ustvarila 442,2 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, 371,8 milijona evrov EBITDA ter 141,1 milijona evrov čistega dobička«.

Kljub rasti tovarnega in osebnega prometa jim je, po njihovem mnenju, uspelo zagotavljati zadostno pretočnost prometa tudi med izvajanjem obsežnejših

obnovitvenih del. »V letu 2017 smo celovito obnovili približno 26 kilometrov smernih vozišč avtocest in hitrih cest,« pravi Koler. Doda, da se je izboljšala tudi prometna varnost, saj beležijo zmanjšanje vseh vrst poškodb udeležencev v prometu.

Letos bo dokončana podravska avtocesta

»V letu 2017 smo zgradili več kot sedem kilometrov dolgo avtocesto med Draženci in Podlehnikom, preostalih nekaj manj kot šest kilometrov avtoceste do mejnega prehoda Gruškovje bomo dokončali v letošnjem letu,« obljublja Koler. S tem bo tudi v celoti dograjena 33 kilometrov dolga podravska avtocesta A4 med Slivnico in Gruškovjem, ki predstavlja del celovitega vseevropskega prometnega omrežja.

A na Darsu aktivno delajo že na drugih projektih - največja sta druga cev predora Karavanke in tretja razvojna os. »Postopno bomo povečali vlaganja v obnovo in posodobitev obstoječega omrežja. V srednjeročnem strateškem načrtu smo si postavili med drugim tudi cilja optimizirati pretočnost prometa ter hkrati zagotavljati čim višjo raven varnosti na slovenskem avtocestnem omrežju. To bomo še naprej izvajali skozi prizmo čim bolj sodobnih pristopov in odgovorno do okolja,« zagotavlja Koler.

Meni, da se bo trend rasti prometa na naših avtocestah in hitrih cestah nadaljeval. Slovenija je ena najbolj tranzitnih držav v Evropi, poleg tega pa je tudi po stopnji motorizacije na lestvicah precej visoko. »Zato bomo v skladu s strategijo, ki jo je v začetku leta 2017 sprejel nadzorni svet, prednostno reševali zagotavljanje varnosti in pretočnosti v okviru obstoječega avtocestnega sistema, s katerim upravljamo,« še pravi Koler.

Prihajajoči projekti bodo velik finančni zalogaj

Med osrednjimi cilji družbe Dars v letu 2018 je tudi začetek preureditve cestninskih postaj po vzpostavitvi novega elektronskega sistema za težka vozila. »Prednostno je predvidena rušitev cestninskih postaj in preureditev platojev na lokacijah, ki povzročajo



največjo motnjo glede pretočnosti in varnosti v prometu,« razlaga Koler. Nadaljevali bodo s postopki za začetek graditve severnega in južnega dela tretje razvojne osi, predvidena sta izdelava projektne dokumentacije in začetek pridobivanja zemljišč. »Začeli bomo graditi tudi drugo cev slovensko-avstrijskega predora Karavanke,« pravi Koler. Omenjeni projekti bodo za družbo velik finančen zalogaj, zato Koler pravi, da bodo »nadaljevali z izvajanjem ukrepov optimizacije stroškov poslovanja ter sistemsko učinkovitega upravljanja premoženja, prav tako s postopki ustreznega refinanciranja kreditov«. Cilj družbe je v čim večji možni meri zasledovati finančno vzdržno graditev avtocestnih odsekov.

Pot je zdaj hitrejša, varnejša in udobnejša

V letu 2017 so na Darsu vložili izredno veliko naporov v vzpostavljanje sodobnega elektronskega cestninjenja vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone v prostem prometnem toku, ki so ga poimenovali DarsGo. »S sistemom DarsGo, ki smo ga aktivirali 1. aprila letos, je voznikom težkih vozil omogočeno cestninjenje brez ustavljanja ali zmanjševanja hitrosti vozil, cestninjenje brez cestninskih postaj, zato je njihova pot lahko hitrejša, varnejša in udobnejša,« razlaga Koler. Ker ni več zaustavljanja in speljevanja na cestninskih postajah, se posledično zmanjšujejo tudi emisije izpušnih plinov. DarsGo omogoča plačevanje cestnine po prevoženih razdalji ter fleksibilnost v primeru dodajanja novih cestninskih odsekov, z uvedbo elektronskega cestninjenja pa tako ni več potrebe po cestninskih postajah. »S preurejanjem in rušenjem smo začeli letos maja,« še pove Koler.

Prevozniki se na DarsGo še navajajo

Kaj pa ta novost prinaša za prevoznike? Večjih pripomb sicer ni. »Sam prevoz po slovenskih avtocestah je sedaj hitrejši. Ko bodo odstranjene vse cestninske postaje, bo zadeva še bolj tekoča in



ekološka,« pravi Sašo Lehpamer iz podjetja Frikus in dodaja, da so »določene slabosti opazne v administrativnem delu, in sicer so sedaj priloge računom zaradi števila kontrolnih točk bistveno daljše«. Lehpamer meni tudi, da so na Darsu preostri. »Kazen vozniku, če aparata ne nastavi na pravilen razred in emisijo, je prevelika. Pri prevzemu cestninske kartice podjetje navede pravilen emisijski razred ter število osi, na podlagi katerih se obračuna cestnina, kljub temu pa so naprave narejene tako, da mora voznik sam še ročno nastavljanje aparat – če se zmoti, ga oglobijo za 800 evrov,« razlaga in se obenem sprašuje, zakaj kartic cestninjenja ne nastavi operater, saj ima vse podatke. »Tako se je lažje izogniti napakam. Seveda pa si prevozniki najbolj želimo le eno napravo, ki bi veljala za vse države v Evropski uniji, saj trenutno potrebujemo na vozilih tudi do deset različnih naprav. Te voznikom povzročajo težave, saj jih morajo v posamični državi priklapljati in nastaviti na pravilen emisijski razred, število osi itd.« zaključuje Lehpamer.

Prevozniki si želijo eno napravo, ki bi omogočala cestninjenje po vseh evropskih državah.



Glavna dejavnost je prevoz blaga v mednarodnem cestnem prometu. Prav tako nudimo redno in preventivno vzdrževanje lastnih in drugih tovornih vozil, popravila vozil, pranje vozil, menjava pnevmatik, točenje in prodaja goriva in parkiranja vozil. Poleg tega imamo tudi skladiščno dejavnost, pri kateri gre za začasno skladiščenje zbirnega blaga, pa tudi skladiščenja za potrebe strank.

Glavno tržišče družbe je zahodni evropski trg, kjer prednjači Nemčija. Prevažamo blago na paletah in razsutim tovorom vseh vrst. Vsa vozila so opremljena za prevoz nevarnega blaga ADR, pri čemer je posebna specialnost prevoz vseh vrst odpadkov.

Preko 2000 strank iz domačega in tujega tržišča zagotavlja potrebno disperzijo posla kar nam daje dobro ekonomsko stabilnost poslovanja.

JURČIČ & CO., d.o.o. | Poslovna cona A45, 4208 Šenčur

☎ 04 2711 500 | 📠 042711 503 | ✉ info@juristic.com



PREVOZ V MEDNARODNEM
CESTNEM PROMETU

POPRAVILA IN VZDRŽEVANJE
TOVORNIH VOZIL

SKLADIŠČENJE

PREVOZ NEVARNEGA BLAGA
IN VSEH VRST ODPADKOV



**Uporabniki so
zaznali nekaj težav
pri uporabi sistema
DarsGo.**

Medtem pa Lado Srebot iz podjetja Kopaltransport meni, da je »sistem DarsGo dober in primerljiv s sistemi cestninjenja v ostalih evropskih državah, ker je registracija in uporaba enostavna, omogoča pa tudi več načinov plačevanja«. Doda, da ima podjetje Kopaltransport z Darsom sklenjeno tudi pogodbo o

odloženem plačevanju cestnine in je s tem upravičeno do določenega odstotka popusta. »Zato nam ni treba skrbeti, da je na računu dovolj dobroimetja, posledično pa je tudi manj možnosti, da nas oglobijo zaradi neplačila cestnine,« razlaga Srebot.

Ker ne bo več cestninskih postaj, bodo prevozniki porabili manj goriva, kar je zagotovo prednost. Vseeno pa so zasledili nekaj težav. »Naprave DarsGo v primeru odjave vozila iz prometa ni mogoče prenesti na drugo vozilo, ampak je treba za vsako novo vozilo kupiti tudi novo napravo. Prav tako je napravo v primeru okvare potrebno takoj zamenjati,« pravi Srebot. V primerjavi z Avstrijo, kjer imajo prevozniki v primeru okvare naprave GO Box pet ur časa, da napravo zamenjajo oziroma lahko s pokvarjeno napravo prevozijo do 100 kilometrov, je Slovenija za prevoznike strožja. Prav tako so opazili tehnične napake na napravah. »Zvočni signal naprave DarsGo je pri vožnji mimo cestninskih portalov prešibek, zato ga voznik skoraj ne sliši,« pojasni Srebot. Tudi v primeru nepravilnega delovanja naprave DarsGo voznika zvočno opozori, v primeru, da voznik opozorilo presliši, pa dobi kazen. [gg](#)



AVTO KOČEVJE d.o.o.
Otiški vrh 25b, 2373 Šentjanž pri Dravogradu
T: +386 (0)2 8786 957
E: info@avto-kocevje.si
www.avto-kocevje.si



Avto Kočevje:
»Posel še vedno delajo ljudje«

Avto Kočevje spada med starejša logistična podjetja v Sloveniji in v zadnjem času še širijo nabor storitev na vsa področja logistike.

Podjetje Avto Kočevje, ki se ukvarja s prevozom blaga, servisnimi in carinskimi storitvami ter s skladiščenjem, na neizprosnem trgu avto-storitev obstaja že skoraj 70. let. Čeprav so v podjetju prepričani, da je kakovost teh storitev postala nekaj samoumevnega, je njihova prednost v tem, da so zaradi svoje fleksibilnosti sposobni poiskati rešitve po meri, željah in potreb svojih strank.

»Borba za posle je vsak dan večja, logistične multinacionalke želijo s svojimi mrežami obvladovati vse logistične tokove. Ob tej konkurenci lahko obdržimo in povečujemo svoj delež na trgu samo s kakovostnimi storitvami, ki smo jih sposobni prilagajati po željah in zahtevah naših strank,« nam zaupa direktor podjetja Franc Kadiš.

»KAKOVOST JE POSTALA SAMOUMEVNA, A MI SMO FLEKSIBILNI«

V podjetju so že večkrat poudarili, da je kakovost za kupce postala nekaj samoumevnega in je zato treba najti drug segment, s katerim bodo prite-

gnili kupce. Kot še pove Kadiš, če tega ne dosegaš, te enostavno ni več na trgu. »Stranke pritegnemo s celotno paletto logističnih storitev, ki smo jo sposobni prilagajati potrebam strank in reševati vse logistične potrebe, ki se pri njih pojavljajo.«

NA TRGU ŽE 70 LET

Podjetje Avto Kočevje na trgu obstaja že skoraj 70 let, kar ni bilo enostavno. Spremembe, kot sta digitalizacija in globalizacija, terjajo svoje, a še vedno je prostor za podjetja, kot je Avto Kočevje. »Naša prednost je v odnosu in stiku s strankami. Prepričani smo namreč, da posel še vedno delajo ljudje. Za stranke znamo poiskati izboljšave v poslu in jih ponuditi tako, da tudi same pridobijo. S tem jim dokažemo, da jih spremljamo na daljši rok in da želimo in hočemo postati njihov partner,« še zaključuje Kadiš.



**Zagotovili Vam bomo
najbolj ugodno in
profesionalno uslugo.**

Interservice d.o.o. Koper je logistično podjetje z več kot 25 letnimi izkušnjami in se ponša z AEO Certifikatom, AAA bonitetnim certifikatom odličnosti in organskim certifikatom za uvoz BIO izdelkov. Sedež podjetja je v Kopru, kjer imajo dve poslovalnici, tretjo poslovalnico pa imajo na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, Brnik.

Ukvarjamo se z vsemi vrstami prevozov:

- ladijskim (kontejnerski),
- letalskim (manjše pošiljke) in
- z organizacijo kopenskega transporta

Smo strokovna ekipa z bogatimi izkušnjami na področju

- uvoza/izvoza,
- carinjenja blaga,
- davčnega zastopanja,
- pretovora vseh vrst blaga,
- izdaje potrebnih dokumentov pri carinskem posredovanju,
- urejanju transporta in
- ostalih spremljajočih špediterskih dejavnosti.



Pametna logistika rešuje današnje nizko serijske proizvodnje

Gospodarska rast, s katero se podjetja trenutno soočajo, predstavlja velik izziv za notranjo logistiko. Nekatera podjetja so logistične procese že prej optimizirala, ostala, ki so v času krize varčevala, pa se sedaj soočajo s težavami pri večjih naročilih.

Nina Šprohar



Foto: Mariša Bertonec

Trg zahteva, da se za ceno serijskega izdelka naredi izdelek po meri. Tukaj nastopi pametna logistika, pojasnjuje Damjan Širca, direktor podjetja Epilog.

Trg namreč zahteva, da se za ceno serijskega izdelka naredi izdelek po meri. Tukaj nastopi pametna logistika.

Podjetje Epilog se z logističnimi rešitvami ukvarja že več kot petindvajset let. Direktor podjetja Damjan Širca pravi, da so zaradi velike gospodarske rasti trenutno v »času gašenja požarov, temu primerna pa je tudi struktura povpraševanja«. Je takih podjetij veliko? »Seveda obstajajo tudi podjetja, ki razmišljajo dolgoročno in kljub obilici operativnih nalog delujejo strateško. Ta investirajo v celovite rešitve informacijske podpore logistiki,« odgovarja Širca. »Taka podjetja, ki so procese optimizirala v času krize, sedaj žanjejo rezultate, ker se lahko odzivajo na zahteve trga,« doda.

Kakšne rešitve ponujajo? »Zaradi pomanjkanja delovne sile se zahtevajo rešitve, ki manjšajo potrebo po delovni sili. Kriterij danes ni več samo stroškov. Avtomatizacija in informacijska podpora je ob kroničnem pomanjkanju delovne sile edina možna pot, da delovni proces sploh še teče,« pravi Širca. Torej to pomeni, da je podjetjem cilj skladišča avtomatizirati, jih robotizirati in hkrati voznike nadomestiti s samovozečimi vozili. »Možgani so hibridna informacijska podpora, kot je naš Atlas WMS, ki enotno upravlja tako ročne procese s pomočjo mobilne tehnologije kot avtomatizirane in robotizirane sisteme,« razloži.

Informacijski sistem mora torej zagotavljati maksimalno učinkovitost, fleksibilnost, sledljivost in transparentnost na vseh ravneh. »Vsekakor je pred nami digitalna oskrbovalna veriga, ki je veliko več, kot le premik blaga iz ene točke na drugo. Panoga se razvija v smeri avtomatizacije, informatizacije in industrije 4.0,« poudari Širca.

Avtomatizacija je v stroki prisotna že dolga leta, pa vendar se je ne poslužujejo vsi. Zakaj? »Skok v avtomatizacijo zahteva premike v glavah in pa velike investicije,« problematiko osvesti Širca. »V obstoječih 'skladiščno-proizvodnih katakombah' je avtomatizacija praktično nemogoče vpeljati. Desetletje statusa

quo se lahko reši le z gradnjo novih logističnih centrov in proizvodnih hal. Žal bodo tu levji delež zaslužili gradbeniki. Brez ustreznih, informacijsko podprtih in avtomatiziranih procesov pa je tudi gradnja novih distribucijskih centrov in proizvodnih linij zama,« še doda.

Logistika 4.0 pomeni vpliv umetne inteligence

Manj poznana je logistika 4.0. Ta sledi Googlovim principom in si z zbiranjem podatkov zagotavlja osnovo za njihovo analiziranje. »Trenutno se ti podatki obdelujejo s pomočjo naprednih orodij za analitiko in vizualizacijo. Vizualizirani podatki so osnova za povratno ukrepanje. Razvoj gre v smeri umetne inteligence, ki bo znala ne samo napovedovati, ampak tudi samodejno povratno ukrepati,« razlaga Širca. Trg namreč zahteva, da se za ceno serijskega izdelka naredi izdelek po meri. Tukaj nastopi pametna logistika. »Ključni problemi današnje nizko serijske proizvodnje so večinoma logistični. Ta problem pa lahko reši le pametna informacijska podpora logističnim procesom,« zaključuje Širca.

Prodaja viličarjev bo presegla rekordno leto 2008

Posledično trg na področju viličarjev in sredstev za pretok materiala tudi letos vztrajno raste. »Na celotnem slovenskem tržišču podjetja investirajo, kar daje zagon rasti prodaje tudi v našem segmentu. V primerjavi s prejšnjim letom beležimo rast v višini šestdesetih odstotkov,« pove Davor Vrečko, vodja prodaje v podjetju Linde viličar. »Letos pričakujemo, da bomo presegli celo rekordno leto 2008,« doda. Vrečko pravi, da se je glede na prejšnja leta trg električnih viličarjev stabiliziral in ustalil, »tako je električnih viličarjev približno petinosemdeset odstotkov«.

»Letos smo opazili številne nove trende, kupci se vse bolj odločajo za kakovostne rešitve in nove tehnologije, kar je opazno tudi v samem delovanju novo zgrajenih skladišč,« razlaga Vrečko. V Sloveniji je v zadnjem obdobju vedno več sodobnih logističnih centrov, kjer uporabljajo digitalne rešitve, skladiščno navigacijo, nadzorne sisteme in robotizirane viličarje.

Vrečko opaza tudi manjši porast prodaje na področju viličarjev z Li-ION tehnologijo, vendar je, po njegovem mnenju »povratak investicije za kupce nekoliko daljši, zato se v Sloveniji trenutno še ne odločajo tako pogosto za te vrste rešitev«. »Odvisno je seveda predvsem od aplikacije in same uporabe, nekatere stranke tudi čakajo na padec cene litij-ionske tehnologije v naslednjem obdobju,« razloži in doda, da so v podjetju Linde viličar pripravljeni in imajo na razpolago praktično vse modele, opremljene z Li-ION tehnologijo.

Upad prodaje rabljenih viličarjev je posledica gospodarske rasti

»Glede razmerja prodaje med čelnimi, ročnimi, bočnimi, regalnimi, ozko-regalnimi viličarji in vlačilci opazamo, da je vzorec enak kot prejšnja leta. Največ se proda skladiščne tehnike,« pojasni Vrečko. Še eno dejstvo, ki ga ne gre spregledati, pa je upad prodaje na področju rabljenih viličarjev. Čemu? »Ta upad nakazuje na izredno dobro kondicijo slovenskega gospodarstva, ki je vse bolj pripravljeno na investicije v novejšo tehnologijo,« meni Vrečko. »Tradicionalno smo v Sloveniji nagnjeni k temu, da sredstva lastimo, je pa kljub temu v zadnjih letih delež dolgoročnega in kratkoročnega najema v Sloveniji krepko višji, kot je bil še nekaj let nazaj,« zaključuje.

Pestrost povpraševanj se povečuje

Podjetje Jungheinrich je celovit ponudnik za intralogistiko, saj se poleg prodaje viličarjev ukvarja tudi s skladiščno tehnologijo in tehnologijo materialnega

toka. »Trenutno opazamo, da se pestrost povpraševanja povečuje,« pravi Miha Bogataj, vodja prodaje in razvoja poslovanja. »Če so v preteklosti investitorji predvsem povpraševali po transportni in regalni opremi, danes večinoma povprašujejo po celovitih rešitvah,« pravi. Naročniki od ponudnika pričakujejo, da predstavi, ponudi in kasneje tudi dobavi in vzdržuje celovit sistem. »Povpraševanja s trga so danes pogostokrat že v fazi, ko naročnik šele spozna, da bo moral investirati v nov objekt. Ponudnik notranje logistike tako že v fazi snovanja novega objekta sodeluje pri definiciji internih procesov z optimiziranimi rešitvami in tako sovpliva na končno podobo arhitekture, v katero se kasneje umesti opremo notranje logistike,« pojasnjuje Bogataj.

Kaj pa takšno podjetje, poleg naštetega, še ponuja? »Poleg ustaljenih servisnih storitev pri viličarjih nudimo storitve posodobitve obstoječih viličarjev na nivo, da lahko ti uporabljajo najnovejšo tehnologijo litij-ionskih baterij, storitve upravljanja flote viličarjev, na regalnih sistemih nudimo storitve regalne inšpekcije, v zadnjem času pa največ energije vlagamo v storitve svetovanja v intralogistiki,« odgovarja Bogataj. »Verjamemo, da lahko kot celovit ponudnik intralogističnih rešitev bistveno vplivamo na odločitev o najoptimalnejši rešitvi, ki bo naročniku na srednji rok zagotovila največji izplen,« je prepričan. Zaveda se tudi usmeritve v industrijo 4.0. »Praktično vsepovsod se zahtevajo visoke stopnje avtomatizacije, vse več je tudi interakcij med človekom in strojem,« pravi Bogataj, temu primerno pa se morajo posodobiti tudi ponudniki skladiščne opreme in storitev.

Hofer avtomatiziranih in robotiziranih procesov nima vpeljanih

Kako so se notranje logistike lotili v Hoferju?

»Organiziranost in optimizacija sta za naš logistični center v Lukovici, ki se razprostira na 45.000 m² in

Ponudniki notranje logistike so zadnje čase prisotni že v fazi snovanja novega objekta in tako sovplivajo na končno podobo arhitekture, v katero se kasneje umesti opremo notranje logistike.



ENERGIJA V GIBANJU

TAB TRAKCIJSKE BATERIJE - ŽE OD LETA 1965

TAB d.d. | Polena 6, SI-2392 Mežica, Slovenija | www.tab.si





Foto: Hofer

»Logistični center napajamo z zeleno energijo, se ogrevamo z BIO maso, v hladilnici uporabljamo varčna LED svetila, sodoben vozni park pa je za čim varčnejšo vožnjo opremljen z motorji najvišjih ekoloških standardov,« pravijo v Hoferju.

predstavlja stičišče med nabavo in prodajo, ključni,« pravijo na oddelku za odnose z javnostmi v podjetju Hofer. Avtomatiziranih in robotiziranih procesov nimajo vpeljanih, je pa, kot pravijo, delovanje logističnega centra kljub temu maksimalno izpopolnjeno.

»Spremembe v organizaciji procesov logističnega centra se dogajajo ves čas, saj procese nenehno optimiziramo,« pravijo. Prizadevajo si predvsem za čim manjši vpliv na okolje. »Logistični center napajamo z zeleno energijo, se ogrevamo z BIO maso, v hladilnici uporabljamo varčna LED svetila, sodoben vozni park pa je za čim varčnejšo vožnjo opremljen z motorji najvišjih ekoloških standardov,« razložijo. Optimizirali so tudi transportne poti, da prevozijo čim manj kilometrov. »Naši tovornjaki na poti nazaj iz poslovalnic v skladišče poberejo transportno embalažo in surovine za recikliranje. Če je le mogoče, na poti nazaj prevzamejo tudi izdelke naših dobaviteljev. Na ta način se tovornjaki v skladišče skoraj nikoli ne vračajo prazni,« pravijo.

Zakaj pa se ne poslužujejo avtomatizacije?

»Avtomatizacija vsekakor lahko prinese določene prednosti, mora pa biti prilagojena potrebam posameznega logističnega centra. Naš koncept skladiščenja je z vsemi delovnimi procesi že sedaj specifičen in optimiziran, zato trenutno razpoložljiva tehnologija ne bi prinesla želene prednosti,« še pojasnijo.

Lek ima trenutno dve avtomatizirani skladišči

Katarina Klemenc, direktorica korporativnega komuniciranja v Leku, pravi, da izdelke in surovine skladiščijo v lastnih in najetih skladiščih na več lokacijah po Sloveniji, končne izdelke pa skladiščijo in distribuirajo iz najetih skladišč, ki jih upravlja zunanji partner, specializiran za logistične storitve.

»V Ljubljani in Lendavi imamo avtomatizirani visokoregalni skladišči s 16.400 oziroma 11.300 paletnimi mesti. V Ljubljani skladiščimo predvsem surovine in pakirne materiale, v Lendavi pa smo zgradili nov sodoben logistični center, ki vključuje tudi nizkoregalno skladišče,« pove Klemenčeva. Pakirni center v Lendavi sicer pakira tablete in kapsule, proizvedene v Novartisovih tovarnah po svetu, za evropske in druge trge. Obe skladišči sta s pakirno enoto tudi povezani z avtomatskimi transportnimi programi, ta pa na tak način lahko skladno s potrebami naroča pakirne materiale in farmacevtske izdelke ter nazaj v skladišče

pošilja zapakirane izdelke. »Transport surovin iz raztegovalnice na proizvodne linije v Ljubljani še naprej izvajamo z viličarji. Koncept tovarne iz sredine 90. let namreč ne omogoča učinkovitih rešitev s transportnimi progami ali roboti, zato na tem področju ocenjujemo, kakšne izboljšave bi lahko dosegli s 'sprotnim osveževanjem' načrtov dostav za posamezne viličarje,« doda Klemenčeva.

V visoki meri pa so sicer avtomatizirani procesi prevzema in uskladiščenja surovin, na primer identifikacija prispele palete. »Palete, ki odstopajo od predpisanih parametrov, so avtomatsko izločene in jih operaterji nato preverijo ročno. Sistem tudi samodejno določi lokacijo palete v skladišču in vnese relevantne podatke o paleti v knjigovodsko dokumentacijo o zalogah,« pojasni in doda, da poskušajo avtomatizirati tudi vsa monotona in fizično zahtevna dela.

Odpreme se samodejno pripravijo čez noč

»V Lendavi smo naredili velik korak naprej v avtomatski pripravi odprem izdelkov. Skladiščnik ob koncu delovnega dneva v informacijskem sistemu naroči posamezne odpreme, ki se nato samodejno pripravijo čez noč. Palete se zložijo v posamezne regale po vnaprej določenem vrstnem redu, tako da so transportni stroški oziroma aktivnosti pri odpremi in v sprejemnih skladiščih minimizirane. Skladiščniki zjutraj palete preložijo z regala na tovornjak v enakem vrstnem redu,« pove Klemenčeva. S tem namreč odpade potreba po ročnem načrtovanju optimalnega vrstnega reda natovarjanja, da pri prejemnikih ni nepotrebnega prelaganja in iskanja.

V Leku so se sicer odločili za sodelovanje s podjetjem Kuehne + Nagel, ki je specializirano za logistične storitve v farmacevtski industriji. Trenutno končujejo izgradnjo logističnega centra na Brniku, ki bo za Lek začel skladiščiti in distribuirati v drugi polovici letošnjega leta.

Kakšne prednosti vidijo v avtomatizaciji? »Cilji avtomatizacije so v farmacevtski industriji enaki kot v drugih industrijah - večja varnost, kakovost, zanesljivost in učinkovitost ter nižji stroški. Danes si proizvodnje zdravil brez avtomatizacije ne predstavljamo,« pravi Klemenčeva.



Foto: Lek

»Glede na velikost materialnih tokov in strukturo stroškov avtomatizacija logističnih procesov za farmacijo ni najbolj ključen element, saj je mogoče večje prihranke dosegati na drugih področjih,« razloži in doda, da so za Lek pomembnejše avtomatizacije razvojnih aktivnosti in proizvodnih, laboratorijskih ter planskih procesov. »Vseeno pa se trudimo, da v čim večji meri izkoristimo tudi priložnosti, ki jih ponuja napredek na področju avtomatizacije logističnih procesov,« zaključuje.

Lidl uporablja sistem 'pick by voice'

Lidl ima v Sloveniji 52 trgovin ter en centralni logistični center v Komendi, ki meri približno 34 tisoč kvadratnih metrov ter je povsem opremljen za skladiščenje trajnih izdelkov in hladilnega asortimenta. »Zaradi prostorske stiske smo zamrznjen program pred dobrim letom outsourcali. Iz našega logističnega centra oskrbujemo svoje trgovine po vsej Sloveniji z izdelki, ki so v ponudbi, z izjemo zamrznjenega programa, sadja in zelenjave. Slednje prihaja iz skladišča v Avstriji neposredno v Lidlove trgovine, s čimer odpade vmesno skladiščenje, kar ugodno učinkuje tako na zmanjšanje stroškov, povezanih s prekladanjem blaga, kot na ohranjanje svežine izdelkov,« pravi Tina Cipot, vodja korporativnega komuniciranja.

Sicer pa Lidl zaradi vse večje potrebe po skladiščnih kapacitetah konec leta 2019 odpira nov logistični center v industrijski coni Arnovski gozd. »Projekt je trenutno v fazi izgradnje, objekt pa bo meril več kot 57 tisoč kvadratnih metrov in bo postavljen na modularni način, kar pomeni bistveno skrajšanje logističnih poti ter izvrstno prilagodljivost skladiščnih kapacitet trenutnim potrebam,« pove Cipotova in doda, da bo poleg vrhunske tehnologije in posodobitve dela stavba zgrajena po standardih, s katerimi se bodo potezovali za LEED certifikat - mednarodno priznan certifikat trajnostne gradnje in delovanja, ki ga podeljuje ameriško združenje za ekološko gradnjo (US Green Building Council). »Logistični center bo v celoti deloval okolju čim bolj prijazen – za hlajenje bomo uporabljali okolju prijazne materiale, za ogrevanje koristili odpadlo toploto iz hladilne tehnike, center pa bo imel tudi 1 MW veliko sončno elektrarno,« zatrjuje Cipotova. »V procesih prevzema blaga in nadaljnjega komisioniranja izdelkov naše skladišče ni avtomatizirano oziroma robotizirano, je pa skrbno načrtovano z vidika izkoristka in notranje razporeditve, kar zagotavlja optimalne interne logistične poti, k visoki kakovosti logističnih procesov pa pripomore tudi uporaba sistema pick-by-voice, kar pomeni govorno komisioniranje,« še doda. gg

»Za hlajenje bomo uporabljali okolju prijazne materiale, za ogrevanje koristili odpadlo toploto iz hladilne tehnike, center pa bo imel tudi 1 MW veliko sončno elektrarno,« o novem logističnem centru povedo v Lidlu.



ArteX



- Regalni sistem Megarack (paletni, polični, pretočni, steborni oz. drive-in, push-back, itn..)
- Polični sistem Maxirack
- Polični sistem Pikorack
- Konzolni regali
- Jekleni podesti

Artex, ○

tovarna skladiščne opreme d.o.o. ○

Kolodvorska 43, 9220 Lendava, Slovenija ○

T: +386 (0) 2 577 62 57 ○

F: +386 (0) 2 577 62 51 ○

PROJEKTIRANJE

PROIZVODNJA

MONTAŽA

www.artex.si

Carinsko in logistično poslovanje tudi prek mobilne naprave

Prenovljena aplikacija Transbook družbe Trinet Informatika za izdelavo CMR dokumenta je prilagojena uporabi na mobilnih napravah.

Podjetje Trinet Informatika je ponudnik aplikacij na področju avtomatizacije carinskega poslovanja in logistike na slovenskem trgu. S svojo ekipo strokovnjakov z dolgoletnimi praktičnimi izkušnjami, lastno komunikacijsko infrastrukturo in sodobnimi programskimi rešitvami partnerjem s področja logistike in carinskega poslovanja omogoča učinkovit poslovni proces in s tem povečuje njihovo konkurenčnost na trgu.



Uporabniki Trinetovih programskih rešitev so predvsem špeditorska, proizvodna in trgovska podjetja, pri razvoju tovrstnih rešitev pa postaja vse pomembnejše tudi njihovo sodelovanje z institucijami znanja.

Trinet ima razvejano mrežo poslovnih partnerjev v tujini, zlasti v jugovzhodni Evropi. S svojim delovanjem jo pokriva v okviru združenja EurTradeNet – vseevropske pobude za zagotavljanje storitev na področju upravljanja in izmenjave elektronskih carinskih informacij med partnerji, ki delujejo na področju blagovne menjave.

Usklajeno delovanje oskrbovalne verige

Usklajeno delovanje in komunikacija sta pogoj za nemoteno delovanje oskrbovalne verige, ki je sestavljena iz več udeležencev. Sodobna tehnologija omogoča povezovanje



informacijskih sistemov kjerkoli in v realnem času, postopke, kot je prevoz blaga, pa je možno nadgraditi tako, da imajo vsi udeleženci v prevozu blaga možnost soustvarjanja ali pa vsaj spremljanja izdelave dokumentov, potrebnih za izvedbo prevoza blaga.

Programska zbirka Trinet logistični management je sestavljena iz modulov, ki nudijo podporo za carinsko tranzitne postopke (SAD, NCTS), ustvarjanje statističnih poročil (Intrastat), oziroma omogočajo izvedbo celostne logistične storitve, kot je odprema, prispetje blaga, razvrstitev oziroma združitev, fakturiranje in izdelavo vseh potrebnih transportnih dokumentov (CIM, CMR, AWB).

Glede na potrebe in želje ekipa strokovnjakov pripravi priporočila za ustrezen nabor programskih modulov, pripravijo pa tudi načrt integracije z naročnikovim informacijskim sistemom in hiter prehod na novo programsko opremo. Podporna ekipa je na voljo ob vsakem času vse dni v tednu.

Uporaba Transbooka na mobilnih napravah

V Trinet Informatiki so že leta 2012 razvili spletno aplikacijo Transbook za izdelavo CMR dokumentov, ki je v prvi različici omogočala njihovo izdelavo in tiskanje

v več jezikih. Razvoj komunikacijskih tehnologij pa je terjal njeno nadgradnjo. Prenovljena aplikacija Transbook je prilagojena uporabi na mobilnih napravah in omogoča povezovanje in sodelovanje vseh udeležencev pri organizaciji in izvedbi prevoza blaga.

Aplikacijo je možno uporabljati kot neregistrirani ali registrirani uporabnik na spletni povezavi <https://www.transbook.onl>. Neregistrirani uporabniki so omejeni le na enkratno izdelavo in tiskanje CMR-dokumenta. Tiskanje je na voljo v osmih jezikih, uporabniški vmesnik pa je preveden v tri jezike: slovenski, angleški in nemški jezik.

Nadgradnja aplikacije so tudi obvestila, ki služijo kot opomnik za določene operacije v aplikaciji.

Razvita in v uporabi je tudi mobilna aplikacija Transbook driver, ki je na voljo za operacijski sistem Android in iOS, in je podpora vozniku, ki lahko z njeno pomočjo v realnem času sporoča status prevoza pošiljke.

Dolgoročna vizija Transbooka pa je poleg povezovanja udeležencev v postopku prevoza blaga tudi povezovanje informacijskih sistemov. Tako je aplikacija že odprta za izmenjavo CMR-dokumentov s TMS rešitvami in še nekaterimi drugimi sistemi.

Dobro uglašeno skladišče ne nastane po naključju.

Digitalizacija in povezljivost z Jungheinrichom.

Smo vodilni ponudnik inteligentnih intralogističnih rešitev. Rešujemo izzive Industrije 4.0, ki potrebuje pravega dirigenta z veliko izkušenj in znanja. Od postavitve začetnega koncepta, izvedbe in podpore projekta. Zgradite in vzdržujte vaše celotno skladišče s sistemom prihodnosti.

**Ste pripravljeni zaigrati na pravo noto?
Ustvarite simfonijo s pravim partnerjem.**



Jungheinrich, d.o.o., Korenova c. 11, Kamnik
tel: 01/561-04-85, info@jungheinrich.si
www.jungheinrich.si

 **JUNGHEINRICH**

Kurirske dejavnosti v vrtincu globalizacije

S hitrim razvojem tehnologije in vse večjim številom spletnih nakupov se je dostavna industrija znašla na prelomni točki. Časi dostave morajo biti vedno krajši, kraji dostave prilagodljivi, ob tem pa kurirske službe ne smejo pozabiti na ekologijo.

Žiga Kariž

Do leta 2025
bo po svetu
dostavljenih kar
4 milijarde
paketov več kot
danes.

Hitrost dostave paketov in izdelkov je postala eden od pomembnih dejavnikov v vseh spletnih trgovinah in podjetjih. Pričakovanja kupcev in končnih potrošnikov se povečujejo iz dneva v dan, čas dostave je vse krajši, več ljudi naroča izdelke na spletu in dostavljavci ne dostavljajo paketov zgolj na pošto, temveč po vsej državi neposredno do vrat potrošnikov in potencialnih alternativnih naslovov. Kot so nam povedali v podjetju DPD, drugi največji mednarodni družbi za dostavo paketov v Evropi, dostava paketov od podjetij k strankam (B2C) predstavlja kar 39 odstotkov dejavnosti. Ta segment se je v letu 2017 povečal za 17 odstotkov, do leta 2025 pa naj bi po svetu dostavili kar 4 milijarde paketov več kot danes.

Globalni trendi

Če je bila včasih dostava naslednji dan premium storitev, danes stranke pričakujejo, da je dostava čez 24 ur del standardne ponudbe, premium segment pa

predstavlja dostava isti dan. Na primer, na Kitajskem ena največjih spletnih trgovin že zdaj dobavlja 50 odstotkov svojih pošilk isti dan, kot je bil izveden nakup.

Sprememb se zavedajo tudi največji trgovci, kot sta Amazon in Alibaba, ki vse bolj vstopata tudi na trg dostave paketov. Pred kratkim je Amazon v ZDA pozval podjetnike, da z njihovo pomočjo ustvarijo lokalna dostavna podjetja. Pričeli so tudi z razvojem mreže lastnih paketomatov. Za kupce to pomeni nove priložnosti. Včasih je naročilo iz Azije v Evropo potovalo nekaj tednov, v bližji prihodnosti naj bi le nekaj dni. Kupci želijo biti tisti, ki odločajo, kje in kako bodo sprejeli pošiljko, zato se morajo poštni operaterji po vsem svetu prilagajati in ponujati storitve dostave v časovnih oknih, isti dan, med vikendom, preko paketomatov in alternativnih izročilnih točk, za dostavo pa s ciljem stroškovne učinkovitosti uporabiti inovativne tehnologije, kot so roboti, samovozeča vozila in droni. Posten Norge bo tako v sodelovanju z družbo Buddy Mobility razvil prvega samovozečega poštnega in paketnega robota na svetu.

Novosti v Sloveniji

Neprestan razvoj se pozna tudi pri izboljšanju ponudbe v Sloveniji. DPD zaradi vse večjega števila potrošnikov in njihovih pričakovanj zelo veliko vlaga v razvoj »last mile« storitev za izboljšanje uporabniške izkušnje. Tako so uvedli možnost plačila s kreditno kartico po povzetju, razvili so portal Follow My Parcel (op. a., sledi mojemu paketu), ki prejemniku paketa omogoča spremembo datuma in naslova dostave (pisarna, sosed ali drugo), in interaktivno storitev Predict, ki prejemnika paketa obvešča o natančnem času dostave v okviru ene ure. Prav tako je lahko pakete, zahvaljujoč sodelovanju s Petrolom, mogoče dvigniti na več kot 470 lokacijah po vsej Sloveniji. Lani so začeli z novim sistemom predhodnega sortiranja, ki bo dostavljavcem omogočal še hitrejšo razporejanje paketov glede na njihovo distribucijsko pot. S 1.



Foto: DPD



Foto: DPD

Julijem 2018 so uvedli novo storitev DPD International Express, s katero na podlagi letalske dostave ponujajo še hitrejšo dostavo v Evropi in po svetu. V naslednjih dveh letih bodo vložili ogromne vire v razvoj infrastrukture. Cilj ostaja izgradnja novega sedeža v Ljubljani. V letošnjem letu so za mala podjetja, fizične osebe in ad hoc stranke lansirali spletno plačilno stran www.dpd4u.si. Stranka na tej strani lahko enostavno in hitro izračuna ceno in dostavo naročila v nekaj klikih.

Digitalizacija poslovanja tudi pri PS

Pošta Slovenije nenehno posodablja in prenavlja obstoječe ter razvija nove storitve. Novosti so uvedli tako na področju logističnih in paketnih storitev, celovitih storitev carinjenja, oblačne platforme, spletne prodajne platforme, billinga (obračun), 3D tiska, unikatne spletne tržnice storitev, storitev eSubstitucije ... Prav tako uvajajo nove kanale komuniciranja s strankami – prek paketomatov, samopostrežnih enot PS 24/7, SMS-ov, e-sporočil ipd. Pismonoše so opremlili z mobilnimi napravami, določene pošte pa imajo mobilne POS naprave.

Z namenom boljšega obveščanja naslovnikov o prispelih paketih so uvedli tudi obveščanje naslovnikov prek SMS-sporočil in elektronske pošte v primerih, ko je pošiljatelj posredoval naslovnikovo telefonsko številko ali elektronski naslov. Naslovniki prejmejo sporočilo, ko pošiljatelj paket odda v prenos. Naslednje sporočilo dobijo na dan dostave. Pošta bo strankam ponudila tudi novo aplikacijo »Moja dostava – moja izbira«, s katero bo naslovnik lahko za posamezno pošiljko sam izbral možnost dostave. Naslovnik bo prejel SMS ali e-sporočilo, preko katerega bo lahko dostopal do aplikacije. V aplikaciji bo lahko za pošiljko izbral drug naslov dostave, dostavo v PS Paketomat, prevzem pošiljke na pošti, dostavo na bencinski servis, na dogovorjeno mesto ali

Dostavna podjetja skoraj vsakodnevno uvajajo nove tehnološke rešitve.

VOLVO FINANCIRANJE IN ZAVAROVANJE

Volvo Financial Services z novo ustanovljenim podjetjem sedaj tudi slovenskim strankam omogoča celotno paleto finančnih storitev



POMEMBEN VIDIK POSLOVANJA

Poznamo transportni sektor. Razumemo vašo dejavnost. Naše rešitve so prilagojene vašim potrebam. Storitve so hitre in zanesljive. Naši prilagodljivi paketi financiranja in storitve zavarovanja po meri pomagajo uresničiti naložbo v tovorno vozilo in jo zaščititi. Izognite se morebitnim spremembam z nespremenljivo obrestno mero in zavarovalno premijo.

ŽELITE IZVEDETI VEČ?

Naši finančni strokovnjaki vam bodo pomagali poiskati rešitev po vaši meri. Pokličite ali obiščite nas – našli bomo pravi paket za vas.

VFS, finančne storitve d.o.o.

Cesta v prod 14, 1260 Ljubljana – Polje

Tel: 01 530 71 02 • E-mail: info.sl@vfsc.com

VOLVO

Volvo Financial Services

50 % bi jih izbralo ta način

Globalni trend postaja razvoj dostave prehrabnih izdelkov (t. i. e-hrana). Statistika namreč kaže, da kar 13 odstotkov Evropejcev že danes naroči hrano na spletu, medtem ko jih 50 odstotkov hrano želi naročiti na spletu.

na izbran datum. Razvoj tudi sicer usmerjajo v napredne informacijske tehnologije, npr. v enega največjih nadomestnih informacijskih centrov v Sloveniji, hibridno pošto, storitev PostAR, e-Arhiv, digitalno pisarno, spletne vtičnike za spletne trgovce in aplikacije. Nadaljujejo tudi s širitvijo sodelovanja s tujimi operaterji. Vročitev pošiljk v dostavi že izvajajo prek telefonov, v teku pa so tudi aktivnosti za digitalizacijo procesa pri izročitvi pošiljk na poštah okencih.

Pametna zelena paketna dostava bo temeljila izključno na električnih vozilih, ki se bodo v čim večji meri napajala s čisto energijo sonca ali iz drugih brezogljičnih virov električne energije.

Skrb za okolje

Hiter porast storitev dostave ima tudi velik vpliv na okolje, zato skoraj vsa logistična podjetja usmerjajo veliko napora v to, da bi bile njihove storitve okolju prijazne. V podjetju DPD so sprejeli več ukrepov, s katerimi zmanjšujejo vplive na okolje, in so se zavezali k CO₂ nevtralni distribuciji paketov. Vsak paket, dostavljen znotraj njihove mreže, je ogljično nevtralen, brez dodatnih stroškov. Osredotočili so se na merjenje emisij CO₂, na njihovo zmanjševanje in izravnavo preostalih emisij. Emisije zmanjšujejo z internimi ukrepi in procesi, kot so redno posodabljanje voznega parka in uporaba vozil, ki uporabljajo alternativna pogonska goriva, kot sta elektrika in plin. Za dostavo v mestnem središču Ljubljane pa uporabljajo štiri dostavna kolesa na električni pogon.



Foto: Pošta Slovenije

Prva samopostrežna enota PS 24/7 v Ljubljani (nakupovalno središče na Rudniku)

Posodobitev voznega parka

Tudi Pošta Slovenije se zaveda svoje odgovornosti pri skrbi za okolje. Tako v svoj obsežen vozni park uvajajo tudi električna vozila. Vsako prevozno sredstvo pred uvedbo v vozni park predhodno testirajo, saj stremiti k temu, da v vozni park uvajajo tista vozila, ki so najbolj primerna za potrebe njihovega dela. Sprejeto imajo tudi strategijo glede okoljske odgovornosti, ki pri izvajanju energetske učinkovitosti transporta predvideva zmanjšanje porabe goriva in emisij. V začetku leta 2017 so v vozni park uvedli dva dostavna avtomobila na električni pogon, v novembru 2017 so uvedli še dodatnih 17 dostavnih avtomobilov na električni pogon. Trenutno imajo v voznem parku 21 električnih dostavnih avtomobilov, 35 lahkih štirikolesnikov Paxster, 14 električnih skuterjev in 42 električnih koles. Zaključeno je javno naročilo za nakup 15 električnih dostavnih avtomobilov, ob tem pa tudi nenehno testirajo nova električna prevozna sredstva.

Rešitev za mestna središča

Pošta Slovenije je skupaj s podjetjem GEN-i našla odgovor na izziv, kako v mestnih središčih izboljšati kakovost zraka in hkrati zagotoviti nemoteno delovanje prometnih dostavnih tokov. Ljudem in poslovnim partnerjem bodo ponudili do okolja prijazno in učinkovito storitev pametne zelene paketne dostave. Temeljila bo na izključno električnih vozilih, ki se bodo v čim večji meri napajala s čisto energijo sonca ali iz drugih brezogljičnih virov električne energije, na vzpostavitvi ustrezne polnilne infrastrukture in digitalnem poslovnem modelu. **gg**



Foto: Pošta Slovenije

Eden od 24 paketomatov Pošte Slovenije, ki so postavljeni v 16 mestih po Sloveniji, na fotografiji je paketomat na Partizanski c. v Mariboru.



Vabljeni k razvoju projektnega sodelovanja in ustvarjanju znanja novih generacij!

Univerza v Ljubljani

FAKULTETA ZA
POMORSTVO
IN PROMET

Fakulteta **za pomorstvo in promet** je pomemben partner gospodarstvu. S podjetji ustvarjamo nova znanja, sodelujemo na mednarodnih projektih in skrbimo za podmladek novih strokovnjakov s področja prometa, logistike in pomorstva.

Fakulteta bodočim zaposlenim v transportno- logistični branži zagotavlja:

- **mednarodno** primerljiv študij,
- **sodobne** prostore in opremo za pridobitev strokovnega znanja,
- **vodenje** pod okriljem vrhunskih mednarodno priznanih profesorjev in strokovnjakov iz prakse,
- **izvajanje** prakse v transportno-logističnih podjetjih za čas študija,
- **študij** tudi v tujini, na partnerskih fakultetah, ob Erasmus izmenjavi,
- **kontakte** s podjetji iz prometa, logistike in pomorstva za lažjo prvo zaposlitev,
- **bogate** ob-študijske aktivnosti,
- **delovanje** alumni kluba, za vseživljenjsko pridobivanje strokovnega znanja in graditev poslovno-socialne mreže.

Študijski programi interdisciplinarnega študija

1. stopnja – dodiplomski študij

UN: Tehnologije prometa in logistike

VS: Prometna tehnologija in
transportna logistika,
Navtika
Ladijsko strojništvo.

2. stopnja – magistrski študij

Promet

Pomorstvo

*Programa nudita nadgradnjo
strokovno-operativnih znanj,
ki jih študenti prenašajo v podjetja
in lastne operativno-vodstvene
odločitve.*

3. stopnja – doktorski študij

Pomorstvo in promet

*Namenjen je izobraževanju novih
znanstvenikov, ki ustvarjajo novo
znanje in nove operativne okvirje
na področju prometa in pomorstva
prihodnosti.*

Fakulteta
za pomorstvo in promet

Pot pomorščakov 4
6320 Portorož

T: 00 386 (0)5 6767 100
F: 00 386 (0)5 6767 130

E: dekanat@fpp.uni-lj.si
www.fpp.uni-lj.si

Fakulteta izvaja izobraževanja zaposlenih strokovnjakov
z organizacijo delavnic, okroglih miz in poletnih šol.

Novi pogoni, varnost in povečana prodaja

Tovorna vozila. Vodilne znamke tovornih vozil, ki so zastopane v Sloveniji, smo vprašali po novostih in trendih, ki jih lahko pričakujemo v prihodnjih letih.

Katarina Pernat

V razredu skupne
dovoljene mase 16 t
in več bo slovenski
trg znašal okoli

2.500
vozil.

Slovenski trg težkih tovornih vozil je v porastu. Statistični podatki kažejo, da bo letošnja rast verjetno okoli 9-odstotna in bo trg znašal okoli 2.500 vozil v razredu skupne dovoljene mase 16 t in več. »Volvo je na slovenskem trgu vodilna znamka težkih tovornjakov, saj smo v letu 2017 beležili 510 prvič registriranih novih težkih tovornih vozil, za letošnje leto pa nam začasna statistika kaže še več, kar 550 prvih registracij v tekočih zadnjih dvanajstih mesecih. Kar se pa tiče povpraševanja po različnih gospodarskih vozilih Volvo, je največ povpraševanja po modelu FH za prevoze na velike razdalje, saj gre resnično za kakovosten in zanesljiv tovornjak zgornjega razreda,« so pojasnili pri Volvu.

»Tako letos kot tudi v preteklih letih beležimo največ povpraševanja po standardnih vlačilcih, ki še vedno predstavljajo okoli 70 odstotkov tržišča, nadpovprečno pa raste tudi segment šasij,« je pojasnil Damjan Cirman, direktor področja gospodarskih vozil Autocommerce.

V podjetju Scania so povedali, da so ponosni, da ima večina podjetij, ki se vsako leto uvrščajo v sam vrh najuspešnejših prevoznikov, v svoji floti tudi vozila Scania.

»V Sloveniji je bilo v prvi polovici leta 2018 registriranih 1.509 tovornih vozil nad 6 t skupne mase, kar je 17 odstotkov več v primerjavi z letom 2017. Od tega je bilo registriranih 301 tovorno vozilo znamke MAN. Doseženi 20-odstotni tržni delež nas tako uvršča na prvo mesto med slovenskimi ponudniki tovornih vozil. Stabilno rast prodaje in utrditev vodilnega mesta na trgu napovedujemo tudi za drugo polovico leta 2018,« pa je dodal Claus Wallenstein, direktor podjetja MAN Truck & Bus Slovenija.

Novosti na področju tovornih vozil:

Volvo: tehnologije so razvite, na potezi so zakonodajalci

»Tako kot za ostale izdelke na trgu, tudi za tovorna vozila velja, da morajo proizvajalci z vozili zadositi vse strožjim varnostnim in okoljevarstvenim

predpisom. Ker Volvo Trucks neprestano izpopolnjuje tehnologijo in s tem tudi vozila, se v vozilih pojavljajo nove in nove rešitve, ki zmanjšujejo vplive na okolje in znižujejo tveganja v vožnji. Sistem za preprečevanje trkov in nadzor voznega pasu na cesti sta tako že nekaj časa del serijske opreme tovornih vozil. Prav tako so zadnje generacije tovornih vozil z najnovejšimi motorji ekološkega razreda Euro 6c zmanjšale nevarne izpuste skoraj na minimum.

Seveda pa to ni edino dejanje pri nadaljnjem razvoju gospodarskih vozil. Zelo intenzivno se ukvarjamo s pogoni na alternativna goriva. Volvo Truck je razvil veliko različic motorjev, ki lahko delujejo na različna alternativna goriva. Preprosteje povedano, tehnologije so razvite, na potezi so zakonodajalci in odgovorna ministrstva.

Razvoj novih vozil gre vsekakor vedno bolj v smeri zagotavljanja večje varnosti in manjšega obremenjevanja okolice s škodljivimi izpusti. Motorji dobivajo visokotehnološko opremo za čiščenje izpušnih plinov, delovanje motorjev je v celoti pod nadzorom računalnikov, menjalniki so postali povsem avtomatizirani. Volvo Trucks že od lanske jeseni modele Volvo FH in Volvo FM opremlja izključno samo še z avtomatiziranimi menjalniki. Ročnih menjalnikov ni več v ponudbi v tem razredu, postali so del zgodovine. Vozilo postaja vedno bolj avtonomen dejavnik vožnje, vpliv voznika na vožnjo se zmanjšuje.

Celoten pogonski sklop in opremo vozila nadzoruje računalnik, ki omogoča neposreden stik s pooblaščenimi delavnicami Volvo, ki lahko v vsakem trenutku prepoznajo težavo na vozilu, locirajo vozilo in v mnogih primerih ukrepajo že pred odpovedjo dela ali komponente, kjer se kažejo nepravilnosti v vožnji. Na takšen način je mogoče izjemno povečati čas razpoložljivosti vozila, ki je danes eden od ključnih dejavnikov donosnosti transporta.

Drugi del razvojnih aktivnosti je namenjen avtonomni vožnji, ki bo v bodoče postala pomemben dejavnik učinkovitega transporta. Pomanjkanje voznikov je postal vse bolj pereč problem, z avtonomno



Foto: Ziga Pintar

»Pripravljamo se na uvedbo sistema VECTO, ki bo prinesel večjo transparentnost in lažjo primerjavo med tovornimi vozili na tem področju.«
Damjan Cirman,
direktor področja
gospodarskih vozil
Autocommerce

vožnjo pa bo mogoče povečati čas učinkovite vožnje in precej zmanjšati obremenitev voznikov. Nikakor pa tukaj ne smemo pozabiti na varnostni dejavnik, saj se bo s tem močno znižalo tveganje v vožnji težkih tovornjakov, še posebej v gostem prometu.»

Autocommerce – zastopnik za vozila Mercedes-Benz: usmerjeni v nižanje stroškov uporabe

»Na področju tovornih vozil običajno produktni cikel modela traja več kot 12 let, zato kakšnih popolnoma novih modelov ne pričakujemo. Smo pa zaradi hude konkurence priča stalnemu izpopolnjevanju vozil, katerim skupni imenovalec je znižanje skupnih stroškov uporabe vozila (ang. total cost of ownership – TCO). Glavna smer razvoja je, kot že omenjeno, znižanje stroškov uporabe vozila, pri čemer največji delež odpade na zniževanje porabe goriva in posledično emisij CO₂. Tako kot naši konkurenti se tudi pri Mercedes-Benzovem oddelku za tovorna vozila pripravljamo na uvedbo sistema VECTO, ki bo prinesel večjo transparentnost in lažjo primerjavo med tovornimi vozili na tem področju.«



Foto: Autocommerce

AdBlue

Novi tovornjaki, avtobusi, osebna vozila ter kmetijska, gozdarska in gradbena mehanizacija za svoje delovanje potrebujejo sredstvo AdBlue. Z njegovo pomočjo namreč lahko vozila dosegajo emisijske standarde Euro 4, Euro 5 in Euro 6 oziroma Stage IIIB in IV. Od uveljavitve standarda Euro 6 dizelska vozila izpuščajo 30 odstotkov manj ogljikovega dioksida in 85 odstotkov manj dušikovega oksida kot pred desetimi leti.

AdBlue je visoko prečiščena brezbarvna tekočina. Vsebuje demineralizirano vodo in urejo (32,5 %). Tekočina se uporablja z dizelskimi motorji, ki uporabljajo SCR tehnologijo (selektivna katalitična redukcija). Ta tehnologija (Selective Catalytic Reduction - selektivna katalitična redukcija) zmanjšuje škodljive emisije dušikovih oksidov (NOx). Kemična reakcija, ki se odvija v katalizatorju, pretvori dušikove okside v dušik in vodno paro, ki nista škodljiva okolju. Pri Promos inženiringu posebej opozarjajo, da je zelo pomembna kakovost raztopine. Ta mora ustrezati standardu ISO 22241.

Raziskovalci na britanski univerzi Loughborough so razvili sistem za izredno učinkovito zmanjševanje količine dušikovih oksidov v izpušnih plinih, ki naj bi v prihodnjih dveh letih, če bo vse po sreči, prišel na trg. Sistem ACCT (tehnologija tvorbe in predelave amoniaka) v posebni komori v izpušnem sistemu dodatek AdBlue pretvori v tekočino ACCT. Amoniak nato pretvori dušikov oksid v dušik in vodo. Največja prednost ACCT je v tem, da je izredno učinkovit tudi pri nizkih temperaturah.

MAN Truck & Bus Slovenija: prototip povsem električnega vlačila polpriklopnikov

»Leto 2018 je zaznamoval razvoj vozil v smeri čistejših (alternativnih) pogonov, digitalizacije, povezanosti med vozili in avtonomne vožnje, s ciljem zagotavljati donosnost lastniku, varnost vozniku in ohraniti čisto okolje. MAN se tako iz proizvajalca gospodarskih vozil preusmerja v ponudnika inteligentnih in trajnostnih transportnih rešitev, ki jih razvija v testnem sodelovanju z mesti in logističnimi partnerji.

Ključni premik se je zgodil na področju e-mobilnosti s prototipom povsem električnega vlačila polpriklopnikov za urbano distribucijo, ki ga petnajst največjih avstrijskih podjetij s področja maloprodaje, logistike in proizvodnje, združene v poslovni konzorcij Svet za trajnostno logistiko (CNL), že preizkuša in uporablja v praksi. Predstavljen je bil tudi povsem električen prototip mestnega avtobusa MAN Lion's City E ter električni dostavnik MAN TGE.

Pomemben korak naprej smo naredili tudi na področju digitalizacije s sistemom RIO, ki bo strankam prinesel številne prednosti in jim omogočil, da bodo med digitalnimi pionirji na področju transporta in logistike. RIO Box je postal del serijske opreme pri vseh novih MAN-ovih tovornjakih v Evropi. S tem MAN postavlja temelje bodoči infrastrukturi, katere storitve bodo povezane s celotnim transportnim in logističnim sektorjem. Z uporabo tehnologije RIO, ki temelji na storitvah v oblaku, bo strankam kmalu omogočen centralni dostop do raznih podatkov voznega parka in bodo lahko uporabljale celoten spekter storitev v transportnem in logističnem sektorju neodvisno od blagovne znamke vozila. Pomembni mejniki so bili doseženi tudi na področju avtonomne vožnje in omrežno povezanih vozil v okviru raziskovalnega projekta, ki je nastal

Razvoj novih vozil gre v smeri zagotavljanja večje varnosti in manjšega obremenjevanja okolice s škodljivimi izpusti.

v sodelovanju z DB Schenker, MAN Truck & Bus in Univerzo uporabnih znanosti Fresenius, in tako prvič omogoča uporabo omrežnih tovornih vozil v vsakodnevni logistiki.«

Scania Slovenija: prisotni v vseh segmentih

»Scania je jeseni leta 2016 predstavila vozila nove generacije, ki postavljajo nov mejnik dovršenosti. Vozila odlikuje najvišji nivo udobnosti in kvalitete, kot se za premijski razred spodobi. Zaradi izjemno pozitivnega odziva tako voznikov kot tudi lastnikov transportnih podjetij, ki na Scanio prisegajo zaradi izjemne ekonomičnosti, je na naših cestah moč videti veliko vozil nove generacije R in S serije, ki so večinoma namenjene linijskim oz. mednarodnim prevozom. Scania je prisotna tudi v vseh drugih segmentih, zato na naših cestah lahko srečate Scania nakladalnike, gozdarska vozila, gasilska vozila, vozila za odvoz smeti, vozila za distribucijo in mnoge druge. Tehnologija je usmerjena v trajnostni promet, ekonomičnost porabe goriva in največje užitke pri vožnji. Scania je vodilna v svetu pri spremembah trajnostnega transportnega sistema in s tem pozitivno prispeva k celotni družbi, okolju in poslovnemu

Pomembni mejniki so bili doseženi na področju avtonomne vožnje in omrežno povezanih vozil.

sektorju. V sodelovanju s strateškimi partnerji razvijamo transportne rešitve prihodnosti, kar pomeni pameten in varen prevoz, skupaj z energetsko učinkovitostjo in ekonomskim izračunom.« **gg**



Foto: Scania Slovenija

TOVORNJAK JE KLJUČ DO USPEHA



Naši prilagodljivi paketi financiranja vam pomagajo uresničiti naložbo v tovorno vozilo.

Povečajte donosnost vaše dejavnosti, od zdaj tudi s paketi financiranja!

Za vse dodatne informacije o vozilih in financiranju se lahko obrnete na naše prodajne predstavnike:

Bojan Rogič	tel: 051 678 186
Danilo Drobnič	tel: 041 274 739
Matjaž Kotnik	tel: 041 627 191



VDA certifikat

certificiran A partner

AdBlue®

(AUS 32)

AdBlue® je zaščitena blagovna znamka VDA

Olma je A in E certificiran partner VDA

VDA certificirana proizvodnja, kontrola, distribucija

www.VDA.de



VDA certificirana proizvodnja



VDA certificiran laboratorij



VDA certificirana distribucija

Olma d.o.o., Poljska pot 2, 1000 Ljubljana,
tel.: (01) 58 73 600, faks: 54 63 200,
e-pošta: komerciala@olma.si, <http://www.olma.si>

VDA certificirana kvaliteta proizvodnje in distribucije AdBlue zagotavlja garancijo SCR katalizatorjev.



- dobava v 48 urah
- ISO 22241 certifikat
- dodatna oprema



AdBlue®



NOVO V PONUDBI

Rezervoarji za AdBlue®

- 3.000L ali 5.000L
- dvoplaščni, UV zaščita
- PIUSI črpalka ter števec
- navijalni kolut
- grelec s termostatom

Fortis Blue



AdBlue4you
www.adblue4you.com



Prihodnje leto naj bi država sofinancirala nakup

Slovenijo čaka veliko dela, če želi izpolniti okoljske zaveze. Proizvajalci so na izzive pripravljeni, a bo svoje morala storiti tudi država.

Katarina Pernat

V letu 2030 je predvideno, da bo v Sloveniji **11,7** odstotka težkih tovornih vozil na UZP.

»Med slovenskimi prevozniki vlada veliko zanimanje za nove tehnologije in inovacijske rešitve, ki zagotavljajo prihranke ter večjo konkurenčnost na trgu. Poleg navedenih značilnosti ima utekočinjen zemeljski plin (UZP) pomembno prednost, ki jo priznava tudi Evropska komisija, in sicer bistveno nižjo obremenitev okolja,« je za Glas gospodarstva pojasnil Mitja Štoka, direktor UZP pri podjetju Butan plin.

Capljamo za tujino

Evropska komisija namreč spodbuja uporabo alternativnih pogonov pri transportnih vozilih in tovornih vozilih, zato smo preverili, kakšno je stanje v Sloveniji. Na ministrstvu za infrastrukturo so nam pojasnili, da je sprejeta strategija za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v prometnem sektorju, kjer so posebej opredeljeni cilji tudi za tovorna vozila. »Slovenija mora, če želi izpolniti okoljske zaveze, ki jih je sprejela, v letu 2030 za 9 odstotkov zmanjšati ogljični odtis prometa glede na leto 2020. Ob predvidevanjih, da bo tovorni promet rasel s 6 odstotki letno in se bo do leta 2030 glede na leto 2014 povečal kar za 60 odstotkov, je to izredno zahteven cilj. Poleg

prehoda tovora na železnice, kjer je to možno in ekonomsko upravičeno, je predvideno tudi, da se z deleži vozil na alternativna goriva prispeva k zmanjšanju ogljičnega odtisa. V letu 2030 je predvideno, da bo v Sloveniji 11,7 odstotka težkih tovornih vozil na utekočinjen zemeljski plin (UZP) in 13,1 odstotka na dvogorivne sisteme z utekočinjenim naftnim plinom (UNP). Predvideno je, da bi bila 2,2 odstotka vozil na vodikove gorivne celice, saj je to tehnologija, ki ima velike potenciale predvsem pri večjih vozilih. Pri lahkih tovornih vozilih je predvideno, da bo leta 2030 12,4 odstotka teh vozil na električni pogon. Pri avtobusih se ocenjuje, da bo predvsem stisnjen zemeljski plin (SZP) pomemben energent za njihov pogon, saj naj bi tretjina vseh avtobusov uporabljala SZP,« so pojasnili na ministrstvu za infrastrukturo.

Uvajanje brezogljicnih vozil na slovenski trg iz različnih razlogov zaostaja za predvidevanji, zato bo ta zaostanek treba nadomestiti tudi z uporabo nizkoogljicnih energetskih virov, kjer obstoječ vozni park to že omogoča. Med te šteje tudi uporaba biogoriv v različnih oblikah rabe. Za doseganje predvidenih ciljev tako optimalni scenarij predvideva 7-odstotno nameševanje biodizla fosilnemu dizlu, od leta 2020 do 2030 pa tudi postopno naraščanje deleža težkih tovornih vozil, ki bodo uporabljala čisti biodizel (B 100) od 0 na 10 odstotkov. Za tako rabo morajo sicer vozila biti ustrezno prirejena. Vendar gre za že znane in danes na trgu tudi že uporabljene rešitve, zato je pričakovati, da bo število takih vozil ustrezno naraščalo.

Država sofinancira

Da bi omogočili prehod na alternativna goriva, se s strani države sofinancira tudi izgradnjo polnilne infrastrukture. Evropska komisija sofinancira postavitve treh polnilnic na UZP, od teh sta dve že postavljeni, ena pa bo še letos. Urejajo se tudi ukrepi za spremembo trošarin in dajatev, da bo UZP cenovno primerljiv glede na sosednje države. Do leta 2020 je predvideno, da se poleg štirih polnilnic na SZP postavijo polnilnice v vseh regionalnih središčih in v Zasavju, da bo lahko javni linijski avtobusni prevoz potnikov stekel z vozili na alternativna goriva. V



Volvo FL z elektro pogonom

Prva stacionirana postaja v Sloveniji

Butan plin je v letošnjem letu odprl prvo stacionarno polnilno postajo za vozila na utekočinjen zemeljski plin oz. UZP (angl. LNG) v Sloveniji - na območju logističnega centra Adria terminali v Sežani. »V prihodnjih mesecih bomo podobno postajo za tovornjake zgradili tudi na strateški lokaciji v Ljubljani na Letališki cesti. Od lanskega leta pa v Ljubljani deluje tudi mobilna polnilna postaja na UZP družbe Enos,« je pojasnil Štoka.

podnebnem skladu so zagotovljena sredstva za sofinanciranje nakupa teh vozil. Težka tovorna vozila so zaradi skromne ponudbe modelov trenutno najbolj problematična. »V letu 2019 je predvideno sofinanciranje nakupa ali predelave vozil na dvogorivne sisteme z uporabo UZP. Podrobni pogoji še niso pripravljeni, predvideno pa je, da bo višina sofinanciranja primerljiva z državami, ki že imajo ukrepe za spodbujanje prehoda na alternativna goriva (npr. Nemčija, Nizozemska),« so še sporočili z ministrstva.

E-pogoni še v razvoju

Na novosti se odzivajo tudi proizvajalci tovornih vozil, ki trgu ponujajo vozila, prilagojena na alternativne pogone. Proizvajalec MAN je v Evropi vodilni proizvajalec avtobusov na plinski pogon. »MAN-ova



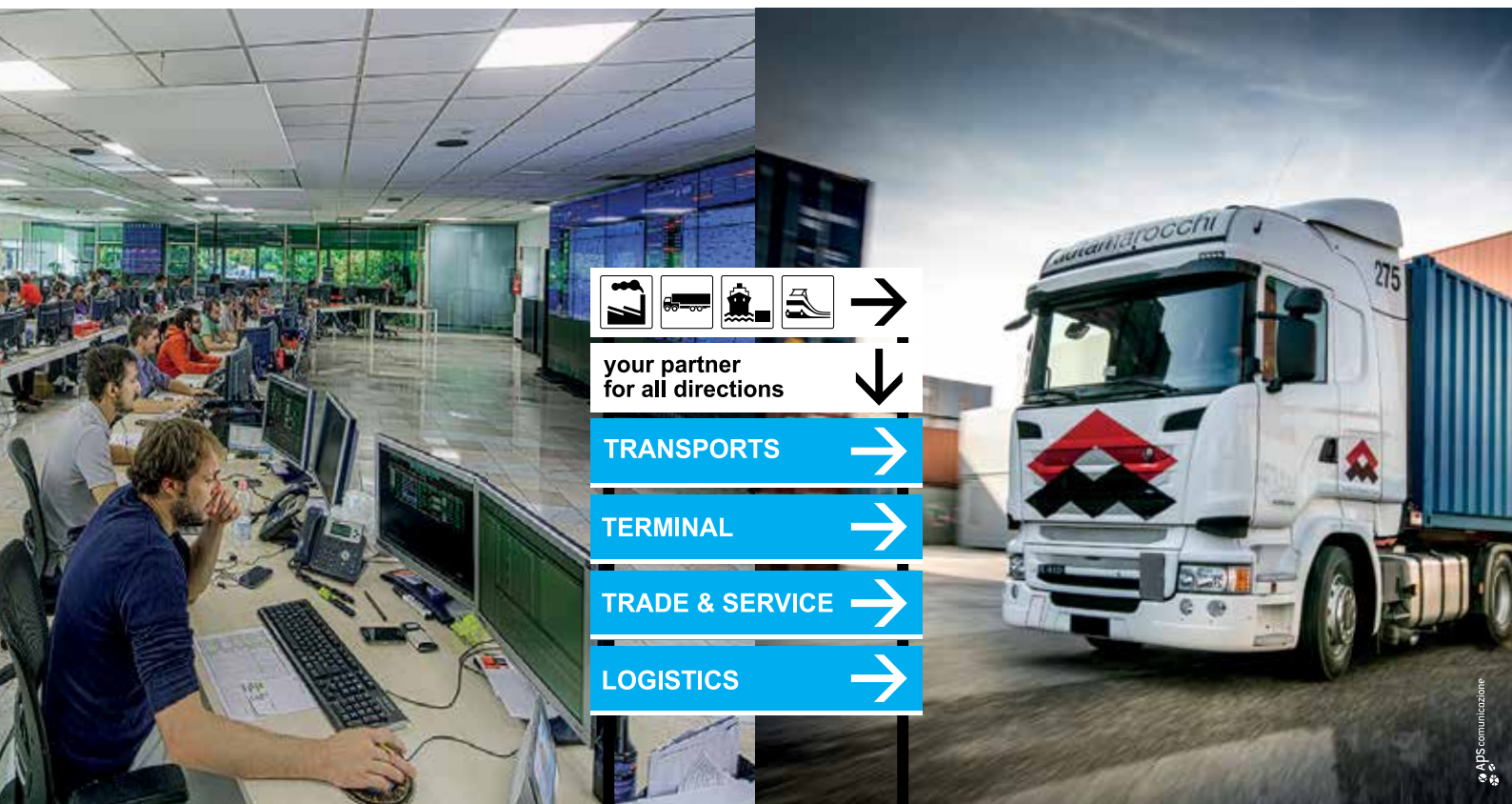
Foto: Volvo

Volvo FH s pogonom na utekočinjen zemeljski plin – LNG

tehnologija stisnjene zemeljskega plina pri uporabi bioplina predstavlja prvovrstno serijsko tehnologijo z večinoma nevtralnim izpustom CO₂ in je hkrati zanimiva z vidika gospodarnosti. Tako se na primer po 23 mestih na Švedskem prevaža približno 1.000 MAN-ovih avtobusov CNG, gnanih z bioplinom – in to z največjo mero zanesljivosti. Vsak avtobus lahko v svoji življenjski dobi prevozi do 1,5 milijona kilometrov,« so pojasnili pri podjetju MAN.

Evropska komisija sofinancira postavitev treh polnilnic na UZP, od teh sta dve že postavljeni, ena pa bo še letos.







**your partner
for all directions**

TRANSPORTS

TERMINAL

TRADE & SERVICE

LOGISTICS



Foto: Scania Slovenija

»V Sloveniji bi si želeli več posluha za vozila na alternativna goriva,« pravijo v podjetju Scania.

Slovenija bi morala takoj sprejeti ukrepe, ki bi spodbudili prehod z dizla na plin.

Veliko vozilo na zemeljski plin ponujajo pri Volvu. »Od letos dalje je v naši ponudbi široka paleta vozil na utekočinjen zemeljski plin. Na voljo so tako vozila za prevoze na velike razdalje kot tudi distribucijska vozila. Gre za program Volvo FH in FM, ki je prilagojen za pogon na LNG. Povpraševanje seveda je, vendar je zaradi še vedno odprtih vprašanj okrog subvencij in s tem ekonomske upravičenosti nabave vse skupaj še vedno na nivoju zanimanja. Naša prednost je v tem, da kot edini ponudnik v tem trenutku ponujamo vozila na utekočinjen zemeljski plin, ki delujejo po dizelskem procesu. Motor na ta način dosega občutno višji navor kot klasične plinske izvedbe motorjev, ki delujejo po Otto procesu. Vžig plina v zgorevalni komori torej ne sproži vžigalna svečka kot pri preostalih tovrstnih motorjih na trgu, temveč plin vžge majhna količina vbrzganega dizelskega goriva s samovžigom zaradi kompresije. Rezultat je občutno zmogljivejši motor,« so povedali na Volvu ter dodali, da je še veliko odprtih vprašanj na področju tovornih vozil na električni

pogon. »Tukaj je potrebno mnogo več energije za premikanje vozila s težjimi tovari, tudi baterij vozil ni moč polniti ob kateremkoli času, temveč se mora polnjenje prilagajati prostim terminom vožnje. Prav tako je ta trenutek še vedno pod vprašajem nosilnost takšnih vozil, saj so baterije, izdelane po trenutno znani tehnologiji, še vedno pretežke. Toda razvojni inženirji delajo s polno paro in tudi tukaj se obeta napredek,« so še dodali.

Tudi pri Scanii pravijo, da imajo dober razvoj na področju vozil na zemeljski plin, da pa si želijo več posluha v Sloveniji. »Ponosni smo na naša vozila na zemeljski plin in druga vozila na alternativna goriva. V Sloveniji bi si želeli več posluha za vozila na alternativna goriva. Izkušnje ostalih držav v Evropi kažejo, da se stranke odločajo za nakup vozila na alternativna goriva, kadar je nakup le-teh ekonomsko upravičen. Tu igra pomembno vlogo država, saj lahko s politiko obdavčitve energentov in posebnimi investicijskimi spodbudami vpliva na večjo dobičkonosnost vozil na alternativni pogon. Poleg tega je pomembna tudi infrastruktura in dostopnost različnih energentov. Ponosni smo tudi na izjemne dosežke, saj je vozilo Scania že drugo leto zapored dobilo naziv najbolj ekološkega vozila v Nemčiji,« so še dodali. ^{gg}

Nujni so ukrepi, ki bodo omogočili konkurenčnost

»Če želi Slovenija doseči evropske cilje in standarde na področju obremenitev okolja v prevozništvu, bo morala naša sedanja vlada (in tudi vse prihodnje) storiti marsikaj, saj občutno zaostajamo za sosednjo Italijo in Hrvaško, ki s ciljno davčno politiko (davki brez DDV: Hrvaška 0 EUR/t, Italija 20 EUR/t, Slovenija več kot 200 EUR/t), posebnimi cestninskimi razredi in s spodbudami za prehod z dizla na plin (npr. spodbuda za nakup vozil: Italija 20.000 EUR/vozilo, Nemčija 18.000 EUR/vozilo, Slovenija 0 EUR/vozilo), odločno orjejo ledino za ves logistični sektor. Na tem področju nam preti nevarnost izgube konkurenčnosti strateškega segmenta slovenskega gospodarstva, kar logistika in specifično prevoznništvo nedvomno je. Slovenska vlada bi morala nemudoma sprejeti ukrepe, ki bodo omogočili konkurenčnost z ostalimi evropskimi, še posebej sosednjimi državami, kot to velja za dizel. Nesporemljivo se nam namreč zdi, da Slovenija zaostaja ravno na področju, kjer imamo našo uspešno evropsko komisarko Violeto Bulc,« je oster Mitja Štoka, direktor UZP pri podjetju Butan plin.



Foto: Scania Slovenija



EUROPACIFIC GROUP

Smo sodobno mednarodno logistično podjetje s tradicijo v organiziranju cestnega, železniškega, pomorskega in zračnega prevoza. Konkurenčne prednosti, ki jih premoremo, so priznana sodelovanja z Luke Koper in pooblastilo le-te.



POMORSKI PROMET

Organiziramo prevoz splošnih, projektnih, razsutih, tekočih in ostalih tovorov za uvoz, izvoz in tranzit, podprt s pomorskim cestnim in železniškim prometom po vsem svetu.



ŽELEZNIŠKI PROMET

Organiziramo prevoz blaga po železnici v vse evropske države, države CIS - Združenje neodvisnih držav, del Azije ter države bližnjega vzhoda, z najemom vagonov in zabojnikov.



ZRAČNI PROMET

Strmimo k temu, da bi postali eden vodilnih igralcev v letalski logistiki z uporabo veliko mednarodno priznanih letalskih prevoznikov. Kakršne koli pomanjkljivosti v letalski logistiki so zapolnjene z uporabo cestnih ali pomorskih prevozov.



CESTNI PROMET

Hitrost in zanesljivost cestnega prometa predstavljata naš prioritetni princip v organiziranju celotnih ali delnih mednarodnih tovorov. Pri tem natančno upoštevamo varnost pri prevozu in ekološko neoporečnost. Pohvalimo se lahko tudi s TAPA EMEA članstvom.



SKLADIŠČENJE IN DISTRIBUCIJA

Pomembnejša logistična storitev je tudi skladiščenje. Za Vas pridobimo skladišče za različne skupine blaga, kot so prehrabeni izdelki z zahtevanimi posebnimi temperaturnimi režimi, nevarno blago, tehnično blago in ostalo splošno blago s statusom carinskega, domačega ali trošarinskega blaga.



CARINJENJE

Nudimo celovite rešitve na področju posredovanja carinske dokumentacije. Za vas pripravimo dokumentacijo za potrebe uvoznega in izvoznega carinjenja ali potrebe tranzita blaga. Svoje poslovne partnerje ažurno obveščamo o novostih s področja carinske in davčne zakonodaje.

SLOVENIA
SLOVAKIA
CROATIA
HUNGARY
SERBIA

EUROPACIFIC LOGISTIKA D.O.O.
EUROPACIFIC S.R.O. BRATISLAVA
EUROPACIFIC RIJEKA D.O.O.
EUROPACIFIC REPRESENTATION
EUROPACIFIC LOGISTICS DOO

T: +386-(0)5-6626-380
T: +386-(0)5-6626-380
T: +386-(0)5-6626-380
T: +36-30-820-7559
T: +381 (0)69-22-04-035

Povpraševanje po lizingu vozil narašča

Pri nakupu tovornih in lahkih dostavnih vozil je lizing skoraj vedno prva izbira podjetij. Kot pravijo ponudniki te storitve, povpraševanje v zadnjih letih narašča.

Žiga Kariž

»Še vedno prevladuje finančni lizing, opažamo krajšanje dobe lizinga in nekoliko višje pologe,« pravijo v UniCredit Leasing.

Skupaj z gospodarsko rastjo, ki jo beležimo v zadnjih letih, se je povečalo tudi povpraševanje po vozilih, ki jih podjetja potrebujejo za opravljanje svoje dejavnosti. Pri nabavi bodisi tovornih bodisi dostavnih vozil se podjetja praviloma odločajo za lizing. Ponudniki jim pri tem nudijo različne oblike financiranja, najbolj pogosto bodisi operativni bodisi finančni lizing. Pri operativnem lizingu podjetja ali posamezniki avto vzamejo le v najem in uporabo za določeno obdobje in po koncu tega obdobja ne postanejo lastniki vozil. Namen finančnega lizinga pa je, da po tem, ko podjetje ali posameznik poravnava zadnji obrok, postane tudi lastnik vozila.

Pogoji se v zadnjem času niso spreminjali

V UniCredit Leasing ponujajo financiranje novih in rabljenih tovornih, priklopnih ter dostavnih vozil na finančni lizing. Pogoji za sklenitev lizing posla pri Unicreditu so ustrezna boniteta lizingojemalca, pridobljena vsa potrebna dokumentacija za finančno analizo in posledično odobritev posla, veljaven predračun dobavitelja ter dogovorjen polog in doba trajanja lizinga. Komercialni pogoji se določajo glede na posamezen posel. Informativni izračun, ki ga nudijo na svoji spletni strani, kaže, da bi pri

finančnem lizingu 30.000 evrov vrednega vozila, za katerega bi zagotovili 6.000 evrov lastnih sredstev, mesečni obrok znašal 471 evrov. Ob tem je upoštevana fiksna obrestna mera v višini 6,5 odstotka.

Kot povejo v Unicreditu, se pogoji lizingov v zadnjem času niso spreminjali. Največ zanimanja beležijo za klasičen finančni lizing novih tovornih vozil s trajanjem od 4 do 5 let ter plačilo DDV-ja takoj ali na odlog do 2 meseca. »Še vedno prevladuje finančni lizing, opažamo krajšanje dobe lizinga in nekoliko višje pologe. Vedno več strank se odloča za plačilo DDV-ja takoj ob sklenitvi posla ter za odprtje direktnih bremenitev za poravnavo mesečnih obveznosti,« sam še pojasnili.

Odplačilne dobe med 12 in 60 meseci

Pri skupini Sparkasse, ki je prevzela tudi lizing dejavnost Abanke, nudijo finančni lizing dostavnih in tovornih vozil za pravne osebe. Pogoji, ki jih nudijo, so odvisni od več faktorjev, predvsem od bonitetne ocene stranke, bilance podjetja, plačilne discipline, obsega sodelovanja s skupino Sparkasse, tudi od predmeta lizinga. Odvisno je, ali gre za novo ali rabljeno vozilo ter od splošnega stanja, v katerem se vozilo nahaja. Nudijo odplačilne dobe med 12 in 60 meseci. Tudi pri Sparkasse opažajo povečano povpraševanje po finančnem lizingu, kar pripisujejo ugodni gospodarski klimi in ugodnim obrestnim meram.

Izrazita rast pri rabljenih vozilih

Summit Leasing Slovenija na področju financiranja lahkih komercialnih vozil strankam - pravnim osebam ponuja vse oblike lizinga, to je finančni lizing, operativni lizing, operativni lizing z vključenimi storitvami in tudi t.i. 'sale and lease back' oziroma 'prodaj in vzemi v najem'. Gre za lizing, kjer lastnik vozila le-tega proda lizing hiši, nato pa ga vzame nazaj v najem. Težkih tovornih vozil (z nosilnostjo nad 3,5 ton) do sedaj niso financirali, bodo pa v kratkem začeli delati tudi v tem segmentu. Pogoji financiranja so tudi pri njih odvisni od bonitetne ocene stranke in ocene predmeta

Pri Sparkasse povečano povpraševanje po finančnem lizingu pripisujejo ugodni gospodarski klimi in obrestnim meram.



Foto: Depositphotos

financiranja. Najdaljša doba financiranja je praviloma 7 let, v večini primerov pa je 5 let, povprečni polog znaša 20 odstotkov. Posebnih sprememb pogojev v zadnjem času ne beležijo.

V zadnjem letu so zaznali izrazit trend rasti. Ta je še bolj kot na področju novih vozil zaznaven na področju financiranja rabljenih vozil, tako osebnih kot lahkkih komercialnih. Kot pravijo, je rast na področju lizinga vedno odraz dogajanja na trgu prodaje vozil. Gre namreč za zrelo dejavnost in lizing raste in pada z rastjo prodaje predmetov financiranja, torej osebnih, dostavnih ali tovornih vozil.

Starost vozila je ključnega pomena

V Gorenjski banki omogočajo finančni lizing za nova in rabljena lahka in težka tovorna vozila, priklopnike in polpriklopnike ter avtobuse. Pogoj je, da vsota starosti vozila in dobe odplačevanja ne sme presegati 10 let. Če se na primer odločite za 5 let staro težko tovorno vozilo, doba financiranja ne more biti daljša od 5 let (60 mesecev). Doba financiranja lahko traja od 12 do 60 mesecev. Nova lahka tovorna vozila do 3,5 tone skupne teže pa financirajo z dobo odplačevanja od 12 do 84 mesecev.

Pri Porsche Leasingu podjetjem ponujajo tako operativni kot finančni lizing. Pri operativnem je odplačilna doba od 24 do 60 mesecev, namenjen je

le za vozila, ki ob zaključku pogodbe ne presežejo starosti 6 let. Kdor se odloči za ta način financiranja, lahko ob sklenitvi pogodbe da polog oziroma delno plačilo najemnine v višini največ 30 odstotkov vrednosti vozila. Finančni najem Porsche Leasing nudi za vozila, ki ob zaključku pogodbe ne smejo presegati starosti 10 let, polog mora biti vsaj dvajsetodstoten, doba odplačevanja pa se razteza od 12 do 84 mesecev.

DBS leasing prav tako nudi financiranje nakupa gospodarskih vozil. V primeru, da gre za nova vozila, je skupna doba financiranja 7 let, rabljena vozila pa ob izteku financiranja ne smejo biti starejša od 10 let. Primer izračuna na njihovi spletni strani kaže, da bi mesečni obrok ob 60-mesečnem financiranju gospodarskega vozila, katerega nabavna vrednost je 30.000 evrov, znašal 470 evrov. [gg](#)

Najbolj zaznavno rast so pri Summit Leasingu zaznali na področju financiranja rabljenih vozil.

Pri finančnem lizingu je pomembno, koliko znaša vsota starosti vozila in dobe odplačevanja.

Spremembe na trgu

Slovenski trg ponudnikov lizing storitev je v zadnjih letih doživel veliko sprememb. S trga sta se kot ponudnika umaknila NLB in Abanka. Storitve slednje je prevzela skupina Sparkasse. NKBM pa je pod svoje okrilje vzela enega prvih ponudnikov lizinga pri nas - Summit leasing.

RAZMIŠLJATE O NOVEM?



Več informacij
www.bks-leasing.si

BKS-leasing ponuja ugodne rešitve, s katerimi boste zlahka financirali svoj vozni park.

BKS Bank

Slovenija je tranzitna država, a naj bo tudi varna

Agencija za varnost prometa je tudi letos, v obdobju od 23. do 29. julija, vodila in koordinirala nacionalno preventivno akcijo za večjo varnost voznikov tovornih vozil in avtobusov. Aktivnosti so bile usmerjene predvsem k preprečevanju najpogostejših kršitev in spodbujanju voznikov tovornih vozil in avtobusov k doslednejšemu spoštovanju prometnih predpisov, potekal pa je tudi poostreni nadzor. V času akcije je bilo ugotovljenih 850 kršitev, med najpogostejšimi pa sta bila neuporaba varnostnega pasu in neupoštevanje omejitev hitrosti.

V Sloveniji tranzitni promet narašča, kar ima na eni strani pozitivne učinke za gospodarstvo, po drugi strani pa negativno vpliva na prometno varnost, saj se z večanjem prometa povečajo tudi možnosti za nastanek prometnih nesreč. Agencija za varnost prometa k reševanju problematike pristopa celostno in s sprotnim iskanjem rešitev, ki jih usklajuje tudi z drugimi državnimi institucijami.

Največ kršitev zaradi neuporabe varnostnega pasu in prehitre vožnje

V času enotedenske nacionalne akcije je bilo v okviru poostrenega nadzora skupno pregledanih 4.355 tovornih vozil in avtobusov; od tega je bilo ugotovljenih 20 % kršitev prometne zakonodaje. Preverjali so tako slovenske kot tuje voznike, pri čemer so bile pri 3.996 tovornih vozil kršitve ugotovljene pri 14 % voznikov tovornih vozil, med 359 preverjenimi avtobusi pa so bile kršitve ugotovljene pri 11 % voznikov avtobusov. Najpogostejše kršitve so bile povezane z neuporabo varnostnega pasu, prekoračitvijo hitrosti pa tudi preobremenjenostjo vozil.

Potreben je stalen nadzor nad tovornimi vozili in avtobusi

V sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo, Ministrstvom za notranje zadeve in



Družbo za avtoceste Republike Slovenije si Agencija za varnost prometa prizadeva za vzpostavitev stalnega nadzora nad tovornimi vozili in avtobusi kot tudi vozniki kombijev na vseh štirih vstopnih točkah v državo in na celotnem avtocestnem omrežju. Tovrstni nadzori so se v nekaterih drugih državah članicah EU že izkazali za zelo učinkovite. »Tudi rezultati pilotnega projekta sekcijskega merjenja hitrosti v Sloveniji so pokazali izboljšanje stanja na trojanskem avtocestnem odseku, zato Agencija za varnost prometa podpira uporabo takšnih naprav in uvedbo tudi drugih oblik stalnega nadzora na vseh štirih krakih avtocestnega omrežja,« poudarja mag. Igor Velov, direktor AVP.

Agencija za varnost prometa bo Ministrstvu za infrastrukturo in Ministrstvu za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti predstavila tudi predlog za vključitev klimatske naprave kot del obvezne opreme v tovornih vozilih in avtobusih. Za varno udeležbo v prometu je namreč ključno dobro počutje voznika, za kar morajo biti tudi s strani delodajalca zagotovljeni ustrezni delovni pogoji.

Nasveti voznikom tovornih vozil in avtobusov

- Vedno se priprnite z varnostnim pasom! Če je voznik pripet, se ob trku zmanjša tveganje za smrt za 50 %.
- Tovor pravilno in varno pripnite. Za vsako vrsto tovora veljajo posebna pravila.
- Spoštujte omejitve hitrosti in med vožnjo obdržite ustrezno varnostno razdaljo.
- Upoštevajte predpisane čase vožnje, odmorov in počitkov, ne le zaradi visokih kazni, ampak predvsem zaradi varnosti vas in drugih udeležencev v cestnem prometu.
- Nikar se ne borite z zaspanostjo; ta vas bo premagala. Raje varno ustavite vozilo, privoščite si krajši spanec (15–20 min) in nato popijte kavo ter nadaljujte z vožnjo.

Globus

LOGISTIČNE STORITVE

Globus, d. o. o.
Drašiči 8, 8330 Metlika
Tel.: + 386 (0)7 30 62 202
+ 386 (0)31 615 335
+ 386 (0)7 30 62 201
transport@globus-metlika.si
www.globus-metlika.si



VARNO • HITRO • PRILAGODLJIVO • ZANESLJIVO

www.globus-metlika.si

Podjetje

Globus, Mednarodna špedicija d. o. o., Metlika je eno od vodilnih mednarodnih logističnih podjetij v Sloveniji, Vzhodni in Jugozahodni Evropi. S tridesetletnimi izkušnjami zagotavljamo svetovanje, organizacijo in izvedbo prevozov ter ostalih logističnih storitev za številne slovenske in tuje stranke. Pri varnem, hitrem, fleksibilnem in zanesljivem zagotavljanju celotne palete logističnih storitev upoštevamo tudi naročnikove posebne želje, zahteve in pogoje. Nenehno skrbimo za povečevanje kakovosti prevoznega procesa z razvojem širokega spektra logistične dejavnosti po najvišjih standardih. Posledične racionalizacije stroškov in časovni prihranki omogočajo večjo korist za naročnika.

Vozni park

Dostavo blaga zagotavljamo z lastnimi kapacitetami in s podporo široke mreže distribucijskih partnerjev. Naš vozni park sestavlja več kot 100 lastnih vozil, od tega 90 hladilnikov in 40 prikolic s ponjavo.

Prevoze opravljamo s sodobnimi, ekološkimi in kakovostnimi ter zanesljivimi vozili znamke Mercedes Benz in MAN ter priklopniki Schmitz Cargobull in Krone.

Vsa naša vozila so opremljena z ADR-opremo za prevoz nevarnih snovi in z GPS-navigacijskim sledenjem. Vsa lahko vozijo z dovolilnico CEMT. Nekateri hladilniki so opremljeni tudi z navigacijskim spremljanjem temperaturnega režima med prevozi. Vozila so opremljena še z dodatno tehnično opremo, ki deluje tudi pri izjemno nizkih zimskih in izjemno visokih poletnih temperaturah na ciljnih lokacijah prevozov.

Tovori

Po dogovorih z naročniki prevažamo različne tovor, ki ga je možno naložiti v naše tipe prikolic.

Stalna razpoložljivost

Za prevoze smo vedno na razpolago. Kvalificirani šoferji, stalno pripravljena vozila ter

večstranska in večkratna dovolilnica CEMT nam omogočajo prevoze v tretje in sosednje države ter iz njih.

Ciljne lokacije prevozov

Poleg prevozov v države Evropske unije (EU) smo specializirani za prevoze v nekdanje republike Sovjetske zveze, in sicer v Rusijo, Ukrajino, Belorusijo, Kazahstan, Uzbekistan, Kirgizistan, Tadžikistan, Gruzijo, Armenijo, Azerbajdžan, Turkmenistan. Vozimo tudi v Turčijo, Mongolijo in drugam.

Zaradi novih poslovnih povezav in naložb v sodobno logistično poslovanje ter zaradi posebnosti dela in razmer na vzhodnih trgih imamo podružnico s sedežem v Moskvi. Predstavnik imamo tudi v Almatyju (KZ), Taškentu (UZB), Biškeku (KGZ) in Minsku (BY).

Našo kakovostno storitev potrjuje pridobljen certifikat ISO 9001: 2015. S certifikatom ISO 14001: 2015 pa dokazujemo tudi, da poslujemo odgovorno do okolja.

V pomorskem prometu bi lahko prihranili 50 odstotkov časa

S pomočjo devetih strateških razvojno-inovacijskih partnerstev naša vlada izvaja skupno slovensko razvojno gospodarsko politiko na posameznih področjih – med njimi je tudi mobilnost. Kaj so že postorili? Kakšni so cilji?

Ksenija Sedej

Prav zgoraj omenjena mobilnost velja za eno ključnih področij gospodarstva, ki pa ni omejena samo na transport ljudi in blaga, ampak sega tudi na prenos idej ali znanja. Eno izmed devetih strateških razvojno-inovacijskih partnerstev, tako imenovan SRIP ACS+ Mobilnost ne vidi svoje vloge samo na področju tehnologij mobilnosti, ampak tudi na področju razvoja metod agilnosti, s katerimi želi biti v podporni vlogi predvsem svojim članom in ostalim SRIP-om.

Raziskovanje, razvoj, inovacije

Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo je že v letu 2016 objavilo javni razpis za izbor operacij »Podpora strateškim razvojno-inovacijskim partnerstvom (SRIP) na prioritetnih področjih pametne specializacije«. Razpis je bil oziroma je še namenjen krepitvi raziskovalno-razvojno-inovacijskega (RRI) sodelovanja sicer neodvisnih deležnikov gospodarstva, raziskovalnih organizacij ter drugih relevantnih razvojnih deležnikov, ki delujejo na posameznem področju uporabe Strategije pametne specializacije - S4, z namenom sistematičnega povezovanja v mednarodne verige vrednosti in zagotovitve celovitega podpornega okolja v Sloveniji. Konkretno SRIP ACS+ Mobilnost združuje člane dveh združenj, Gospodarsko interesno združenje GIZ ACS Slovenski avtomobilski grozd, ki deluje v vlogi nosilnega partnerja, Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije pa v vlogi povezovalne inštitucije na področju transporta, logistike in javnega prometa. »Naš glavni namen je krepitev povezovanja članov SRIP ACS+ Mobilnost tako, da bo dosežena kritična masa kompetenc in kapacitet deležnikov za zagotovitev reprezentativnosti in pokrivanja celotnega področja z usmerjanjem v nove prebojne tehnologije in produktne smeri na podlagi skupnega nastopa več deležnikov,« pove Robert Sever iz Združenja za promet na GZS.

Slovenija ima potencial

Predsednik Slovenskega logističnega združenja Igor Žula meni, da Slovenija lahko zaradi svoje geografske lege in velikosti postane referenčna država zelene mobilnosti in vodilna država v demonstraciji in prenosu tehnologij zelene mobilnosti na trg. »Številni dobavitelji komponent avtomobilski industriji so že zdaj uveljavljeni na globalnem trgu, z razvojem tehnologij in digitalizacije na področju mobilnosti pa bodo na opredeljenih fokusnih področjih z dodatnim poglobljanjem kompetenc na nišnih področjih še krepili svoje vodilne položaje,« še doda.

SRIP ACS+ Mobilnost ima svoje cilje usmerjene v Strategijo pametne specializacije - S4, in sicer napredek pri spodbujanju skupnega razvoja in storitev, še posebej pri povezovanju in razvoju skupnih RRI iniciativ za razvoj in trženje zahtevnejših, celovitih in integriranih izdelkov in storitev. Njihov cilj je tudi obseg uvažanja horizontalnih omogočitvenih tehnologij v vertikalne verige vrednosti. »Cilji so še dejansko realizirane tržne manifestacije, ki izhajajo iz skupnih aktivnosti oziroma intenzivnost in kvaliteta skupnih aktivnosti, ki vodijo k tržnim manifestacijam. In uspešnost internacionalizacije in vključevanja v mednarodne verige vrednosti,« dopolni seznam ciljev

Združenje za promet znotraj SRIP ACS+ Mobilnost je v zadnjem letu poleg priprave akcijskega načrta in organizacijskih aktivnosti za vzpostavitev SRIP-a oblikovalo delovno skupino DIGILOG.SI.



Foto: Depositphotos

Robert Sever iz Združenja za promet na GZS. »Ključni cilj na denimo fokusnem področju naprednega transporta in logistike, vključujoč poslovne modele, pa je izboljšanje konkurenčne prednosti avtomobilske industrije in celotne logistične panoge. Cilji se bodo merili s številom novih nominacij in dodano vrednostjo na zaposlenega pri ponudnikih logističnih (in transportnih) storitev in njihovih uporabnikih ter skupnimi razvojnimi projekti partnerjev,« ga dopolni Igor Žula.

Kakšni so rezultati?

Vlada Republike Slovenije bo za delovanje vseh SRIP-ov do leta 2022 namenila več kot 10 milijonov evrov, lahko zasledimo. Igor Žula nam pove, da so ambicije in cilji projekta SRIP ACS+ Mobilnost seveda postati vodilna država v regiji centralne in jugovzhodne Evrope na področju zelene mobilnosti. Kakšni pa so rezultati zadnjega leta, kje so vse »zavihali rokave«? Robert Sever je komentiral, da je Združenje za promet znotraj SRIP ACS+ Mobilnost, ki je zadolženo za področje naprednega transporta in logistike, v zadnjem letu poleg priprave akcijskega načrta in organizacijskih aktivnosti za vzpostavitev SRIP-a oblikovalo delovno skupino DIGILOG.Si. »Gre za mrežo partnerjev za razvoj in sprejemanje ukrepov za

izboljševanje konkurenčnosti logističnih procesov in produktov z razvojem novih znanj, produktov, procesov in poslovnih modelov, demonstracijo sodobnih tehnologij ter promocijo in prenos le-teh v realno okolje,« je pojasnil. »V delovno skupino se je povabilo partnerje iz podjetij članov SRIP ACS+ Mobilnost. Ukvarjamo se predvsem z digitalizacijo v logistiki. Konkretno smo začeli s pripravo dveh konkretnih projektov - Enotno okno v logistiki (Single Window) ter elektronski tovorni list e-CMR,« pove Robert Sever. So prišli že do kakšnih dognanj? »Analize, ki so bile že opravljene, so pokazale, da bi z uvedbo Enotnega okna v logistiki samo v pomorskem prometu prihranili za 50 odstotkov časa, ki ga zdaj porabimo za različne postopke v mednarodni trgovini. Poleg tega bi za 47 odstotkov zmanjšali stroške administracije, ki jih sedaj porabimo zaradi večkratnih vnosov dokumentov v različne sisteme,« je razložil.

Igor Žula meni, da bo ključno povezovanje upravljavcev infrastrukture (cestne, elektro) s podjetji, ki razvijajo IT in GIS tehnologije, logistične storitve, merilno tehniko, proizvodnjo novih materialov in, nenazadnje, avtomobilsko industrijo. »Gre za vzpostavljanje novih povezav in partnerstev na področju modelov gradnje, vzdrževanja in upravljanja, ki bodo omogočili učinkovito uvajanje električne



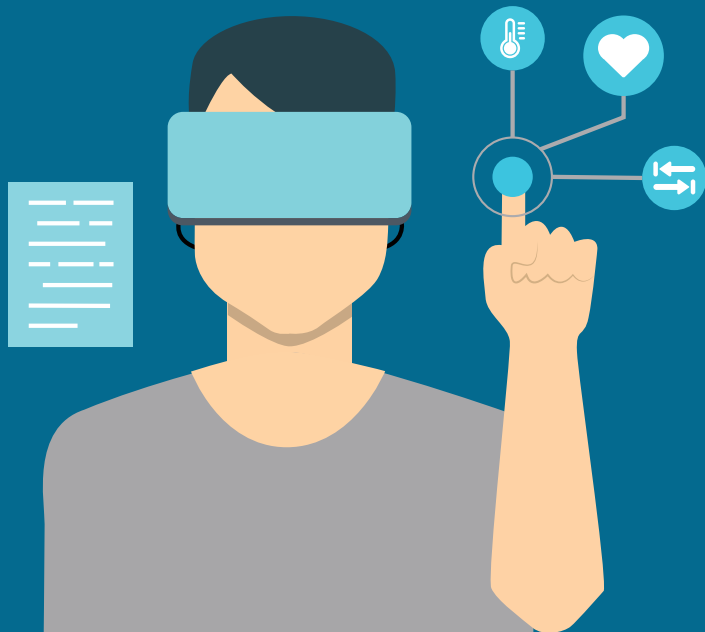
Foto: Milan Marčič

»Slovenija lahko zaradi svoje geografske lege in velikosti postane referenčna država zelene mobilnosti,« meni predsednik Slovenskega logističnega združenja Igor Žula.



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



Odloči se za študij logistike.

In soustvarjaj prihodnost slovenske in svetovne logistike.



Foto: arhiv GZS

»Začeli smo s pripravo dveh konkretnih projektov - Enotno okno v logistiki (Single Window) ter elektronski tovorni list e-CMR,« pove Robert Sever.

in avtonomne mobilnosti. Nujno bo oblikovanje javno-zasebnih partnerstev z različnimi deležniki v konzorciju in izven njega (energetske družbe, javni transport, komunale, DARS, DRSI, občine itd.), kot tudi sodelovanje uporabnikov, upravljavcev in ponudnikov logističnih storitev,« našteje Žula.

Želijo si pritegniti državo

Robert Sever pove, da bi si trenutno želeli pri vzpostavljanju mreže DIGILOG.Si pritegniti poleg tudi državo. Zakaj? »Zato, ker je pri vzpostavljanju na primer Enotnega okna v logistiki ključni igralec z vsemi svojimi ministrstvi, ki kakorkoli sodelujejo pri mednarodni trgovini,« meni. »Čas brezvladja, ko je odhajajoča vlada opravljala zgolj tekoče posle, nam pri tem ni šel na roko, zato čakamo nove sogovornike, ki bi jim želeli predstaviti idejo, ki prihaja iz vrst gospodarstva in je po našem mnenju nujna za preboj na področju logistike,« še doda. ^{gg}

6 ključnih ciljev članov in partnerstva SRIP ACS+

1. Vzpostaviti in nadgraditi kulturo mreženja in kulturo odprtega inoviranja pri partnerjih.
2. Prehod od razvoja posamičnih komponent in materialov k razvoju zahtevnejših in kompleksnejših energetske učinkovitih produktov z višjo dodano vrednostjo.
3. Okrepitev statusa slovenskih proizvajalcev kot predrazvojnih dobaviteljev.
4. Dvig dodane vrednosti podjetij za 20 odstotkov.
5. Transformacija ponudbe klasičnih logističnih storitev v ponudbo naprednih logističnih storitev z visoko dodano vrednostjo.
6. Nižji transakcijski stroški v mednarodni trgovini (Single Window).



T.L.Sirk d.o.o.

Cesta dveh cesarjev 393, SI-1000 Ljubljana
T: +386 1 78 12 200 | E: info@tls.si | W: tls.si

PE Brnik

Zgornji Brnik 130 o, SI-4210 Brnik Aerodrom
T: +386 42 92 73 70 | E: air@tls.si | W: tls.si

SI

Na letališču Brnik - Ljubljana se nahaja naša poslovna enota TLS PE Brnik, kjer za vas organiziramo transport letalskih pošiljk za področje celega sveta, uvožno ali izvozno carinjenje blaga ter zavarovanje tovora v letalskem prometu. Izpolnimo pričakovanja in zahteve kupcev za celovito storitev v mednarodnem letalskem prometu, ki ob optimalni in cenovno ugodni izvedbi storitve letalskega prevoza lahko vključuje tudi cestni prevoz do končne destinacije.

- **PREVOZ BLAGA**
- **STORITVE NA LETALIŠČU**
- **SEA-AIR-ROAD TRANSPORT BLAGA**
- **KARGO ZAVAROVANJE**
- **PARTNERSTVO**
- **OSTALE STORITVE**

1. 9.

odpiramo novo poslovalnico na **Brniku.**



Individualne zavarovalniške rešitve s sistemom

Zahtevajte nas!

- » 16 različnih specialnih produktov
- » preko 20 let izkušenj
- » obravnava škod v 11 jezikih
- » najboljši kontakti za odvetnike specialiste in cenilce v celotni Evropi
- » vedno na tekočem



Skupina Asko je neodvisni evropski zavarovalni posrednik.
Močan v razvoju in svetovanju za sodobne zavarovalne koncepte
s temeljnimi kompetencami za transportno in logistično industrijo.
Ponujamo individualna zavarovanja v prevozništvu.
V tem smislu se vidimo kot partner špediterjev,
prevoznikov in seveda gospodarstva.



Asko mzp d.o.o.

SI-1291 Škofljica, Dolenjska cesta 250a

Tel. +386 (0) 1 / 7 77 50 00

E-Mail si-info@asko24.com

We insure the world of cargo

München · Bielefeld · Mainz · Kufstein · Graz · Bolzano · Timișoara · București · Ljubljana

www.asko24.com

»Pokazati moramo, da je prihodnost svetla«

Po lanskem uspešnem druženju se bodo prevozniške družine in podjetja letos zopet srečali, tokrat 29. septembra v Ajdovščini na sedežu podjetja Slo-car.

Nina Šprohar

Na letošnjem dogodku pričakujejo okrog **2.000** gostov.



Dogodek je v osnovi družabnega značaja, a ponuja tudi poučne vsebine.

Robert Sever, direktor Združenja za promet na Gospodarski zbornici Slovenije (GZS), je dogodek soorganiziral že lani, upa pa, da bo s časom postal tradicija. »Vabljeni so vsi lastniki prevozniških podjetij in njihove družine ter seveda sponzorji, ki na dogodku razstavljajo,« pravi Sever. »Dogodek je v osnovi predvsem družaben, predstavlja možnost za povezovanje med prevozniki ob dobri hrani in glasbi, a je hkrati tudi poučnega značaja, saj sponzorji vsako leto predstavijo novosti na področju vozil,« razlaga.

Kdo sploh so sponzorji dogodka? »Sponzorji so večinoma tisti, ki s prevozniki redno sodelujejo – dobavitelji tovornih vozil, servisnih delavnic

ter dobavitelji ostale opreme,« odgovarja Sever in dodaja, da se jim letos obeta predstavitev električnih tovornih vozil ter novih, energetske varčnih pnevmatik. Prireditve je brezplačna, vendar pa morajo biti vsi udeleženci člani zbornice, bodisi Združenja za promet (GZS) bodisi Sekcije za promet (OZS) – obe zbornici sta namreč tudi soorganizatorki.

Vsako leto na drugi lokaciji

Lani so dogodek organizirali na Brdu pri Ljubljani, na dvorišču podjetja Prigo. »Že na začetku smo se dogovorili, da bo dogodek vsako leto potekal na drugi lokaciji, pri uspešnih prevoznških podjetjih, ki so dogodek pripravljena gostiti,« razloži Sever. »Dogodek je bil lani zelo uspešen, udeležilo pa se ga je približno 1.800 ljudi,« pove in doda, da so dogodek »prevozniki pozdravili, saj so bili odzivi zelo dobri«.

Prevoznike sta lani nagovorila tudi dr. Peter Gašperšič, minister za infrastrukturo v Cerarjevi vladi, ter predsednik Republike Slovenije, Borut Pahor, udeleženci pa so med drugim lahko poslušali strokovno predavanje o prenosu lastništva na mlajše generacije (pravni, finančni in davčni vidiki prenosa ter primeri dobrih praks), si ogledali predstavitev prihodnosti digitalizacije v transportni dejavnosti ter predstavitev elektronskega cestninjenja v Sloveniji, za veselo vzdušje pa so skrbeli člani ansambla Modrijan.





»Letos se bo dogajalo še več«

Letos se bodo prevozniki z družinami dobili na sedežu podjetja Slo-car v Ajdovščini, direktor podjetja Luka Slokar pa pravi, da glede na lansko udeležbo letos pričakujejo okrog 2.000 gostov. »Že lani se je dogajalo veliko, letos pa se bo še več,« obljublja. Kako to, da letos dogodek gostijo oni? »Ideja organizatorjev je, da se dogodek vsako leto zgodi na drugem koncu Slovenije. Ko so začeli razmišljati o goriškem koncu, smo v podjetju Slo-car hitro zagrabili priložnost.

Gostiti prevoznike in njihove družine bo za naše podjetje velika čast,« pravi Slokar, ki meni, da dogodek zelo pozitivno vpliva na prevoznike. »Bistvo razvoja je v povezovanju in sodelovanju. Samo na tak način bomo lahko v prihodnosti konkurenčni na evropskem trgu,« meni in dodaja, da so poleg vseh drugih vplivov taki dogodki namenjeni tudi preživljanju časa z družino. »Našim potomcem in otrokom moramo pokazati, da je prihodnost svetla in da so lahko del nje tudi oni,« je optimističen Slokar. gg

Dan
prevoznikov
2018



Foto: Slo-car



Foto: Slo-car



FRIMAG d.o.o.

Hrastje 52 J, 4000 KRANJ

Tel.: 04 2351 351

Fax: 04 2351 350

GSM: 051 631-795

041 886-231

info.frimag@siol.net

www.frimag.si



Kakovostno izobraževanje za običajne in poklicne voznike

V Prometnem centru Blisk imajo potrebno znanje, izkušnje in zmogljivosti, da običajne in poklicne voznike usposobijo za varno vožnjo in kakovostno opravljanje dela.

V Prometnem centru Blisk že od leta 1991 izvajajo različna izobraževanja in usposabljanja, potrebna za varno vožnjo v cestnem prometu. V sklopu izobraževanj so tako cestnoprometni predpisi, tečaj prve pomoči, šola vožnje in izobraževanje za varno vožnjo oziroma izbris kazenskih točk. V njihovem programu je tudi varna vožnja za mlade voznike.



Do vozniškega izpita po korakih

Vsi kandidati za voznika morajo pred začetkom usposabljanja opraviti zdravniški pregled v enotah Medicine dela, športa in prometa ali pa pri svojem osebnem zdravniku, če je ta tudi zdravnik medicine dela, športa in prometa.

Po opravljenem zdravniškem pregledu kandidat opravi tečaj in izpit iz cestnoprometnih predpisov (CPP) ter tečaj in izpit prve pomoči. Ko je tako imenovani teoretični del izobraževanja za voznika opravljen, kandidat lahko nadaljuje s praktičnim izobraževanjem oziroma učenjem vožnje.



Izobraževanje za vse vrste vozil

Ko učitelj vožnje oceni, da ima kandidat dovolj znanja in spretnosti za varno ravnanje v prometu, se ta lahko prijavi na izpitno vožnjo na katerikoli Upravni enoti v Republiki Sloveniji.

Usposobljeni inštruktorji Prometnega centra Blisk nudijo šolo vožnje za vse kategorije vozil, za poklicne voznike pa usposabljanja za pridobitev temeljne kvalifikacije voznika v cestnem prometu oziroma tako imenovano Pridobitev kode 95. Usposablajo tudi za podaljšanje temeljne kvalifikacije voznika oziroma voznice v cestnem prometu (Podaljšanje kode 95) in usposabljanje za Operaterja pri prevozu nevarnega blaga – ADR oziroma pridobitev in podaljšanje ADR.

Raznovrstna usposabljanja za poklicne voznike

Ponudba Prometnega centra Blisk za transportna podjetja je posebej prilagojena njihovim potrebam; tako strokovno podkovani predavatelji v sodobno opremljenih prostorih izvajajo raznovrstna

usposabljanja za poklicne voznike na več lokacijah v Sloveniji oziroma v Ljubljani, Novem mestu, Kopru in Postojni, svojo prisotnost pa načrtujejo še v nekaterih drugih krajih po državi.

»Redno smo v stiku s transportnimi podjetji in poklicnimi vozniki ter se s pomočjo njihovih povratnih informacij trudimo še izboljšati izvajanje svojih storitev. Omogočamo jim pridobitev vseh potrebnih znanj in infrastrukturo, na kateri se lahko naučijo, ali pa obnovijo in nadgradijo že obstoječe znanje. Bodoče voznike učimo tudi o vozniški kulturi ter o osebnem razvoju,« povedo na Prometnem centru Blisk, kjer v kakovostno izobraževanje in usposabljanje voznikov veliko vlagajo. To se odraža v sodobni infrastrukturi, visoko izobraženem in motiviranem osebju ter kakovostnem voznem parku.



ZUMIKS trans d.o.o.



TRANSPORT

V podjetju ZumiksTrans opravljamo prevoz blaga v Sloveniji, po vseh državah EU ter državah bivše Jugoslavije.

Na področju prevozov vam nudimo:

- klasični prevozi s ponjavo,
- zbirni prevozi,
- kontejnerski prevozi,
- prevozi nevarnih snovi - ADR

LOGISTIČNE STORITVE

Logistika je pomemben element sodobne ekonomije. Pojavlja se težnja po globalni prodaji blaga, ob kateri ima velik pomen tudi internet, ki podpira aktivnosti na tej ravni. Funkcija logistike (transporta) je nenehno spremljanje vseh dejavnikov vplivanja na dnevni bazi in učinkovito reagiranje, ki se kaže v optimizaciji transportnega procesa z minimalnimi stroški.

CARINSKE STORITVE

Pri opravljanju špediterskih storitev bomo uredili uvozno in izvozno carinjenje blaga, svetovali pri izbiri najprimernejše transportne poti, načina prevoza in embalaranja, skladiščenja in zavarovanja ter pridobili transportne in druge listine. Hkrati vam bomo brezplačno svetovali o carinski zakonodaji.

Smo družinsko podjetje, ki se že dobro desetletje ukvarja z prevozom blaga v domačem in mednarodnem cestnem prometu. V tem času smo pridobili dragocene izkušnje in znanje, kar nam omogoča, da našim strankam ponudimo kvaliteto in zanesljivost. Pri organizaciji transporta poskrbimo tudi za vso potrebno logistiko, ki nam olajša delo. Naš vozni park obsega veliko število kamionov. Skladno z zahtevami evropskih ekoloških standardov so vsi kamioni opremljeni za prevoze nevarnega blaga (ADR), prav tako pa so opremljeni z modernim navigacijskim sistemom, ki omogoča spremljanje poti prevoza tovora naših naročnikov.



Vaša vrata do lige prvakov



Vodilni v tehnologiji in pobudniki razvoja hitrotekočih vrat

EFAFLEX že več kot 40 let razvija in oblikuje visoko učinkovita hitrotekoča vrata. EFAFLEX z inovativno tehnologijo in pionirskimi rešitvami za posebne zahteve uporabnikov nenehno uvaja nove spodbude na svetovnem trgu. Podjetje gradi prepoznavnost s pomočjo izjemne tehnologije, najboljše kakovosti in najvišje stopnje varnosti. Več kot 1000 zaposlenih zagotavlja izpolnjene najvišje standarde po vsem svetu.

Vedno z vami širom sveta.

Vabljeni na 51. MOS Celje, na naš razstavni prostor hala D, prostor št. 24 od 11. – 16. septembra 2018.



EFAFLEX inženiring d.o.o., Devova ulica 5, SI-1000 Ljubljana
Prodaja, servis in razvoj avtomatskih vrat za industrijsko in zasebno rabo
Tel +386/1 51 40 430, Fax +386/1 51 40 456, prodaja@efaflex.si, www.efaflex.si

ANALIZA: TRANSPORT 2017

Darja Močnik, Analitika GZS

 Analitika GZS

Obseg dejavnosti transporta

Metodologijo o analizi poslovanja dejavnosti transporta smo zasnovali skupaj z Združenjem za promet pri GZS ter ga analizirali na podlagi **predloženih letnih nerevidiranih finančnih izkazov gospodarskih družb**, ki so registrirane v naslednjih primarnih dejavnostih:

- Železniški tovorni promet (49.2)
- Potniški kopenski promet (49.3 in 49.1)
- Cestni tovorni promet (49.4)
- Skladiščenje (52.1)
- Logistika (52.21 in 52.29)
- Pretovarjanje (52.24)
- Pošta in kurirske dejavnosti (53.1 in 53.2)

Finančni izkazi gospodarskih družb niso revidirani, vendar so razlike pri ključnih parametrih poslovanja glede na revidirane izkaze običajno zanemarljive. Pomanjkljivost nerevidiranih in nekonsolidiranih finančnih izkazov je ta, da ne odražajo medsebojne poslovne povezanosti gospodarskih družb znotraj iste skupine, kar je predvsem težava, če med temi družbami obstaja poslovna povezanost (dvojno štetje prodaje). Konsolidirani bilančni izkazi gospodarskih družb bodo sicer javno dostopni šele konec septembra 2018, zato smo se odločili za uporabo nekonsolidiranih, uporabnike pa na to posebej opozarjamo. Njihova pomanjkljivost je v tem, da vsebujejo tudi poslovne rezultate hčerinskih

družb v tujini, ki pa jih v analizi poslovanja nacionalnega gospodarstva vedno ne želimo imeti.

Pri opisu vrednosti, kazalcev, kazalnikov in sprememb (rasti ali padcu) izhajamo iz **primerjave agregatov po letih**, t. j. pri vseh družbah, ki so v danem letu predložile svoje finančne izkaze do 31. marca Ajpesu. To pomeni, da na medletne spremembe v času vplivajo tako nove družbe, ki so se registrirale v dani dejavnosti, kot tudi družbe, ki so agregat zapustile (sprememba primarne dejavnosti ali stečaj, ne pa prisilna poravnava). Vendar se v letu 2017 po dejavnostih niso naredili bistveni premiki, ki bi bistveno spremenili poslovanje dejavnosti, da bi bile potrebne posebne prilagoditve.

Pri **izračunu realne spremembe** poslovnih kategorij v daljšem časovnem obdobju smo upoštevali splošno spremembo cen storitev pri proizvajalcih v posamezni dejavnosti (H-transport in skladiščenje) v obdobju 2017/2007. To je najprimernejši deflator, ki ga izračunava Statistični urad RS ter najbolje odraža realne spremembe v daljšem obdobju.

Poslovanje samostojnih podjetnikov smo analizirali zgolj z vidika ključnih agregatov, ki so vsebinsko primerljivi (prihodki, zaposleni, sredstva, dodana vrednost). Njihov pomen je z vidika ustvarjene dodane vrednosti in zaposlenih relativno majhen (pod 10 odstotkov).

Največ ustvarjenih prihodkov v zadnjih enajstih letih

V dejavnosti transporta je finančna poročila o poslovanju za leto 2017 na AJPEŠ predložilo 7.586 poslovno aktivnih subjektov, med njimi je bilo 3.417 gospodarskih družb, 4.165 majhnih samostojnih podjetnikov ter 4 zadrage. Vsi subjekti dejavnosti transporta so, v primerjavi z vsemi subjekti v Sloveniji, zaposlovali 7,7 odstotka vseh zaposlenih, ustvarili 5,7 odstotka vseh čistih prihodkov od prodaje, evidentirali 10,9 odstotka vseh sredstev in ustvarili 9,1 odstotka dodane vrednosti.

Število subjektov se je v letu 2017 zmanjšalo za 33 v primerjavi z letom 2016, v primerjavi z 11-letnim dolgoletnim povprečjem pa je bilo 452 manj subjektov. Družb dejavnosti transporta je bilo v 2017 za 144 več, samostojnih podjetnikov pa za 177 manj. K trendnemu zniževanju števila s. p.-jev je primarno prispeval prehod v obdavčitev prek normiranih stroškov, kar samostojnega podjetnika odvezuje od oddaje finančnih izkazov Ajpesu, delno tudi povečano število stečajev ter preoblikovanje v gospodarske družbe.

Družbe so ustvarile 88,2 % celotne dodane vrednosti.

Čisti prihodki vseh subjektov v dejavnosti transporta so se v letu 2017 povečali za 11,2 odstotka na 5.510 milijonov evrov, kar je bil zgodovinski rekord. V enajstih letih so v povprečju beležili 4.374 milijonov evrov čistih prihodkov. Čisti prihodki gospodarskih družb so porasli za 12 odstotkov (86 odstotkov vseh), samostojnih podjetnikov pa za 3,8 odstotka.

	Čisti prihodki (v mio EUR)	Struktura v %
Družbe	4.737	86,0
Samostojni podjetniki	770	14,0
Zadruge	3	0,1
Skupaj	5.510	100,0

5,5 mrd
ustvarjenih čistih
prihodkov.

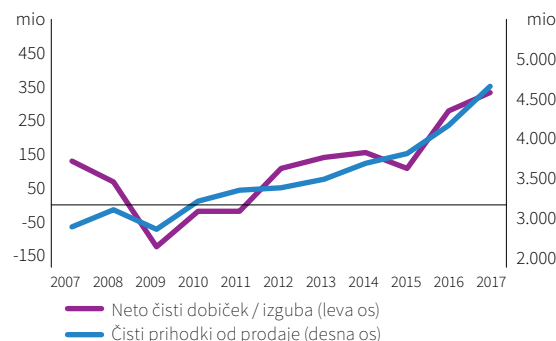
Čisti prihodki na tujem trgu so se pri vseh subjektih povečali za 13,4 odstotka - na 2.365 milijonov evrov. Delež prodaje na tujih trgih je tako znašal 42,9 odstotka, v enajstletnem povprečju pa je znašal 37,2 odstotka. Družbe so beležile 44,7-odstotni delež prodaje na tujih trgih.

Dodana vrednost ponovno višja

Dodana vrednost vseh subjektov se je povečala za 7,8 odstotka - na 2.028 milijonov evrov. Po dodani vrednosti je bila prevlada gospodarskih družb še večja, saj so ustvarile 88,2 odstotka celotne dodane vrednosti, ki se je povečala za 8,8 odstotka (pri samostojnih podjetnikih za 1,3 odstotka). Vključujoč samostojne podjetnike je število zaposlenih v dejavnosti transporta znašalo 45.027 oseb, kar je bilo 2.347 več kot leta 2016, vendar 1.628 manj kot v enajstletnem dolgoletnem povprečju. Število zaposlenih v gospodarskih družbah je poraslo za 7,6 odstotka, pri s. p. za 0,5 odstotka. Število samostojnih podjetnikov, ki so samozaposleni, se je zmanjšalo za 1,5 odstotka, predvsem zaradi trendnega krčenja števila samostojnih podjetnikov. Delež dodane vrednosti v prodaji je znašal 36,8 odstotka, kar je bilo le za 0,1 odstotne točke nad enajstletnim povprečjem. Vsi subjekti so razpolagali z 10.769 milijonov evrov sredstev, kar je nekaj več, kot znaša vrednost sredstev v enajstih letih - 10.276 milijonov evrov.

Skladiščenje z največjo rastjo prodaje, sledi logistika.

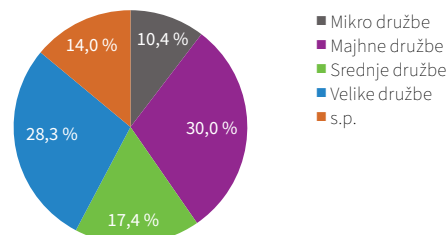
Vztrajna rast transporta



Po novi metodološki klasifikaciji več majhnih in srednjih podjetij

Zaradi prehoda na nove računovodske standarde, ki spreminjajo prage za določanje velikosti družb, se je velikostna struktura spremenila v prid majhnih in srednjih družb. Velike družbe so v letu 2017 ustvarile 28,3 odstotka prodaje (29,9 odstotka v 2016), majhne družbe 30 odstotkov (18,9 odstotka v 2016), srednje družbe 17,4 odstotka (13,4 odstotka v 2016), mikro družbe 10,4 odstotka (22,9 odstotka v 2016) in samostojni podjetniki 14 odstotkov (15 odstotkov v 2016).

Struktura prodaje po vrstah subjekta



V nadaljevanju obravnavamo le poslovanje gospodarskih družb.

Pičla rast dodane vrednosti na zaposlenega

Dodana vrednost na zaposlenega je znašala 50.818 evrov, kar je bilo za 1 odstotek več kot v 2016, stroški dela v dodani vrednosti pa so pri 46,5 odstotka ostali na ravni predhodnega leta.

Ustvarjena EBITDA je dosegla 974 milijonov evrov in je bila medletno višja za 10,1 odstotka, EBITDA marža je bila 20,6 odstotka. Neto čistega dobička je bilo za 368 milijonov evrov, kar je bilo 19,2 odstotka več kot v predhodnem letu. Razmerje med neto finančnim dolgom in EBITDA je znašalo 3,4, kar je bilo za 0,5 nižje kot v letu 2016. To je bilo najnižje v desetletju in odraža predvsem višji EBITDA. Kratkoročni koeficient je znašal 1,5 in je bil dvakrat višji kot pred desetletjem, kar odraža boljše plačilne pogoje, večjo usmerjenost na tuje trge, kjer so plačilni roki krajši, ter znižanje števila velikih primerov prestrukturiranja družb, ki so bremenile družbe iz dejavnosti transporta.

Cestni tovorni promet največji med panogami transporta

Panožna struktura družb v dejavnosti transporta kaže na prevlado cestnega tovornega prometa, ki predstavlja 42,9-odstotni delež po ustvarjenih čistih prihodkih, 70,2-odstotni po številu družb ter 42,9-odstotni delež po številu zaposlenih. Pri neto dobičku prevladuje logistika, ki je ustvarila 44,3 odstotka celotnega dobička transportnih družb, sledi cestni tovorni promet s 24,2-odstotnim deležem. Druga največja dejavnost znotraj transporta je po prodaji logistika z 42,9-odstotnim deležem vseh subjektov, sledijo pošta in kurirske dejavnosti s 16,6-odstotnim deležem.

Deleži v %, v 2017	Število družb	Št. zaposlenih po del. urah	Čisti prihodki od prodaje	Dodana vrednost	Neto čisti dobiček
Logistika	14,8%	13,0%	29,5%	31,7%	44,3%
Cestni tovorni promet	70,2%	46,4%	42,9%	32,6%	24,2%
Potniški kopenski promet	9,6%	13,2%	5,3%	10,8%	8,3%
Železniški tovorni promet	0,3%	3,8%	5,3%	4,3%	3,9%
Pošta in kurir. dej.	1,9%	16,6%	6,8%	9,4%	2,4%
Skladiščenje	2,0%	1,4%	4,0%	2,3%	5,9%
Pretovarjanje	1,1%	5,7%	6,3%	8,9%	11,0%

V primerjavi z letom 2016 so se prihodki družb v dejavnosti transporta povečali v skladiščenju (89,5 odstotka), sledi logistika (15,2 odstotka), cestni tovorni promet (13,7 odstotka), najmanjšo rast je beležil železniški tovorni promet (1,3 odstotka). Največje relativno povečanje neto dobička glede na

predhodno leto je zabeležila dejavnost potniškega kopenskega prometa (79 odstotkov), sledita logistika (51,5 odstotka) in skladiščenje (42,6 odstotka). Znižanje dobička sta beležili cestni tovorni promet (-3,3 odstotka) ter pošta in kurirske dejavnosti (-18,5 odstotka).

Sprememba v %, 2017/2016	Logistika	Cestni tovorni promet	Potniški kopenski promet	Železniški tovorni promet	Pošta in kurir. dej.	Skladiščenje (brez družbe Blagovne rezerve RS)	Skladiščenje	Pretovarjanje
Št. zaposlenih po del. urah	5,4	12,5	6,5	0,1	-1,5	13,4	13,6	10,7
Čisti prihodki od prodaje	15,2	13,7	4,3	1,3	4,9	89,5	34,2	8,3
Dodana vrednost (DV)	14,8	11,5	14,5	-12,1	-4,5	35,4	5,4	1,6
Neto čisti dobiček / izguba	51,5	-3,3	79	25,2	-18,5	42,6	-4,4	-13,9

Kazalec/kazalnik	2017	Sprememba v %, 17/16, agregat	2016	Realna sprememba v %, 17/07 *	Povprečje 2007-2017
Število družb	3.417	4,4	3.273	70,8	2.673
Št. zaposlenih po del. urah	35.218	7,6	32.720	4,7	31.773
Prihodki (v mio EUR)	4.985	12,1	4.446	44,9	3.736
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	4.737	12,6	4.208	53,2	3.501
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	134.500	4,6	128.613	59,9	111.116
Delež prodaje na tujih trgih (%)	44,7	2,3	43,7	28,8	39,2
Dodana vrednost (v mio EUR)	1.790	8,8	1.646	55,8	1.329
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	50.818	1	50.296	48,9	42.134
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	47	0	47	-29,8	54,9
EBITDA (v 1.000 EUR)	974.069	10,1	884.814	146,3	626.507
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	20,6	-1,9	21,0	60,9	17,5
Neto čisti dobiček / izguba (v 1.000 EUR)	367.740	19,2	308.415	132,5	117.633
Donosnost kapitala - ROE (%)	7,5	13,6	6,6	-22,7	2,9
Neto finančni dolg na EBITDA	3,4	-12,8	3,9	-61,4	7,1
Kratkoročni koeficient	1,5	-6,2	1,6	87,5	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	11,9	-11,9	13,5	-76,6	15,5

Opomba: v letih 2007-2010 transport zajema tudi podatka za SŽ-Infrastrukturo, ki so bile pripojene k Slovenskim železnicam.

* prodaja, dodana vrednost, DV/zaposlenega, EBITDA in neto čisti dobiček so deflacirani.

Logistika

Največ ustvarjenih prihodkov v zadnjih enajstih letih

Število družb, ki so registrirane v špediciji in spremljajočih storitvenih dejavnostih, trendno narašča. Še leta 2007 je bilo v dejavnosti aktivnih 328, v letu 2016 že 506 družb. Dejavnost je v letu 2017 beležila večje zvišanje celotnih prihodkov, ki so porasli za 13,9 odstotka na 1.424 milijonov evrov. Prihodki v dejavnosti rastejo od 2009 naprej, ko je bilo doseženo dno. Čisti prihodki beležijo podoben trend. Prodaja se je v 2017 močnejše okrepila, za 15,2 odstotka na 1.397 milijonov evrov in je glede na leto 2007 realno višja za 69,3 odstotka. V enajstletnem obdobju so prihodki znašali 1.004 milijonov evrov. V panogi deluje DARS, ki ima 31,7-odstotni delež po ustvarjenem čistem prihodku, druga družba je Intereuropa s 7,4-odstotnim deležem, tretja Glovis Europe s 5,7-odstotnim deležem prodaje. Največjih 21 družb beleži nad 10 milijonov evrov prodaje in so skupaj ustvarile 71,6-odstotni delež celotne prodaje. Naslednjih 14 družb z letnim prometom med 5 in 10 milijonov evrov je skupaj beležilo 7,5-odstotni delež prodaje. 104 družbe z letnim prometom med 1 in 5 milijonov evrov prodaje so ustvarile skupaj 15,6-odstotni delež celote. Ravno tako se od 2009 krepi prodaja na zaposlenega. V 2017 so družbe zabeležile 306 tisoč evrov čistih prihodkov na zaposlenega (v enajstih letih – 204 tisoč evrov).

Delež prodaje na tujih trgih v zadnjih treh letih bolj narašča, v letih 2007-2015 pa se je gibal med 32 in 36 odstotki. V 2017 so družbe logistike zabeležile 39,5-odstotni delež prodaje na tujem trgu, kar je za 0,8 odstotne točke več kot v 2016. Čisti prihodki od prodaje so v letu 2017 porasli za 17,5 odstotka. Delež izvoza predvsem ponazarja prihodke od tujih naročnikov, čeprav lahko tudi domači naročniki naročajo logistične storitve za končne tuje odjemalce ter bi to vsebinsko morali prištevati k izvozu. Med družbami nad 10 milijonov evrov prihodkov se je delež izvoza gibal med 0 (DARS) oz. 29 in 100 odstotki, mediana (srednja vrednost) pa je bila 34,3 odstotka. Tudi te številke so zavajajoče, saj denimo DARS velik delež prihodkov zasluži s prodajo vinjet in cestnin tujim voznikom oz. prevoznikom, vendar se to šteje kot prodaja na domačem trgu.

Porast števila zaposlenih v zadnjih dveh letih

Število zaposlenih se krepi od 2013 dalje. V zadnjih dveh letih se povprečno krepi za 5,8 odstotka na leto. Med leti 2007 in 2013 je število zaposlenih upadalo. V dejavnosti je bilo v 2017 zaposlenih že 4.568 oseb (v enajstih letih jih je bilo v povprečju 4.176). Po številu zaposlenih sta izstopali družbi DARS in Intereuropa, kjer je bilo zaposlenih 1.213 oziroma 577 oseb. Mediana števila zaposlenih je bila pri družbah z realizacijo nad 10 milijonov evrov 26,6. Ti so

skupaj zaposlovali 56,8 odstotka vseh zaposlenih v dejavnosti.

Močan vpliv DARS-a na gibanje dodane vrednosti

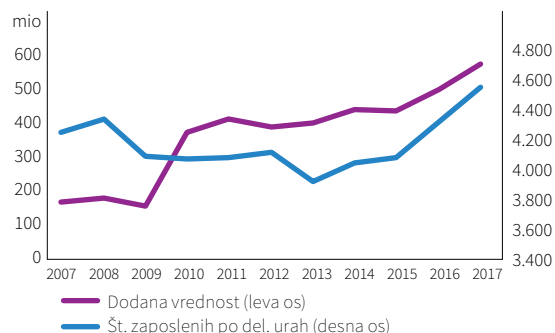
Dodana vrednost se močnejše krepi predvsem v zadnjih dveh letih – v povprečju za 15 odstotkov na leto. V obdobju 2010-2015 se je gibala na ravni okoli 400 milijonov evrov. Lani so družbe v logistiki ustvarile 568 milijonov evrov dodane vrednosti, kar je realno za 213,7 odstotka več kot v 2007. V enajstletnem obdobju so beležile 362 milijonov evrov dodane vrednosti. Lani je 72,4 odstotka dodane vrednosti odpadlo na DARS, kateremu se je dodana vrednost zvišala za 15,5 odstotka, druga, Intereuropa, pa je predstavljala 4,6 odstotka dodane vrednosti.

Dodana vrednost na zaposlenega se od 2012 naprej zmerno krepi, dno je dosegla v letu 2009. Dodana vrednost na zaposlenega (produktivnost) je 2017 znašala 124 tisoč evrov ter se je zvišala za 8,9 odstotka. Med družbami z letno realizacijo nad 10 milijonov evrov (21 družb) je bila produktivnost nadpovprečna pri DARS-u in Glovis Europe (339 in 519 tisoč evrov). Tri družbe so beležile vrednost kazalnika nad 100 tisoč evrov, 6 družb med 50 in 100 tisoč evrov dodane vrednosti, ostale pa nižjo dodano vrednost. Mediana dodane vrednosti na zaposlenega pri družbah z letnim prometom nad 10 milijonov evrov je znašala 56,8 tisoč evrov, pri družbah s prometom med 5 in 10 milijonov evrov je znašala 57,3 tisoč evrov, pri družbah s prometom med 1 in 5 milijonov evrov pa 39,5 tisoč evrov na zaposlenega. Stroški dela v dodani vrednost so upadli na najnižji delež v zadnjih enajstih letih (na 24 odstotkov), nanj je imel največji vpliv DARS (9,7 odstotka). Zanimivo je, da je mediana deleža pri večjih družbah (nad 10 milijonov letne realizacije) znašala 66 odstotkov, pri manjših (med 1-5 milijonov evrov realizacije) pa 63,4 odstotka.

15-odstotna
rast dodane
vrednosti v zadnjih
dveh letih.

Zadnji 2 leti
močnejša rast
zaposlovanja.

Najvišja raven dodane vrednosti



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Družbe v povprečju niso zadolžene, razen izjem

EBITDA se v zadnjih dveh letih krepi in izkazuje podoben trend kot dodana vrednost. V 2017 se je EBITDA zvišala za 19,3 odstotka na 433 milijonov evrov. Na rast vplivajo predvsem večje družbe. EBITDA marža se od 2010 giblje pri 30 odstotkih (v 2017 je znašala 31 odstotkov). Dejavnost je agregatno gledano visoko zadolžena, in sicer predvsem zaradi visoke zadolženosti družbe DARS in tudi Intereurope (kazalnik neto dolg-na-EBITDA je 6,5 in 8). Mediana kazalnika je bila pri največjih družbah (nad 10 milijonov realizacije) vseeno nizka (0,0), medtem ko je bila pri skupini logistov s prometom med 1 in 10 milijonov evrov celo negativna, kar pomeni, da imajo več denarja kot dolga v bilancah.

Izjemna rast neto dobička

Neto dobička je bilo rekordno veliko. Ta se je glede na predhodno leto povečal za 51,5 odstotka na 163 milijonov evrov, kar je pomenilo 11,7-odstotno neto maržo (8,9 odstotka v 2016). Na izkaz dobička je imela velik vpliv družba DARS, saj ustvari kar 86,6 odstotka celotnega dobička dejavnosti. V 2017 ji je ta porasel za 38 odstotkov. Med družbami z letnim prometom nad 5 milijonov evrov (ustvarijo 95,2 odstotka celotnega dobička) sta le 2 družbi beležili čisto izgubo. Donosnost kapitala je bila še vedno nizka (5,5 odstotka), predvsem zaradi veliko vezanega kapitala v osnovnih sredstvih v družbi DARS.

Dobiček na najvišji ravni v zadnjih 11-ih letih.

Kazalec/kazalnik	2017	Sprememba v %, 17/16, agregat	2016	Realna sprememba v %, 17/07 *	Povprečje 2007-2017
Število družb	506	2,8	492	54,3	412
Št. zaposlenih po del. urah	4.568	5,4	4.333	7,2	4.176
Prihodki (v mio EUR)	1.424	13,9	1.250	55,1	1.034
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	1.397	15,2	1.212	60,3	1.004
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	305.851	9,3	279.793	65,0	240.009
Delež prodaje na tujih trgih (%)	39,5	2,1	38,7	26,2	34,7
Dodana vrednost (v mio EUR)	568	14,8	495	213,7	362
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	124.360	8,9	114.226	192,6	86.573
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	24	-6,5	26	-60,9	37,6
EBITDA (v 1.000 EUR)	433.347	19,3	363.108	517,0	247.160
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	31,0	3,3	30,0	282,7	23,4
Neto čisti dobiček / izguba (v 1.000 EUR)	163.042	51,5	107.586	195,9	51.018
Donosnost kapitala - ROE (%)	5,5	44,7	3,8	-67,1	2,6
Neto finančni dolg na EBITDA	5,9	-20,3	7,4	-84,7	20,5
Kratkoročni koeficient	1,0	-23,1	1,3	42,9	0,8
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	9,5	14,5	8,3	-85,9	19,2

* prodaja, dodana vrednost, DV/zaposlenega, EBITDA in neto čisti dobiček so deflacirani.

IZGUBLJATE ČAS IN DENAR?

TRACKNAV
ADVANCED FLEETMANAGEMENT SYSTEM

- ✓ INOVATIVNO UPRAVLJANJE TRANSPORTNIH NALOGOV
- ✓ PREDVIDEVANJE IN EVIDENTIRANJE DELOVNEGA ČASA
- ✓ PODATKI TAHOGRAFA V REALNEM ČASU
- ✓ ONLINE NADZOR GORIVA
- ✓ ONLINE NADZOR TEMPERATURE
- ✓ UPRAVLJANJE PRIKOLIC / KONTEJNERJEV

WWW.TRACKNAV.EU

LX track d.o.o. & NAVTEH d.o.o.
Tkalska ulica 10
SI - 3000 CELJE

T. +386 3 425 76 77
info@lxtrack.si

Cestni tovorni promet

Prodaja v 2017 višja za 69 odstotkov v primerjavi z 2007

Dejavnost cestnega tovornega prometa se močno vzpenja vse od leta 2009, ko je bilo doseženo dno. Ob višji gospodarski rasti in večjem izvozu se zvišuje povpraševanje po tovornem prometu, saj opravljajo svoje storitve tako za slovenske uvoznike kot izvoznike, pa tudi za tranzitni promet, pretežno za države srednje in jugovzhodne Evrope. V tej dejavnosti je 2.400 družb, med katerimi ni prevladujočega podjetja po deležu prodaje. Družb, ki izkazujejo nad 10 milijonov evrov čistih prihodkov, je bilo lani 28, med 1 in 10 milijonov evrov letne prodaje je imelo 426 družb. V zadnjih štirih letih se je letna prodaja povečevala za 11 odstotkov na leto, zadnji dve leti v povprečju za 14 odstotkov. Tako je cestni tovorni promet beležil v 2017 2.085 milijonov evrov prihodkov od prodaje (v enajstletnem povprečju - 1.417 milijonov evrov). Čisti prihodki so lani porasli za 13,7 odstotka in so bili realno v primerjavi z letom 2007 višji za 68,9 odstotka. Podjetja v tej dejavnosti so precej vpeta v mednarodne tokove, saj so 53,9 odstotka prometa ustvarila na tujem trgu. Družbe s prodajo nad 10 milijonov evrov so imele mediano deleža izvoza pri 64,4 odstotka.

Visoka rast dodane vrednosti

Zaradi porasta cen goriv, ki so najpomembnejša stroškovna postavka, se je dodana vrednost povečala za manj kot prodaja, in sicer za 11,5 odstotka - na 583 milijonov evrov. To je bilo realno kar za 114 odstotkov več kot v letu 2007. Zadnja štiri leta se je dodana vrednost v povprečju povečevala za 17 odstotkov letno, kar je izjemna rast in dokazuje konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov kot tudi rast domačih izvoznikov in gospodarstev v zaledju, ki so odvisni od transporta blaga preko Luke Koper.

Dodana vrednost na zaposlenega je ob veliki zaposlenosti upadla

Tako število družb kot število zaposlenih se še vedno povečuje. Število družb se je v vseh enajstih letih krepilo. V letu 2017 je bilo 1.014 družb več kot leta 2007. Število zaposlenih je v tem času poraslo za 7.347 oseb, samo v 2017 za 1.816 oseb na skupno 16.351 zaposlenih. Število zaposlenih raste hitreje od 2013 dalje, prej pa se je število zaposlenih gibalo okoli 10 tisoč oseb. Zaradi hitrejše rasti zaposlenih od dodane vrednosti se je dodana vrednost na zaposlenega v 2017 znižala za 0,9 odstotka na 35.669 evrov. Dodana vrednost je v dolgoročnem enajstletnem obdobju znašala 30.749 evrov.

Dodana vrednost na zaposlenega je bila najvišja pri družbah s prometom nad 10 milijonov evrov (mediana: 41,4 tisoč evrov), sledile so družbe s prometom med 5 in 10 milijonov evrov (39 tisoč evrov) in družbe s prometom med 1 in 5 milijonov evrov (37 tisoč evrov). Zmanjšanje produktivnosti dela je

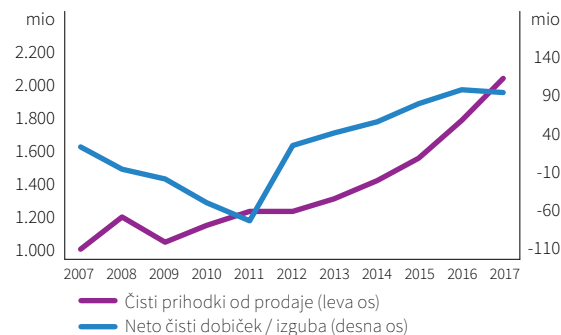
bilo najvišje pri družbah s prometom nad 10 milijonov realizacije (mediana -4,8 odstotka), najmanjše zmanjšanje pa so beležile družbe s prometom med 1 in 5 milijonov evrov (mediana -0,5 odstotka). Stroški dela so predstavljali 53 odstotkov ustvarjene dodane vrednosti, kar je bilo manj od dolgoletnega enajstletnega povprečja (56,1 odstotka).

EBITDA v zadnjih nekaj letih strmo narašča. EBITDA se je v 2017 povečala za 7,9 odstotka na 285,9 milijona evrov in je glede na 2007 realno višja za 126,4 odstotka. V enajstletnem obdobju pa je znašala 164,6 milijona evrov. EBITDA marža se je nekoliko zmanjšala (za 0,7 odstotne točke glede na 2016). Prvih deset družb po prodaji je beležilo višino EBITDA marže med 0,4 odstotka in 25 odstotkov, pri družbah nad 1 milijonom evrov prodaje pa je mediana EBITDA marže znašala 15 odstotkov.

Dobiček po rekordu v 2016 nekoliko upadel

Družbe so skupaj ustvarile 88,9 milijona evrov neto dobička, kar je bilo za 3,3 odstotka manj kot leto prej. Najvišji je bil neto čisti dobiček v letu 2016, najnižji pa v letu 2011 (znotraj enajstletnega obdobja). Med družbami so bile razlike velike (pogosta so bila visoka povišanja ali znižanja), kar lahko pripišemo tudi računovodski obravnavi pri slabitvah sredstev. Med družbami s prodajo nad 10 milijonov prodaje (ustvarile so petino celotnega dobička) so tri družbe beležile neto izgubo. Od 62 družb, ki so imele prodajo med 5 in 10 milijonov evrov, so neto izgubo beležila tri podjetja. Ta so skupno ustvarila četrtno celotnega dobička. Donosnost kapitala je bila v letu 2017 visoka in je znašala 15,1 odstotka, dolgoletno enajstletno povprečje pa znaša pri 3,6 odstotka. Zadolženost (merjeno kot finančni dolg na EBITDA) se v zadnjih štirih letih giblje okoli 1,3, najvišja je bila v 2010 (4). Zadolženost med večjimi družbami (nad 5 milijonov evrov letne prodaje) se giblje med (-0,8 - ni zadolženo in 8,8).

Prodaja bolj raste v zadnjih 2 letih



Vir: Kapos, podatki Ajpes

44,8 %
prodaje je v
povprečju ustvarilo
100 največjih družb.

17 %
rast dodane
vrednosti v zadnjih
4 letih.

Višja rast zaposlenih
od 2013 dalje.

Kazalec/kazalnik	2017	Sprememba v %, 17/16, agregat	2016	Realna sprememba v %, 17/07 *	Povprečje 2007-2017
Število družb	2.400	5,4	2.278	73,2	1.848
Št. zaposlenih po del. urah	16.351	12,5	14.535	81,6	11.233
Prihodki (v mio EUR)	2.085	13,8	1.831	83,9	1.417
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	2.031	13,7	1.787	85,3	1.376
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	124.238	1,1	122.944	8,5	122.171
Delež prodaje na tujih trgih (%)	53,9	2,1	52,8	19,0	49,8
Dodana vrednost (v mio EUR)	583	11,5	523	113,9	352
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	35.669	-0,9	35.978	17,8	30.749
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	53	3,9	51	-4,9	56,1
EBITDA (v 1.000 EUR)	285.941	7,9	265.119	126,4	164.600
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	14,1	-4,7	14,8	22,6	11,6
Neto čisti dobiček / izguba (v 1.000 EUR)	88.912	-3,3	91.983	307,4	22.564
Donosnost kapitala - ROE (%)	15,1	-18,4	18,5	79,8	3,6
Neto finančni dolg na EBITDA	1,3	0	1,3	-38,1	2,2
Kratkoročni koeficient	1,3	0	1,3	30,0	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	14,4	-15,8	17,1	-41,2	12,6

* prodaja, dodana vrednost, DV/zaposlenega, EBITDA in neto čisti dobiček so deflacirani.

BRCE

FAST & SAFE DELIVERY



Potniški kopenski promet

Prodaja še naprej raste

Čisti prihodki od prodaje v potniškem kopenskem prometu rastejo od 2009 naprej, v zadnjih šestih letih pa beležijo stabilno rast. Čisti prihodki so se v 2017 povečali za 9,8 odstotka na 382 milijonov evrov in so bili realno za 60,8 odstotka višji kot v 2007. V enajstletnem obdobju so čisti prihodki znašali 294 milijonov evrov. Potniški kopenski promet lahko v grobem razdelimo na železniški kopenski promet (15 odstotkov prodaje) in potniški promet, ki ga predstavljajo predvsem avtobusni prevozniki. Z železniškim kopenskimi prometom se ukvarja le družba Slovenske železnice – potniški promet. Petintrideset avtobusnih prevoznikov je ustvarilo letno prodajo nad 1 milijonom evrov, pri čemer izstopa JP Ljubljanski potniški promet (11,8-odstotni tržni delež), sledijo Avrigo (8,3 odstotka), Izletnik Celje (7,7 odstotka) in Alpetur (5,2 odstotka). Družbe iz te dejavnosti so pretežno usmerjene na domači trg, saj je delež prodaje vseh družb na tujem trgu v letu 2017 znašal le 11,2 odstotka. Od 2014 dalje se delež prodaje na tujem trgu viša.

Dodana vrednost porasla najbolj v železniškem kopenskem prometu

Potniški kopenski promet je v 2017 beležil še večjo rast dodane vrednosti (14,5 odstotka) kot v predhodnih letih. Dodane vrednosti je bilo za 193 milijonov evrov. V enajstletnem obdobju je dejavnost beležila 141 milijonov evrov dodane vrednosti. Za 40 odstotkov se je zvišala dodana vrednost pri Slovenskih železnicah – potniški promet, v ostalih treh največjih podjetjih beležijo od 8 do 23-odstotni porast, v drugih večjih družbah je mediana rasti znašala 5,3 odstotka. Stroški energije so predstavljali 12,6 odstotka celotnih poslovnih odhodkov, stroški storitev pa 34,4 odstotka. Prvi so porasli za 10,5 odstotka, drugi za 7 odstotkov. Med stroške storitev spadajo predvsem plačila samostojnim avtobusnim prevoznikom, ki opravljajo storitev prevoza za avtobusno družbo.

Lani dodana vrednost na zaposlenega najvišja v enajstletnem obdobju

Število zaposlenih je v 2017 poraslo bolj kot v predhodnih letih (za 6,5 odstotka oz. za 285 oseb). V obdobju 2013-2016 je število zaposlenih raslo z zmernejšo rastjo (v povprečju 43 oseb na leto). V dejavnosti je bilo v 2017 4.637 zaposlenih, v enajstletnem obdobju jih je bilo v povprečju 4.093. Dodana vrednost na zaposlenega je v 2017 porasla za 7,5 odstotka na 41.543 evrov. Dodana vrednost se krepila od 2007 naprej in je lani dosegla najvišjo raven. Pri večjih družbah je ta znašala 41,4 tisoč evrov (mediana), pri manjših pa 20,7 tisoč evrov. Pri največji družbi se je zvišala za 37 odstotkov in znaša 78,6 tisoč evrov. Stroški dela v dodani vrednosti so znašali 60 odstotkov, kar je bilo nekoliko manj kot v letu 2016

(64 odstotkov). Stroški dela so se povečali za 7,1 odstotka, na zaposlenega pa za 0,6 odstotka.

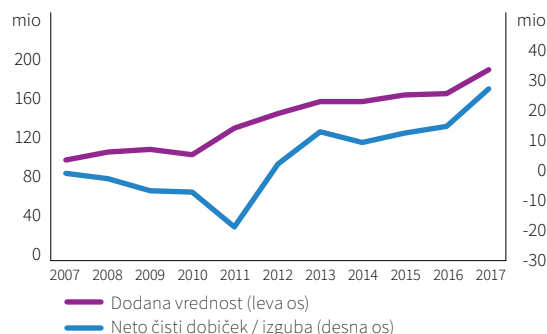
EBITDA porasla za četrtno

EBITDA je znašala 78,7 milijona evrov in se je zvišala za četrtno. EBITDA je v obdobju 2010-2013 rasla z visokimi rastmi, v letih 2014-2016 nekoliko bolj umirjeno. Na rast panoge je vplivala visoka, 73-odstotna rast v Slovenskih železnicah – potniški promet, pri ostalih večjih družbah s prometom nad 1 milijonom evrov pa je EBITDA porasla za 6,6 odstotka (mediana). EBITDA marža dejavnosti je znašala 31,5 odstotka, pri največji družbi kar 74 odstotkov, pri ostalih večjih pa 25 odstotkov (mediana).

Dobiček dejavnosti višji za 13,5 milijona evrov

V dejavnosti se je v letu 2017 neto čisti dobiček zvišal za 79 odstotkov na 30,6 milijona evrov. Šest največjih družb po prodaji je ustvarilo 82,2 odstotka vsega neto čistega dobička. Največja družba, ki je ustvarila 55,5 odstotka vsega dobička v dejavnosti, je beležila 4,3-krat višji neto čisti dobiček. Med podjetji z letnim prometom nad 1 milijonom evrov je samo ena družba poslovala z izgubo, vse ostale z dobičkom. Panoga je dno dosegla leta 2011, ko je beležila izgubo (18,9 milijona evrov). V enajstih letih so zabeležili v povprečju 5,4 milijona evrov dobička. Donosnost kapitala se je zvišala za 4 odstotne točke. Pri velikih družbah je dosegla 7,5 odstotka (mediana). Zadolženost dejavnosti je bila nizka (0,9 let v 2017). Mediana kazalnika neto dolg-na-EBITDA je bila pri večjih družbah 0,2. Največja družba ima ta kazalnik pri 1,1, drugi dve večji pri 2,2 in 3, kar pomeni nizko do zmerno zadolženost.

Dodana vrednost s trendno rastjo



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Visoka rast neto dobička
(+79 %).

Najvišja dodana vrednost v zadnjih 11 letih.

Dejavnost usmerjena pretežno na domači trg.

Kazalec/kazalnik	2017	Sprememba v %, 17/16, agregat	2016	Realna sprememba v %, 17/07 *	Povprečje 2007-2017
Število družb	329	2,2	322	76,9	259
Št. zaposlenih po del. urah	4.637	6,5	4.353	25,2	4.093
Prihodki (v mio EUR)	382	9,8	348	76,3	294
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	250	4,3	239	33,5	216
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	53.845	-2,1	54.997	13,3	52.533
Delež prodaje na tujih trgih (%)	11,2	4,7	10,7	160,5	7,0
Dodana vrednost (v mio EUR)	193	14,5	168	83,8	141
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	41.543	7,5	38.655	46,8	34.010
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	60	-6,4	64	-16,2	67,5
EBITDA (v 1.000 EUR)	78.712	24,5	63.228	145,8	49.009
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	31,5	19,3	26,4	84,2	22,2
Neto čisti dobiček / izguba (v 1.000 EUR)	30.590	79	17.088	8852,4	5.435
Donosnost kapitala - ROE (%)	9,6	71,4	5,6	3100,0	1,3
Neto finančni dolg na EBITDA	0,9	0	0,9	-60,9	3,1
Kratkoročni koeficient	1,6	0	1,6	166,7	0,9
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	21,7	-8,4	23,7	13,6	22,6

* prodaja, dodana vrednost, DV/zaposlenega, EBITDA in neto čisti dobiček so deflacirani.



**ENOSTAVNO
BREZ SKRBI**

**S TEHNOLOGIJO DYNAMIC
PROTECTION PLUS**

**Shell
RIMULA**



Haberkorn d.o.o., PE Ljubljana, Letališka c. 29, SI-1000 Ljubljana
www.haberkorn.si, maziva@haberkorn.si, T 01 586 37 80



Shell Lubricants Macro Distributor

HABERKORN
SLOVENIJA

Železniški tovorni promet

Podjetja močno izvozno usmerjena

V železniškem tovornem prometu so v 2017 ustvarili za 2,4 odstotka manj celotnih prihodkov, čisti prihodki pa so se vseeno zvišali za 1,3 odstotka na 249 milijonov evrov. Čisti prihodki so bili najnižji v 2012, najvišji pa v 2014. V dolgoročnem sedemletnem obdobju je letna realizacija znašala 242 milijonov evrov. Opazovano obdobje, primerno za analizo, je od leta 2011 naprej, saj so bile pred tem Slovenske železnice enovito podjetje. Panoga za nazaj ne zajema SŽ-Infrastrukture, ki se ukvarja z upravljanjem in vzdrževanjem železniške infrastrukture. Največji vpliv na panogo ima SŽ-Tovorni promet, saj ustvarijo kar 74,3 odstotka celotnih prihodkov in 84,4 odstotka dodane vrednosti celotne panoge. Največja družba je beležila 2,3-odstotno zvišanje čistih prihodkov, druga največja družba je beležila upad prodaje za 5,2 odstotka, tretja družba pa visoko, 11-odstotno rast prodaje. Druga največja družba, Adria Kombi, ima 15,3-odstotni delež po celotnih prihodkih, preostale tri pa 10,4-odstotnega. Delež prodaje na tujem trgu od 2014 naprej narašča, v letu 2017 je bil delež že 87,8-odstoten. Vse družbe so nadpovprečno izvozno usmerjene, saj je delež prodaje na tujih trgih znašal med 75 in 99 odstotkov. Prodaja na tujem trgu se je v letu 2017 povečala za 2,4 odstotka.

Prevlada SŽ-Transport v dejavnosti.

Neto čisti dobiček se povečuje.

Krčenje dodane vrednosti predvsem v dveh največjih družbah

Dodana vrednost je po rekordni višini v 2016, v 2017 upadla za 12,1 odstotka na 76 milijonov evrov, v dolgoročnem sedemletnem obdobju je znašala 71 milijonov evrov. Na upad dodane vrednosti sta vplivali predvsem prvi dve največji družbi, katerima je dodana vrednost upadla za 15 odstotkov. Dodana vrednost na zaposlenega se je v 2017 zmanjšala za 12,2 odstotka na 57 tisoč evrov. V 2016 je bila dodana vrednost na zaposlenega najvišja v zadnjih sedmih letih. Razlike v vrednosti tega kazalnika so bile med družbami velike. Pri družbi Adria Kombi je ta znašal 258 tisoč evrov, pri družbi Adria Transport 120 tisoč in pri največji družbi v dejavnosti 53 tisoč. Vse razen ene družbe so beležile krčenje dodane vrednosti na zaposlenega. Pri nekaterih je bil glavni razlog povečanje števila zaposlenih v teh družbah, drugje predvsem višji stroški blaga in materiala. V 2017 so stroški dela v dodani vrednosti porasli na 60 odstotkov, medtem ko je v obdobju 2012-2016 ta delež upadal. Število zaposlenih se je v največji družbi zmanjšalo za 2,3 odstotka. Ta sicer predstavlja 90,4 odstotka vseh zaposlenih v dejavnosti, pri ostalih družbah pa se je število zaposlenih zvišalo.

Dodana vrednost upadla po rekordni vrednosti v 2016.

EBITDA lani s precejšnjim padcem

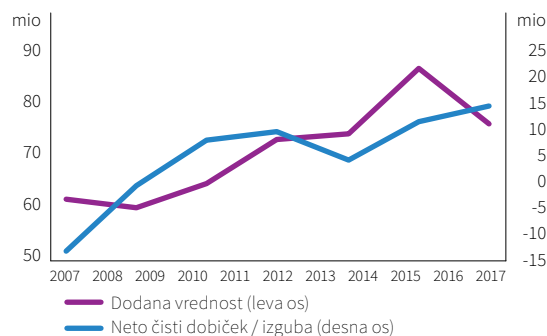
Dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo (EBITDA) se je zmanjšal za 26,4 odstotka, kar je precej več

kot dodana vrednost. EBITDA je bila sicer najvišja v 2016, zviševala se je vse od leta 2012 dalje. Tudi pri ostalih družbah se je v 2017 znižala vrednost EBITDA. EBITDA marža se je v 2017 znižala s 16,9 odstotka (2016) na 12,3 odstotka. Med družbami so bile razlike velike. Znašala je od 1 do 23 odstotkov, pri SŽ-Tovorni promet 14,1 odstotka. Dobiček pred davki (EBT) se je v 2017 zvišal za 12,2 odstotka. To je posledica zmanjšanja odpisov vrednosti (za 34,6 odstotka oz. za 9,5 milijona evrov) oz. zmanjšanja prevrednotovalnih poslovnih odhodkov pri obratnih sredstvih (197 tisoč evrov v 2017, 10,4 milijona evrov v 2016)

Največ ustvarjenega dobička v zadnjih sedmih letih

V dejavnosti je bilo ustvarjenega 14,5 milijona evrov neto dobička oz. za četrtno več kot v 2016. To je bila najvišja vrednost v zadnjih sedmih letih. Še v 2011 je družba poslovala z izgubo. Največja družba, ki je dosegla pretežni del (83 odstotkov) dobička panoge, je v 2017 dobiček zvišala za dobro tretjino, ostale so ga zmanjšale tudi do 40 odstotkov. Donosnost kapitala je bila v 2017 pri 17,8 odstotka in je bila glede na predhodno leto višja za 1 odstotno točko. Donosnost kapitala je bila pri vseh družbah zelo visoka, pri večjih družbah se je gibala med 15,2 in 44,4 odstotka. Neto finančni dolg na EBITDA upada vse od 2011, ko je znašal 11,6. V letu 2017 je upadel na 4. Neto dolga-EBITDA je pri največji družbi znašal 4,7 (skupina Slovenskih železnic na konsolidirani osnovi beleži nižjo zadolženost), pri četrti največji pa 3, medtem ko dve družbi nista imeli dolga. Kratkoročni koeficient se od leta 2014 zvišuje, samo v 2017 je višji za 0,2 odstotni točki in znaša 2,3, kar pomeni visoko likvidnost.

Ustvarjen dobiček zadnjih pet let



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Kazalec/kazalnik	2017	Sprememba v %, 17/16, agregat	2016	Realna sprememba v %, 17/11 *	Povprečje 2011-2017
Število družb	9	2 družbi	11	28,6	8
Št. zaposlenih po del. urah	1.331	0,1	1.330	-13,8	1.396
Prihodki (v mio EUR)	261	-2,4	267	4,3	256
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	249	1,3	246	5,9	242
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	186.868	1,2	184.689	25,0	174.466
Delež prodaje na tujih trgih (%)	87,8	1,2	86,8	3,5	84,7
Dodana vrednost (v mio EUR)	76	-12,1	87	21,0	71
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	57.153	-12,2	65.096	40,4	51.192
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	60	17,4	51	-9,0	60,0
EBITDA (v 1.000 EUR)	30.530	-26,4	41.453	32,1	29.241
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	12,3	-27,2	16,9	25,5	12,0
Neto čisti dobiček / izguba (v 1.000 EUR)	14.486	25,2	11.566	-209,1	4.949
Donosnost kapitala - ROE (%)	17,8	9,9	16,2	-125,3	-0,1
Neto finančni dolg na EBITDA	4,0	25	3,2	-65,5	7,1
Kratkoročni koeficient	2,3	9,5	2,1	-14,8	1,6
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	6,2	8,8	5,7	-92,0	15,6

* prodaja, dodana vrednost, DV/zaposlenega, EBITDA in neto čisti dobiček so deflacirani.

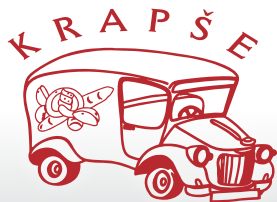
Kakovostni prevozi in skladiščenje blaga pod nadzorovanimi temperaturnimi pogoji

V logističnem podjetju Krapše so specializirani za dostavo izdelkov pod povsem nadzorovanimi temperaturnimi režimi, pri čemer kupcem poleg prevozov ponujajo tudi skladiščenje. Lani so v ta namen zgradili veliko hladilnico (200 m²) in zamrzovalnico (200 m²), ki jim omogoča večjo prilagodljivost ter vzpostavljanje dolgoročnih partnerskih odnosov z naročniki. Prevoze in skladiščenje izvajajo v okviru zahtev standarda HACCP. Dnevno oskrbijo približno 500–600 strank, dostava blaga pa poteka šest dni v tednu.

Vozni park nenehno posodablja

Vsako leto obnavljajo in posodablja vozniki, za prevoz blaga pod nadzorovanimi temperaturnimi pogoji. V ospredju so prevozi zamrznjenih, hlajenih in svežih izdelkov. V njihovih 50 vozilih, med katerimi so tudi dostavniki, lahko hkrati nastavi dva temperaturna režima. Za naročnike, vsak dan oskrbijo okoli 700 naročnikov, skladiščijo izdelke in jih komisionirajo za končnega kupca, njihova glavna prednost je hiter servis, dostava blaga v zgodnjih jutranjih urah in zagotavljanje sledljivosti blaga skozi celoten proces.

Od konkurence se ločijo predvsem po visoki kakovosti izvajanja specifičnih storitev, kar je tudi ena izmed njihovih primerjalnih prednosti. Za dolgoročno poslovanje in uspeh na vse zahtevnejšem trgu mednarodnih logističnih storitev morajo stalno izobraževati osebje, ki sledi dolgoletnim izkušnjam ter poznavanju posebnih potreb in zahtev naročnikov.



Organizacijo prilagajajo potrebam trga

V podjetju dobro sodelujejo z višjo prometno šolo iz Maribora. Vsako leto na prakso sprejmejo več študentov, saj želijo mladim predstaviti realno videnje logističnih procesov in dela.

V podjetju, se zavedajo, da je kakovost storitev ključ do uspeha, zato se strateško usmerjajo k doseganju višje kakovosti storitev in h trajnostnemu razvoju dejavnosti. Poleg tega lahko hitro prilagodijo organizacijske vzorce, pri čemer jim pomagajo tudi moderne tehnologije za sledljivost vozil in temperature.



Pošta in kurirske dejavnosti

Ponovna rast prodaje

Pošta in kurirske dejavnosti so v letu 2017 beležile 330 milijonov evrov celotnih prihodkov oz. za 4,1 odstotka več kot v 2016. Prihodki se postopno zvišujejo. V 11-letnem obdobju so celotni prihodki znašali 292 milijonov evrov. Čisti prihodki so se v 2017 povečali za 4,9 odstotka. V panogi ima prevladujoč položaj Pošta Slovenije, ki ima 67,9-odstotni tržni delež glede na ustvarjene prihodke in 89-odstotnega po ustvarjeni dodani vrednosti. Sledita DHL in UPS Adria s 5,4 in 4,6-odstotnim deležem po prihodkih ter podjetje Izberi, hčerinsko podjetje Dela, s 4,4-odstotnim deležem. Nad 1 milijon evrov letne realizacije dosega 17 družb, ki ustvarijo pretežen (98,1 odstotka) del prodaje v dejavnosti. Slednjim so se prihodki zvišali za 8 odstotkov (mediana). Delež prodaje, ustvarjene na tujem trgu, se povečuje vse od leta 2010, ko je znašal 3,4 odstotka, v 2017 pa je narasel na 10,4 odstotka. Prihodki od prodaje na tujem trgu so se lani zvišali za 10 odstotkov, na domačem pa za 4,4 odstotka. Družbe dosegajo različne deleže prodaje na tujem trgu. Pri Pošti Slovenije je delež 4,7-odstoten, pri DHL-u 5-odstoten in pri družbi UPS Adria 30,4-odstoten. V vseh družbah z več kot 1 milijonom prihodka pa mediana deleža znaša 14,8 odstotka. Čisti prihodki na zaposlenega v dejavnosti so znašali 55 tisoč evrov in so bili višji od dolgoletnega povprečja (45 tisoč evrov). Med podjetji so zaradi različnih poslovnih modelov razlike znatne. Pošta Slovenije (42 tisoč evrov) ima zaradi izvajanja univerzalnih poštinskih storitev in vzdrževanja velike mreže precej nižjo vrednost kazalnika kot tekmeci (mediana pri ostalih večjih družbah znaša 296 tisoč evrov).

Prihodki bolj naraščajo že 2 leti zapored (v 2017 za 4,9 %).

Dodana vrednost na zaposlenega pri 29 tisoč EUR.

Visoka likvidnost panoge.

Dodana vrednost upada

Dodana vrednost upada vse od leta 2011, ko je bila na najvišji ravni (196 milijonov evrov) ter se je do leta 2017 znižala na 169 milijonov evrov. V 2017 se je dodana vrednost znižala za 3,1 odstotka, glede na 2007 je bila realno nižja za 20,7 odstotka. Velik vpliv na

krčenje dejavnosti ima Pošta Slovenije (ustvari 88,9 odstotka dodane vrednosti celotne panoge), kateri se je dodana vrednost v 2017 zmanjšala za 5 odstotkov. Razlog so višji stroški storitev. Tudi ostalim večjim podjetjem se je dodana vrednost zmanjšala za 5,2 odstotka (mediana).

Krčenje števila zaposlenih se nadaljuje

Dodana vrednost na zaposlenega se je skrčila manj od dodane vrednosti, saj se je obenem za 1,5 odstotka tudi znižalo število zaposlenih. Število zaposlenih se zvezno zmanjšuje vse od leta 2009, ko je doseglo vrh (6.860), leta 2017 pa jih je bilo še 5.855 oseb. Več kot 90 odstotkov zaposlenih v dejavnosti je bilo sicer zaposlenih v Pošti Slovenije. Dodana vrednost na zaposlenega se je v 2017 znižala za 3,1 odstotka na 28,8 tisoč evrov. V zadnjih letih je dodana vrednost na zaposlenega sicer beležila vzpone in padce (-3,1 odstotka v 2017, +4,6 odstotka v 2016, -2,2 odstotka v 2015). Glede na enajstletno povprečje je še nekoliko višja (28,2 tisoč evrov). Dodana vrednost na zaposlenega pri največji družbi je znašala 28,4 tisoč evrov, mediana tega kazalnika pri večjih družbah nad 1 milijonom letnega prometa pa 36,2 tisoč evrov. Strošek dela v dodani vrednosti se znižuje vse od leta 2013 (88,5 odstotka), ko je dosegel vrh, in se je v letu 2016 znižal na 83 odstotkov. V letu 2017 je ponovno porasel za 3,9 odstotka, saj se je strošek dela zmanjšal za manj (-0,9 odstotka) kot dodana vrednost. Mediana tega kazalnika je bila pri družbah z letnim prometom nad 1 milijonom evrov 76,5 odstotka.

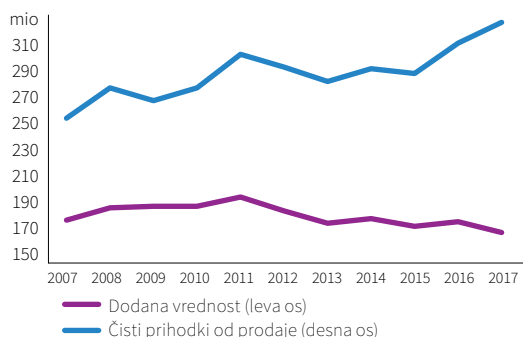
EBITDA z večjim zmanjšanjem

Dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo (EBITDA) se je krepko zmanjšal, in sicer za petino na 24 milijonov evrov. Predhodno se je EBITDA v obdobju 2014-2016 krepila, medtem ko je bila v 2013 na najnižji ravni v zadnjih enajstih letih (20,7 milijona evrov). Ponovno ima na panogo vpliv veliko podjetje, kateremu se je EBITDA zmanjšala za petino. Ostale večje družbe so beležile nekoliko manjše zmanjšanje, za 8,2 odstotka. EBITDA marža se je po treh letih rasti v 2017 znižala na 7,4 odstotka. Razlike med družbami so bile velike, saj je pri štirih družbah (od sedemnajstih) nad 7 odstotkov, mediana kazalnika pa znaša 3,1 odstotka. Dejavnost v celoti ni zadolžena, saj se kazalnik finančni dolg na EBITDA znižuje od 2013 dalje, ko je znašal slabih 0,3. Po tem letu je dejavnost imela na bilanci več denarja kot dolga, saj je imel kazalnik neto finančni dolg na EBITDA negativno vrednost.

Dobiček nižji za 18,5 odstotka

Neto čisti dobiček se v zadnjih štirih letih giblje med 8 in 11 milijonov evrov. V 2017 je evidentirala 8,8 milijona evrov neto dobička, kar je bilo za 18,5 odstotka manj kot v predhodnem letu. Njegov pretežni del (86

Prodaja strmo narašča ob pomoči digitalizacije



Vir: Kapos, podatki Ajpes

odstotkov) je ustvarila največja družba, 17 največjih družb pa skupaj 99,1-odstotnega (med njimi so štiri družbe poslovale z izgubo). Podobno gibanje kot neto čisti dobiček beleži tudi donosnost kapitala (ROE), ki se je v letu 2017 znižal za 0,5 odstotnih točk in znaša 3,7 odstotka. Mediana kazalnika je znašala 5,7 odstotka. Pri največji družbi je znašala donosnost

kapitala 3,6 odstotka, kar je bila posledica velike vrednosti kapitala, vezanega v osnovnih sredstvih. Neto marža v dejavnosti je znašala 2,7 odstotka in se je v zadnjih štirih letih gibala med 2,7 in 3,5 odstotka. Mediana neto marže je v letu 2017 znašala 1,1 odstotka.

Kazalec/kazalnik	2017	Sprememba v %, 17/16, agregat	2016	Realna sprememba v %, 17/07 *	Povprečje 2007-2017
Število družb	65	1,6	64	54,8	58
Št. zaposlenih po del. urah	5.855	-1,5	5.944	-12,8	6.442
Prihodki (v mio EUR)	330	4,1	317	7,8	292
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	324	4,9	309	7,9	286
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	55.415	6,5	52.027	47,8	44.670
Delež prodaje na tujih trgih (%)	10,4	4	10,0	285,2	6,1
Dodana vrednost (v mio EUR)	169	-4,5	177	-20,7	181
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	28.801	-3,1	29.711	-9,1	28.187
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	86	3,9	83	5,4	83,7
EBITDA (v 1.000 EUR)	23.969	-20,9	30.318	-40,0	29.993
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	7,4	-24,5	9,8	-44,4	10,6
Neto čisti dobiček / izguba (v 1.000 EUR)	8.842	-18,5	10.846	-50,9	9.420
Donosnost kapitala - ROE (%)	3,7	-11,9	4,2	-41,3	3,8
Neto finančni dolg na EBITDA	-1,6	700	-0,2	-420,0	-0,1
Kratkoročni koeficient	2,0	5,3	1,9	11,1	1,8
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	3,4	-24,4	4,5	-35,8	4,9

* prodaja, dodana vrednost, DV/zaposlenega, EBITDA in neto čisti dobiček so deflacirani.

ODKUP LESA PREVOZ LESNIH OSTANKOV

Podjetje Lestrans d. o. o. je družinsko podjetje, ki je bilo ustanovljeno leta 1994. Naš vozni park sestavlja 18 lastnih vozil znamke MAN, Mercedes Benz in VOLVO ter priklopniki Schwarzmüller, Kogel. Vsa vozila so opremljena z sistemom za sledenje vozil in tovara, tako da je pošiljka v fazi prevoza vedno pod nadzorom. Prevozi razsutega tovara ter okrogle hlodovine so primarni, prevažamo pa tudi blago na paletah ter ostalo.

Podjetje se ukvarja tudi z odkupom in prevozom lesa. V ta namen imamo 5 gozdarskih vozil in več različnih kompozicij kar nam omogoča prevoz lesa različnih dimenzij. Smo imetniki certifikata FSC in PEFC za hlode, žagan les in lesne ostanke.

Vse storitve prevoza opravljamo v Sloveniji, Italiji, na Hrvaškem, v Nemčiji in Avstriji.

Lestrans

TRANSPORT

Cesta Notranjskega odreda 45A, 1386 Stari trg pri Ložu
T: 01 7057269 | M: 041 653 059
E: lestrans@siol.net



Skladiščenje

Zavod RS za blagovne rezerve prevladujoč

V dejavnosti skladiščenja ima prevladujoč položaj družba Zavod RS za blagovne rezerve (v nadaljevanju: Zavod), ki predstavlja kar 59 odstotkov prihodkov, 65 odstotkov dodane vrednosti in 97,5 odstotka neto čistega dobička v dejavnosti. Zaradi specifične poslovanja (oblikovanje in uporaba državnih blagovnih rezerv in obveznih rezerv nafte in njenih derivatov) bomo v nadaljevanju Zavod izpustili iz agregatnega pregleda dejavnosti. Sicer je Zavod zadnji dve leti povečeval celotne prihodke (v 2017 za 7 odstotkov na 118 milijonov evrov), v dolgoročnem enajstletnem povprečju je beležil 103 milijone evrov prihodka. Dodana vrednost se je v 2017 zmanjšala za 5,8 odstotka na 27 milijonov evrov. V letu 2012 je Zavod zabeležil najvišjo dodano vrednost, zatem se je ta do leta 2017 zniževala (izjema 2016, ko je bila zabeležena manjša rast). Podobno dinamiko beležita dodana vrednost na zaposlenega in EBITDA. Neto čisti dobiček v vrednosti 21 milijonov evrov se je v 2017 glede na predhodno leto znižal za 5,2 odstotka. V dolgoročnem povprečju je družba beležila 8 milijonov evrov dobička. V letih 2014 in 2015 je Zavod posloval z izgubo.

Trendna rast prodaje na tujem trgu.

EBITDA višja za 72,9 % po visokem padcu v 2016.

Zadnji 2 leti strma rast prodaje

V dejavnosti skladiščenja (brez Zavoda RS za rezerve) je bilo v letu 2017 68 aktivnih družb. Dejavnost je v letu 2017 zaposlovala 422 oseb in je beležila močno zvišanje letne realizacije (za 96,9 odstotka), ki je dosegla 82 milijonov evrov. Dejavnost je v enajstih letih v povprečju zaposlovala 390 oseb, ki so ustvarile 32 milijonov evrov letnih prihodkov. Čisti prihodki od prodaje se predvsem bolj krepijo v zadnjih dveh letih. Prvi dve družbi (Agrocorn in Simtro Energija) beležita 54,5-odstotni delež po prihodkih, naslednjih pet še 21,9-odstotnega. Prvih 10 družb po prihodkih ustvari 83 odstotkov celotnih prihodkov, 64 odstotkov dodane vrednosti in 86,7 odstotka dobička dejavnosti. Nad 1 milijon evrov celotnih prihodkov ima 14 družb, še 23 pa jih dosega med 100 tisoč evrov in 1 milijonom evrov prihodkov. Več kot polovico realizacije (57,3 odstotka čistega prihodka) je dejavnost ustvarila na tujih trgih, kjer se je prodaja povišala za 2,2-krat glede na 2016. Delež prodaje na tujem trgu se krepi od leta 2014 naprej, v dolgoročnem enajstletnem obdobju je dejavnost v povprečju dosegala 30,5 odstotka vseh prodajnih prihodkov na tujem trgu.

Dodana vrednost realno višja za dobro tretjino od 2007

Dodana vrednost se je v zadnjih letih gibala zelo neenakomerno. V 2015 je zabeležila veliko rast, v 2016 velik padec in v 2017 ponovno veliko rast (za 35,4 odstotka). V primerjavi z letom 2007 se je realno zvišala za 34,2 odstotka, v dolgoročnem enajstletnem obdobju pa je znašala 12 milijonov evrov.

Dodana vrednost pri večjih družbah se je okrepila za 7,2 odstotka (mediana), pri manjših je upadla za 7,4 odstotka. Število zaposlenih je naraslo za 13,4 odstotka na 422, v dolgoročnem enajstletnem obdobju pa je bilo 390 zaposlenih. Dodana vrednost na zaposlenega je nihala s podobno dinamiko. Dodana vrednost na zaposlenega se je po velikem padcu v 2016 v letu 2017 okrepila za 19,3 odstotka - na 34 tisoč evrov. V mediani je pri družbah z letnimi prihodki nad 1 milijonom znašala 55 tisoč evrov, pri manjših pa je bila pol nižja (22 tisoč evrov). Stroški dela v dodani vrednosti so se znižali na 62 odstotkov (v dolgoročnem povprečju so znašali 65,2 odstotka).

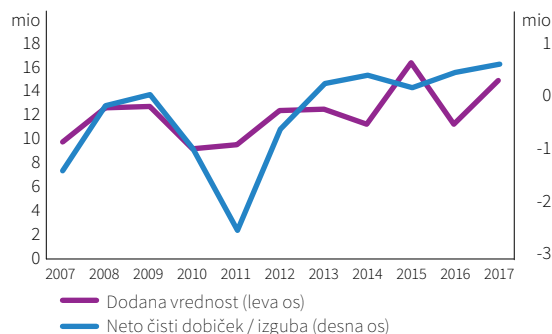
EBITDA znova pozitivna

EBITDA se je povečala na 8,8 milijona evrov, kar je bil velik preobrat glede na vrednost v letu 2016 (3,2 milijona evrov). Tako je EBITDA porasla za 72,9 odstotka v 2017, v 2016 pa se je zmanjšala za 66,4 odstotka (glede na 2015). Na panogo močno vpliva družba Lesnina trgovina, ki je z večjo rastjo drugih prihodkov močnejše vplivala na poslovanje celotne panoge, saj je to podjetje v 2017 evidentiralo 42 odstotkov celotne ustvarjene EBITDA ter obenem ustvarilo izgubo. EBITDA marža je v 2017 znašala 11,4 odstotka, v dolgoročnem povprečju pa 15,9 odstotka.

Neto čisti dobiček raste

Neto čistega dobička je bilo v dejavnosti 544 tisoč evrov, kar je bilo za 42,6 odstotka več kot v 2016. Prve tri največje družbe po prihodku so ustvarile 636 tisoč evrov čistega dobička, naslednja, Lesnina trgovina pa je zaradi velikih finančnih odhodkov iz oslabitve in odpisov finančnih naložb beležila kar 856 tisoč evrov izgube. Neto čisti dobiček se sicer krepi od leta 2011, ko je bil na najnižji ravni. V dolgoročnem enajstletnem obdobju je dejavnost v povprečju ustvarila 414 tisoč evrov letne izgube. Neto finančni dolg na EBITDA je znašal 3,4, v enajstletnem obdobju pa 7,4.

2017 ponovno uspešnejše



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Kazalec/kazalnik	2017	Sprememba v %, 17/16, agregat	2016	Realna sprememba v %, 17/07 *	Povprečje 2007-2017
Število družb	68	1,5	67	151,9	52
Št. zaposlenih po del. urah	422	13,4	372	-7,7	390
Prihodki (v mio EUR)	82	96,9	42	187,5	32
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	78	89,5	41	182,4	31
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	183.770	67	110.016	241,9	79.098
Delež prodaje na tujih trgih (%)	57,3	14,8	49,9	430,6	30,5
Dodana vrednost (v mio EUR)	14	35,4	11	40,0	12
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	34.332	19,3	28.773	51,6	30.447
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	62	-12,1	70	-26,3	65,2
EBITDA (v 1.000 EUR)	8.825	172,9	3.234	545,9	4.519
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	11,4	44,3	7,9	128,0	15,9
Neto čisti dobiček / izguba (v 1.000 EUR)	544	42,6	381	-133,3	-414
Donosnost kapitala - ROE (%)	2,3	-14,8	2,7	-120,7	-2,1
Neto finančni dolg na EBITDA	3,4	-61,4	8,8	-81,9	7,4
Kratkoročni koeficient	1,2	50	0,8	71,4	0,9
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	12,3	1657,1	0,7	-70,0	11,0

* prodaja, dodana vrednost, DV/zaposlenega, EBITDA in neto čisti dobiček so deflacinirani.



ŽELEZNIŠKA IN CESTNA LOGISTIKA

Skupaj z glavnimi evropskimi logističnimi podjetji v železniškem in cestnem prometu zagotavljamo učinkovite logistične storitve na območju jugovzhodne Evrope.

POMORSKA LOGISTIKA

Ob sodelovanju z uspešnimi poslovnimi partnerji nudimo celovito logistiko na področju prevoza zabojnikov, ladijskega zastopništva ter trženja ladijskega prostora (t.i. „chartering“)



LETALSKA LOGISTIKA IN TERMINALNE STORITVE

Ponujamo prevoz od vrat to vrat, od letališča do letališča, od vrat do letališča, od letališča do vrat in številne druge storitve.

Družba Fersped si prizadeva postati ena izmed vodilnih družb pri zagotavljanju celovitih logističnih storitev v Sloveniji ter Srednji in Vzhodni Evropi. Za pošiljke, katerih pot se začne, konča ali so v tranzitu preko Slovenije, izvedemo optimizacijo logistike na področju cestne, železniške, pomorske in letalske logistike, kakor tudi carinske in skladiščne storitve.



Pretovarjanje

V znamenju Luke Koper in BTC

S pretovarjanjem se kot s primarno dejavnostjo ukvarja 39 družb, ki so v letu 2017 ustvarile 303,6 milijona evrov prodaje. V dolgoročnem enajstletnem obdobju so ustvarile povprečno 233,7 milijona evrov prihodkov. Prihodki se zvezno krepijo vse od leta 2013. V 2017 se je rast okrepila za 8,3 odstotka, mediana je znašala 7 odstotkov. Kar 92 odstotkov celotnih prihodkov v dejavnosti ustvarita družbi Luka Koper in BTC, naslednjih 10 družb, ki ustvarijo med 1 in 3,5 milijona evrov letnih prihodkov, pa skupaj 5,9 odstotka. Delež prodaje na tujem trgu raste v dejavnosti pretovarjanja vse od leta 2012 (dno je bilo zabeleženo v letu 2009). V letu 2017 so ustvarili na tujem trgu 49,5 odstotka prihodkov. Zelo velike razlike so bile pri deležu prodaje na tujih trgih, saj sta močno izstopali družbi Luka Koper (70 odstotkov) in CHEP logistika (85,7 odstotka), medtem ko je mediana tega kazalnika tako pri velikih kot malih družbah znašala 0.

Dodana vrednost na zaposlenega nižja ob večjem številu zaposlenih

Dodana vrednost v pretovarjanju raste od leta 2013 naprej. Dodana vrednost je v 2017 porasla za 1,6 odstotka na 159,7 milijona evrov, kar je bilo za 33 milijonov evrov več kot v zadnjih enajstih letih (126,9 milijona evrov). Pri vseh družbah je mediana rasti znašala 12,9 odstotka. Kar 90,5 odstotka dodane vrednosti sta ustvarili največji dve družbi, pri čemer se je ta pri prvi zmanjšala za 1,9 odstotka, pri drugi pa povečala za 4,5 odstotka.

Dodana vrednost na zaposlenega se je v 2017 zmanjšala za 8,2 odstotka na 80 tisoč evrov (77 tisoč evrov v dolgoročnem povprečju). Padec predvsem sloni na večjem zvišanju števila zaposlenih kot v predhodnih letih (za 10,7 odstotka oz. za 192 oseb). Samo v prvih dveh družbah se je število zaposlenih povečalo za 76 oseb. Dodana vrednost na zaposlenega je sicer v letih 2013-2016 zabeležila rast. Dodana vrednost na zaposlenega je bila visoka pri največjih dveh družbah (v Luki Koper 127 tisoč evrov in v BTC-ju 78 tisoč evrov), medtem ko je mediana pri vseh ostalih družbah znašala 19 tisoč evrov. Razlika je predvsem posledica vertikalne integriranosti največjih dveh družb, ki imata v lasti veliko osnovnih sredstev, s katerimi ustvarjata dodano vrednost in za katere vzdrževanje (amortizacijo) morata nameniti večji del dodane vrednosti. Posledično je delež stroškov dela v dodani vrednosti pri največjih dveh družbah znašala okoli 40 odstotkov, pri vseh ostalih pa 92 odstotkov.

EBITDA marža nad dolgoletnim povprečjem

EBITDA se je v letu 2017 zmanjšala na 87,1 milijona evrov, kar pomeni za 4,6 odstotka. Agregatni kazalnik se je znižal predvsem zaradi znižanja tega kazalnika pri obeh največjih družbah. Največji dve družbi sta

ustvarili pretežni del EBITDA (97,6 odstotka), prvih deset pa 99 odstotkov. EBITDA panoge se je v 2017 realno okrepila za 33,8 odstotka glede na 2007. Enajstletno povprečje tega kazalca je znašalo 73,1 milijona evrov. V predhodnih letih se je EBITDA krepila v obdobju 2013 do 2016. EBITDA marža upada zadnji dve leti. Zadnja se je med družbami precej razlikovala, saj je pri prvih dveh znašala 33 in 27 odstotkov, pri ostalih 5,1 odstotka, skupaj pa je znašala 29,3 odstotka. Kljub znižanju EBITDA marže je bila nekoliko nad dolgoletnim povprečjem (32,7 odstotka).

Šestino prodaje za investicije

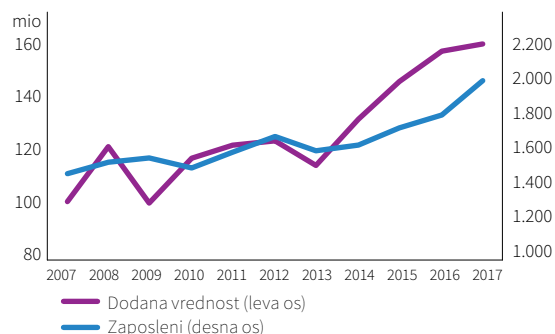
Neto čisti dobiček je v 2017 upadel za 13,9 odstotka oz. za 6,5 milijona evrov ter je bil realno za 3,6 odstotka višji kot v letu 2007. Glavnino zmanjšanja je prispevala Luka Koper, ki ji je neto čisti dobiček v 2017 upadel za 16,9 odstotka. Ta je sicer ustvarila 83,6 odstotka celotnega ustvarjenega dobička v panogi. Neto čisti dobiček je v 2017 znašal 40,3 milijona evrov ter je bil še enkrat višji od enajstletne povprečne vrednosti (20,4 milijona evrov). Osemindvajset družb je poslovalo z dobičkom, 11 družb pa z izgubo. Donosnost kapitala je bila v letu 2017 9,4-odstotna, v dolgoročnem obdobju je znašala 5,2 odstotka. Zadolženost (neto finančni dolg na EBITDA) se znižuje vse od leta 2009, ko je bila najvišja (6,5), v 2017 je upadla na 1,9. Delež investicij v čistih prihodkih od prodaje je bil v 2017 nekoliko nižji (16,8 odstotka), kot v 2016 (25,7 odstotka), v enajstletnem obdobju pa se je gibal okoli 26,4 odstotka.

45 %
Za
višja realna prodaja
glede na leto 2007.

10 %
rast števila
zaposlenih.

**EBITDA rasla vse od
2013, v 2017 upadla.**

Najvišja raven ustvarjene dodane vrednosti



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Kazalec/kazalnik	2017	Sprememba v %, 17/16, agregat	2016	Realna sprememba v %, 17/07 *	Povprečje 2007-2017
Število družb	39	2,6	38	56,0	35
Št. zaposlenih po del. urah	1.995	10,7	1.803	35,9	1.645
Prihodki (v mio EUR)	303,6	8,3	280	43,1	233,7
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	297,5	8,3	275	53,1	224,0
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	149.110	-2,1	152.380	24,4	135.431
Delež prodaje na tujih trgih (%)	49,5	1,4	48,8	7,1	44,3
Dodana vrednost (v mio EUR)	159,7	1,6	157	43,1	126,9
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	80.017	-8,2	87.153	5,3	76.825
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	45	8,4	42	13,5	42,1
EBITDA (v 1.000 EUR)	87.070	-4,6	91.232	33,8	73.074
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	29,3	-11,7	33,2	-12,5	32,7
Neto čisti dobiček / izguba (v 1.000 EUR)	40.326	-13,9	46.820	3,6	20.425
Donosnost kapitala - ROE (%)	9,4	-18,3	11,5	4,4	5,2
Neto finančni dolg na EBITDA	1,9	-9,5	2,1	-34,5	3,6
Kratkoročni koeficient	1,4	55,6	0,9	366,7	0,7
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	16,8	-34,6	25,7	-68,8	26,4

* prodaja, dodana vrednost, DV/zaposlenega, EBITDA in neto čisti dobiček so deflacinirani.



Najboljši ga že imajo
Pridobite ga tudi vi!
excellent-sme.gzs.si



Skladiščni šotori in hale

Ko potrebujete dodatni pokriti prostor.

- Vreme vas ne ustavi - postavite si **začasno streho nad parkiriščem**.
- V šotor **shranite** prevozna sredstva, materiale, stroje in opremo - odlična hitra rešitev za pridobitev dodatnih skladiščnih površin.
- **Brez skrbi** - za montažo in servisne storitve **poskrbimo mi**.



Príreditveni in VIP šotori

Za najpomembnejše zabave.

- Čudoviti **šotori** različnih dimenzij.
- **Pagode in paviljoni** za najbolj čarobne dogodke.
- **Príreditveni odri** za glasbenike in **plešišča** za zabavo dolgo v noč.
- **Dekoracija in catering oprema**: mize, stoli s prevlekami, prti, barske mize s stoli in drugo.

**Možnost dolgoročnega, kratkoročnega najema ali nakupa.
Poskrbimo za montažo in demontažo. Kontaktirajte nas še danes!**

*Za vse priložnosti,
ob vsakem vremenu*

Petre šotori - hale d.o.o.

Čeplje 51, SI-3305 Vransko

www.petre.si

www.skladiscnehale.com

t: +386 / 3 703 21 00

f: +386 / 3 703 21 04

e: info@petre.si

Takoko kot za tekoče branje
sotudi privoženje pomembni
ustrezno veliki razmik!!

Upoštevaj varnostno razdaljo!
Poskrbi za varen in tekoč promet.

DARS



promet.si





Individualne rešitve po meri za financiranje gospodarskih vozil pri Porsche Finance Group Slovenia

Porsche Finance Group Slovenia ponuja bogat nabor produktov, ki vam omogočajo celovite rešitve z namenom doseganja nizkih mesečnih stroškov ob veliki meri fleksibilnosti. Naj gre za financiranje, zavarovanje, vzdrževanje ali Porsche Leasing asistenco, zaupajte partnerju z več kot 20 letnimi izkušnjami.

Pri pooblaščenem trgovcu vozil Volkswagen Gospodarska vozila se pozanimajte o ponudbi, ki vam jo ukrojimo po meri.

Verovškova 74, 1000 Ljubljana
Tel.: 01 53 03 700, faks: 01 53 03 799
www.porscheleasing.si



**Gospodarska
vozila**