



TRANSPORT

glas gospodarstva

panožna številka, september 2019

Poštnina plačana pri pošti 1102 Ljubljana

Analiza poslovanja panoge

TRENDI OSTAJAJO POZITIVNI

71

10 **Pošta Slovenije počasi postaja logistično podjetje**

Intervju z Borisom Novakom

14 **Pri cestnem transportu se dela, kot se hoče**

Intervju z Milanom Slokarjem

28 **Sistemi se bodo čedalje bolj povezovali med seboj**

Digitalizacija

NOVO!

Posnemite **VOZNIKOVO KARTICO** pri nas!



Možnost snemanja **VOZNIKOVE KARTICE** vam nudimo na **VSEH PETROLOVIH SERVISIH**.

Po opravljeni storitvi prejmete

- **DDD DATOTEKO** in
- **EVIDENCO DELOVNEGA ČASA**

narejeno po slovenski zakonodaji.

**Podatki so posredovani na e-poštni naslov ali spletno aplikacijo TAHOPRO.*

Hitro. Varno. Enostavno.

PETROL

Energija za življenje



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 2019

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,
Tomaž Kordiš, Janja Leban,
Ante Milevoj, Tajda Pelicon,
Petra Prebil Bašič, Igor Zorko

Uredništvo:

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

Trženje oglasnega prostora:

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

Tisk: Present, d. o. o.

Datum natisa: 16. 9. 2019

Distribucija: Pošta Slovenije

Revija 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 izdajatelja 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.



Brexit

44



E-mobilnost

52

Uvodnik

Za boljše pogoje za naše člane 6

Intervju

Pošta Slovenije počasi postaja logistično podjetje 10

Pri cestnem transportu se dela, kot se hoče, odgovornost pa se
prenese na voznika 14

Tudi domača logistična podjetja bodo morala povečati kapacitete 18

Promet je živa panoga, ki se mora ves čas prilagajati potnikom 20

Standardizirana EPAL Euro paleta je indikator gospodarske rasti 22

Poslovanje

Spremembe narekujejo tudi okoljske zahteve 24

Digitalizacija

Sistemi se bodo čedalje bolj povezovali med seboj 28

Pristanišče

Luka Koper ostaja vodilna v severnem Jadranu 32

Železnice

Prve nove vlake bodo Slovenske železnice dobile že letos 36

Investicije

Brnik postaja oaza za logistična podjetja 40

Brexit

»Boljši bi bil brexit z dogovorom« 44

Notranja logistika

Z ustrezno organizacijo do prihrankov 48

E-mobilnost

Želeli bi si več posluha za alternativo 52

Strateško-razvojno partnerstvo

S povezovanjem do rezultatov 56

Lizing vozil

V zadnjem četrtletju se povpraševanje poveča 60

Tovorna vozila

Vse bolj pomembna ekologija in varčna vožnja 64

Srečanje

Dogodek, namenjen pristnemu druženju prevoznih družin 68

Analiza

Transport 2018 71

Lestvice

Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2018 94



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

Interservice d.o.o. Koper je logistično podjetje z več kot 25 letnimi izkušnjami in se ponaša 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.



Za boljše pogoje za naše člane

Združenje za promet si je v preteklih letih ustvarilo prepoznavno ime kot prodorni zastopnik interesov svojih članov, kar pa nam daje zagon za še bolj odločno strategijo, s katero želimo krepiti naš ugled in zagotoviti dolgoročno uspešno izpolnjevanje pričakovanj naših članov. Čeprav združenje ni poslovna družba, želimo zagotoviti, da bomo uspešno poslovali v zahtevnih konkurenčnih razmerah na trgu. S pomočjo zaposlenih na združenju in v različnih podpornih službah Gospodarske zbornice Slovenije želimo uskladiti med najboljše zastavnike interesov slovenskega gospodarstva, in tudi prepoznavnost v mednarodnem okolju.

Poslovna vizija Združenja za promet je dolgoročno zagotavljanje boljših pogojev poslovanja podjetjem naših članov v panogi prometa in logistike, da bodo v izrazito konkurenčnem okolju pridobili prednosti v optimiziranju stroškov, obvladovanju kakovosti svojih storitev in plemenitili dodano vrednost. Z učinkovitim vodenjem in upravljanjem združenja želimo doseči odličnost na vseh temeljnih področjih delovanja Združenja za promet. Princip delovanja združenja tako temelji na enotnem zastopanju podjetij, ki delujejo na domačem in v mednarodnem okolju na različnih področjih dejavnosti znotraj panoge prometa in logistike. Zaradi lažjega zastopanja specifičnih, parcialnih interesov in razlik v posameznih dejavnostih članov znotraj panoge prometa in logistike je članom združenja omogočeno delovanje na cehovski osnovi petih avtonomnih sekcij ter dveh posebnih interesnih skupin.

Delujoče sekcije združenja:

- Sekcija za cestni tovorni promet,
- Sekcija za javni prevoz potnikov v linijskem in prostem cestnem prometu,
- Sekcija izvajalcev tehničnih pregledov motornih in priklopnih vozil,
- Sekcija špediterjev in skladiščnikov,
- Zveza pomorsko-prometnih agencij Slovenije.

Posebni interesni skupini:

- Nacionalni paletni komite,
- Združenje pralnic cistern.

Združenje za promet je član številnih mednarodnih asociacij. Članstvo združenja je samostojno ali preko svojih sekcij v naslednjih mednarodnih asociacijah: FIATA, CLECAT, CITA, FONASBA, EFCTO. Združenje sestavlja 600 podjetij, in sicer 5 % velikih podjetij (30), 5 % srednjih podjetij (30), 12 % malih podjetij (70) in 78 % mikro podjetij (470).

Na podlagi konstruktivnega in obsežnega dela članov v izvršilnih organih sekcij, zaposlenih na združenju in v podpornih službah Gospodarske zbornice Slovenije pri proučevanju in identifikaciji izzivov ter priložnosti v panogi se oblikuje strateški načrt in usmeritve, ki so vodilo za doseganje ciljev in izpolnjevanje pričakovanj našega članstva. Tako zastavljeni cilji temeljijo na soglasno sprejetih programih dela posameznih sekcij, ki sestavljajo članstvo Združenja za promet.

Uspešno delovanje združenja na širokem področju logističnih storitev, vseh vrstah transporta, prevoza potnikov in strokovnih organizacij na področju motornih vozil je usmerjeno s ciljem doseganja večjega zadovoljstva našega članstva in zavezanosti zaposlenih na združenju.

Na združenju za izpolnjevanje teh pričakovanj članstva že vrsto let organiziramo 2 do 3 mednarodne izhodne in vhodne sektorske delegacije iz dejavnosti transporta in logistike. Članstvo v petih mednarodnih združenjih/asociacijah nam omogoča primerjavo in črpanje informacij ter izkušenj iz drugih bolj konkurenčnih okolij. Že drugo leto sodelujemo tudi v strateškem razvojnem partnerstvu SRIP ACS+ Mobilnost. Člani prepoznajo korist članstva v združenju tudi preko 200 posredovanih poslovnih informacij za člane v pretežno elektronski obliki, ki so dostopne članom na spletni strani združenja. Samo lani je združenje sodelovalo v devetih delovnih skupinah za zastopanje interesov podjetij na področju področne domače zakonodaje, prav tako pa preko mednarodnih združenj skušamo vplivati na spremembe evropske zakonodaje. V domačem okolju zelo tvorno sodelujemo tudi s Slovenskim logističnim združenjem tako na strokovnem kot tudi programsko organizacijskem področju pri organizaciji mednarodnega kongresa Oskrbovalne verige v znanosti in praksi. Na združenju

skušamo biti vedno aktualni, ko organiziramo ali soorganiziramo preko 20 seminarjev, izobraževanj o aktualnih temah, posvetov, delavnic, konferenc in okroglih miz. Že tradicionalno organiziramo skupaj z Obrtno podjetniško zbornico Slovenije najbolj množično prireditev za avtoprevoznike z udeležbo preko 2.000 obiskovalcev na dogodku Srečanje prevoznikov in prevoznikov podjetij Slovenije. Letos bo prireditev 28. septembra 2019 v Slovenski Bistrici.

Z učinkovitim vodenjem in upravljanjem združenja želimo doseči odličnost na vseh temeljnih področjih delovanja Združenja za promet.

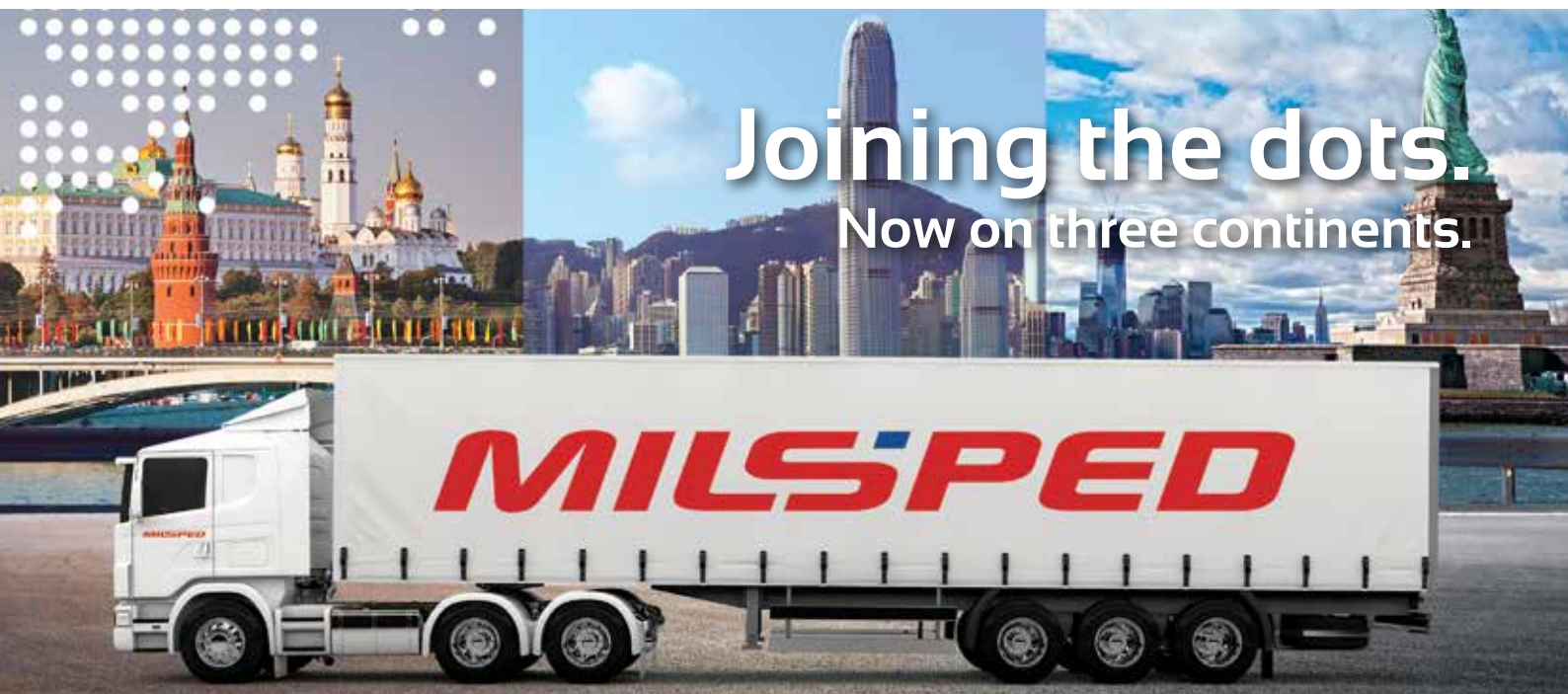
Robert Sever,
direktor GZS - Združenja za promet

Vabim vas, da prelistate našo revijo, namenjeno panogi transporta in logistike, v kateri boste našli poleg zanimivih člankov in intervjujev tudi podrobnejšo analizo poslovanja panoge za leto 2018.

Zahvalil bi se vsem, ki ste kakor koli sodelovali z nami v letu 2018. [gg](#)



Foto: Kraljart



Milšped Skupina je že več kot 25 let eden od največjih logistov na območju JV Evrope z floto lastnih vozil ter razvejano mrežo partnerjev po Evropi za področje zbirniških pošiljk na relaciji EU-SLO-Balkan. Ta razvejanost se v zadnjih letih širi iz Evrope in Balkana na globalni nivo preko lastnega podjetja na Kitajskem in ZDA in učinkovitih in hitrih servisov organizacije pomorskega in letalskega prevoza.

Milšped Slovenija kot izhodno/vhodno okno skupine do Balkana in obratno odlikuje odličnost in hitrost v delovanju ter kredibilna in strokovna logistična ekipa specialistov, ki vedno poišče primerno rešitev za kupca bodisi na področju cestnega transporta, kot tudi na področjih carinjenja in skladiščenja z dostavami po Sloveniji kot tudi pomorskega in avio transporta globalno. Naša motivacija, gonilo in edino merilo za uspeh je zadovoljstvo strank. Zaradi prizadevanja biti boljši, hitrejši in inovativnejši, smo strateško usmerjeni in fokusirani na močne vrednote korporativne kulture, zavezanost partnerstvu s stranko, uporabi naprednih digitalnih tehnologij in družbeno odgovornih poslovnih praks.

www.milsped.com

+386 1 555 5441
office.si@milsped.com

M MILSPED
GROUP

VARČEVANJE Z GORIVOM ŠE NIKOLI NI BILO TAKO PRIJETNO



PREDSTAVLJAMO VOLVO FH I-SAVE

Tovorno vozilo Volvo FH I-Save vključuje zelo učinkovit motor D13TC in edinstven paket za prihranek goriva. Vsaka funkcija paketa I-Save je zasnovana in preizkušena tako, da dokazano zagotavlja prihranek goriva pri prevozih na velike razdalje. Brez vplivala za vozne lastnosti.

Več informacij o Volvo FH I-Save lahko dobite pri naših prodajnih predstavnikih:

Janez Rahne, tel. 031 641 130, centralni del Slovenije

Janez Jugovic, tel. 040 676 404, zahodni del Slovenije

Tihomir Kacjan, tel. 041 653 926, vzhodni del Slovenije

PREIZKUSITE VOLVO FH I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress





2HM Logistics d.o.o. je hitro rastoča družba, s sedežem v neposredni bližini Luke Koper, ter podružno pisarno poleg letališča Jožeta Pučnika. Z visoko usposobljeno ekipo, z dolgoletnimi izkušnjami iz različnih logističnih panog, ponujamo celovite logistične storitve.




ZAKAJ SMO VAŠ NAJBOLJŠI PARTNER

- Ker smo odzivni, vedno dostopni, ter dosegljivi 24/7
- Ker ekipa zaposlenih govori več kot 12 tujih jezikov in ne poznamo jezikovnih barier
- Ker na trgu ohranjamo globalno prisotnost v okviru 10+ špediterskih združenj
- Ker ustvarjamo dobre partnerske odnose
- Ker svojo zanesljivost potrjujemo s standardoma ISO 9001:2015 ter ISO 14001:2015
- Ker vam prihranimo dragocen čas s pripravo in urejanjem izvozne / uvozne dokumentacije
- Ker nam vsak dan zaupa čedalje več strank, tako na domačem, kot tujem trgu.



Ankaranska Cesta 7A, 6000 Koper, Slovenija
+386 (0)5 63 93 111 | info@2hm.si



Pošta Slovenije počasi postaja logistično podjetje

Darja Kocbek, foto Barbara Reya

Cilj Skupine Pošte Slovenije je postati vodilni logistični operater v širši regiji jugovzhodne Evrope. To želijo doseči tudi z nakupom Intereurope.

Pošta Slovenije oziroma celotna Skupina Pošta Slovenije želi ohraniti vodilni položaj na domačem trgu in postati prepoznaven distributer v širšem mednarodnem merilu, pravi Boris Novak, generalni direktor Pošte Slovenije.

Kako digitalizacija, avtomatizacija, povezovanje vplivajo na poslovanje Pošte Slovenije?

Digitalizacijo, avtomatizacijo, povezovanje vidimo kot širši, dolgotrajnejši proces. Na splošno predstavlja digitalizacija za nas tisto, kar se dogaja v poslovnih procesih. To pomeni, da se ukvarjamo z avtomatizacijo, robotizacijo, tudi z upravljanjem z bazami podatkov (big data), ki jih uporabljamo pri poslovanju. V ožjem pomenu pa digitalizacija pomeni poenostavitve poslovanja in izboljševanje uporabniške izkušnje tako za končne kupce kot naslovnike paketov, kot tudi prodajalce kot pošiljatelje paketov. Spremenjenim okoliščinam se prilagajamo s posodobitvami in prenovo obstoječih storitev, predvsem pa z razvojem novih storitev, to so logistične in paketne storitve, celovite storitve carinjenja, oblačne platforme, spletne prodajne platforme in podobno.

V letošnjem letu bomo za investicije namenili 25 milijonov evrov, ki jih bomo namenili za zagotovitev ustreznih prostorov za pretovorne, logistične in dostavne pošte.

S tem so povezane tudi investicije, v kaj letos največ investirate?

V letošnjem letu bomo za investicije namenili 25 milijonov evrov, ki jih bomo namenili zagotovitvi ustreznih prostorov za pretovorne, logistične in dostavne pošte. To so pošte z več skladiščnimi prostori, vozili ter različnimi logističnimi pripomočki za ravnanje s pošiljkami in blagom. V poštnem logističnem centru Maribor gradimo prostore za pripravo nenaslovljene direktne pošte (reklam), v tovrstnem centru v Ljubljani pa za širitev zmogljivosti. V naslednjih letih nameravamo posodobiti obstoječo in nabaviti novo logistično opremo, transportna sredstva in informacijsko tehnologijo. Takšne investicije nam po eni strani narekujejo rast paketnih in logističnih storitev, nujne pa so tudi za zagotavljanje primerne delovnega okolja za naše zaposlene.

Hkrati ko investirate zmanjšujete tudi stroške. V javnosti je največ govora o zapiranju poštnih poslovalnic.

Lahko tovrstne načrte podrobneje pojasnite?

Praktično v vseh državah zaradi sodobnih tehnologij, ki bistveno spreminjajo navade potrošnikov, pada korespondenca s klasičnimi pismi in raste dostava paketov

oziroma blagovnih pošiljk. V letu 2007 je univerzalna storitev v Pošti Slovenije predstavljala 27,6 odstotka vseh storitev, danes le še 17 odstotkov. Do leta 2022 se bo obseg univerzalne storitve znižal še za okoli 20 odstotkov. Leta 2007 smo izvedli za 308 milijonov teh storitev, leta 2018 pa 148 milijonov. Obseg plačilnih storitev, ki se opravljajo na poštnih okencih, je v desetih letih upadel prek 60 odstotkov. Dejanske potrebe po poštnem okencu, kot smo ga bili vajeni, posledično močno upadajo. Poslovalnice zapiramo zato, ker se enako kot pri drugih storitvah tudi pri univerzalni storitvi primerjamo z operaterji po Evropi in na globalnem trgu. Če zapremo kakšno poslovalnico, to med ljudmi zelo odmeva, ne govori pa se, da je to nuja, če želimo optimirati poslovanje in ob sedanjem regulativnem okvirju zagotavljati vzdržnost zagotavljanja univerzalne poštne storitve. Pošta Slovenije ne prejema nobene državne pomoči ali subvencije. Vsekakor pa smo mnenja, da s preoblikovanjem poslovalnic ne poslabšamo razmer za naše uporabnike, kajti naše storitve imajo na voljo tudi v pogodbenih poštah, v avtomatiziranih poslovalnicah in drugih oblikah, kot so mobilne in druge bolj dostopne storitve. V primeru zaprtja pošte uporabnikom nudimo določen nabor najpogostejših storitev prek pismonoše.

To pomeni, da zagotavljate zahteve iz evropske direktive o zagotavljanju osnovnih poštnih storitev? Ničesar ne kršimo, s komplementarno ponudbo storitev in drugimi oblikami poslovalnic imamo v Sloveniji še vedno eno najgostejših omrežij v EU. Res pa je, da je nekaterim drugim poštnim operaterjem lažje. Francoska država je recimo samo letos za ohranitev poštnih poslovalnic na ruralnih območjih iz proračuna namenila približno 900 milijonov evrov. Čeprav francoska pošta sodi med uspešnejše operaterje, od lastnika dobiva državno pomoč.

Ste za takšno pomoč zaprosili tudi slovensko vlado? Približno sedem let si prizadevamo za spremembo zakona o poštnih storitvah, s katero bi končno in dokončno uredili možnost tovrstnega financiranja.

Koliko državne pomoči bi potrebovali na leto? Končne ocene še nimamo, ker je to povezano z odločitvijo Agencije za komunikacijska omrežja in storitve o naših zahtevkah za pokritje neto stroška izvajanja univerzalne storitve.

Kako se prilagajate rasti dostave paketov, da ste konkurenčni v primerjavi z drugimi ponudniki na trgu? V lanskem letu smo namestili nov paketni usmerjevalnik v Poštnem logističnem centru v Ljubljani. Ta naložba nas je stala 14,7 milijona evrov in je za Pošto Slovenije ena največjih investicij v zadnjem obdobju. Namestili smo tudi že tretjo linijsko napravo za strojno usmerjanje nenaslovljene direktne pošte in hkrati uvedli novo linijo za paletizacijo z robotom in avtomatskim ovijanjem palet, kar pomeni, da imamo v proces dela vpetega tudi prvega robota. Uvedli smo novo spletno in mobilno aplikacijo PS Moja

dostava – Moja izbira, ki naslovnikom paketnih pošiljk omogoča izbiro alternativnega mesta in časa dostave med samim procesom prenosa.

V čem je glavna prednost Pošte Slovenije pred konkurenco?

To je zagotovo pokritost ozemlja celotne države, pa kakovost.

Kako pa so se obnesli paketomati, koliko jih že imate?

Relativno dobro. To pravim zato, ker je tudi nemški logist DHL potreboval kar sedem let za uspešno poslovanje. Verjamemo, da je paketomat ponudba, ki jo potrebujemo. Zdaj imamo 24 paketomatom, njihovega števila ne povečujemo, imamo tudi dve dostavni enoti 24/7 v Ljubljani in Kopru, pa sprejemna in izročilna mesta na 114 bencinskih servisih Petrola. Pogovarjamo se tudi z drugimi ponudniki, tako da računamo na širitev tovrstne ponudbe.

Kakšne spremembe nasploh pričakujete na področju dostave paketov?

Narekovala jih bodo predvsem pričakovanja uporabnikov.

V letu 2007 je univerzalna storitev v Pošti Slovenije predstavljala 27,6 odstotka vseh storitev, danes le še 17 odstotkov. Do leta 2022 se bo obseg univerzalne storitve znižal še za okoli 20 odstotkov.



Društvo spletnih trgovcev je pred kratkim v Domžalah ustanovilo specializiran skladiščni center za spletne trgovine, tako imenovani fulfilment center. Kaj tovrstni centri pomenijo za Pošto Slovenije?

Aktivnosti društva spletnih trgovcev smo zaznali in podpiramo takšno sodelovanje. Fulfillment storitve zajemajo procese, ki se odvijajo, preden se vključi dostavna služba. Za večje stranke ponujamo tudi celovite logistične rešitve od skladiščenja, pretovora in komisioniranja blaga, dostave večjih kosovnih pošiljk, dnevne in nočne distribucije do oskrbe trgovskih verig. Manjši spletni trgovci v večini izvajajo storitve priprave in pakiranja naročenih izdelkov v lastni režiji oziroma imajo dogovorjeno pošiljanje direktno od njihovih dobaviteljev. Zaradi optimizacije stroškov niso pripravljeni za tovrstne storitve plačevati zunanjim izvajalcem.

Spremembe na področju dostave paketov bodo narekovala predvsem pričakovanja uporabnikov.

Intereuropo vidimo kot močno logistično družbo, ki s svojim poslovanjem in potencialom ustreza naši strategiji razvoja.



Kako pa ste začeli sodelovati z zagonskimi podjetji in kakšne načrte imate z njimi?

Zagonska podjetja lahko uvrstimo med novosti, ki jih prinaša digitalizacija. V skladu s trendi na področju dostavnih storitev smo začeli sodelovati z zagonskim podjetjem Locodels iz Hrvaške, ki z inovativno rešitvijo po modelu »delitvene ekonomije« nudi zelo hitro, po mestih celo ekspresno dostavo izdelkov, kupljenih v spletni trgovini. Njegova spletna platforma omogoča posameznikom prevoz pošiljk z lastnimi vozili. Da bi se izognili uberizaciji, morajo ti vozniki imeti svoje vozilo in registrirano dejavnost.

Nameravate sodelovanje širiti še z novimi zagonskimi podjetji, kako pride do sodelovanja?

Ponudijo nam storitve, ki jih sami ne razvijamo, če je nekdo hitrejši in boljši od nas, tudi cenejši, prepoznamo interes za sodelovanje. Imamo organizacijsko enoto, ki se ukvarja z vrednotenjem novih idej in poslovnih priložnosti.

Pobuda za sodelovanje torej prihaja od njih?

Ja, pa tudi sami sodelujemo na različnih specializiranih konferencah in na ta način skušamo najti zagonska podjetja, ki so za nas poslovno zanimiva.

Ena od poslovnih odločitev Pošte Slovenije je tudi nakup Intereurope. Zakaj je dobro, da je to podjetje v lasti pošte?

Cilj Skupine Pošte Slovenije je postati vodilni logistični operater v širši regiji jugovzhodne Evrope. S podpisom pogodbe o nakupu 72,13 odstotka delnic družbe Intereuropa smo storili velik korak na poti k temu cilju. Intereuropo vidimo kot močno logistično družbo, ki s svojim poslovanjem in potencialom ustreza naši strategiji razvoja. Ima široko podprto in učinkovito mednarodno logistično mrežo in je uporabnikom storitev znana kot zanesljiv in zaupanja vreden partner. Je pa v tem trenutku potrebno dodati, da do zaključka transakcije še ni prišlo, posledično gre z vidika Pošte Slovenije še vedno za nameravan prevzem.

Torej se strinjate, da Pošta Slovenije počasi postaja logistično podjetje?

Tako je, ne glede na zaključek transakcije v zvezi s prevzemom Intereurope so logistične storitve eden izmed glavnih stebrov poslovanja Skupine Pošta Slovenije.

Lahko poveste, koliko je znašala kupnina za Intereuropo, neuradno se govori o 40 milijonih evrov? Kupnina za prevzem svežnja delnic Intereurope, ki so predmet transakcije, v tem trenutku ne morem razkriti. Javno bo objavljena, ko bodo za to izpolnjeni pogoji.

Kaj pa lahko poveste glede dolgov Intereurope v višini 60 milijonov evrov, ki naj bi jih Pošta prevzela?

Poslovanje celotne skupine Intereurope smo zelo skrbno proučili, preden smo se odločili za sklenitev pogodbe. Prepričani smo, da gre za uspešno skupino, verjamemo v znamko in zaposlene, njihovo znanje in izkušnje, prepoznavnost blagovne znamke v Sloveniji in regiji.

Boste torej znamko Intereuropa ohranili?

Da.

Kdaj pričakujete zaključek postopkov, ki še tečejo, za katere postopke gre?

V tem trenutku so v teku aktivnosti, povezane z izpolnitvijo pogojev za zaključek transakcije. Vsekakor upamo, da bi se to lahko zgodilo do konca tega leta.

Boste dali ponudbo za odkup preostalih delnic?

V primeru, da bo do zaključka transakcije prišlo, bo Pošta Slovenije upoštevala določila prevzemne zakonodaje, kot to sicer velja za vse prevzemnike.

Kakšen vozni park ima Pošta Slovenije, kako ga posodabljate, koliko vlagate v električne avtomobile?

V Pošti Slovenije že več let v skladu z družbeno odgovorno naravnostjo v vozni park, ki šteje že skoraj 1.200 vozil in 2.000 dvokoles, s katerimi letno opravimo okrog 36 milijonov kilometrov in porabimo okrog 3,5 milijona litrov goriva, uvajamo tudi do okolja prijazna vozila. Uvajanje električnih dostavnih vozil je del prizadevanj na področju trajnostnega razvoja, pri katerem so upoštevani tako ekonomski in okoljski kot tudi družbeni vidiki. Zaposleni tako v dostavi uporabljajo že 146 električnih prevoznih sredstev.

Kakšne načrte imate za reševanje problemov s kadri, vemo, da vam primanjkuje zlasti pismoos?

Letos smo za dve leti sklenili dogovor z reprezentativnim sindikatoma, ki ga spoštujemo in uresničujemo v skladu s terminskim načrtom, kar lahko tudi dokažemo. Zavezali smo se, da bomo na novo zaposlili 312 ljudi in tako razbremenili obstoječe zaposlene. Do zdaj smo zaposlili 173 ljudi.

Kako je Pošta Slovenija poslovala v letu 2018 in kakšne poslovne rezultate pričakujete letos?

V letu 2018 je imela 230,2 milijona evrov čistih prihodkov in 10 milijonov evrov dobička, Skupina Pošte Slovenija pa 250,7 milijona evrov čistih prihodkov in 10,4 milijona evrov dobička. V letošnjem letu na ravni skupine načrtujemo 260,6 milijona evrov čistih poslovnih prihodkov oziroma 251,5 milijona evrov prihodkov od prodaje in dobiček v višini 12,3 milijona evrov. V prvih šestih mesecih letos je Skupina Pošta Slovenije ustvarila čisti poslovni izid v višini 6,8 milijona evrov, kar pomeni, da smo presegli načrt za to obdobje, ki je 6,2 milijona evrov. gg

Zavezali smo se, da bomo na novo zaposlili 312 ljudi in tako razbremenili obstoječe zaposlene.



we take it personally | transport + iLogistics | www.cargo-partner.com

iLogistics Center Ljubljana

Novi logistični center, ki se razprostira na 25.000 m² v neposredni bližini ljubljanskega letališča, z dobro povezavo do luke Koper, je odlična izhodiščna točka za dnevne distribucije po vsej Sloveniji in širši regiji.

Pri cestnem transportu se dela, kot se hoče, odgovornost pa se prenese na voznika

Neenotni zakoni znotraj Evropske unije (EU) povzročajo preglavice vsem prevoznikom. Milan Slokar, predsednik Sekcije za prevoz blaga v cestnem prometu pri GZS - Združenju za promet, se sprašuje, zakaj EU še vedno ne uredi sistema za cestni transport tako, kot je urejen pri ladijskem, letalskem in železniškem transportu. Hkrati so slovenski prevozniki v zadnjem času naleteli še na povečano število primerov nelojalne konkurence, proti kateri pa bodo sedaj ukrepali.

Nina Šprohar



Foto: osebni arhiv

Katere poti so za prevoznike trenutno najbolj aktualne? Se odpirajo tudi kakšne nove?

Splačajo se vse poti v EU. Vprašanje je samo, ali je podjetje pripravljeno plačati tvoje storitve. Samo en prevoz se nam recimo ne plača. Primer: prevoz v Ukrajino. Mi ga organiziramo tako, da zgolj preložimo tovor ali pa ga pridejo iskat Ukrajinci sami (Milan Slokar je prokurist podjetja Slo-car, op. a.) . Podobno je s Hrvaško. Tak je naš sistem, čeprav je najbrž mogoče delovati tudi drugače.

Vam mreža železnic predstavlja konkurenco na trgu?

Za poti, krajše od 500 kilometrov, so železnice po mojem mnenju nerentabilne in prepočasne. To velja za celotno Evropo. Drugače je s hitro pošto in podjetji, ki se ukvarjajo z distribucijo – ker je njihov sistem drugačen, se lahko tudi uporablja železnica. A je časovno neopredeljivo, kdaj bo blago na cilju. V Evropi potreba po tovornem prometu vsako leto naraste za pet odstotkov, prav tako so cene prevoza nižje, zato ni več tako težko prepeljati blaga z enega mesta na drugo. A železnice morajo delovati predvsem zaradi velikega tovora, s tem se strinjamo vsi prevozniki. Po drugi strani pa menimo, da so tudi državne železnice podjetje, zato je bi morala država uporabnikom pobirati tirnino in z zaslužkom graditi nove ture. Kot razumemo, da se za avtocesto pobira cestnina in se na račun teh sredstev gradi in obnavlja.

Ali menite, da bo v luči novih okoljskih zahtev na avtocestah potrebno zmanjšati hitrosti?

Tudi če bo to res potrebno, se nam ne zdi sporno, saj se tudi v tujini dovoljene hitrosti spreminjajo tako

zaradi okoljskih zahtev kot zaradi gostote prometa. Res pa je, da se v Sloveniji zaradi zastojev pogosto jezimo in ne vidimo, da je enako po vsej Evropi. To moramo vzeti v zakup – glede na določeno gostoto prometa in infrastrukturo je pretok pač tak, kakršen je. Študije pa sicer kažejo, da bi bila pretočnost na avtocestah večja, če bi vsi vozili s hitrostjo 100 km/h.

S kakšnimi problemi se še soočate v panogi?

Vsi naši problemi so problemi celotne EU. Nemčija, Francija in Italija so denimo svoj vozniki park praktično prestavile v države, kot so Ukrajina, Bolgarija, Poljska in Slovaška, in ga od tam regulirajo, ker je to zanje ceneje, posledično pa je manjša še prevoznina. Potem nastanejo nove težave, ki se nanašajo predvsem na voznike – razlika med standardi in cenami po evropskih državah. Voznik iz Romunije recimo za kavo v domači državi porabi občutno manj kot na Švedskem, sredstva pa so za vse enaka.

Kako pa je pri nas?

Mi smo primerljivi v Italijani, a so davščine pri nas večje. Za vse naše zaposlene, tudi za pisarniške delavce. Ti stroški se nabirajo, na koncu pa ni dovolj profita. Če hočemo voziti v EU, bomo morali posodobiti svoja vozila, recimo nabaviti tovornjake na plin, kar stane veliko. Opažam, da v drugih državah tvorstven razvoj bolj spodbujajo.

Kako pa je s kadri? Jih je dovolj?

Mi zaenkrat nimamo težav, v splošnem pa v Evropi primanjkuje šoferjev. Zato je tudi prevoznina nekoliko dražja.

V Evropi potreba po tovornem prometu vsako leto naraste za pet odstotkov.

Študije kažejo, da bi bila pretočnost na avtocestah večja, če bi vsi vozili s hitrostjo 100 km/h.

Govori se tudi o povečanem nadzoru na meji z Avstrijo. Vam to otežuje delo?

Res se veliko govori, a mi čez Karavanke ne vozimo, raje gremo čez Italijo. Občasno nas ustavijo med kontrolami, vendar, če šofer naredi prekršek, je pač kriv. Mi se trudimo delovati po zakonu države, v kateri vozimo. Nam pa delajo težave zakoni, ki so drugačni v posameznih državah EU. Recimo v Italiji povezan tovor ni problem, v Avstriji pa tega ne dovolijo.

Če prav razumem, torej pogrešate enotna pravila ...

Da, o tem smo se pogovarjali že s komisarko Violeto Bulc. Želimo si, da bi bil tudi sistem pri cestnem transportu urejen tako, kot je pri ladijskem, letalskem, železniškem. Če tovor ni pripravljen tako, kot je treba, ga šofer ne bi smel sprejeti. Pri cestnem transportu se trenutno dela, kot se hoče, odgovornost pa se prenese na voznika.

Lahko podate kakšen konkreten primer?

Zaradi stroška recimo s folijo ne ovijejo tovara trikrat, temveč samo enkrat – kar se po tisoč kilometrih pozna. Ali pa paleta, na katero postavijo blago, ni dovolj zmogljiva. Mi pa ne moremo reči, da tovara ne bomo sprejeli, ker ni primerno pripravljen, saj nas v takšnem primeru naslednjič ne bi več najeli.

Je tudi v Sloveniji tako?

Pri nas ni tako hudo, saj občasno nadzorujejo tovor. A če bi bile kazni strožje, bi bilo manj nesreč. To je sicer dvorezen meč – Avstrije se recimo vsi izogibajo zaradi kazni, podobno postaja tudi pri nas, potem pa so posledično tudi prihodki nižji.

Vam se torej ne zdi, da so kazni previsoke?

Za tiste, ki se držijo pravil, niso. V vseh državah, kjer je red, so kazni visoke. Na Norveškem kazen za motenje tahografa stane 75 tisoč evrov, voznik pa dobi doživljenjsko prepoved vožnje. Ampak to sporočilo so slišali vsi prevozniki, zato se pravil zdaj držijo. Moje mnenje je sicer takšno: če smo v EU, naj bodo pravila povsod enaka.

Najbrž bi konsistentnost res pomagala ...

Bi, a si med sabo nismo složni. Vsak vpleta nek svoj sistem, potem pa se jezijo na državo. Zakaj ne more država zaposliti še dodatnih deset inšpektorjev? Vsak bi zagotovo dovolj zaslužil, da bi stroške svojega dela pokril.

Kako pa je s cenami goriva pri nas?

So občutno predrage, država bi jih morala regulirati. A če vprašamo ministrstvo, zakaj držijo tako visoke cene, ne dobimo konkretnega odgovora, saj nimajo

pravih argumentov. Parkirišča so zastoj, šoferji niti kave ne spijejo, zato država od tranzita nima nič.

V panogi ste prepoznali tudi primere nelojalne konkurence. Kdo so kršitelji?

Na GZS smo skupaj z Obrtno-podjetniško zbornico Slovenije (OZS) primere nelojalne konkurence raziskali in definirali. V večini primerov so to prevozniki iz republik južneje od nas, ki so bistveno cenejši tako od nas kot tudi od Italijanov in Avstrijcev. V EU zdaj ti prevozniki nakladajo blago, ki smo ga prej mi. Nelojalno konkurenco nam delajo tudi podjetja, ki so sicer registrirana v Sloveniji, a nimajo tu ničesar, ne pisarne, ne tovarnjakov. To so t. i. »papirnata podjetja«, ki jih organizirajo in vodijo iz drugih držav, prostor pa izkoriščajo zaradi sporazuma o prostem trgu znotraj EU.

Zakaj pa jih stranke izberejo? Se lažno reklamirajo?

Ne, težava je zgolj v ceni. Večina podjetij najame tiste prevoznike, ki so najcenejši, ne zanima jih, kdo so, kako delajo, samo to, da lahko njihovo blago prepelejo po najnižji možni ceni.

Kako potem sploh zmorejo uspešno poslovati s tako nizkimi cenami storitev?

Sami pravijo, da je pri njih delovna sila cenejša. A po naših izračunih tudi to ni realno, saj potem razlike ne bi bile tako velike. Mislimo, da so zadaj kakšne druge stvari, s katerimi upravičijo svojo nizko ceno. Po drugi strani pa tudi marsikateri slovenski prevoznik nima razčiščenih pojmov o ceni – podjetje pač deluje, dokler deluje, potem ugotovi, da je zaslužka premalo in propade. To je problem prevoznništva na splošno.

Kako boste ukrepali?

Zahtevamo, da bo začetek enak za vse in da bo vsako podjetje, ne glede na število tovarnjakov, primerljivo v teh postopkih. Skupaj z OZS smo ministrstvu predlagali, da se pogoji za izdajo licence spremenijo – vsako podjetje bi moralo imeti pisarno in uradne prostore, da jih lahko obiščejo inšpektorji, vsi pa bi morali biti tudi zaposleni v Sloveniji, brez agencijskih delavcev. Skratka – eno tovarno vozilo, ena licenca in en šofer, zaposlen v Sloveniji. Tako bi izenačili storitve, da bi bile med seboj primerljive. V zadnjem času se je nabralo že preveč primerov nelojalne konkurence, zato je res zadnji čas, da nekaj storimo. Podobno ukrepajo tudi druge države EU. ^{gg}

Večina podjetij najame tiste prevoznike, ki so najcenejši, ne zanima jih, kdo so, kako delajo.

V zadnjem času se je nabralo že preveč primerov nelojalne konkurence, zato je res zadnji čas, da nekaj storimo.

V Luki Koper hitijo z novimi naložbami

Avtomobilski terminal Luke Koper je eden največjih v Sredozemlju. Preko koprskega pristanišča potujejo skoraj vse avtomobilске blagovne znamke in prestižni nemški proizvajalec je prav Luko Koper izbral za izvoz svojih avtomobilov na Daljni vzhod. Čeprav so trenutno razmere na svetovnem trgu avtomobilov nestabilne, je samo vprašanje časa, kdaj se bo prodaja spet povečala, zato v Luki Koper hitijo s povečevanjem svojih skladišnih zmogljivosti.

Severovzhodni del koprskega pristanišča (proti Ankaranu) je še edini, ki nima urejenega železniškega dostopa, večinoma pa na tem območju Luka Koper skladišči avtomobile. Ker se pretovor teh v zadnjih letih povečuje in je lani dosegel že 755 tisoč enot, bodo tu uredili novo skupino tirov, ki bo olajšala in pohitrila nakladanje in razkladanje avtomobilov z vagonov. Naložba predvideva izgradnjo štirih vzporednih tirov v dolžini od 700 do 1000 metrov. Na koncu vsakega tira bodo nameščene hidravlične dvizne rampe za dovoz avtomobilov. Nov železniški dostop bo skrajšal transportne poti avtomobilov od ladje do parkirišč oz. do drugih nakladalnih točk, povečal produktivnost in varnost ter omogočil prihod daljših kompozicij.

Gradijo nov privez, kmalu tudi garažna hiša

Nedaleč stran, ob robu tretjega bazena, pa že raste novi RO-RO privez, prilagojen avtomobilskim ladjam. Privez je sestavljen iz posameznih odbojnikov, na katere se nasloni ladja, betonske dovozne rampe, poglobiti pa bo treba tudi okoliško morskno dno. Z dodatnim privezom bodo skrajšali transportne poti, predvsem do skladišč na desnem bregu Rižane, in hkrati sprostili obstoječe priveze, kamor bo mogoče vezati ladje z drugimi tovari. Dela se bodo predvidoma zaključila v prvem trimesečju prihodnjega leta. Kasneje je na severni strani pristajalnih odbojnikov predvidena postavitev pontona za potrebe

plovil Slovenske vojske, ki trenutno nima svojega stalnega priveza, z novim pa bo bližje svoji vojašnici mornariškega divizionu. Tako novi privez kot železniški tiri, katerih skupna ocenjena vrednost znaša 12 milijonov evrov, spadajo med naložbe, ki so sofinancirane s strani EU projekta CarEsmatic v višini 30 odstotkov.

Ker avtomobili zasedajo veliko površino v pristanišču, je edina logična rešitev gradnja garažne hiše tik ob obstoječi. Na začetku avgusta se je zaključil postopek izbire izvajalca, ki naj bi z deli začel jeseni. Nova garažna hiša bo imela zmogljivost 6.000 parkirnih mest, kar bo omogočilo povečanje letnega pretovora za okoli 162.000 avtomobilov. Z izgradnjo garaže bodo v pristaniški družbi ustregli čedalje večjemu povpraševanju strank po pokritih skladišnih površinah, hkrati povečali enkratno skladiščno kapaciteto in izboljšali interno logistiko pri pretovoru avtomobilov.

Kontejnerska obala bo daljša za skoraj 100 metrov

Z vgradnjo testnih pilotov so julija začeli z izgradnjo najpomembnejšega infrastrukturnega projekta Luke Koper, podaljšanjem prvega pomola. Ta je pomemben zaradi naraščajočega trenda kontejnerizacije v svetu. Pristanišča si danes večinoma konkurirajo ravno na področju kontejnerjev in koprsko pristanišče je že od leta 2010 v samem vrhu pristanišč severnega Jadrana. Podaljšan pomol in dodatne skladiščne površine bodo tako zagotovili nadaljnji razvoj in povečale mednarodno konkurenčnost pristanišča. Projekt predvideva izgradnjo operativne obale dolžine 98,5 metra in širine 34,4 metra ter izgradnjo zalednih površin na južni strani pomola v velikosti 2,5 ha. Dolžina prvega pomola na južni strani, ki je namenjena pretovoru kontejnerjev, bo tako znašala 695 metrov. Celotna investicija naj bi bila zaključena leta 2021 in bo zagotovila letno kapaciteto kontejnerskega terminala najmanj 1,5 miliona TEU (kontejnerskih enot) letno.



Foto: Kristijan Stojančević

Ob robu tretjega bazena raste nov privez za avtomobilске ladje.



Foto: Kristijan Stojančević

Nova operativna obala na kontejnerskem terminalu bo slonela na 134 jeklenih pilotih.



Foto: Kristijan Stojančević

Gradnja železniških tirov do skladišnih površin za avtomobile.



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

Tudi domača logistična podjetja bodo morala povečati kapacitete

»Brexite je za nas velika neznanka,« pravi Čedomir Bojanić, predsednik Sekcije pristaniških špediterjev, a obenem opozarja, da lahko v primeru brexita brez dogovora pričakujemo kar nekaj težav, kot so zastoji na mejnih prehodih in višji stroški.

Nina Šprohar



Foto: osebni arhiv

S kakšnimi izzivi se trenutno sooča panoga?

Naša panoga je trenutno pred velikimi izzivi. Dandanes vse več globalnih ponudnikov logističnih storitev v Sloveniji investira v povečanje svojih kapacitet, zato bodo, v kolikor bodo domača logistična podjetja želela držati korak s tujo konkurenco, tudi sama prisiljena v nadaljnji razvoj. Eden ključnih izzivov slovenske logistike, predvsem z vidika kredibilnosti in okoljske vzdržnosti, še vedno ostaja drugi tir med Koprom in Divačo. Že dolgo si tudi prizadevamo za vzpostavitev t. i. »komercialnega« enotnega nacionalnega vstopnega okna.

Eden ključnih izzivov slovenske logistike še vedno ostaja drugi tir med Koprom in Divačo.

Če pride do brexita brez dogovora, lahko pričakujemo kar nekaj težav.

Ali se Slovenija dovolj dobro promovira kot logistična platforma za Srednjo in Jugovzhodno Evropo? Je še prostora zaboljšave?

V zadnjih petih, šestih letih je bilo v promocijo Slovenije kot logistične »platforme« za Srednjo Evropo vloženi veliko naporov. Prvi rezultati, predvsem tisti iz mediteranskega bazena, so že nekaj časa vidni. Posledica promocije na Daljnem vzhodu pa je ta, da k nam iz Japonske končno prihaja več blaga. Iz Japonske nas je v zadnjem času obiskalo kar veliko delegacij. Poleg tega se je v juniju slovenska logistika s pomočjo agencije SPIRIT ponovno uspešno predstavila na največjem bialnem sejmu transporta in logistike v Münchnu.

Sekcija pristaniških špediterjev je del Združenja za promet, ki s partnerskim odnosom s pristojnimi ministrstvi glede zakonodaje učinkovito zastopa poslovne interese svojih članov, ki jih je trenutno okrog petdeset.

Kako se špediterji pripravljajo na brexit?

Brexit je za nas velika neznanka, predvsem zaradi t. i. »kravjih kupčij« med Evropsko komisijo in vlado Velike Britanije. V kolikor pride do brexita brez dogovora, lahko pričakujemo kar nekaj težav, na katere smo od vstopa v Evropsko unijo (EU) leta 2004 že pozabili. Zaradi ponovne uvedbe mejne carinske kontrole lahko pričakujemo zastoje na mejnih prehodih ter posledično višje stroške. Glede na nedorečenost pogojev izstopa pa glede ostalih podrobnosti težko napovedujem, kaj nas čaka. [gg](#)



EUROPACIFIC GROUP

Smo sodobno mednarodno logistično podjetje s tradicijo v organiziranju cestnega, železniškega, pomorskega in zračnega prevoza.



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 pomankljivosti 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: +385 953 885 670
T: +36-70-386-1786
T: +381 69 22 04 035

Promet je živa panoga, ki se mora ves čas prilagajati potnikom

Jože Baškovič, predsednik Sekcije za javni prevoz potnikov v linijskem in prostem cestnem prometu pri GZS - Združenju za promet, je prepričan, da lahko prevozniki s pomočjo države privabijo še več potnikov in jim ponudijo boljše storitve za ugodno ceno.

Nina Šprohar



Foto: osebni arhiv

Katere nove produkte v izvajanju javnega potniškega prometa je letos uvedlo Ministrstvo za infrastrukturo RS (Mzi)?

Koncesionarji, ki izvajamo javni potniški promet, smo s prvim junijem začeli prodajati neimenske mesečne vozovnice – te lahko potniki uporabljajo na vseh avtobusih, ki izvajajo javni potniški promet na določeni relaciji. S prvim avgustom so bili uvedeni še dodatni produkti: enkratna, dnevna in tedenska vozovnica. Novi produkti so javni promet približali potnikom, zato jih koncesionarji podpiramo.

Kaj se je s tem popravilo?

Do sedaj se je lahko z enkratno vozovnico potnik vozil samo s tistim koncesionarjem, ki je vozovnico izdal. Zdaj pa lahko pri koncesionarju kupi vozovnico za relacijo, na kateri ta sploh ne vozi in se tja odpelje z drugim koncesionarjem. Naša najdaljša relacija je Brežice - Ljubljana (Jože Baškovič je tudi direktor podjetja Integral Brežice, op. a.), a lahko zdaj potniku izdamo vozovnico do Kranja. V Ljubljani se torej potnik presede na drug avtobus, brez da bi potreboval dodatno karto. Dnevna vozovnica pomeni, da se lahko potnik na določeni relaciji pelje večkrat, tedenska pa pomeni, da velja od ponedeljka do nedelje za neomejeno število voženj na določeni relaciji.

Prvega junija so bile uvedene tudi hitre direktne linije.

Kako so se obnesle?

Njihov namen je bil dobiti nove strukture potnikov, saj ugotavljamo, da imamo prevoze relativno dobro pokrite za dijake, študente, osnovnošolce, precej slabše pa za zaposlene. Zato smo skušali z direktnimi linijami skrajšati čas vožnje in privabiti tudi njih. Resnici na ljubo je bil prvi junij zaradi dopustov slab termin za uvedbo teh linij, a so vseeno prvi rezultati, vsaj v našem podjetju, spodbudni. Število potnikov še ni tako, kot bi si želeli, a pričakujemo, da se bo jeseni povečalo.

Kakšnih sprememb si še želite?

Želimo si, da nam Mzi prisluhne in določi čim bolj ugodno ceno mesečne vozovnice, saj bi na tak način zagotovo pritegnili še kakšnega potnika več. Dobro bi bilo tudi, da bi uvedli še kakšne odhode, ker imamo na relacijah zaenkrat večinoma le en odhod zjutraj in en odhod nazaj popoldne. Veliko ljudi se namreč vozi na delo v Ljubljano, kjer z delom začnejo ob različnih urah – eni že pred sedmo, drugi recimo šele ob devetih ... Mislimo, da bi tako privabili še več potnikov. Nujno potrebno je tudi, da na nivoju države dobimo možnost vpogleda v spletni nacionalni vozni red ter da lahko kupimo vozovnice prek spleta. Predvsem je to pomembno v smislu turistične ponudbe, saj tujci ne vedo, kateri koncesionar vozi na določeni relaciji, zato se avtobusov izogibajo.

Kako pričakujete, da se bo javni potniški promet razvijal v prihodnje?

Mislim, da bi morali v Sloveniji na državnem nivoju določiti jasne cilje, kaj in v kakšnem časovnem roku želimo doseči z javnim potniškim prometom, saj se že predolgo vrtimo v začaranem krogu. Promet je namreč živa panoga, ki jo je ves čas potrebno nadgrajevati in prilagajati potnikom. Poleg tega koncesionarji pričakujemo, da bo država vendarle objavila razpis za novo koncesijsko obdobje, saj je od zadnjega, ki je bil neuspešen, preteklo že deset let, na dolgi rok pa je tako zelo težko uspešno opravljati naše delo. Naše pogodbe potečejo 2. 12. letos, v tem trenutku ni znano, kako in kaj bo po tem, saj uradnih informacij še nimamo. Vemo pa, da je evropska komisija ministrstvu dala dodatni dve leti za pripravo novega razpisa, zato predvidevamo, da bodo naše pogodbe podaljšali še za ta čas. ^{gg}

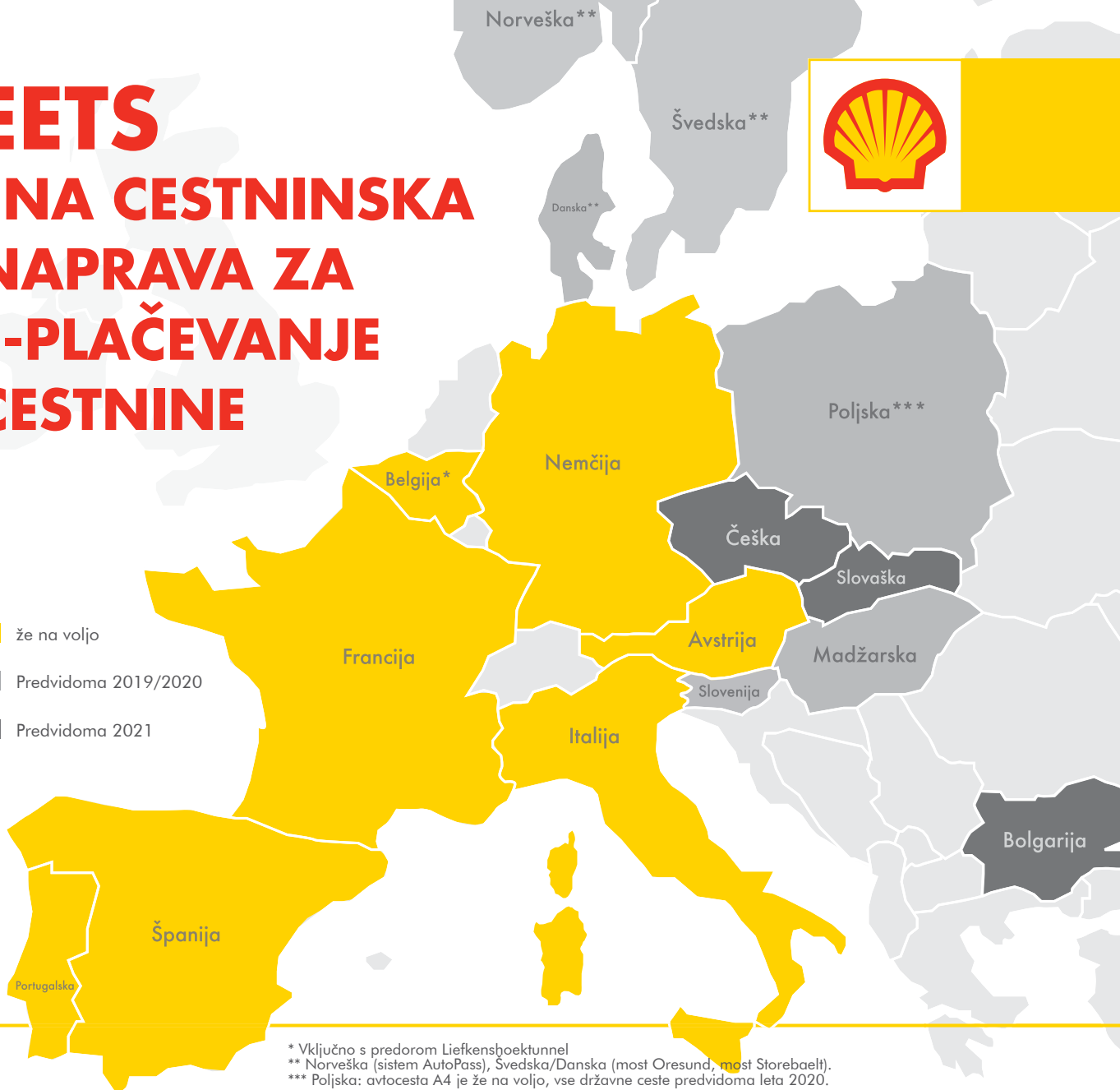
Želimo si, da nam Mzi prisluhne in določi čim bolj ugodno ceno mesečne vozovnice, saj bi na tak način zagotovo pritegnili še kakšnega potnika več.

Koncesionarji pričakujemo, da bo država vendarle objavila razpis za novo koncesijsko obdobje, saj je od zadnjega preteklo že deset let.

EETS ENA CESTNINSKA NAPRAVA ZA E-PLAČEVANJE CESTNINE



- že na voljo
- Predvidoma 2019/2020
- Predvidoma 2021



* Vključno s predorom Liefkenshoektunnel

** Norveška (sistem AutoPass), Švedska/Danska (most Oresund, most Storebaelt)

*** Poljska: avtocesta A4 je že na voljo, vse državne ceste predvidoma leta 2020.

Vaše prednosti:

- Ena naprava – brezskrbno po Evropi
- Samodejne posodobitve, ko se pridruži več držav
- Ena aplikacija za urejanje podatkov - Fleet HUB
- Ena platforma za popuste in vračila DDV



PRIDOBITE SVOJO POSEBNO PONUDBO ZDAJ!

Stopite v stik s svojim skrbnikom ali našimi strokovnjaki preko e-pošte RoadServicesSpecialist-SI@shell.com, ki bodo za vas pripravili posebno ponudbo!

Več informacij: www.shell.si/eets



SHELL FLEET SOLUTIONS
TOGETHER ANYTHING IS POSSIBLE

Standardizirana EPAL Euro paleta je indikator gospodarske rasti

Ivan Kerec, predsednik Nacionalnega paletnega komiteja Slovenije, pravi, da prodaja palet raste, brexita pa se ne bojijo.

Nina Šprohar



Foto: osebni arhiv

Je EPAL pripravljen na brexit?

Zagotovo, ne glede na to, v kakšni obliki bo. Naše palete ustrezajo vsem kriterijem Velike Britanije (VB), so tudi toplotno obdelane, tako da nam to ne predstavlja težav. Vseeno pa čutimo, da je v industriji prisotna negotovost – ne samo v VB, temveč v celotni Evropski uniji (EU). Oblasti so namreč že napovedale, da bo morala biti, v kolikor se bo brexit res zgodil, vsa lesena embalaža toplotno tretirana, kar pa določenim proizvajalcem palet, ki niso del EPALA, ne ustreza. Za nas torej njihovi kriteriji ne igrajo vloge, res pa je, da bo poleg naštetega še vse odvisno od trgovinskih odnosov med EU in VB, na kar pa mi ne moremo vplivati. V VB imajo tudi svoj nacionalni komitej EPAL, tako da večini potreb po paletah zadostijo sami.

Kako poteka pot palete od nastanka do »reciklaže«?

Paleta so izdelane iz lesa iglavcev, kocke tudi iz stiskanega ivernega materiala, ustrezati morajo vsem določilom EPAL standarda – Tehničnemu pravilniku. Tudi žebli so standardizirani in letno atestirani. Paleta se po prodaji materiala večinoma ne vrača pošiljatelj, temveč se uporabi za nadaljnji transport. Mora biti kontrolirana, ustrezno označena, izmenljiva. Mora biti še vedno uporabna, ne sme imeti poškodb, ki bi zmanjšale njeno zmogljivost. Če je poškodovana, jo naši certificirani popraviljanci popravijo, v nasprotnem primeru pa se jo umakne iz obtoka in reciklira.

Kako trenutno poteka poslovanje?

Na paleto močno vpliva gospodarska rast in je na nek način celo indikator rasti - bolje kot gre gospodarstvu, več palet se proda. EPAL je v letu 2018 proizvedel in popravil skupno 121,8 milijona palet, kar je v primerjavi z letom 2017 za 5,2 odstotka več. Izstopa pa povečanje proizvodnje EPAL jeklenih boks palet v letu 2018, ki je bilo od leta prej višje za kar 30 odstotkov. Podobne rezultate smo dosegli v Sloveniji, izdelali smo za 4,13 odstotka več palet kot leta 2017. Tudi rezultati za prvih pet mesecev v letu 2019 so

vzpodbudni; v primerjavi z istim obdobjem lani smo izdelali za 3,1 odstotka več palet. Nadaljnji porast pričakujemo predvsem v jesenskih mesecih.

Se na trgu pojavljajo tudi ponaredki?

Da, zelo pogosto, predvsem v vzhodnem delu Evrope, v Ukrajini, na Madžarskem in Slovaškem, kar nam povzroča velike težave. Včasih kontrole palet ni bilo, zato je industrija trpela, ker so se nizko kakovostne palete hitro uničile in posledično niso zadostile njihovim potrebam. EPAL je nastal kot odgovor na njihove potrebe, da se kvaliteto palet kontrolira. V začetku je bila konkurenca palet, ki ne ustrezajo standardom, zelo močna, a vendar je gospodarstvo prepoznalo, da imamo boljše, kvalitetnejše palete, zato zdaj prednjačimo na tržišču. Ponarejevalcev pa je še vedno veliko.

Kako jih prepoznate?

V prvi vrsti – po izredno nizkih cenah. Res je, da je standardno ceno palete težko določiti, mi cen naših proizvajalcev ne spremljamo, a že sama kontrola neodvisne kontrolne družbe Bureau Veritas vsak mesec stane 280 evrov, dodatno še 6 centov na vsako paleto. Vse palete morajo biti toplotno tretirane in sušene, da njihova relativna vlažnost znaša približno 22 odstotkov. Šele takrat gre lahko paleta v obtok. Če jo nekdo prodaja za 6 evrov, je zagotovo ponaredek, ker je nemogoče, da za takšno ceno ustreza vsem standardom.

So v panogi prisotne kakšne novosti?

Pametne palete. EPAL je razvil sistem RFID radijskega čipa, ki se namesti na srednji kocki na vzdolžni strani palete. Logist lahko tako sledi v vsakem času odposlano blago, kje se nahaja in kdaj bo prispelo do prejemnika. EPAL in Inštitut Fraunhofer IML razvijata interaktivno paleto, ki ni le nosilec tovora, ampak tudi informacij. Ta paleta lahko prek pametnih naprav komunicira v decentralnem omrežju. [gs](#)

Paleta je na nek način celo indikator rasti - bolje kot gre gospodarstvu, več palet se proda.

Hitro naraščajo povpraševanje po avtomatizirano sledljivih in krmiljenih nosilcih tovora.

Reliable Caring Go-ahead



Rail Cargo Group

Predani svojim strankam, partnerjem in družbenemu okolju, si nenehno prizadevamo, da bi železniški tovorni promet preoblikovali v celovito logistično storitev 21. stoletja. Vaš zanesljiv logistični partner v Sloveniji že 10 let.

Spremembe narekujejo tudi okoljske zahteve

Sledenje visokim okoljskim standardom postaja čedalje bolj pomembno tudi v logistiki in transportu. Veliko pozornosti namenjajo tudi optimizaciji procesov.

Barbara Perko

»V transportni logistiki se kažejo potenciali v deljeni ekonomiji, katere značilnost je fleksibilnost,« pravi Robi Košir iz podjetja BTC Logistika.

V podjetju GEFCO opažajo vedno večje povpraševanje po rešitvah za zmanjševanje emisij z racionalizacijo dobavnih verig.

»Pozitivna gospodarska klima je v zadnjih letih zelo pozitivno vplivala tudi na razvoj logistike, vendar je bil na drugi strani velik izziv v zagotavljanju ustreznih cenovnih pogojev na trgu, saj so bistveno zrasli stroški, kot so cestnine, zavarovanja vozil ... Prav tako je bilo težko zagotavljati ustrezno delovno silo, saj je zaposlenost v Sloveniji na najvišji ravni,« o izzivih, s katerimi se soočajo v panogi, pravi Robi Košir, direktor podjetja BTC Logistika. Na produktivnost in zmanjševanje obremenjenosti v delovnem okolju pozitivno vplivata tudi digitalizacija in robotizacija.

V prihodnje bodo pomembni tudi izzivi na področju krajšanja pretočnih časov, industrije 4.0, zelene mobilnosti in dela oz. ravnanja z zaposlenimi, je prepričan Košir. Razvoj gre v smeri avtonomne logistike z avtonomnimi vozili in droni, interneta stvari, umetne logistike ter sprememb v maloprodajni logistiki. »V transportni logistiki pa se kažejo potenciali v deljeni ekonomiji (shareconomy logistics), katere značilnost je prav fleksibilnost, podobno kot se to izvaja že pri prevozi ljudi,« dodaja.

V podjetju BTC Logistika so v procesu menjave celotnega informacijskega sistema za upravljanje

skladišča (WMS), s katerim bodo elektronsko povezani vsi interni in eksterni moduli in deležniki v poslovanju. S tem bodo dodatno dvignili nivo kvalitete storitev, zagotovili optimalno delo in s tem sledili zvišanju produktivnosti. »Prav tako smo v stalnem povezovanju pri razvoju idejnih tehnoloških projektov z razvojnimi podjetji in start-upi. Zavedamo se tudi pomembnosti interneta stvari (IoT), ki je potencial v logistiki v smislu povezovanja vseh elektronskih naprav z internetom. V pilotni fazi imamo tudi projekt uporabe prvega robota v skladišču za potrebe komisiranja. Za oskrbo mestnih jeder pa bomo skupaj s pogodbenim podprevoznikom v letu 2020 testno preizkusili električno tovorno vozilo,« pove Košir o novih projektih.

S spremembami v bolj okoljsko trajnostno prihodnost

V podjetju GEFCO, ki deluje kot globalni partner v dobavni verigi s posebnim strokovnim znanjem na področju avtomobilске logistike, se soočajo z velikimi spremembami, ki prihajajo tako s strani regulatorjev in vlad kot tudi naročnikov in potrošnikov. »Na srečo spremembe v obeh sektorjih, logističnem in avtomobilskem, vodijo v bolj okoljsko trajnostno prihodnost,« pravijo v podjetju, ki je v procesu prevzelo proaktivno vlogo. Opažajo vedno večje povpraševanje po rešitvah za zmanjševanje emisij z racionalizacijo dobavnih verig. Tudi digitalizacija je pripomogla veliko k zmanjšanju emisij ogljika in k prihranku stroškov.

»Nove tehnologije, kot so avtonomni tovornjaki in sistemi vodov (več tovornjakov, ki se vozijo v tesnem konvoju), se hitro razvijajo in bodo prinesle znatne prihranke emisij,« pravijo. »Drugi trendi so bližje implementaciji, na primer vpeljevanje »dobavne verige 4.0«, kjer so izdelki odposlani pred oddajo naročila v skladu z algoritmi predvidevanja in nato preusmerjeni pravemu kupcu.« Orodja podjetje integrira v svojo ponudbo: velike podatke (Big Data) uporabljene za optimizacijo pretokov, IoT tehnologijo za sledenje pošiljk, 3D tiskanje za določene dele, drone za skladišča in avtomobilске dele.



Foto: BTC Logistika

Trend se bo preusmeril z morja na železnico

V podjetju Globelnik EG Sol medtem zaznavajo veliko rast e-Commerce aktivnosti, saj se čedalje več končnih kupcev odloča za nakup prek interneta. »Kot logisti vozimo blago z zbirnimi kontejnerji v Koper in potem dostavljamo v e-Commerce skladišča. To je lahko Amazon ali pa cela vrsta drugih ponudnikov e-Commerce prodaje,« pravijo.

Na njihovo poslovanje je pomembno vplivala tudi prilagoditev IT programa za sledenje pošiljk, spletno naročanje (e-booking) in direktnih povezav s strankami. »V tem segmentu smo naredili velik preboj in naši glavni odjemalci lahko vse svoje pošiljke spremljajo prek spleta, lahko si tudi iztiskajo tovarni list ter potrdilo o dostavi,« opisujejo program, ki jih je povezal tudi z vsemi njihovimi glavnimi dobavitelji, s čimer so zaključili krog kot celoto.

Podjetje kupcem ponuja možnost zbirnih linij, ki so zelo hitre in omogočajo kupcem, da naročijo manjše količine blaga od točke A do točke B. »Mi imamo danes direktne linije za Koper iz vseh pomembnih trgovskih središč. Trenutno pripeljemo blago iz 17 linij Daljnega vzhoda, imamo direktno linijo iz New Yorka ter tudi nekaj linij z Bližnjega vzhoda.« Hitrost dostave je odvisna od cene prevozov, zato so začeli z zbirnimi prevozi z Daljnega vzhoda po železnici. »Tranzitni čas smo s tem prepolovili in znaša iz glavnih središč na Kitajskem do Slovenije le 18 dni; v primerjavi s klasičnim pomorskim, ki traja kar 30 dni. Trenutno imamo redne linije iz Xiana, Chengduja, Xinganga in Šanghaja. Povpraševanje po zbirnih hitrih transportih je zelo veliko in v bodoče vidimo, da se bo trend prevozov z morja preusmeril na železnico,« napovedujejo.

Hitro rastoča spletna trgovina prinaša nove storitve

Zaradi hitro rastoče spletne trgovine vse bolj pridobiva na pomenu tudi storitev »Home Delivery« (B2C; dostava na dom), kjer končnim (fizičnim) kupcem dostavljajo pošiljke s področij zabavne elektronike, gospodinjstva in pohištva. Poleg dostave v dvoje (voznik in pomočnik), so tako pri podjetju Gebrüder Weiss v svojo ponudbo vključili tudi možnost montaže in priključitev naprav na domu.

Preko lastnega portala (Track&Trace) omogočajo sledljivost pošiljkam v realnem času, kakor tudi pregled preteklih odprem in potrdil o dostavi. Gebrüder Weiss tudi za paletne oziroma težje pošiljke strankam omogoča informacijo o predvidenem času dostave (ETA). gg

Procese je treba optimizirati

»Z Združenjem za promet na GZS smo v GS1 Slovenija že prej dobro sodelovali in aktivnosti obeh organizacij se marsikje dobro dopolnjujejo, najmanj kar obstaja je skupni interes izboljšanja poslovnih pogojev v logistiki in transportu. Težava je seveda v tem, da imamo vsi polne roke svojega dela in sodelovanje nekako ne pride na vrsto. Interes, ki ga vidimo je v izdelavi skupnih dogovorov oziroma nekega kodeksa delovanja, ki bi prevoznikom/logistom olajšal dogovore s strankami. Tu govorimo na primer o načinu označevanja transportnih enot, procesih prevzema in predaje, kot tudi o sledljivosti,« pravi Branko Šafarič, svetovalec za IT v GS1 Slovenija.

V transportu in logistiki se zahteve ves čas spreminjajo, področje delovanja ni omejeno le na eno državo, zahteve strank pa so čedalje večje. Ena pomembnih komponent optimizacije procesov je napovedovanje, kar pomeni, da prevoznik točno ve, kdaj, kaj in kje mora prevzeti oziroma predati blago. »Če prevoznik pri dveh različnih strankah prevzame po dve transportni enoti, ki sta označeni z zaporedno kodo zabojnika s številko transportne enote SSCC (Serial Shipment Container Code), v GS1 predlagamo, da se vse transportne enote grupirajo v pošiljke, ki dobijo svojo identifikacijo številko GSIN (globalna identifikacijska številka pošiljke - Global Shipment Identification Number), saj je nadzorovanje procesa posledično enostavnejše,« opiše na primeru. »Za vzpostavitev takega sistema je seveda treba imeti vključeno elektronsko poslovanje, poleg elektronske dobavnice tudi naročilo prevoza in odgovor na naročilo. Na ta način se lahko naročnik in dobavitelj usklajujeta s prevoznikom. Samo prevoznik natančno ve, kdaj bo pripeljal blago in to lahko vnaprej sporoči kupcu, s čimer si oba olajšata prevzem blaga.«

Neodvisna organizacija za standarde GS1 Slovenija poudarja, da bi lahko procese v logistiki še izboljšali.



Kljub vse težjim tržnim pogojem z optimističnimi načrti



SŽ – Tovorni promet je največji železniški prevoznik v Sloveniji in največji slovenski izvoznik storitev. Kot pove direktorica družbe, mag. Melita Rozman Dacar, kupcem skupaj z drugimi družbami skupine Slovenske železnice ponujajo celovite, zanesljive in konkurenčne prevozne in logistične storitve. Ob tem pa se spopadajo z vse hujšo konkurenco v Sloveniji in na tujih trgih.

V zadnjih mesecih veliko govorimo o upočasnjevanju gospodarske dejavnosti v Evropski uniji. Morda že čutite vpliv negativnih gospodarskih gibanj?

Ohlajanje evropskega gospodarstva že delno zaznavamo, predvsem v segmentih, povezanih z avtomobilsko industrijo. Pričakujemo, da bodo vplivi v naslednjih mesecih še večji. Zato širimo svoje tržne in prevozne dejavnosti na tujih trgih in optimiziramo poslovanje. Za zdaj smo pri svojih prizadevanjih uspešni. V prvih šestih mesecih 2019 smo prepeljali 10,6 milijona ton blaga in s tem presegleli načrte in dosežke istega obdobja lanskega leta. Razveseljivo je, da se je povečala tudi povprečna razdalja, na kateri smo prepeljali tovor. S tem dokazujemo, da uspešno širimo svoje dejavnosti na tujih trgih in vse bolj celovito obvladujemo prevoze. Dejstvo pa je, da delujemo v izredno zahtevnih konkurenčnih pogojih, ki se bodo v prihodnje še zaostriili.

Ko govorite o konkurenci – mislite predvsem na druge železnice?

Sam trg železniških prevozov tovora je vedno bolj konkurenčen. Količina trga na trgu je omejena, konkurenti se osredotočajo na obstoječe posle in ne pridobivajo novih. Tudi v Sloveniji imamo že kar nekaj let konkurenco tujih prevoznikov. Več novih tujih prevoznikov pa je že pridobilo varnostno spričevalo in licenco za vožnjo v Sloveniji oziroma ju pridobivajo. Tuji prevozniki ponujajo prevoze na daljših transportnih poteh. Zato tudi mi vzpostavljamo nove produkte in povezave na daljših mednarodnih trasah. Širše gledano so naša konkurenca tudi cestni prevozniki in obvozne transportne poti. Slabo stanje državne železniške infrastrukture in številne zapore zaradi njenega vzdrževanja namreč pomenijo slabšo kakovost naših storitev in tovor lahko hitro najde drugo pot.

Bi lahko ocenili, pri katerem delu svojega poslovanja se spopadate z največjimi izzivi?

Evropski železniški prevozni trg je popolnoma odprt in posledično visoko konkurenčen. Svoje storitve zato nenehno prilagajamo željam kupcev. Slovenija je tranzitna država in naši konkurenti opravljajo le tranzitne prevoze kompletnih vlakov čez Slovenijo za tuje gospodarstvo. V SŽ-Tovornem prometu pa vsak dan spodbujamo slovensko gospodarstvo, saj opravljamo prevoze za številna slovenska podjetja. Gre za prevoze posameznih vagonov in skupin vagonov, ki potekajo po stranskih progah. V primerjavi z enostavnimi vožnjami kompletnih vlakov so prevozi posameznih vagonov tehnološko veliko bolj zapleteni. Zanje je potrebnih več lokomotiv in zaposlenih, v večjem delu potekajo z dizelskimi lokomotivami. Zaradi navedenih razlogov gre za stroškovno izredno zahtevne prevoze, ki jih zato nenehno prilagajamo in optimiziramo. Sicer pa

je zaradi neoptimalnega stanja slovenske železniške infrastrukture vsak dan nov izziv. Zato se sprti odzivamo na infrastrukturne ovire in izvajanje svojih prevozov prilagajamo trenutnim razmeram. Lahko bi rekla, da je ena od naših prednosti prav naša velika prilagodljivost, ki jo veliki tuji prevozniki težje ponudijo.

Omenili ste slabo stanje železniške infrastrukture. Je njena posodobitev bistveni pogoj za nadaljnji razvoj železniških prevozov?

Nadaljevanje sistematičnega vlaganja v javno železniško infrastrukturo bo nujno, saj bo slovenska logistika lahko le s sodobnimi progami konkurirala prevoznikom v sosednjih državah, ki intenzivno vlagajo v svojo železniško infrastrukturo. V zadnjih letih je bilo na infrastrukturnem področju precej narejenega. Veseli me, da se nujne investicije nadaljujejo, čeprav kratkoročno za nas pomenijo oviro. Država pa bi morala dodatno z različnimi spodbudami poskrbeti za enakopraven položaj železniških prevoznikov na slovenskem trgu v primerjavi s prevozniki v tujini. V Avstriji, Nemčiji, Švici, Italiji in na Hrvaškem ter drugje država z različnimi finančnimi, davčnimi in regulatornimi ukrepi spodbuja kombinirane prevoze in prevoze posameznih vagonov, vlaganje v terminale in drugo opremo. Tudi zaradi subvencij, ki jih v Evropi namenjajo železnicam, so druge transportne poti pogosto bolj konkurenčne. Tudi v Sloveniji se bomo morali začeti pogovarjati o tem, kako bi z ustreznimi ukrepi zagotovili enakopraven ekonomski položaj železniških prevoznikov v primerjavi s prevozniki blaga v drugih vrstah prometa in v primerjavi z železniškimi prevozniki v drugih evropskih državah.

Digitalna platforma za oskrbovalne verige prihodnosti

PAMETNA.
AVTOMATIZIRANA.
POVEZANA.

Sledite pošiljkam



Nudimo vam možnost, da pošiljko stalno spremljate – od skladišča do stranke. V vsakem trenutku boste poznali lokacijo in stanje pošiljke ter predviden čas njene dostave.

Postanite povezani in obveščeni



Sledenje pošiljkam je še olajšano, saj s preprostim skeniranjem črtne kode pošiljke prejmete vse informacije o njej. Vsi dogodki v dobavni verigi se beležijo v platformi LogChain in se elektronsko izmenjujejo med vsemi v vrednostni verigi povezanimi partnerji.

Izboljšajte učinkovitost



Platforma LogChain izboljša sodelovanje s partnerji in optimizira rabo infrastrukture v logistični verigi. Zmanjša se količina administrativnih opravil, saj se vsi podatki s terena samodejno prenesejo v osrednji informacijski sistem.



Foto: Depositphotos

Sistemi se bodo čedalje bolj povezovali med seboj

Podjetja se intenzivno ukvarjajo z digitalizacijo na različnih ravneh. Veliko pozornosti je namenjene obvladovanju velikih količin podatkov.

Barbara Perko

Moderni informacijski in komunikacijski sistemi morajo biti zasnovani tako, da zadovoljujejo zahteve strank po odličnih storitvah in po visoki transparentnosti v logističnih verigah, so prepričani v podjetju Gebrüder Weiss.

Digitalizacija pomaga pri boljšem načrtovanju, pri optimizaciji procesov in omogoča nove možnosti komunikacije, poleg tega pa je pospešila nadaljevanje razvoja, ki ga poznamo že leta, njen pomen opišejo v podjetju Gebrüder Weiss. »Moderni informacijski in komunikacijski sistemi morajo namreč biti zasnovani tako, da zadovoljujejo zahteve strank po odličnih storitvah in po visoki transparentnosti v logističnih verigah,« pojasnjujejo.

V podjetju Gebrüder Weiss se intenzivno ukvarjajo z digitalizacijo na različnih ravneh in zagotavljajo ustrezna sredstva za posodobitev povezave strank z najnovejšo tehnologijo, poenostavitev komunikacije in izboljšanje procesov. Številne so tako tehnološko podprli, avtomatizirali in izboljšali. »Na področju logistike, na primer, že izvajamo komisioniranje brez uporabe papirja/dokumenta. Avtomatizirani dispečerski programi nam pomagajo pri združevanju količin in varčevanju z viri. Poleg klasičnih smo uvedli tudi digitalne koncepte učenja, ki postajajo vse bolj pomembni,« ponazorijo s primeri. Digitalizirani procesi jim omogočajo konkurenčno prednost, saj

zagotavljajo transparentnost storitev in omogočajo strankam kontrolo in neposreden kontakt.

Hitro, enostavno, transparentno in zanesljivo

»Digitalizacija je nuja, seveda v primernih korakih,« poudarja Aleš Habič iz podjetja Špica. »Pomemben je dober partner s standardiziranimi rešitvami, ki so medsebojno povezljive in zagotavljajo podporo dolgoročnemu razvoju kupčevih procesov.« Logistika, tako interna kot eksterna, je v osnovi povezovalna funkcija, ki skrbi za dostavo blaga, zato je zanesljiva in kakovostna informacija izredno pomembna za načrtovanje in optimizacijo. »V tej industriji je ogromno znanja in izkušenj, zato se podjetja znajo prilagajati trgu. Verjetno je ena večjih priložnosti za izboljšave v njihovem povezovanju in deljenju kapacitet,« je prepričan Habič. »Res pa je, da mora za to obstajati interes podjetij ter ustrezna informacijska podpora, ki bi omogočala enostavno in varno komunikacijo med njimi.«

Habič poudarja, da sta v logistiki čas in hitrost ključna. Na področju digitalizacije se tako veliko dela na hitrem, enostavnem, transparentnem in

zanesljivem prenašanju podatkov in dokumentov med deležniki s pomočjo najsodobnejših tehnologij, kot je npr. blockchain oz. veriženje podatkov. »Ta tehnologija naj bi v prihodnje povezovala vse od skladišča do plačila ter s tem bistveno poenostavila digitalno sodelovanje med partnerji,« napoveduje Habič in hkrati opozarja na pomen varnosti podatkov in dokumentov.

Povezovanje in izmenjevanje podatkov med člani

Veliko pozornosti je namenjene tudi odprtim platformam, ki omogočajo enostavne povezave in preko katerih se izmenjujejo podatki med vsemi člani, obvladovanju velikih količin podatkov in analitiki v procesih oskrbe z blagom ter obvladovanju sredstev na podlagi prediktivnega napovedovanja, ki omogočajo optimizacijo načrtovanja, dela, vzdrževanja ipd.

V Špici so razvili rešitev Frontman ePOD, ki omogoča popoln nadzor nad pošiljkami v realnem času, avtomatsko obveščanje kupcev ter povezave med različnimi akterji v oskrbni verigi prek odprte logistične platforme (člani platforme). Kupec v vsakem trenutku ve, kje se njegovo blago nahaja in čez koliko časa bo dostava v vnaprejšnjimi obvestili, prevoznik pa beleži stanje dostave, podpis kupca o prevzemu s certificirano hrambo, komunikacijo vseh nalog preko dlančnika (dostava, vračila, prevzemi ipd.), z nadzorom nad dogajanjem iz projektne pisarne. Rešitev omogoča enostavno integracijo med različnimi sistemi, kar pomeni, da ni več potrebe po različnih vmesnikih med poslovnimi partnerji.

Pomembni so tudi »mehki« dejavniki

Med najpomembnejšimi dejavniki, ki omogočajo boljše digitalno povezovanje, so tisti, povezani z uporabnikovim sprejemanjem novih tehnologij, potrebnimi znanji za njihovo obvladovanje in pripravljenostjo za njihovo uporabo. »Če ti 'mehki' dejavniki niso prisotni, ne pomaga nobena nova programska

ali strojna oprema, saj bo le-ta ostala neizkoriščena,« poudarja Alen Solina iz podjetja Timocom. V zadnjem desetletju po njegovih besedah skoraj ne mine dan, da ne bi kakšno podjetje razvilo produkta ali storitve, ki bi digitalno podprla procese v prevozništvu in potencialno rešila kakšen konkreten problem.

Razlog za to vidi predvsem v zahtevah sodobnega potrošnika in sodobne vitke proizvodnje ter v zahtevah po minimizaciji stroškov skladiščenja, zaradi česar so prevozniška in logistična podjetja prisiljena k nenehni optimizaciji lastnih procesov. »Podjetja v panogi zahtevajo rešitve, ki bodo pripomogle k znižanju stroškov, večji prožnosti, večji preglednosti in boljšemu povezovanju,« pravi Solina.

Timocom je zadnja leta ponudbo nadgradil s storitvami, ki predstavljajo celovit sistem pametne logistike, ki vključuje pametno aplikacijo za iskanje in ponujanje tovora, pametno aplikacijo za iskanje in ponujanje tovornega prostora, pametno aplikacijo za povpraševanje po prevozu, pametno aplikacijo za skladišča, pametno aplikacijo za razpise, pametno aplikacijo za načrtovanje poti in stroškov, pametno aplikacijo za vodenje naročil prevozov, pametno aplikacijo za sledenje, pametno aplikacijo za profile podjetij ter pametno aplikacijo za vodenje različnih statistik.

Obenem pa se že pripravljajo na novo nadgradnjo, saj »lahko v kratkem pričakujemo veliko ofenzivo v smeri povezovanja različnih sistemov v logistiki. Govorimo o t. i. API-jih, vmesnikih, ki omogočajo prenos podatkov iz enega sistema v drugega, pri čemer vmesnik poskrbi za prevod vsebine tako, da lahko ta sistema med seboj komunicirata«. Tako bo mogoče povezati sistem za upravljanje prevozov podjetja A s sistemom za upravljanje prevozov podjetja B, pri čemer bo Timocom poskrbel za ustrezen pretok informacij. Poleg sistemov za upravljanje prevozov bodo v prihodnje povezovali še sisteme upravljanja časovnih oken, ERP-sistem in druge. ^{gg}

Blockchain tehnologija bo po besedah Aleša Habiča iz Špice v prihodnje povezovala vse od skladišča do plačila ter tako poenostavila digitalno sodelovanje med partnerji.

»V kratkem lahko pričakujemo veliko ofenzivo v smeri povezovanja različnih sistemov v logistiki,« o vmesnikih, ki omogočajo prenos podatkov, pove Alen Solina iz podjetja Timocom.

Podjetje Trans.eu je prisotno v cestnem tovornem prometu že od leta 2004. Ves čas se trudimo biti inovativni in v koraku s časom. Zato smo v začetku leta začeli s promocijo in trženjem novega produkta Trans.eu Platform. Le ta nam omogoča uporabo ločeno po segmentaciji naših uporabnikov: prevozniki, špediterji, logističnimi operaterji in lastniki tovorov (pošiljateljci).

Makedonska poslovalnica francoske skupine LDI Group je naš naročnik in uporablja celoten sistem, ki ga Trans.eu Platform ponuja. Vprašali smo jih po njihovih vtisih:

V: Zakaj ste izbrali platformo Trans.eu?

O: Uporabo vaše platforme nam je priporočila naša poljska poslovalnica Group LDI PL, ker so sami zelo zadovoljni z njo.

V: Kako vam rešitve Trans.eu pomagajo pri vsakodnevem delu?

O: Najpogosteje uporabljamo funkcijo »borze tovorov«, saj tu najdemo potrebne ponudbe prevozov in prevoznikov v realnem času. Všeč nam je tudi, da se lahko hitro in pregledno pogajamo in dogovarjamo o vseh podrobnostih pri naročilih. TFX (sistem za načrtovanje prevozov) je odlična rešitev, enostavna za uporabo in s celostnim pregledom poslovanja.

Prepričajte se sami in nas obiščite na strani: www.trans.eu/si



Sistem iWMS družbe iPLUS je največkrat uspešno implementiran informacijski sistem za vodenje skladišč v regiji

Poleg svojega osrednjega produkta, rešitve iWMS, lahko v škofjeloškem podjetju iPLUS z implementacijo rešitev iTRANS in i2GO svojim strankam pomagajo digitalizirati celoten logistični proces.

Družba iPLUS na trgu deluje dve desetletji. Ustanovili so jo trije partnerji, ker so videli tržno nišo na področju informacijske podpore za skladiščno poslovanje z uporabo mobilnih naprav (tako imenovanih 'pištoli'). »Mobilne prenosne in prevozne naprave smo povezali v informacijski sistem in zasnovali učinkovit sistem za vodenje skladišč, tako imenovani WMS, ki je naš široko prodajani produkt,« razlaga direktor Nejc Gartner. Danes pa s paleto svojih logističnih rešitev (iWMS, iTRANS in i2GO) omogočajo digitalizacijo celotnega logističnega procesa, kar uporabnikom prinaša celovito obvladovanje toka blaga in vso potrebno sledljivost. »Stranke nam zaupajo, ker vedo, da imamo na tem področju izkušnje in dobre rešitve,« poudarja Gartner.

Z dostopnimi rešitvami strankam zagotavljajo konkurenčnost ...

V zadnjem času so usmerjeni tudi na srednja in manjša podjetja iz različnih dejavnosti. Njihove rešitve uporabljajo proizvajalci, trgovci, distributerji in logisti. »Naše stranke cenijo, da se ne ustrašimo nobenega izziva, da svoje rešitve

prilagodimo njihovim potrebam po dostopnih cenah, s čimer jim zagotavljamo konkurenčnost. Da gremo v pravo smer, nam potrjuje povečevanje prodaje na tem segmentu,« poudarja Nejc Gartner.

... in rast

Njihove stranke z digitalizacijo logističnih procesov v prvem koraku želijo doseči predvsem znižanje stroškov. Že kmalu po uvedbi za izvedbo postopkov niso več toliko odvisni od prej težko nadomestljivega kadra, v sezonskih špicah pa lahko zaposlijo manj izkušene začasne sodelavce, saj jih pri delu vodi učinkovit informacijski sistem. Dolgoročne in bistveno bolj pomembne prednosti pa so standardizacija, večja točnost, povečanje zmogljivosti in manj napak. S pomočjo omenjenih pridobitev uporabniki njihovih rešitev lažje pridobijo nove posle in posledično rastejo.

Priporočajo rešitve na ključ

V iPLUSu ugotavljajo, da je pri digitalizaciji logističnih procesov največji izziv učinkovita implementacija in strokovna uvedba rešitev. Priporočajo rešitve na ključ, ki jih pri strankah implementirajo s pomočjo svojih izkušenih strokovnjakov. Bistveno je, da je sistem uveden pravilno, da ga stranke znajo učinkovito uporabljati. Med ključnimi ovirami pri implementaciji pa izpostavljajo pogosto postavljanje zahtev informatike pred zahteve logistike, predvsem kadar se naročnik želi s poenostavitvami izogniti potencialnim informacijskim težavam. V iPLUSu svojim strankam pomagajo preko teh ovir, obenem pa poskrbijo, da so ključni procesi, ki naročniku dajejo tržne prednosti, ustrezno podprti z informatiko. Zagotovijo tudi avtomatizacijo procesov, kjer je to tehnološko in ekonomsko upravičeno.



V družbi iPLUS je trenutno redno zaposlenih 28 ljudi, na leto ustvarijo dobra 2,5 milijona evrov prihodkov, od tega 1,8 milijona s prodajo in vzdrževanjem svojih rešitev in z njimi povezanih storitev, ostalo pa s prodajo, vzdrževanjem in servisom strojne opreme, zlasti mobilnih naprav za logistične sisteme. V svoji specifični dejavnosti sodijo med vodilne ponudnike v Sloveniji.

Prednosti, ki jih prinaša sistem za vodenje skladišč iWMS

- Povečuje produktivnost (izkoristek IT in skladiščnih tehnologij)
- Povečuje točnost (bistveno zmanjšuje število napak)
- Optimizira in nadzira izvedbo postopkov (vemo kdo, koliko, kaj in kdaj dela)
- Optimizira skladiščne zmogljivosti (boljši izkoristek)
- Vzpostavlja in zagotavlja sledljivost
- Vzpostavlja standarde označevanja blaga
- Sledi IT trendom v industriji (Industrija 4.0)

Logistične rešitve, ki jih ponujajo v družbi iPLUS

- iWMS, informacijski sistem za vodenje skladišč
- iTRANS, informacijski sistem za špediterje in logiste
- i2GO, informacijski sistem za vodenje dostave in sprejema pošiljk

Napredne in učinkovite rešitve mazanja



STORM[®]
Created by professionals



Napredne in učinkovite rešitve mazanja zelo obremenjenih tovornih vozil ter gradbene in kmetijske mehanizacije

STORM je specializirana slovenska blagovna znamka motornih olj in maziv, ki jih proizvaja podjetje OLMA d.o.o. iz Ljubljane. Več kot 70 letne izkušnje, sodobni proizvodni procesi in laboratorij skupaj s certifikatoma ISO 9001 in 14001 potrjujejo nesporno zavezanost podjetja k doseganju kvalitete in skrbi za okolje.

Blagovna znamka STORM je razvita z namenom, da se znanje in izkušnje vrhunsko usposobljenih strokovnjakov, dolgoletna vlaganja v razvoj, inovacije in kakovost prenesejo na tržišče in uporabnikom težko obremenjenih tovornih vozil in delovne mehanizacije ponudi celovito, sodobno in kvalitetno paleto proizvodov.

S strokovnim pristopom in kvaliteto želimo osnovnim sredstvom povečati njihovo učinkovitost, podaljšati življensko dobo, znižati stroške njihovega vzdrževanja in tako maksimalno prispevati pri uspehu in zadovoljstvu naših kupcev.





Foto: Tomaž Primožič

Luka Koper ostaja vodilna v severnem Jadranu

V Luki Koper kljub padcu na področju pretovora avtomobilov računajo na rekordno leto. Ključ do uspeha, pravijo, so dobre železniške povezave med pristaniščem in zaledjem, kar pa so spoznala tudi sosednja pristanišča, zato zdaj zagotovo ni čas, da naše edino tovarno pristanišče zaostane za konkurenco.

Nina Šprohar

Za Luko Koper je čedalje pomembnejši tudi segment polnjenja in praznjenja kontejnerjev, ki nudi priložnost za storitve z višjo dodano vrednostjo.

Pričakovanja so letos visoka

Čeprav je bil celoten pretovor v letošnjem prvem polletju za odstotek nižji od lanskega prvega polletja, so v Luki Koper zadovoljni, da se pozitiven trend rasti na področju kontejnerjev, ki so njihov strateški tovar, nadaljuje. »Število kontejnerskih enot (TEU) je zraslo za dva odstotka v primerjavi z enakim obdobjem lani,« doda Sebastjan Šik, vodja področja odnosov z javnostmi v Luki Koper. Pravi, da je čedalje pomembnejši tudi segment polnjenja in praznjenja kontejnerjev, ki »ustvarja multiplikativne učinke na več terminalih in nudi priložnost za storitve z višjo dodano vrednostjo«.

A ker je trend prodaje novih avtomobilov na svetovnem trgu že daljše obdobje negativen, so na tem področju tudi v Luki Koper zabeležili padec za 16

odstotkov. »Rezultat je povezan predvsem z upadom izvoza evropskih avtomobilskih proizvajalcev v Turčijo, manjša je prodaja na azijskih trgih,« razloge, zakaj je tako, navaja Šik.

Poletnim rezultatom navkljub v edinem slovenskem mednarodnem tovarnem pristanišču pričakujejo, da bodo leto zaključili v skladu s poslovnim načrtom, kar pomeni »s skupnim pretovorom, ki bo presegal 24 milijonov ton in s kar osem odstotnim povečanjem prihodkov, kar nakazujejo že rezultati prvega polletja«. Šik dodaja, da bi bili najbolj veseli, če bi konec leta dosegli zgodovinsko mejo milijona TEU, kar bi bila dobrodošla spodbuda za nadaljevanje ključnih razvojnih investicij prav v kontejnerski terminal.

Garažna hiša, privez za ro-ro ladje, novi tiri in daljši prvi pomol

V Luki Koper so konec julija podpisali pogodbo z izvajalcem gradnje nove garažne hiše v vrednosti 17,9 milijona evrov. Kdaj jo bodo lahko začeli uporabljati? »Dela naj bi se začela jeseni in bodo trajala eno leto. Z izgradnjo garaže bomo ustregli čedalje večjemu povpraševanju strank po pokritih skladiščnih površinah, hkrati pa bomo povečali enkratno skladiščno kapaciteto in izboljšali interno logistiko pri pretovoru avtomobilov. Kljub trenutnemu upadu pretovora avtomobilov menimo, da je ravno zaradi tega sedaj pravi trenutek za izgradnjo garažne hiše, saj bo gradbišče odvezlo del skladiščnih površin, ki so sicer namenjene avtomobilom,« razloži Šik. Sicer pa sta v sklopu povečanja zmogljivosti avtomobilskega terminala v teku še dva projekta - izgradnja priveza za ro-ro ladje v tretjem bazenu in nova skupina železniških tirov v zaledju tretjega bazena.

Z vgradnjo testnih pilotov so konec julija pričeli tudi z izgradnjo najpomembnejšega infrastrukturnega projekta, podaljšanjem prvega pomola, ki bo zagotovil nadaljnji razvoj in povečal mednarodno konkurenčnost pristanišča. »Gre za strateško naložbo, ki nam bo zagotovila ohranitev primata med kontejnerskimi terminali v severnem Jadranu,« obljublja Šik. Celotna investicija naj bi bila zaključena leta 2021 in bo zagotovila letno kapaciteto kontejnerskega terminala najmanj 1,5 milijona TEU letno.

Krepijo povezave z Azijo

Japonski trg je za Luko Koper eden pomembnejših, z velikim potencialom za nadaljnjo rast, predvsem na področju kontejnerjev in vozil. »Preko kopskega pristanišča je v letu 2018 za Japonsko in iz Japonske v Evropo potovalo skoraj pol milijona blaga. Pretovor je v zadnjih letih v porastu, saj japonska podjetja vse bolj izkoriščajo prednosti severnega Jadrana za trgovinsko menjavo z državami srednje in vzhodne Evrope. To je pokazala tudi študija, ki jo je leta 2016 izdelala skupina ekspertov japonskega ministrstva za transport in ministrstva za gospodarstvo, saj je Luko Koper izpostavila kot najsodobnejše in geografsko najboljše umeščeno pristanišče v severnem Jadranu,« pravi Šik.

Tudi kitajski trg je za Luko Koper pomemben z vidika trgovinske menjave med Kitajsko in državami srednje Evrope. »Rast pretovora so v zadnjih letih omogočile predvsem neposredne tedenske kontejnerske povezave med Koprom in Daljnim vzhodom ter povečanje števila povezav preko t. i. pretovornih luk v Sredozemlju. Sodelovanje Luke Koper s kitajskim trgovom je najbolj izrazito prav na področju kontejnerjev. V zadnjih štirih letih pa je sicer v ospredju tudi področje avtomobilov, predvsem zaradi prestižne avtomobilske blagovne znamke, ki je izbrala Koper za izvoz svojih vozil na Kitajsko,« trdi Šik. Ocenjujejo, da je bilo v letu 2018 pretovorjenih več kot 2 milijona ton blaga za in iz Kitajske, od tega preko 190 tisoč TEU in skoraj sto tisoč vozil. »S Kitajsko nas veže tudi sporazum o sodelovanju, ki smo ga s pristaniščem

Ningbo podpisali lani in s katerim smo tudi formalno postali del nove svilne poti, čeprav smo bili, glede na podatke o količini pretovora, že prej dejansko del teh povezav,« še dodaja sogovornik.

Tudi konkurenca se hitro razvija

Na poslovnem forumu pobude Tri morja, ki je letos potekal v Ljubljani, je bil predstavljen tudi projekt drugega tira, in sicer kot eden od 17 projektov, ki so jih države članice pobude uvrstile v ožji krog in ki bodo potemtakem deležni tudi finančne podpore. Se je Luko Koper udeležba na poslovnem forumu obrestovala? Šik pravi, da so v pobudi Tri morja predvsem prepoznali priložnost za promocijo kopskega pristanišča kot osrednjega pristanišča za države srednje Evrope, ki nimajo neposrednega stika z morjem. Kajti konkurenca med bližnjimi pristanišči je močna in v splošnem je jadranska transportna pot v zadnjem desetletju veliko pridobila na pomenu. »V letu 2009 so štiri severnojadranska pristanišča skupaj pretovorila 1,12 milijona TEU, lani že 2,47 milijona TEU. Svetovni logisti in ladjarji so prepoznali prednosti jadranskih pristanišč za servisiranje trgov srednje Evrope, zato se je določen del tovora preusmeril s pristanišč severne Evrope. Po drugi strani pa so se v tem času gospodarsko razvijale srednjeevropske države, ki so naravno zaledje severnega Jadrana,« pojasnjuje Šik. V Kopru imajo sicer trenutno 40-odstotni delež pri kontejnerskem prometu v severnem Jadranu in so največji terminal v tej regiji. »Vendar so tudi sosednja pristanišča spoznala, da je ključ za uspeh v dobri železniški povezavi pristanišča z zaledjem. Zato imata obe sosednji pristanišči, tako kot Slovenija, načrte za modernizacijo in povečanje kapacitete železniške proge,« na to, da zdaj zagotovo ne smejo zaostati za konkurenti, opozarja Šik. gg

Podaljšanje prvega pomola bo Luko Koper zagotovilo ohranitev primata med kontejnerskimi terminali v severnem Jadranu.

Japonski trg je za Luko Koper eden pomembnejših. Velik potencial za nadaljnjo rast je predvsem na področju kontejnerjev in vozil.

Svetovni logisti in ladjarji so prepoznali prednosti jadranskih pristanišč za servisiranje trgov srednje Evrope.



Foto: Kristijan Stojaković

Skrbijo za pomorske povezave v regiji

Centralog sodi med vodilne pomorske agencije v regiji s pisarnami v Sloveniji in Hrvaški ter predstavništvi v Srbiji in Turčiji. Storitve ponujajo v vseh večjih pristaniščih po Jadranu.

So tudi predstavniki ladjarja Ocean Network Express (ali krajše ONE) za celotno balkansko regijo. Ta ima sedež v Singapurju in je nastal z združitvijo treh največjih japonskih ladjarjev NYK, MOL ter K-LINE. »Gre za šestega največjega kontejnerskega ladjarja na svetu po kapaciteti, poleg osnovne kontejnerske opreme pa ponuja tudi specialno in reefer oz. frigo opremo,« razlaga Rok Sinovčič, vodja prodaje v Centralogu.

Povezava med Daljnim vzhodom, Oceanijo in Jadranom

Ocean Network Express zagotavlja dobro povezavo predvsem med državami Daljnega vzhoda (Japonska, Kitajska in Koreja), državami indijskega oceana

(Indija, Pakistan in Bangladeš), Avstralijo in Novo Zelandijo ter Sredozemlja. Konec oktobra bo uvedel novo dodatno linijo iz pristanišč jugovzhodnega dela Indije za Sredozemlje pod imenom IO3 (Indian Ocean Service 3), s katero bo pridobil najhitrejši servis iz Indije za Jadran. Paleta pristanišč, ki jih bo linija vključevala, so Visakhapatnam, Krishnapatnam, Chennai, Tuticorin, Colombo, Cochin in Jeddah.

Posvetijo se vsaki stranki

»Naša konkurenčna prednost je predvsem v kakovosti storitev, ki jih ponujamo svojim strankam, saj smo dovolj majhni, da se lahko vsaki stranki posvetimo posebej. Prav tako ciljamo na odlično povezanost znotraj podjetja in mrežo ladjarja Ocean Network Express, kar izhaja že iz njegovega slogana 'As ONE we can',« poudarja Rok Sinovčič.



Centralog je specializiran za zahtevnejše logistične storitve

- Logistika projektnih/izrednih tovorov
- Linijska in luška agentura/zastopanje ladjarjev
- Carinsko posredovanje (uvoz/izvoz, tranzit, poenostavljeni postopki, davčno zastopanje)
- Posredovanje pri najemu ladijskega prostora (ship brokerage)

PROMO



NAVELIČANI NEPREDVIDLJIVIH TEŽAV PRI POMORSKIH PREVOZIH?

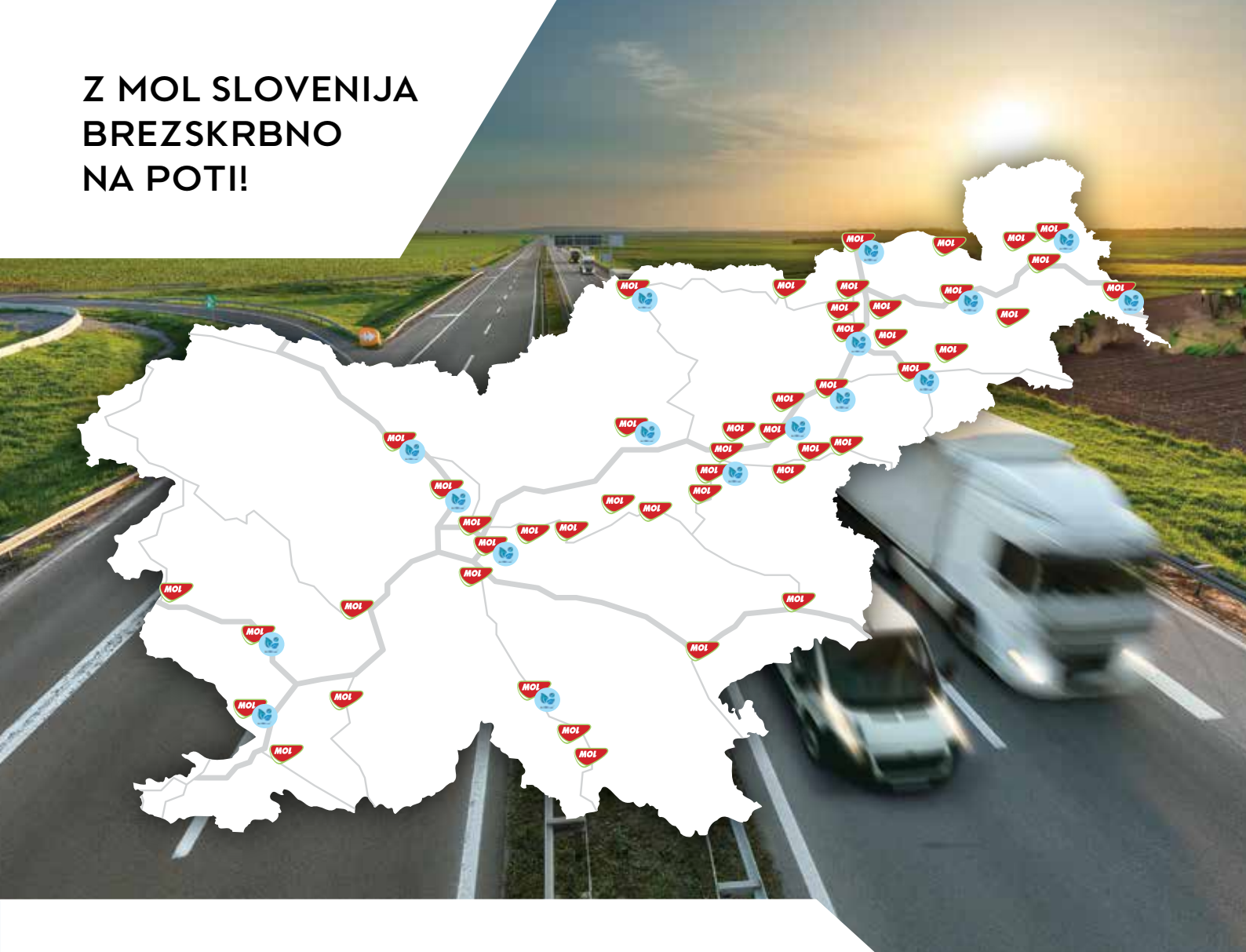
S ponudbo alternativnih poti, načinov prevoza in opreme ponujamo optimalne rešitve za vse vrste tovara.

www.centralog.com



Centralog d. o. o. | Ferrarska 30, 6000 Koper, Slovenia
+386 5 610 60 00 | projects@centralog.com

Z MOL SLOVENIJA BREZSKRIBNO NA POTI!



MOL GROUP CARDS

Mednarodni mreži bencinskih servisov, kjer sprejemajo kartice Skupine MOL, se je pridružila tudi mreža bencinskih servisov Total v **Nemčiji, Franciji, Belgiji, na Nizozemskem in v Luksemburgu.**



FRESH CORNER

Celovita, sodobna Fresh Corner ponudba odlične kave, okusnih sveže pečenih izdelkov in sveže pripravljene hrane za s seboj na izbranih lokacijah.



AD BLUE

Na točilnih mestih je AdBlue na voljo že na 17 lokacijah po Sloveniji. Letos so se mreži pridružila 4 nova prodajna mesta (Ribnica, Sežana, Šentilj, Ptuj).



Foto: Slovenske železnice

Prve nove vlake bodo Slovenske železnice dobile že letos

Potniški promet Slovenskih železnic (SŽ) je v času velike modernizacije, tako na področju nabave novih vlakov kot tudi na področju razvoja storitev, kjer ima pomembno vlogo digitalizacija. Kaj vse lahko v bližnji prihodnosti pričakujemo?

Nina Šprohar

Projekt »S SŽ od doma do cilja« bo v naslednjih letih vzpostavil med drugim tako imenovani car sharing in izposojo električnih koles.

Digitalna preobrazba

Na področju digitalizacije se obeta prenova ticketinga, spletna in mobilna prodaja, postavitve samopostrežnih prodajnih mest za prodajo vozovnic za vlak in plačilo parkirišč po vsej Sloveniji, poleg tega bodo vzpostavili Wi-Fi signal na vlakih in P&R mreže po vsej Sloveniji ter zagotovili »last mile« storitve, med katere spadajo denimo najem koles, električnih

koles in vozil, »car sharing«, ... »Železniške postaje in postajališča že ponujajo dodatna parkirna mesta za kolesa. Projekt E-mobilni bo potnikom oziroma uporabnikom naših storitev na železniških postajah omogočil tudi izposojo električnih vozil. Potniki uporabniki bodo lahko potem, ko se bodo pripeljali iz določenega kraja, pot do svojega zelenega cilja nadaljevali z električnim avtomobilom. SŽ-Potniški promet bo kot del svoje strategije razvoja omogočil tudi e-mobilnost, ki jo bo zagotavljal z različnimi prevoznimi sredstvi. Projekt »S SŽ od doma do cilja« je v teku in bo v naslednjih letih vzpostavil med drugim tako imenovani car sharing in izposojo električnih koles,« zagotavljajo na SŽ.

Nove garniture

Poleg naštetih novosti se spremembe obetajo tudi na področju voznega parka potniškega prometa SŽ, ki bo bogatejši za kar 52 novih garnitur proizvajalca Stadler. Med njimi bo 21 enonadstropnih elektromotornih garnitur, 10 elektromotornih dvonadstropnih garnitur in 21 enonadstropnih dizel motornih garnitur.



Foto: Slovenske železnice

»Novi vlaki predstavljajo pomemben korak v modernizaciji potniškega prometa. So zelo prostorni, imajo izvlečne stopnice, kar omogoča enostavnejši vstop in izstop tudi za gibalno ovirane osebe, na voljo je prostor za prevoz koles, prostorni toaletni prostori ...« pravijo na SŽ. Vlaki omogočajo sodoben informacijski sistem, vtičnice za polnjenje telefonov, prenosnih računalnikov in avtomatsko klimo, vsi novi vlaki pa so opremljeni tudi z WI-FI signalom. »Dobava novih vlakov bo potekala postopoma do leta 2022. Prvi novi vlak pričakujemo že konec tega leta, v letu 2020 pričakujemo na tirih 10 novih vlakov, v 2021 dodatnih 18 novih vlakov, v letu 2022 pa se jim pridruži še preostalih 24 novih vlakov,« obljublja. Poleg tega naj bi dodano vrednost v kvaliteti prevoznih storitev dodala tudi velika investicijska vlaganja v železniško infrastrukturo, ki »v času del na tirih sicer ovirajo potniški promet, v prihodnje pa dajejo pomembno osnovo za hitrejši in boljši promet po železnici«.

Novi poslovni prostori

Ali bo projekt Emonika končno stekel? Na SŽ pričakujejo, da bo postopek za spremembo zazidalnega načrta trajal največ eno leto, želijo pa si, da se projekt čimprej realizira. »Z madžarskimi predstavniki smo se zato že večkrat srečali. Naš skupen interes je, da se projekt Potniškega centra Ljubljana nadaljuje, pri čemer bo zasebni investitor gradil komercialni del Emonike, Ministrstvo za infrastrukturo RS (MzI) bo investitor gradnje nove železniške postaje, SŽ pa nove avtobusne postaje s parkirišči. Predvideni stroški gradnje komercialnega dela Emonike so bili leta 2017 ocenjeni na 250 milijonov evrov, stroški gradnje nove železniške postaje s preureditvijo tirov in peronske infrastrukture so bili takrat ocenjeni na okvirno 73 milijonov evrov z DDV, nova avtobusna postaja s



Foto: Elea IC

parkirno hišo pa naj bi stala približno 25 milijonov evrov z DDV,« pojasnijo. V javnologističnem delu Emonike bo torej preko tirov zgrajena nova železniška postaja, ki bo na severnem delu povezana z novo avtobusno postajo. Ta bo zgrajena ob Vilharjevi cesti, nad njo pa bo še parkirna hiša s približno 550 parkirnimi mesti. »Na tem območju si želimo imeti tudi nove poslovne prostore za približno 800 zaposlenih. Ena od možnih lokacij zanje je ob novi avtobusni postaji. Vrednost naložbe ocenjujemo na približno 20 do 25 milijonov evrov, a je projekt zaenkrat še v fazi idejne zasnove,« pravijo na SŽ. **gs**

Na SŽ pričakujejo, da bo postopek za spremembo zazidalnega načrta projekta Emonika trajal največ eno leto.

Poslovanje

V celotnem lanskem letu so se sicer prihodki SŽ ustavili pri 562 milijonih evrov, EBITDA pri 73,5 milijona evrov, čisti dobiček pa pri približno 30 milijonih evrov.



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.



A-SPRINT - specializiran za prevoze farmacevtskih izdelkov

Od samostojnega prevoznika je Alen Kambič družbo A-SPRINT razvil v zaupanje vredno logistično podjetje, ki se je uveljavilo v Evropi in tudi širše.

Podjetje A-SPRINT, d. o. o., s sedežem v Črnomlju, je bilo ustanovljeno leta 2005, ko je Alen Kambič (direktor od leta 2010) kot edini takrat zaposleni, začel sam pridobivati posle in prevažati blago v mednarodnem cestnem tovornem prometu. Njegovo vizionarstvo in iznajdljivost ter neprestana vlaganja v razvoj, kakovost in kadre so že po nekaj letih prispevali k intenzivni rasti podjetja.

40-krat višji prihodki kot ob ustanovitvi

Danes njihov lastni sodobno opremljeni vozni park šteje že skoraj 50 tovornih vozil in kombijev. Poleg tega imajo vzpostavljeno dolgoročno poslovno sodelovanje z zanesljivimi in uglednimi poslovnimi partnerji – podprevozniki. V A-SPRINT opravljajo prevoze za številne domače in tuje naročnike, med katerimi so tudi najuglednejša in kakovostno zelo zahtevna evropska podjetja. Po besedah Alena Kambiča so v preteklem letu ustvarili skoraj 10 milijonov evrov prihodkov, kar je 40-krat več kot v prvem letu delovanja.

Celovita ponudba transportnih in logističnih storitev

V podjetju organizirajo in izvajajo storitve celotne logistike v vseh fazah pretoka

Specializirani za prevoze farmacevtskih izdelkov

V družbi A-SPRINT so specializirani in opremljeni za prevoze blaga z nadzorovanim temperaturnim režimom, predvsem farmacevtskih izdelkov. Med prvimi slovenskimi prevozniki podjetji so v letu 2017 pridobili certifikat GDP (Good Distribution Practice) za prevoz zdravil in zdravilnih učinkovin za uporabo v humani medicini.



raznega blaga med proizvajalci in kupci. Načrtujejo in opravljajo mednarodni cestni tovorni transport in na željo naročnikov uredijo tudi skladiščenje in izvedejo ostale logistične storitve. Prisotni so na celotnem evropskem trgu, Balkanu, v državah nekdanje Sovjetske zveze in v nekaterih azijskih državah.

Visoki standardi kakovosti

V družbi A-SPRINT že vsa leta poslovanja prisegajo na kakovost. Kot pravi Alen Kambič: »Najbolj se obrestujejo vlaganja v sisteme kakovosti. Sledimo vsem tehnološkim, okoljevarstvenim in drugim standardom, ki veljajo v razvitem svetu. Naš vozni park sestavljajo sodobna in ekološko najbolj sprejemljiva tovorna vozila euro 6, za nadzor sledenja pošiljk uporabljamo najnaprednejšo telekomunikacijsko tehnologijo. Poslujemo skladno s pridobljenimi certifikati kakovosti ISO in GDP. Dojemljivi smo za novosti in nenehne izboljšave.«

Rešitve po meri naročnikov

V družbi A-SPRINT se v največji možni meri prilagodijo potrebam slehernega naročnika ne glede na njegovo dejavnost in posebnosti logističnih zahtev. Hitro najdejo in uresničijo najboljšo strokovno rešitev za še tako težko ali nemogočo nalogo. Dolg seznam

Ključna področja delovanja družbe A-SPRINT

Organizacija in izvedba celotne logistike v oskrbovalni verigi:

- prevozi blaga z vozili s ponjavami, hladilnimi vozili in vlečnimi vozili,
- skladiščenje in distribucija.

Dostava vseh vrst blaga (zbirnih in delnih pošiljk) od pošiljatelja do prejemnika:

- splošni tovor pod ponjavo,
- občutljivo blago pod nadzorovanim temperaturnim režimom,
- nevarne snovi (ADR),
- prevozi vozil, gradbene in kmetijske mehanizacije.

njihovih naročnikov potrjuje, da tovor vedno prispe na cilj točno, varno in po najkrajši poti.

Novo naložbe za višjo konkurenčnost

Načrtujejo gradnjo in vzpostavitev lastnega servisno-vzdrževalnega centra v Gradcu v Beli krajini, s čimer bodo dodatno izboljšali svoje storitve v smislu hitrejšega in kakovostnejšega vzdrževanja voznega parka. Poleg tega nameravajo zgraditi tudi skladišča pod temperaturnim nadzorom, kar bo dvignilo kakovost njihovih storitev.



**Izboljšajte povezanost
svoje logistike**
na timocom.si



Foto: Fraport Slovenija

Brnik postaja oaza za logistična podjetja

Naše največje letališče bo kmalu pridobilo nov potniški terminal, vedno več pa se zaradi strateško ugodne lokacije gradi v njegovi okolici. Boljše prometne povezave bodo omogočile tudi nove ceste in železniške proge.

Nina Šprohar

Nov potniški terminal bo povečal zmogljivost letališča

Na Letališču Jožeta Pučnika predvidevajo širitve, s katerimi bodo zmogljivost povečali s sedanjih 500 na 1.200 potnikov na uro. V podjetju Fraport Slovenija, ki z letališčem upravlja že od leta 2014, pravijo, da so dela za razširitev potniškega terminala že stekla. Nov potniški terminal, ki jih bo skupno stal dobrih 21 milijonov evrov, naj bi po njihovem odpravljala ozka grla, ki se pojavljajo zlasti v poletni sezoni in koničnih urah, ter izboljšal standard za potnike, uporabnike in zaposlene. Terminal bo za 17,3 milijona evrov zgradilo podjetje GIC GRADNJE iz Rogaške Slatine, sprojektirali so ga v arhitekturnem biroju Plan B, zasnovan pa naj bi bil iz kombinacije vidnih betonov, stekla in lesa. Pripravljalna dela so stekla že konec junija. Najprej bodo morali pripraviti teren in dokumentacijo, po rušitvenih delih pa sledi še ureditev notranjega

Z razširitvijo bo terminal na Letališču Jožeta Pučnika pridobil 10 tisoč kvadratnih metrov novih površin.

cestnega omrežja ter preureditev dela manevrskih površin. Za zaključek projekta bodo oddali še šest javnih naročil v skupni vrednosti 4 milijone evrov.

Z razširitvijo bo terminal pridobil 10 tisoč kvadratnih metrov novih površin. »Razširjen novi del bo s povezovalnim hodnikom funkcionalno povezan z obstoječimi površinami in bo predvidoma dan v uporabo do poletja 2021,« zatrjujejo v podjetju. A investicij bo še precej. Kot pravijo, naj bi letos in v nadaljnjih štirih letih v posodobitev in opremo letališča vložili več kot 40 milijonov evrov, saj se promet na ljubljanskem letališču še vedno povečuje. V prvi polovici leta je bilo denimo za 3,4 odstotka potnikov več kot v enakem obdobju lani.

Logistična podjetja so prepoznala prednosti Brnika

Brnik je doslej privabil veliko logističnih podjetij. Že januarja 2008 je tam nov terminal odprl DHL, konec lanskega leta pa je svoja vrata odprlo še farmacevtsko skladišče podjetja Kuehne + Nagel. Sicer največje Novartisovo skladišče v Evropi obsega kar 90 tisoč kvadratnih metrov in nudi skoraj 40 tisoč kvadratnih metrov skladiščnih površin.

Tudi podjetje cargo-partner je okolico ljubljanskega letališča prepoznalo kot izjemno ugodno za posel, njihov novi »iLogistični center« ima več kot 25 tisoč kvadratnih metrov skupne skladiščne površine. »V njem je prostora za 20 tisoč paletnih mest, zagotovljenih je tudi 6 tisoč kvadratnih metrov za skladiščenje na policih regalih in storitve dodane vrednosti ter 5 tisoč kvadratnih metrov prostora, namenjenega hitremu pretovoru in skladiščenju blaga izrednih dimenzij. Visoko-regalno skladišče je kombinacija indukcijsko vodenege, ozko-regalnega ter standardnega široko-regalnega sistema. 44 kombiniranih in kamionskih ploščadi pa zagotavlja, da smo dobro pripravljeni na dnevne prevzeme in distribucijo,« objekt opiše direktor podjetja, Viktor Kastelic.

»Naš naj sodobnejši sistem upravljanja skladišč zagotavlja stoo odstotno sledljivost in preglednost ter popolno povezljivost prek elektronske izmenjave podatkov (EDI). Novi iLogistični center zagotavlja tudi možnost hranjenja blaga pri temperaturnih režimih od 2 °C do 8 °C ali od 15 °C do 25 °C,« doda Kastelic, ki se zaveda, da ima skladišče zelo ugodno strateško lokacijo v bližini ljubljanskega letališča, kar jim omogoča dnevno distribucijo po vsej regiji. V sklop novega logističnega kompleksa spada še poslovna zgradba, ki ima 4 tisoč kvadratnih metrov pisarniških prostorov v štirih etažah. Projekt izgradnje so zasnovali v sodelovanju z arhitekti Protim Ržišnik Perc in ga kljub zahtevnosti in velikosti zaključili v enajstih

mesecih, v avgustu so se iz Ljubljane v nove prostore že preselile vse pisarne razen koprške, na novo lokacijo pa so prenesli tudi uradni sedež podjetja cargo-partner v Slovenijo.

Naložba bo krepko izboljšala promet

Kaj vse se je zaradi nove pridobitve izboljšalo? »V prvi vrsti smo dobili dodatne moderne skladiščne kapacitete, kjer lahko opravljamo najrazličnejše storitve, kot so kratkotrajno in dolgotrajno skladiščenje, zbiranje in pakiranje pošilk, označevanje, hitri pretovor, konsolidacija, komisioniranje, etiketiranje, večkanalna distribucija, rešitev eFulfillment (oskrba spletnih trgovin) ... Z moderno tehnologijo imamo sedaj tudi možnost skladiščenja v različnih nadzorovanih temperaturnih pogojih, saj objekt izpolnjuje pogoje za skladiščenje in manipulacijo najbolj zahtevnega blaga, kot so na primer zdravila in medicinski pripomočki, blago avtomobilske in visoko-tehnoške industrije ter rešitve za e-trgovinsko poslovanje,« razloži Kastelic in doda, da so z novimi prostori veliko pridobili tudi zaposleni - atraktivne pisarne, številne sejne sobe in govorilnice, dinamične koticke za sprostitev in druženje, veliko sodobno opremljeno kuhinjo z jedilnico za 40 oseb ter prostor za rekreacijo (fitness), pred poslovno stavbo pa bo urejena polnilnica za električne avtomobile.

»V letošnjem letu pridobitev logističnega centra še ne bo bistveno vplivala na rast prometa, saj je postal operativen šele v avgustu, hkrati bomo v prvih mesecih po odprtju predvsem selili blago z naših dosedanjih lokacij. Računamo pa, da se bo promet, ki je vezan na vse storitve, povezane s pogodbeno logistiko, v naslednjih dveh letih povečeval za približno 5 milijonov evrov letno,« je prepričan Kastelic, ki vidi še veliko prostora za izboljšave. »Z železnico bi recimo lahko povezali ladijski, cestni, letalski in železniški promet ter posledično zaokrožili logistično

Novi iLogistični center podjetja cargo-partner ima več kot 25 tisoč kvadratnih metrov skupne skladiščne površine.



Foto: Miran Kambič

»Potrebujemo dodatne investicije v Luki Koper, prenavo in povečanje tovornega terminala na ljubljanskem letališču, tretjo razvojno os in več investicij v zelene tehnologije. Ni še vse izgubljeno, vendar bo potrebno pohiteti,« optimističen ostaja Viktor Kastelic, direktor podjetja cargo-partner.



Foto: Fraport Slovenija



Foto: Miran Kambič

vozišče, a pomanjkljivost železniške povezave vseeno ni kritična. Manjka tudi še nekaj ostale splošne infrastrukture, kot so na primer restavracije, hoteli in podobno, vendar verjamem, da bo z novimi projekti, ki prihajajo na Brnik - in teh ni malo - prišla tudi ta infrastruktura,« je prepričan sogovornik.

»Slovenija vsekakor ima odlično geo-strateško lego, srednje dolgo zgodovino v panogi ter relativno izkušen in izobražen kader,« ocenjuje položaj na logističnem trgu, a obenem doda, da zaostajamo na področju infrastrukture. »Projekti, kot je na primer drugi tir, ki so se sicer končno premaknili z mrtve točke, bi morali biti dokončani že pred desetletjem. Potrebujemo dodatne investicije v Luki Koper, prenavo in povečanje tovornega terminala na ljubljanskem letališču, tretjo razvojno os in več investicij v zelene tehnologije. Ni še vse izgubljeno, vendar bo potrebno pohiteti,« optimističen ostaja Kastelic.

Več novih cest in tirov

Na Ministrstvu za infrastrukturo RS (MzI) nadaljujejo z aktivnostmi na projektih, sofinanciranih z evropskimi sredstvi - v gradnji je obvoznica Krško, ki bo končana že letos in naslednje leto v celoti predana prometu, v teku je izdelava projektne dokumentacije za cesto G2-108 Hrastnik-Zidani Most in deviacijo ceste G1-5 Rimske Toplice-Zidani Most-Radeče. Poleg tega bodo v letu 2020 začeli z gradnjo obvoznice Kidričevo ter navezovalne ceste Ljubečna-AC priključek Celje vzhod, gradnji obeh cest bosta predvidoma končani v letu 2021. »V naslednjih dveh letih je planirana tudi priprava in pričetek del na kolesarskih povezavah, ki izhajajo iz dogovorov za razvoj savinjske, koroške in goriške regije,« dodajajo na MzI.

Dars načrtuje tudi pričetek gradnje južnega dela tretje razvojne osi ter pričetek izvedbe del na severnem delu tretje razvojne osi.

Na področju železniške infrastrukture se izvedba nekaterih investicij, kot so nadgradnja železniške proge Zidani most-Celje, Poljčane-Slovenska Bistrica in Maribor-Šentilj, nadaljuje tudi letos. Kdaj pa bo dokončno modernizirana kočevska proga? Na MzI zatrjujejo, da bodo letos in naslednje leto izvajali tretjo fazo projekta, ki obsega zamenjavo in posodobitev signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav na celotni progi. »V sredini leta 2020 pa je predviden začetek projekta nadgradnje vozišča Pragersko. Dela bodo zaključena predvidoma v letu 2022,« še dodajajo na ministrstvu.

Dars naj bi začel graditi drugo cev predora Karavanke ter južni in severni del tretje razvojne osi

V družbi Dars bodo letos obnovili odseke smernih vozišč avtocest in hitrih cest v skupni razdalji 49 kilometrov ter še dodatno 11 kilometrov v okviru rekonstrukcije odsekov zaradi odstranitve preostalih cestninskih postaj in preureditve območij. »V okviru gradenj so poleg začetka gradnje druge cevi predora Karavanke med drugim v načrtu tudi pričetek gradnje južnega dela tretje razvojne osi (5,5 kilometra štiripasovnice od priključka na avtocesto A2 pri Novem mestu do priključka Osrednek) ter pričetek izvedbe del na severnem delu tretje razvojne osi, dokončanje obvoznice Mengeš v dolžini nekaj manj kot 2 kilometra, izvedba vseh ukrepov na hitri cesti med Nanosom in Ajdovščino na osnovi ugotovitev geološko-geomehanskega monitoringa ter odprava napak na posameznih odsekih avtocest ob izteku garancijskih dob,« pravijo v službi za odnose z javnostmi v družbi Dars. V načrtu je tudi izgradnja protihrupnih ograj na 14 lokacijah ob avtocestnem križu. gg



Foto: Miran Kambič



25 let oblikovanja, projektiranja,
proizvodnje in montaže objektov





Foto: Depositphotos

»Boljši bi bil brexit z dogovorom«

Brexit bo ne glede na svojo obliko prinesel spremembe, so prepričani na gospodarskem ministrstvu. »V večji meri ocenjujemo, da negativne, a kljub temu ne pričakujemo, da bodo te prav zelo izrazite.«

Nina Šprohar

V primeru mehkega brexita do negativnih učinkov, glede na simulacijo, praktično ne bi prišlo.

Velika Britanija (VB) spada med srednje pomembne slovenske zunanjetrgovinske partnerje, njen pomen pa trendno upada. »Delež VB se je s skoraj treh odstotkov v skupnem izvozu v zadnjih dveh desetletjih do leta 2018 zmanjšal na manj kot 2 odstotka. Po svojem pomenu za slovenski izvoz se tako VB uvršča daleč za glavnimi trgovinskimi partnerji iz Evropske unije (EU), kot so Avstrija, Francija, Italija in Nemčija, pa tudi za glavnimi novimi članicami EU, med katere spadajo Hrvaška, Češka, Madžarska, Slovaška in Poljska,« zatrjujejo na Ministrstvu za gospodarski razvoj in tehnologijo RS (MGRT).

Na uvozni strani je trend podoben, saj je delež VB v skupnem uvozu do leta 2018 padel z dveh odstotka na le še 1,4 odstotka celotnega slovenskega uvoza. »Zunanjetrgovinski tokovi med Slovenijo in VB so zelo koncentrirani, s tem da je izvoz nekoliko bolj koncentriran od uvoza. Izvoz storitev v VB je leta 2017

znašal 191 milijonov evrov, uvoz pa 175 milijonov evrov. Slovenija tradicionalno dosega presežek v menjavi storitev na ravni med 15 in 20 milijonov evrov letno. Pri izvozu storitev prevladujejo potovanja in transportne storitve, pri uvozu pa poslovne ter telekomunikacijske, računalniške in informacijske storitve,« pojasnjujejo na MGRT.

Najhujši bi bil trdi brexit

Po rezultatih simulacij, ki so v študiji Centra poslovne odličnosti Ekonomske fakultete (CPOEF) objavljeni tudi na spletni strani MGRT, se vplivi brexita delijo na tri scenarije – dva pesimistična (trdi brexit in odloženi trdi brexit) ter enega optimističnega (brexit z dogovorom). »Menim, da bo splošen vpliv na slovensko gospodarstvo tako v primeru dogovora kot tudi brez majhen. Največji negativen učinek se bo pokazal skozi nekoliko nižji izvoz na naše glavne trge (Nemčija,

Francija, Avstrija, Italija, Nizozemska, Belgija), ki bodo ob brexitu bolj neposredno na udaru. Skoraj neznamen bo tudi neposredni vpliv na transportne tokove med Slovenijo in VB. Če je predviden praktično ničen učinek na slovenski BDP, je učinek na transportni sektor sicer nekaj malega višji, a vseeno bistveno nižji od trenutnih 'normalnih' kvartalnih nihanj. Učinek brexita bo torej v veliki meri posledica zmanjšanja poslovanja s kontinentalno EU, saj zelo malo prevoznikov posluje neposredno z VB,« razloži eden izmed avtorjev raziskave, dr. Črt Kostevc.



Foto: Depositphotos

»Za našo logistiko in transport bi bil nedvomno boljši brexit z dogovorom, saj bi ta najbrž vključeval določila, ki bi omilila ovire pri čezmejnem pretoku blaga. Če ne bo dogovora, bo največja težava za transportna podjetja, poleg manjšega obsega prevoza, čas, ki ga bodo porabili na meji z VB, podaljšala pa se bo tudi vsaka logistična povezava, ki bo vključevala VB. To pomeni daljše in seveda tudi dražje prevoze za uporabnike transportnih storitev. Carinski postopki, ki so zdaj minimalni, se bodo spet podaljšali in blago bo treba pregledovati, kazati transportne in carinske dokumente, certifikacije itd. Tudi če bodo francoski in britanski carinski organi izdatno okrepljeni in ti

postopki optimizirani, bo to pomenilo konkretno izgubo časa in posledično denarja za prevoznike. Zanje je verjetno najhujše ravno to, da bodo stali v nepreglednih kolonah na poti v ali iz VB,« meni Kostevc.

Padec izvoznih cen na področju transporta

»Simulacija učinkov brexita z GTAP 9 modelom potrjuje, da naj bi imel izstop VB iz EU negativne učinke tako na VB kot tudi na EU, prav tako pride do padca BDP v Sloveniji in na Hrvaškem. Z izjemo VB so učinki na ostale države razmeroma majhni, saj kumulativni padec BDP v EU v 10-letnem obdobju ne presega pol odstotka BDP,« pravijo na MGRT in dodajo, da je za Slovenijo napoved padca BDP v primeru brexita izjemno nizka, med 0 in 0,03 odstotka v 10-letnem obdobju, kar odraža predvsem nizko neposredno zunanjetrgovinsko povezanost z britanskim trgom in ugodno industrijsko strukturo. Sploh v primeru mehkega brexita do negativnih učinkov, glede na simulacijo, praktično ne bi prišlo.

Kako je na področju transporta? »V primeru trdega brexita lahko pričakujemo rahle padce naših izvoznih cen za 0,014 odstotka, v primeru odloženega trdega brexita za 0,012 odstotka, v primeru brexita z dogovorom pa zgolj za 0,006 odstotka,« pojasnjujejo na MGRT. Možno je tudi, da po brexitu pride do spremembe v številu zaposlenih pri kvalificirani delovni sili, na agregatni ravni bi ta vpliv v primeru trdega brexita v sektorju transporta prinesel 28,78 manj kvalificiranih in 20,48 manj nekvalificiranih zaposlenih, po obeh drugih scenarijih so številke še nižje. »Učinki brexita na zaposlenost v 10-letnem obdobju so relativno majhni – najmanj za faktor 5 manjši od običajnih sezonskih fluktuacij na trgu dela,« obljublajo na MGRT. Si pa zagotovo najbolj želijo, da se VB z EU razide z dogovorom, saj bi ta »prinesel manjše vplive in vnaprejšnjo večjo gotovost«. ^{gg}

»Če ne bo dogovora, bo največja težava za transportna podjetja, poleg manjšega obsega prevoza, čas, ki ga bodo porabili na meji z Veliko Britanijo,« meni dr. Črt Kostevc.

**NE GLEDE NA
TOVOR IN
OKOLIŠČINE SE LAHKO
ZANESETE NA NAS
PRI POŠILJANJU PO
VSEM SVETU**



Stoletna tradicija skupaj z inovativno podjetniško miselnostjo podjetju Samer & Co. Shipping in njegovim strankam zagotavlja poslovni uspeh.

DOSTAVLJAMO PO VSEM SVETU, OD VRAT DO VRAT

www.samer.com
anja.purkov@samer.com

Poskrbite za pravočasno posodobitev elektronskih sistemov za carinsko poslovanje

Jože Podlogar, Trinet

Marca nas čaka prehod na nov uvozni sistem, popolno prenovo elektronskih sistemov za carinsko poslovanje pa bo treba izvesti v dobrih petih letih.

Prehodno obdobje za popolno prenovo elektronskih sistemov, ki se uporabljajo med carino (FURS) in vložniki carinskih deklaracij, se je iz predvidenega končnega datuma, 31. 12. 2020, podaljšalo do najdlje 31. 12. 2025.

V prehodnem obdobju se uporabljajo določila Delegirane Uredbe Komisije (EU) 2016/341, o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s prehodnimi določbami za nekatere določbe carinskega zakonika Unije (CZU), kadar zadevni elektronski sistemi še ne delujejo in o spremembi Delegirane uredbe (EU) 2015/2446. V carinski praksi bolj znana kot prehodna delegirana uredba (PDU) ali prehodni delegiran akt (TDA – Transitional Delegated Act).

Novi sistemi ePoslovanja bodo temeljili na carinskem podatkovnem modelu EUCDM (EU Customs Data model). EUCDM je usklajen s podatkovnim modelom Svetovne carinske organizacije (WCO) in temelji na orodju, ki ga je razvilo podjetje GEFEG. Imenuje se GEFEG.FX.

Avtomatizirani uvozni sistem

Finančna uprava Republike Slovenije je pred dobrim mesecem objavila tehnično specifikacijo za prvo področje, ki bo temeljilo na novem podatkovnem modelu. To bo Avtomatizirani uvozni sistem SIAIS2 (SI – Slovenija, AIS - Automated Import System).

Dokumentacija zajema popis poslovnih procesov in izmenjavo elektronskih sporočil, katalog sporočil in sheme elektronskih sporočil (XSD, XML). Opis osnovnih procesov sistema SIAIS2 je objavljen v funkcijski specifikaciji.

Praktično govorimo o popolnoma novih poljih uvozne carinske deklaracije. Prehod iz obstoječega uvoznega sistema SIAIS1, ki se uporablja od leta 2009, na novi SIAIS2 bo predvidoma že marca 2020.

Nova poslovna pravila

Vložniki uvoznih carinskih deklaracij bodo morali upoštevati nova poslovna pravila, ki se bodo uporabljala znotraj posameznega poslovnega procesa, ki ga bo izvajal sistem SIAIS2. Večja prenova bo potrebna v

tistih gospodarskih družbah, ki imajo izdelavo carinske dokumentacije avtomatizirano preko integracije SIAIS z informacijskim sistemom podjetja (ERP).

Običajno je dostop do podatkov realiziran preko strukturiranega poizvedovalnega jezika (ang. = Structured Query Language – SQL) in s tem hranjenje podatkov v relacijski bazi. Možna je popolna integracija z obstoječim informacijskim sistemom, tako glede uporabe šifrantov komitentov in artiklov preko pogledov (angl., views) kot glede izmenjave podatkov o fakturah in fakturnih postavkah oziroma carinskih podatkih preko vgrajenih procedur (angl., stored procedures) ali preko sprožil (angl., triggers). Seveda je na voljo tudi možnost izmenjave podatkov preko XML ali tekstovne datoteke (Flat File) z možnostjo dostopa preko FTP (iz angleščine file transfer protocol,), API (application programming interface) ali direktno iz datotečnega sistema.

Poslovni sistemi se morajo pravočasno pripraviti na izzive, ki jih prinašajo novi nabori podatkov.

Že danes poteka izmenjava carinske dokumentacije med udeleženci v carinskem postopku in Finančno upravo RS popolnoma elektronsko. V primeru nedelovanja elektronskih sistemov obstajajo t. i. rezervni postopki na papirju. Nova carinska zakonodaja je odpravila tudi rezervne postopke.

Avtomatske posodobitve programske opreme

Posodobitve programske opreme Trinet TLM potekajo popolnoma avtomatsko. Uporabniki preko dnevnih nadgradenj avtomatsko prejmejo posodobitve šifrantov, tečajne liste, dnevne posodobitve baze TARIC z evropskimi in nacionalnimi ukrepi ter poročila in izpise.

Takšna praksa se bo ohranila tudi na novi tehnološki platformi. Pri izdelavi programske opreme pa ne ostajamo le pri minimalnih zakonskih zahtevah. S pomočjo uporabniku prijazne programske opreme skušamo uporabnikom zahtevna poslovna pravila prikazati na najbolj razumljiv način. V sklopu politik standardov ISO 9001 / ISO 27001 se dnevno izvajajo in dokumentirajo ukrepi in izboljšave.

Continental 
The Future in Motion



Samo najboljši gredo dlje.

Conti Hybrid linija pnevmatik na novo definira regionalni promet: Odlične zmogljivosti na ovinkastih, hribovitih cestah povezane z visoko prilagodljivostjo na dolgih razdaljah zagotavljajo veliko število prevoženih kilometrov ob minimalni porabi goriva. Kilometer za kilometrom.



Za visoko število
prevoženih kilometrov

Z ustrezno organizacijo do prihrankov

Dobra organizacija skladišča je ključna za delovanje podjetja, poleg tega pa čedalje večjo vlogo igra digitalizacija.

Barbara Perko

Podjetja se, če je le možno, odločajo za avtomatska ali delno avtomatska skladišča, pravijo v podjetju Jungheinrich.

Podjetja se dobro zavedajo, da je učinkovit sistem v skladiščih zelo pomemben za njihovo delovanje. »V zadnjem času se podjetja, če je le možno, odločajo za avtomatska ali delno avtomatska skladišča, saj je učinkovita logistika odločilen element v sodobnih podjetjih,« izpostavljajo v podjetju Jungheinrich in pristavljajo, da je tak trend moč zaznati tudi zaradi pomanjkanja kvalitetnih kadrov na trgu delovne sile.

Da bi pravilno zastavili koncept skladišča, je treba odgovoriti na vrsto vprašanj, poudarjajo pri podjetju Jungheinrich. Izhajati je treba iz tega, kakšno vrsto izdelkov se bo skladiščilo. Pri hrani in pijači je npr. treba paziti na rok uporabnosti. Vprašanje je tudi, ali bodo v skladišču skupaj končni izdelki, polizdelki in/ali surovine. Pomembno je tudi, kakšne teže palet bodo v regalih, kakšna bo frekvenca palet v regale in iz njih, ali se bo skladiščilo le cele palete ali ne.

»Glede na prej povedano je treba nato izbrati ustrezne regalne sisteme (pretočni regal, drive-in regal, prevoznik regal, polični regal, vertikalni zalogovnik ali pa kombinacija med naštetimi) in viličarje (široki hodniki, ozki hodniki; višine dvigov in nosilnost na višini glede na težo palet ipd.). Ob tem se lahko tudi vprašamo, ali imamo ustrezne produkte in njihovo

manipulacijo v avtomatskih skladiščih oziroma ali so bolj primerni za klasično skladiščenje (rabimo večje število skladiščnih delavcev) in komisioniranje,« vprašanja, na katera je treba dobiti odgovore, naštejejo pri Jungheinrich.

Za kvalitetno izdelavo idejnih načrtov skladišč in procesov ter njihovih simulacij uporabljajo interne programe, ki so osnovani na dolgoletnih izkušnjah Jungheinrichovih inženirjev. Njihov sistem upravljanja skladišč WMS podpira tako delovanje avtomatskih skladišč kot procesov v klasičnih skladiščih.

Tehnologija iz leta v leto napreduje, tako so na primer na tržišču na voljo viličarji z Li-Ion baterijo, na delovanje podjetij in skladišč pa pomembno vpliva tudi digitalizacija. S pomočjo interneta stvari (IoT) bo vse več naprav komuniciralo neposredno med sabo in optimiralo procese. »Junheinrich viličarji so opremljeni z ustreznimi senzori, ki omogočajo učinkovitejšo uporabo samega stroja ter dobro povezljivost z drugimi napravami v skladiščih in proizvodnjah,« povedo. Manjša poraba energije bo čedalje bolj pomemben element pri zniževanju stroškov in obremenitvah okolja.

Z glasovno vodenim delom do prihrankov

Pri organizaciji dela v skladiščih pomembno vlogo igrajo tudi različni programski sistemi, ki poskrbijo za optimizacijo dela v skladišču. V podjetju Špica so razvili rešitev Frontman WMS, ki omogoča podporo običajnim, ročnim skladiščem, pa tudi avtomatiziranim visokoregalnim skladiščem. »Glede na to, da je blago, ki gre iz skladišča, naš 'fizični' stik s kupcem, je zelo pomembno, da zagotovimo ustrezno podporo skladiščnim procesom, nadzor nad blagom in zalogo, sledljivost in izsledljivost z vsemi atributi blaga, optimalne načine dela v skladišču tako, da je blago hitro, natančno in brez poškodb pripravljeno za kupca ter različna poročila, ki pomagajo vodstvu upravljati z zalogami, sredstvi in ekipo. Rešitev je fleksibilna in namenjena različnim tipom skladišč ter skalabilna in prilagodljiva za različne velikosti ter kompleksnosti skladišč in procesov,« pravi Aleš Habič iz podjetja Špica.



Ena konkurenčnih prednosti Špice je glasovno vodeno komisioniranje (voice picking). »Rešitev je intuitivna, saj gre za govorno komunikacijo med človekom in sistemom (lahko v materinem jeziku, podprtih je 32 jezikov, tudi regijski). Običajno se jo uporablja, kjer so potrebe po komisioniranju zelo velike ali pa so razmere za delo težke (npr. zmrzovalnica). Prednost tega načina dela je, da odpravlja mrtve čase, kot so gledanje na ekran, skeniranje, potrjevanje ipd.« našteje Habič. Takšen način dela pri velikem številu komisionirnih vrstic in veliki ekipi vodi do več kot 10-odstotnih prihrankov samo iz tega naslova.

Ena od prednosti glasovno vodenega komisioniranja je tudi večja natančnost dela, »saj je uporabnik bolj fokusiran na trenutno aktivnost in je možnost, da pride do napake/zamenjave artiklov bistveno manjša«. Pomembno je tudi, da je ekipa v skladišču zadovoljna s to rešitvijo, saj jim pomaga, da lažje delajo, so učinkovitejši in s tem tudi zaslužijo več. V trenutni situaciji, ko delavcev v skladiščih primanjkuje, pa je to pomembno za podjetja,« izpostavlja Aleš Habič.

Preusmerjajo se na elektro viličarje

V podjetju Vilboss beležijo največ povpraševanja po vseh vrstah elektro viličarjev, ki skupaj zajemajo



Foto: Jungheinrich

največji spekter različnih aplikacij uporabe. Drugi najbolj prodajan pogon pa je dizelski. Povpraševanje po plinskih viličarjih upada, saj se dosednji kupci plinskega pogona preusmerjajo na elektro različice. »Glede na naša zastopstva sta najbolj povpraševani znamki Yale in Hyster, malo se proda bočnih viličarjev Baumann, nekaj letno prodamo posebnih viličarjev Hubtex, nekaj letno pa je tudi predelanih v EXX

Ena od prednosti glasovno vodenega komisioniranja je tudi večja natančnost dela, poudarjajo v Špici.



viličarji
logistika
akumulatorji
servis



www.vilboss.si





Foto: Depositphotos

izvedbi (protieksplzijska zaščita),« odgovarjajo na vprašanje, po čem kupci največ povprašujejo.

Kot pojasnjujejo, znamki Yale in Hyster pokrivata skoraj vse segmente. Na voljo so električni viličarji od ene tone pa do 15. »Stranki se z viličarjem prilagodimo glede na potrebe dela, ponujamo pa tudi viličarje, namenjene za uporabo v EXX conah, z znamko Utilev pa lahko konkuriramo kitajskim proizvodom nizkega cenovnega razreda,« pojasnjujejo.

Ker zadnjih deset let prevladujejo visokoregalna skladišča, večinoma dobavljajo v paketu viličarje in regale oz. regalno tehniko (premični regali, shuttle rešitve). »Optimalna izbira glede na delovne operacije je ključnega pomena tako glede višine investicije kot kasnejše obratovalnih stroškov. Predimenzioniranje ni smiselno. Za pravilno izbiro je pomembno upoštevati okolje delovanja, čas delovanja, vse vrste tovorov ...« svetujejo v podjetju Vilboss.

Pomemben dejavnik pri odločitvi, najsi gre za nakup viličarja ali najem, mora biti tudi poprodajna

podpora ponudnika. »Izjemnega pomena je kvalitetna in odzivna servisna podpora, dobavljivost nadomestnih delov,« naštevajo in dodajajo, da svetujejo izbiro originalnih nadomestnih delov, ki zagotavljajo dolgo življenjsko dobo in ohranjajo vrednost viličarja. V podjetju nudijo tudi najem viličarjev, a dodajajo, da preferirajo dolgoročne pogodbe z novimi viličarji, saj tako lahko nudijo visoko kakovostno storitev, ki pa seveda cenovno odstopa od najemov rabljenih viličarjev.

Stranke soustvarjajo proces

Podjetje Gebrüder Weiss kot zunanji izvajalec storitev izvaja celoten nabor logističnih procesov – od nabave do skladiščenja in celotne obdelave naročil s komisio- niranjem, sestavljanjem, zbiranjem, pakiranjem in odpremo blaga. »Prednosti za podjetja so optimiza- cija logistike ob sočasnem osredotočanju na osnovni posel, visoki standardi kakovosti, spremenljivost fiksnih stroškov, izenačevanje sezonskih nihanj. Za nas je pomembno, da procese strank razumljivo in pregledno obravnavamo, zato stranke povabimo k soustvarjanju procesa,« pojasnijo in dodajajo, da to vodi do rešitev, ki ustrezajo konkretnim zahtevam strank. Nudijo tudi posebne rešitve za panoge, kot so avtomobilska industrija, industrija visoko-tehnolo- ških izdelkov, moda, šport in prosti čas.

»Naročila in sporočila potekajo avtomatizirano, preko elektronske izmenjave podatkov (EDI), poleg tega nudimo tudi spletni informacijski sistem za skladiščenje (iWIS), ki omogoča pregled zalog izdelkov in nadzor njihovega statusa (pri uskladiščenjih in izskladiščenjih). Za izpolnjevanje zahtev glede kako- vosti se pošiljke preverjajo pri vstopu, izstopu in med skladiščenjem, kot standard pa je uveljavljen sistem črtnih kod. Tako se napake hitro prepoznajo in je možen takojšen odziv nanje,« še pravijo. ^{SS}

Pri pravilni izbiri viličarja je pomembno upoštevati okolje delovanja, čas delovanja, vrste tovorov, poudarjajo v podjetju Vilboss.

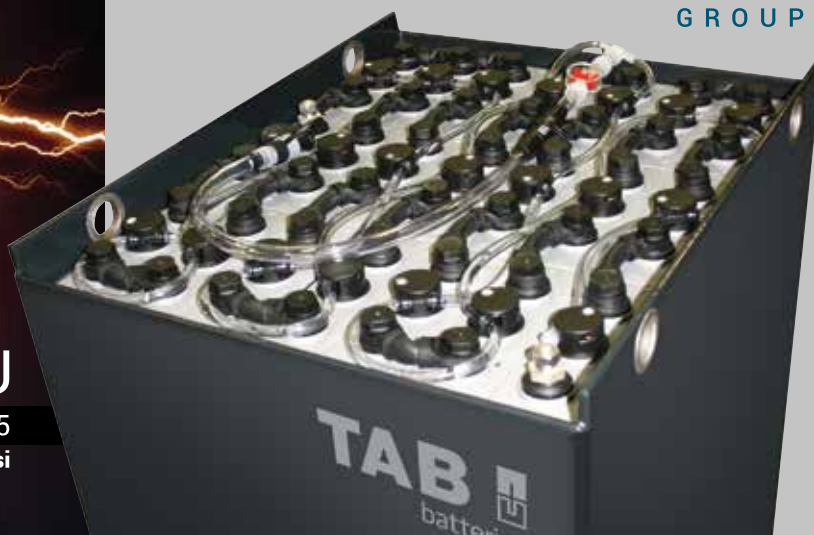


ENERGIJA V GIBANJU

TAB TRAKCIJSKE BATERIJE - ŽE OD LETA 1965

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

TAB
GROUP



Vaša vrata do lige prvakov

EFAFLEX 
hitra in varna vrata



Vabljeni na 52. MOS Celje,
na naš razstavni prostor hala D, prostor št.25
od 10. do 15. Septembra 2019.



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.

EFAFLEX 
hitra in varna vrata

EFAFLEX INŽENIRING d.o.o. Ljubljana, Devova ulica 5, SI-1000 Ljubljana
Tel +386/1 51 40 430, Fax +386/1 51 40 456, prodaja@efaflex.si, www.efaflex.si



Foto: Depositionphotos

Želeli bi si več posluha za alternativo

Vozila na alternativne pogone so na trgu na voljo, a njihovi proizvajalci opozarjajo, da manjka podpora zakonodajalcev in vlad.

Barbara Perko

»Vsaka takšna alternativa zahteva velike finančne vložke, da lahko kot končni izdelek ugleda luč sveta,« opozarjajo pri Volvu.

»Večina proizvajalcev, ne le Volvo, je že pred časom pripravila vrsto alternativ, ki pa nekako ne doživijo občutnejše podpore s strani zakonodajalcev in vlad, ki imajo v rokah škarje in platno pri zagonu uporabe takšnih projektov. Moramo si biti na jasnem, da vsaka takšna alternativa zahteva velike finančne vložke, da lahko kot končni izdelek ugleda luč sveta. Čuti se pomanjkanje strategije na tem področju. Vlade se bodo enkrat morale odločiti, v katero smer naj pelje zgodba z alternativnimi pogoni. Treba bo izbrati eno pot, v vse smeri namreč ni možno!« poudarjajo pri Volvu.

Pri Volvu razlog za malo naročil potencialnih uporabnikov vidijo tudi v nedorečenosti finančnih vzpodbud v našem delu Evrope. »Razlog so tudi nezgrajene ali nedelujoče infrastrukture zaradi birokratskih in političnih zapletov pri izdaji uporabnih dovoljenj. Posledica je tržno nepriljavna cena alternativnih pogonov, saj jih je v butični proizvodnji skoraj nemogoče izdelati po konkurenčni ceni,« pojasnjujejo.

»Trenutno izgleda še najbolj realističen pogon klasičnega motorja z notranjim izgorevanjem na zemeljski plin, komprimiran CNG ali še boljše ohlajen utekočinjen LNG. Nekaj takšnih vozil že obratuje s slovenskimi registrskimi tablicami, se pa lastniki prav tako srečujejo s pomanjkanjem infrastrukture za polnjenje,« naštejejo eno od težav, s katero se soočajo lastniki vozil. Razlog za to je tudi dejstvo, da je oskrbovanje z utekočinjenim zemeljskim plinom LNG posebej v smeri proti severu Evrope še vedno problematično.

Pri Volvu se posvečajo tudi razvoju električnih pogonov za gospodarska vozila. »Veliko aktivnosti se odvija tudi v smeri priprave maloserijske proizvodnje električnih tovornjakov za dostavo in komunalno uporabo. Tudi tu so ovira zapleti s pomanjkljivo infrastrukturo za polnjenje in pomanjkanjem ustreznih direktiv, ki so nujne za izdelavo vozil. Zakonodaja EU vsekakor prepočasi sledi proizvajalcem in obljubam politike, proizvajalci pa morajo nase prevzemati

tveganje, da morda nekaj, kar je v dobri veri razvito kot alternativa za prihodnost, kasneje ne bo ustrezalo smernicam, ki šele bodo sprejete na tem področju,« opozarjajo.

Plinska vozila tudi za daljinske prevoze

»V Sloveniji bi si želeli več posluha za vozila na alternativna goriva, saj 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,« na pomen investicijskih spodbud opozarjajo v podjetju Scania Slovenija.

V podjetju pravijo, da novi trendi v transportu nakazujejo na vse več plinskih vozil, ki so bila do nedavno namenjena predvsem mestni distribuciji. Sami tako ponujajo plinska vozila tudi za daljinske prevoze. »Trend nakazuje porast vozil na LNG (utekočinjen zemeljski plin - UZP), HVO (hidrogenirano rastlinsko olje - HRO) in CNG (stisnjen zemeljski plin - SZP), ki v okolju pustijo manjši ogljični odtis,« povedo, ob čemer dodajo, da je porast električnih vozil, ki so danes bolj osredotočena na mestno okolje, neizogiben. Za več plinskih modelov na cestah je predpogoj kakovostno infrastrukturno omrežje in razpoložljivost bencinskih črpalk ter ukrepov držav, ki spodbujajo in podpirajo nabavo vozil za alternativno delovanje.

Pri Scanii se lahko pohvalijo, da so »prvi v transportni industriji ponudili serijsko rešitev vtičnega hibrida (Plug-In Hybrid), ki je namenjen predvsem mestni distribuciji. V transportni industriji lahko pričakujemo več težkih vozil na alternativna goriva in električni pogon, ki bo v prihodnosti prevzel glavno vlogo pri oblikovanju trajnostnega transporta,« so prepričani.

Njihov tovornjak Scania R450 je že tretje leto zapored dobil naziv najbolj ekološkega vozila. Rezultat dela na področju uporabe alternativnih goriv v zadnjih 30 letih je »najširši obseg predstavljenih plinskih vozil, hibridov, vozil na bioetanol, biodizel, HVO in elektrificiranih rešitev na trgu«.

Testirajo predserijskega eActrosa

Mercedes je letos poleg že uveljavljenega modela Econic NTG razširil paletu vozil s pogonom na stisnjen zemeljski plin (CNG) z vozili Actros NTG, ki so namenjena predvsem za urbana področja in lokalno distribucijo. »Vzporedno s tem pa že tečejo testiranja predserijske izvedenke eActrosa pri omejenem številu večjih kupcev iz zahodne Evrope. Gre za električno izvedenko Actros šasije z nadgradnjo, namenjeno predvsem distribuciji v večjih urbanih naseljih. Medtem pa po nekaterih evropskih mestih že vozijo prvi serijski avtobusi eCitaro, katerih redna dobava kupcem se je začela konec lanskega leta,« pravijo pri Autocommerce.

Do 2030 se morajo izpusti zmanjšati

Uporaba alternativnih goriv je potrebna za doseganje okoljskih ciljev na področju emisij toplogrednih plinov (TGP) in onesnaževal. Slovenija mora do leta 2030 zagotoviti zmanjšanje izpustov TGP v prometu za 9 % glede na leto 2020. V ospredje bodo tako stopila vozila na električni pogon in hibridna vozila ter vozila na fosilna goriva, ki dosegajo visoke standarde in imajo bistveno manjši negativni vpliv na okolje kot vozila, ki so danes v uporabi. Za doseganje ciljev bo tako treba poleg ukrepov za izboljšanje javnega potniškega prometa med osebnimi avtomobili zagotoviti vsaj 17 % električnih vozil oz. priključnih hibridov (200.000 vozil), 12 % električnih lahkih tovornih vozil (11.000 vozil), 33 % vseh avtobusov na stisnjen zemeljski plin (1.150 avtobusov) ter skoraj 12 % težkih tovornih vozil (dobrih 4.300 vozil) na utekočinjen zemeljski plin.

V ta namen bo treba poskrbeti za ustrezno infrastrukturo, povečati številno polnilnic vozil na alternativna goriva po vsej državi. Na ministrstvu za infrastrukturo napovedujejo, da bi ob predvideni rasti vozil leta 2025 potrebovali 7.000 polnilnic običajne moči, leta 2030 pa kar 22.300. Prav tako bo treba povečati delež težkih tovornih vozil na čisti biodizel z 0 na 10 odstotkov med letoma 2020 in 2030.

Konec leta 2018 je bilo v Sloveniji 328 polnilnic za vozila na električni pogon v javni rabi (od tega 31 hitrih e-polnilnic z močjo 43-50 kW na avtocestnem omrežju), 1 polnilno mesto za vodik, 115 polnilnih mest za utekočinjen naftni plin (UNP), 4 polnilnice za stisnjen zemeljski plin (SZP), 2 polnilnici za utekočinjen zemeljski plin (UZP).

Konec leta 2018 je bilo vseh registriranih vozil na alternativna goriva (vir: SURS, 2019):

- 1.437 vozil na električni pogon (od tega 91 % osebnih avtomobilov),
- 4.627 vozil na hibridni pogon (od tega 99,8 % osebnih avtomobilov),
- 10.670 vozil na UNP (od tega 96 % osebnih avtomobilov),
- 467 vozil na SZP (od tega je 52 % osebnih avtomobilov),
- 107 drugih vozil (od tega 6 vozil na vodik kot predelana vozila).

Električna vožnja do 100 kilometrov

»Trenutno sta v uporabi dva modela električnih tovornjakov DAF LF Electric in CF Electric, ki vsebujeta inovativno Cumminsovo tehnologijo elektromotorjev z močjo do 340 KS,« o tem, kaj na področju električnih vozil ponuja DAF, pravijo v podjetju Cordia.

DAF je proizvedel tudi »hibridni model CF, ki vsebuje 10,8-litrski diesel paccar MX11 in električni motor z močjo 175 KS. Hibridni model zagotavlja popolnoma električno vožnjo do 100 kilometrov. Vozila se še testirajo v komunalnih in trgovskih verigah,« pojasnjujejo. **gg**

»Izkušnje ostalih držav v Evropi kažejo, da se stranke odločajo za nakup vozila na alternativna goriva, kadar je nakup le-teh ekonomsko upravičen,« pravijo v podjetju Scania Slovenija.

Pri Mercedesu že testirajo predserijsko izvedenko eActrosa. Po nekaterih evropskih mestih pa že vozijo prvi serijski avtobusi eCitaro.

DAF-ov hibridni model zagotavlja popolnoma električno vožnjo do 100 kilometrov.



www.comark.si

Butični logist za zelo velike, težke in zahtevne tovore

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

Podjetje Comark, s sedežem v Sloveniji, je vaša rešitev na področju projektnega tovara, kjer gre za transport dimenzij-sko izrednih, težkih, vrednih in kritičnih (pomembnih za dokončanje živih projektov) tovorov. Ob tem izvajajo izredne prevoze po celem svetu. Ti zahtevajo specializirana transportna sredstva, prilagojene transportne/prevozne poti ter izurjeno in izkušeno osebje, ki skrbi, da stvari tečejo gladko.

Prevozi v ustrezni embalaži – prekomorsko pakiranje

Vsak kupec si želi prejeti svoj tovar v embalaži – nedotaknjen. Da bi tovar 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 na lesenih podih, v zabojih in kletkah. Za zaščito blaga se uporabljajo dodatne embalaže (folije, absorberji vlage), narejene po meri. Za to so v Comarku razvili posebno dejavnost – prekomorsko pakiranje blaga.



Povezani s strateškima partnerjema

Da bi bili kos opisanim izzivom, so v Comarku oblikovali tudi ustrezno organizacijsko in lastniško strukturo. Povezali so se z najmočnejšim slovenskim prevoznikom podjetjem za izredne prevoze (Ploj, d. o. o.), s čimer so zagotovili floto tovornih vozil, ki jo prioritarno uporabljajo in ponujajo za izvedbo projektov. Na področju pakiranja tovarov so vzpostavili partnerstvo z italijansko družbo (Transpack Spa), ki ima že 40 let izkušenj s prekomorskim pakiranjem. V Sloveniji (Paklog, d. o. o.) in na Hrvaškem (Ecotec, d. o. o.) so odprli sodobni pakirni center s skupno 50 zaposlenimi. Pakirni center koristijo kot mesto pretovora, skladiščenja, polnjenja kontejnerjev in seveda osnovne dejavnosti pakiranja. Za kupce, ki želijo imeti tovar zapakiran na svoji lokaciji, pa imajo na terenu večje število mobilnih ekip. Posledično pogosto pakirajo tudi zunaj omenjenih držav, predvsem na področju nekdanje Jugoslavije.

Omenjeno je zelo pomembno, saj v okviru globalnih logističnih tokov delujejo predvsem na tovoru, ki gravitira na uvozu ali izvozu prek severno-jadranski luških pristanišč (SI-Koper, HR-Rijeka, IT-Trieste,

Venice, Ravenna). Kupce privabi celovit servis (pakiranje in transport), predvsem pa tudi krajši tranzitni časi ladijski prevoznikov za Afriko ter Bližnji in Daljni vzhod.

V sozvočju z velikimi

Po besedah Branka Butale družba Comark v globalni logistiki deluje kot butično podjetje.



tje. Imajo posebno ponudbo, ki je klasični špediterji nimajo. »Pri tem smo dostikrat tudi orodje v rokah velikih; večina naših strank so namreč velika globalna logistična podjetja,« pravi sogovornik.

Konkurenčna prednost podjetja je jasna zgodba/vizija, dolgoletne izkušnje, znanje, kakovostna organizacija, prilagodljivost in široka mreža zaupanja vrednih sodelavcev in poslovnih partnerjev.



KREATIVNO FINANCIRANJE POSLOVNE RASTI

NOVO v
Summit Leasingu

Financiranje:

- tovornih vozil, prikolic,
- avtobusov,
- gradbene mehanizacije, viličarjev,
- kovinsko in lesno obdelovalnih strojev,
- plovil.



SM STUDIO MARKETING

Pokličite nas na 01 548 33 73, 01 548 33 63, 01 548 33 51
ali 01 548 34 60, pišite na oton@summit-leasing.si ali obiščite
summit-leasing.si



Summit Leasing Slovenija

S povezovanjem do rezultatov

V partnerstvu SRIP ACS+ izpostavljajo izjemne dosežke, ki so zaznamovali leto 2018 in ki pomenijo preboj v delovanju SRIP ACS+ in tudi širše, v slovenskem prostoru.

Barbara Perko

Viden dosežek partnerstva EDISON je uvedba 10 električnih vozil v Mestni občini Koper.

Partnerji so prepoznali poslovne priložnosti na področju zelene mobilnosti ter ustanovili podjetje za inženiring zelene mobilnosti Rotalab.

Strateško razvojno-inovacijsko partnerstvo na področju mobilnosti SRIP ACS+ je rezultat skupnega delovanja Slovenskega avtomobilskega grozda ACS in Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije. Obe združenji sta se povezali v okviru priprave Slovenske strategije pametne specializacije in pripravili akcijski načrt razvoja avtomobilske industrije in mobilnosti, ki je bil osnova za oblikovanje skupnih projektov partnerjev.

Najpomembnejši dosežki Strateško razvojno-inovacijskega partnerstva na področju mobilnosti SRIP ACS+ so vezani na povezovanje partnerjev v različnih oblikah, kar je privedlo do pomembnih rezultatov.

1. Slovenija kot referenčna država zelene mobilnosti

Slovenija je s partnerstvom EDISON vzpostavila nov model uvajanja elektromobilnosti v slovenska mesta s ciljem razvoja novih modelov in novih rešitev za pospešeno uvajanje zelene mobilnosti v slovensko okolje. Pomemben viden dosežek partnerstva je uvedba desetih električnih vozil v Mestni občini Koper. Tak model se že širi v druge slovenske regije, zanj kažejo zanimanje tudi sosednje države, Hrvaška, Srbija, Makedonija, Madžarska in Avstrija.

Partnerstvo EDISON šteje okoli 50 članov in združuje ponudnike rešitev zelene mobilnosti, od električnih vozil in polnilne infrastrukture do rešitev »car sharinga« in modelov ter aplikacij za podporo elektromobilnosti, kot tudi uporabnike elektromobilnosti.

2. Nov model elektromobilnosti

Podjetje za inženiring zelene mobilnosti Rotalab je neposreden rezultat promocije partnerstva in modela EDISON ter v povezavi s tem izjemne komunikacije med partnerji ter prepoznavanja poslovnih priložnosti na področju zelene mobilnosti. Poslovni model temelji na povezovanju izkušenj partnerjev s prepoznanimi priložnostmi in ovirami za hitrejše uvajanje električnih vozil v uporabo. Pomemben element poslovnega modela je celovit pristop k reševanju posamezne problematike, upoštevanje specifičnih izzivov uporabnikov ter priprava celovitega unikatnega predloga rešitve, sestavljene iz različnih posameznih rešitev

ponudnikov, ki naslavlja potrebe posameznega naročnika.

3. Deset podjetij in inštitucij v skupno investicijo

Laboratorij za 3D tisk kovin razvojnega centra slovenske avtomobilske industrije SiEVA je rezultat delavnice SRIP ACS+, vezane na predstavitev tehnologije 3D tiska kovin in razprave o uporabnosti tehnologije v avtomobilski industriji konec leta 2017. Ugotovitev udeležencev je bila, da Slovenija potrebuje skupni razvojni laboratorij. SRIP ACS+ je na podlagi te pobude skupaj z razvojnim centrom SiEVA razvil unikatni poslovni model in k njegovi realizaciji povabil zainteresirane partnerje. Deset podjetij in inštitucij se je odločilo za skupno investicijo v napreden 3D tiskalnik kovin. K projektu sta pristopila tudi Inštitut za materiale in tehnologije ter Fakulteta za strojništvo Univerze v Ljubljani. Slednja je na lastno pobudo dala na uporabo urejen in primerno opremljen prostor, v katerem od oktobra lani deluje SiEVIN Laboratorij za 3D tisk kovin. Laboratorij sodeluje s sorodnima laboratorijema v Italiji in Avstriji. Model služi kot osnova za razmišljanja in pobude o ustanovitvi dveh novih laboratorijev na področju naprednih tehnologij industrije 4.0.

4. Prepoznavanje dobrih praks

Projekt MANGO je namenjen osveščanju uporabnikov o njihovi pomembni vlogi pri zniževanju izpustov iz naslova mobilnosti, vzpostavitvi pomembnega dialoga z državo o pomenu strategij in zakonodaje ter njenem vplivu na avtomobilsko industrijo. V okviru projekta prepoznavajo dobre prakse med proizvajalci, skrbijo za njihovo izmenjavo in uvajanje zelenih tehnologij tudi v proizvodne procese in poslovne modele dobaviteljev avtomobilski industriji.

5. S projektom Digilog.si do enotne vstopne točke

DIGILOG.SI je mreža 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 prenosom le-teh v realno okolje. Mreža bo povezovala inštitucije znanja in s skupnim delom

dijakov, študentov ter uveljavljenih raziskovalcev prispevala k razvoju novih znanj in veččin potrebnih kadrov. Partnerji bodo uvajali stalne izboljšave ter razvijali nove prebojne rešitve na področju izdelkov, tehnologij in storitev za bolj učinkovito logistiko. Demonstracijski projekti znotraj mreže bodo namenjeni dvigovanju zavedanja o vplivu učinkovite logistike na večjo konkurenčnost podjetij in izboljšanje ogljičnega odtisa. Cilj partnerstva je uvedba tehnologij v realno okolje z namenom odpiranja novih poslovnih priložnosti in novih trgov.

Eden ključnih projektov mreže DIGILOG.Si je vzpostavitev enotne vstopne točke na področju logistike, »Single Window«. Ta omogoča strankam, ki sodelujejo v celotni dobavni verigi, izmenjavo standardiziranih informacij in dokumentov za izpolnitev vseh zakonskih postopkov uvoza, izvoza in tranzita. Vsem deležnikom je omogočen 24-urni dostop do elektronskega prenosa vseh dokumentov. Zaradi skrajšanja časa obdelave vseh dokumentov in dovoljenj je to eden ključnih vzvodov za razvoj ter spodbujanje mednarodne trgovine ter preboj slovenske logistike.

Krepili bodo partnerske odnose

Tanja Mohorič, direktorica GIZ ACS, Slovenski avtomobilski grozd, pravi, da bo SRIP ACS+ »nadaljeval z izvajanjem zastavljenih pobud in projektov ter iskal področja, na katerih bodo partnerji lahko še močnejše

SRIP ACS+ v letu 2018

- 100 članov
- prek 9 milijard prihodkov
- 17 % slovenskega BDP
- skoraj 25 % slovenskega izvoza
- 13 izvedenih dogodkov za člane
- 450 udeležencev na dogodkih
- 30 individualnih srečanj s člani

uveljavili svoj inovacijski potencial z razvojem povsem konkretnih poslovnih modelov in pobud«. Na področju mobilnosti bodo prepoznali strateške trende razvoja na področju mobilnosti na eni strani ter kapacitete in kompetence članov na drugi strani ter jih smiselno povezovali v celovite in pomembne velike projekte partnerstva. Spodbujali bodo skupne razvojne projekte partnerjev s ciljem razvoja novih prebojnih rešitev in vzpostavljanja partnerskih odnosov na nacionalnem in evropskem nivoju. Spodbujali bodo razvoj zaposlenih na področju mobilnosti in avtomobilske industrije z oblikovanjem modela razvoja kompetenc in veččin ter organizacijo vrhunskih dogodkov za prenos znanj in pobud med partnerji. »Vsekakor bomo krepili partnerske odnose ter model odprtega inoviranja med člani,« poudarja Tanja Mohorič. gg

Eden ključnih projektov mreže DIGILOG.Si je vzpostavitev enotne vstopne točke na področju logistike.

Prigo. Vaš logistični partner v osrčju Evrope.

Specializirani za:

www.prigo.si



SPLOŠNI TOVOR

Mednarodni in domači prevoz volumenskega blaga



FARMACEVTSKI IZDELKI

Prevozi blaga pod temperaturnim režimom



CERTIFIKAT GDP

Prvo slovensko transportno podjetje s certifikatom GDP



Prigo, d.o.o., Brezovica
Podpeška cesta 10
1351 Brezovica pri Ljubljani

Transport in logistika
Pot na Tojnice 48
1360 Vrhnika, Slovenija

+386 1 365 82 25
+386 1 755 12 70
+386 30 611 686

www.prigo.si
transport@prigo.si
PRIGO, Transport in logistika

Združujejo znanje pomorstva, prometne tehnologije in transportne logistike

Po diplomantih Fakultete za pomorstvo in promet, ki bo prihodnje leto praznovala 60-letnico delovanja, vlada veliko povpraševanje doma in vse bolj tudi v tujini.



»Študente skozi prikaze dobrih praks v svetu usmerjamo v nove tehnologije, avtomatizacijo in zeleno logistiko,« pravi prof. dr. Elen Twrdy, dekanja Fakultete za pomorstvo in promet.

Fakulteta za pomorstvo in promet (FPP) je članica Univerze v Ljubljani, ima okoli 38.000 študentov in sodi med tri odstotke najboljših univerz na svetu. »Naša fakulteta je edina članica Univerze v Ljubljani, ki je v Portorožu, tik ob morju, in obenem edina na Slovenskem, na kateri je mogoče študirati pomorstvo ter prometno tehnologijo in transportno logistiko. Poleg pedagoške izvajamo tudi raziskovalno in strokovno dejavnost s področja pomorstva in prometa,« pravi dekanja prof. dr. Elen Twrdy.

Tradicija, ki nenehno sledi novostim

Gradijo na tradiciji izobraževanja tehnologije prometa, ki so ji dodali novosti s področja transportne logistike. »Naši študijski programi so strokovni in zanimivi, saj nudijo študentom sodoben način študija, pripravijo jih na delo v praksi in na nadaljnji študij, če se za to odločijo. Z vključevanjem strokovnjakov iz prakse študente sproti seznanjamo z novostmi, ki so danes aktualne, s sodobnimi orodji vodenja v logistiki, z novimi tehnologijami ... Hkrati jih skušamo s svojim znanstvenoraziskovalnim delom navdušiti za nadaljnji študij in za sodelovanje pri delu na projektih,« razlaga sogovornica.

Na FPP delujejo aktivni raziskovalci, ki so vključeni v domače in mednarodne raziskovalne in strokovne projekte, poleg tega pa fakulteta strokovno sodeluje s številnimi vodilnimi podjetji in organizacijami s področja pomorstva in prometa v Sloveniji in tujini. V veliko projektov vključijo študente in jim tako omogočajo, da spoznajo razvojno delo.

Študente skozi prikaze dobrih praks v svetu usmerjajo v nove tehnologije, avtomatizacijo in zeleno logistiko. Hkrati jim podajajo znanja, ki so potrebna za razumevanje tehničnih vidikov, tehnik delovanja sistemov, vodenja projektov in timov ter napredna znanja uporabe sodobnih informacijskih orodij. Samo tako bodo lahko konkurenčni na trgu dela.

Diplomanti, zaposljivi tudi v tujini

»Naši študenti se lahko takoj po zaključku študija zaposlijo, saj je povpraševanje po tem kadru veliko. Na slovenski obali je to eden od najbolj iskanih profilov za zaposlitev. Veliko prošenj dobimo tudi iz ostalih delov Slovenije in v zadnjem času tudi iz tujine,« poudarja Elen Twrdy.

Z novimi študijskimi programi sledijo razvojnim smernicam

Za prihajajoče študijsko leto so posodobili vsebine predmetov na prvi stopnji

Študijski programi Fakultete za pomorstvo in promet

1. Prva stopnja:

- univerzitetni študijski program Tehnologija prometa in logistika,
- visokošolski študijski programi Prometna tehnologija in transportna logistika, Navtika ali Ladijsko strojništvo.

2. Druga stopnja:

- programa Promet in Pomorstvo. Študent, ki se vpiše na Promet, ima možnost izbire smeri Prometna tehnologija, Transportna logistika in Prometna varnost. Na programu Pomorstvo ima študent na izbiro smeri Pomorski sistemi, Pomorsko inženirstvo in Morske vede.

3. Tretja stopnja:

- nosilci doktorskega študija Pomorstvo in promet,
- sodelujejo pri študiju Varstvo okolja.

študija, saj morajo biti študijski programi aktualni. Dodali so jim vsebine, ki se nanašajo na sodobno literaturo in nove raziskave. Večje spremembe načrtujejo za študijsko leto 2020/21, ko bodo razpisali posodobljen program druge stopnje, kjer bodo združili smeri in ponudili več izbirnih predmetov. »Na tak način sledimo razvojnim ciljem s področja prometa, transportne logistike in pomorstva,« dodaja sogovornica.

Univerza v Ljubljani
Fakulteta *za pomorstvo in promet*





SLOVENIJA JE LEPA DEŽELA

Vse njene lepote s seboj prinašajo tudi veliko odgovornost, da jih uživamo na način, ki omogoča trajnostni razvoj nam in našim zanamcem. Zato ni vseeno, kako načrtujemo, gradimo in vzdržujemo prometnice, ki nas povezujejo. Zgrajena avtocestna infrastruktura bo v našem prostoru ostala še dolgo časa, z namenom zблиževanja ljudi in skrajševanja razdalj med nami. Načrtujemo nove poti za prihodnost in skrbimo, da bodo ceste varne in pretočne ne le danes, ampak tudi jutri.

V zadnjem četrletju se povpraševanje poveča

Največ povpraševanja na področju lizing prihaja od podjetij iz gradbeništva. Dodatno se povpraševanje običajno poveča v zadnjem četrletju leta.

Barbara Perko

V GB Leasingu trenutno največ zanimanja beležijo za lahka in težka tovorna vozila s pripadajočimi prikolicami.

»Trg tovornih vozil, gradbene mehanizacije in ostalega težkega tovornega programa je trenutno precej pregret. To se seveda odraža tudi v povpraševanju na področju leasinga, predvsem največ povpraševanja prihaja od podjetij iz panoge gradbeništva,« o stanju na trgu pravijo v GB Leasingu, kjer na teh področjih že nekaj zadnjih let zaznavajo povečano povpraševanje. Dodatno pa se povpraševanje običajno poveča tudi v zadnjem četrletju leta, ko si podjetja z nakupi osnovnih sredstev znižujejo davčno osnovo.

V GB Leasingu trenutno največ zanimanja beležijo za lahka in težka tovorna vozila s pripadajočimi prikolicami. Pričakujejo tudi, da se bo povpraševanje letos konec leta še povečalo.

»V preteklih letih smo opazili veliko povpraševanja po financiranju tovornih in lahkih gospodarskih vozil, avtobusov in prikolic, pri čemer se ta trend v zadnjem obdobju umirja,« pa opazajo pri UniCredit Leasingu, kjer obstoječim in potencialnim strankam ponujajo financiranje novih in rabljenih tovornih, priklopnih ter dostavnih vozil na finančni lizing.

Na voljo več vrst lizinga

Pri Summit Leasing Slovenija strankam za financiranje komercialnih vozil ponujajo dva tipa financiranja, in sicer finančni lizing ter operativni lizing oziroma poslovni najem. Za katero obliko lizinga se odločijo, je odvisno od tega, katere storitve so s tem še povezane. »Kupci komercialnih vozil se v primeru, ko kupujejo samo vozilo, za ostale storitve, povezane z njim, pa poskrbijo same, večinoma odločajo za nakup s pomočjo finančnega lizinga. V primeru, ko so v financiranje vključene tudi dodatne storitve, kot so npr. zavarovanje, registracija, servisiranje, pa se vse pogosteje odločajo tudi za operativni lizing, čeprav ta oblika financiranja ni prevladujoča,« odločitve strank povzamejo pri Summit Leasing Slovenija.

V GB Leasingu nudijo podjetjem tako finančni lizing za tovorna vozila, stroje in opremo kot tudi najem osebnih vozil. »Ko govorimo o tovornih vozilih, dostavnikih, avtobusih, strojih itd., večinoma sklepamo pogodbe o finančnem lizingu, za katerega je značilno, da lizingojemalec v poslovnih knjigah vodi premoženje kot osnovno sredstvo in sam obračunava tudi amortizacijo tega sredstva. Če je lizingojemalec davčni zavezanec, si lahko davek na dodano vrednost poročuna v mesecu sklenitve pogodbe v celoti. Pri tem načinu financiranja nudimo tudi zamik plačila DDV, kar stranki sprost denarni tok do datuma vračila davka s strani države,« pojasnjujejo.

Ponujajo pa tudi možnost najema tovornih vozil, strojev in opreme, pri čemer pa izpostavljajo, da je zaradi spremenjene davčne zakonodaje ta produkt bolj primeren za osebna vozila. »Najem tovrstnih premoženj omogočamo bolj izjemoma in to zgolj bonitetno najboljšim strankam,« razlagajo.

Vsak primer obravnavajo individualno

Vsi ponudniki lizinga poudarjajo, da vsak primer obravnavajo individualno. Pri GB Leasingu imata ključno vlogo pri definiranju pogojev boniteta stranke in predmet financiranja. »Pogoji za sklenitve financiranja so odvisni od več dejavnikov, in sicer od tipa komercialnega vozila, namena uporabe, trajanja



financiranja in nenazadnje bonitete stranke,« pa naštejejo pri Summit Leasing Slovenija. Na podlagi teh podatkov, ne glede na to ali gre za novo ali rabljeno vozilo, skupaj s stranko pripravijo najoptimalnejši paket, ki omogoča neovirano odplačevanje in uporabo vozila.

Pri UniCredit Leasingu so pogoji za sklenitev lizing posla ustrezna boniteta lizingojemalca, pridobljena vsa potrebna dokumentacija za finančno analizo in posledična odobritev posla, veljaven predračun dobavitelja ter dogovorjen polog in doba trajanja lizinga. Komercialni pogoji se nato določajo glede na posamezen posel.

Višina pologa odvisna od vrste vozila

Višina pologa se razlikuje glede na to, kakšno vozilo je predmet financiranja. »Pri novih vozilih je potreben minimalen 10-odstotni polog ter DDV, polog pri rabljenih vozilih pa je najmanj 20 odstotkov. Maksimalna doba financiranja pri novih vozilih znaša 6 let (84 mesecev). Pri rabljenih tovornih in lahkih gospodarskih vozilih starost vozila in doba financiranja skupaj ne smeta preseči 7 let (84 mesecev), pri rabljenih avtobusih pa 9 let (108 mesecev),« poudarjajo pri UniCredit Leasingu.

Pri GB Leasingu bodo lizingojemalci v primeru težkega tovornega programa ali opreme zagotovili od 10 do 30 odstotkov kupnine, pri rabljenih pa med 20 in 40 odstotki kupnine. To predstavlja začetni polog in temu primerno zmanjšanje glavnice. Preostali del se odplačuje z mesečnimi obroki. Doba odplačevanja za težka tovorna vozila in avtobuse je praviloma do 5 let, medtem ko je za lahka tovorna vozila doba odplačevanja do 7 let. Kot poudarjajo, so možne tudi izjeme. »Pri tem bi izpostavili, da se večina strank odloči za petletno dobo odplačevanja, saj se takrat običajno zaključijo tudi amortizacija sredstva. Kar se tiče rabljenih vozil in opreme, pa se običajno sklene leasing za takšno dobo, da je ob zaključku predmet financiranja star do 10 let,« pojasnjujejo pri GB Leasingu ^{gg}

»Ko so v financiranje vključene tudi dodatne storitve, se stranke vse pogosteje odločajo tudi za operativni lizing, čeprav ta oblika financiranja ni prevladujoča,« navajajo pri Summit Leasing Slovenija.

»Pri novih vozilih je potreben minimalen 10-odstotni polog ter DDV, polog pri rabljenih vozilih pa je najmanj 20 odstotkov,« pojasnjujejo pri UniCredit Leasingu.

BRCE

FAST & SAFE DELIVERY



Dostava blaga s kombi vozili po Sloveniji in Evropi.



Tovorni prostor volumna 18 m³ in nosilnosti 1100 kg za do 8 europalet.



Hitra dostava v roku 24 ur. Zbirna dostava v roku 72 ur.



Izkušena ekipa voznikov s 60 novimi, nadstandardno opremljenimi vozili.



Vrhunska storitev, 20 letna tradicija, certifikat bonitetne odličnosti.

Stavijo na kakovost in visoko usposobljen kader

Prometni center Blisk že skoraj 30 let obstoječim in bodočim nepoklicnim in poklicnim voznikom nudi kakovostna izobraževanja in usposabljanja na področju cestnega prometa.

Sprva je podjetje delovalo samo kot šola vožnje. S pridobljenimi novimi znanji in izkušnjami pa so k prvotni dejavnosti dodali še vrsto usposabljanj za poklicne voznike.

Nova znanja in nadgradnja obstoječih

Danes Prometni Center Blisk, d. o. o. nudi bodočim in že obstoječim voznikom šolo vožnjo za vse kategorije in na drugi strani voznike izobražuje in usposablja v cestnem prometu. Čez vsa leta delovanja so postali sodoben izobraževalni center, ki zavzeto stremi h kakovosti na področju izobraževanja in nudenju podpore voznikom. Želijo jim ponuditi nova znanja in nadgradnjo že obstoječega.

Usposabljanja v sodelovanju s transportnimi podjetji kandidatov

»Zavedamo se, da je delo voznika težko in zelo obremenilno, zato poskušamo čim boljše sodelovati s transportnimi podjetji, v katerih so naši kandidati zaposleni. Tako voznikom ne nudimo usposabljanj zgolj na našem sedežu v Ljubljani, ampak tudi v drugih krajih po Sloveniji, in sicer v Kopru, Postojni in v Novem mestu. Na željo naših strank pa organiziramo predavanja tudi na drugih krajih, kjer po navadi ne izvajamo



usposabljanj redno vsak mesec,« pravijo v Prometnem centru Blisk.

Visoko usposobljeni predavatelji

Svojim strankam nudijo predavanja s strokovno zelo usposobljenimi predavatelji in njihovo izvedbo v modernih poslovnih prostorih. Čim več želijo biti v stiku tudi s samimi vozniki, saj lahko le tako dobijo dovolj povratnih informacij, kako še dodatno izboljšati izvajanje njihovih storitev. Vizija podjetja je usmerjena k cilju, da njihove storitve vedno predstavljajo sinonim za kakovost in visoko usposobljen kader.

Usposabljanja, ki jih nudijo v Prometnem centru Blisk

1. Usposabljanja s področja šole vožnje – teoretična in praktična usposabljanja za vse kategorije motornih vozil
2. Usposabljanja za poklicne voznike:
 - usposabljanje za pridobitev temeljne kvalifikacije voznik/ca v cestnem prometu – Pridobitev 'Kode 95',
 - usposabljanje za podaljšanje temeljne kvalifikacije voznik/ca v cestnem prometu – Podaljšanje 'Kode 95',
 - Usposabljanje za prevoz nevarnega blaga (ADR) – Pridobitev in/ali podaljšanje ADR.



*Prometni center Blisk
Gorazdova 20, 1000 Ljubljana
Telefon: 01/320-52-20*

*Elektronski naslovi: info@blisk-as.si /
koda95@blisk-as.si / adr@blisk-as.si /
obnovitevkode95@blisk-as.si*

Pripravljeni na izziv

Uradni zastopnik za Slovenijo

PROTECT TRADE d.o.o.

Cesta Leona Dobrotinška 27
3230 Šentjur
www.protect-trade.si



Matador, znamka z dolgo tradicijo, predstavlja novo generacijo pnevmatik za tovornjake. Nova pnevmatika HR 4 nudi **več prevoženih kilometrov** in **manjšo porabo goriva**. Je popolna pnevmatika za zahtevne regionalne in avtocestne prevoze sodobnega časa.

**NOVA
GENERACIJA**



F HR 4

m+s

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izboljšane zmogljivosti na mokrem
- Boljša vodljivost med vožnjo



D HR 4

m+s



PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izjemen oprijem
- Večja obstojnost



T HR 4

m+s

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- Veliko prevoženih kilometrov
- Izboljšan kotalni upor
- Boljša obstojnost

www.matador.tires/transport

Matador. Continentalova blagovna znamka.

 **Matador**[®]

Vse bolj pomembna ekologija in varčna vožnja

Zasledovanje okoljskih ciljev, napredni asistenčni sistemi in možnosti oddaljenega nadzora nad vozilom. Vse to ponujajo najnovejša tovorna in dostavna vozila.

Barbara Perko

Volvo je začel v proizvodnjo uvajati nov način za zniževanje energijskih izgub v motorjih z notranjim izgorevanjem.

V segmentu tovornih vozil proizvajalci še vedno največ povpraševanj beležijo po cestnih vlačilcih za prevoze na velike razdalje. »Večino prevozov se namreč opravi v smeri sever in zahod, torej v Nemčijo ali Španijo, Francijo in Italijo,« o usmeritvi slovenskih transportnih podjetij pravijo pri Volvu. Tudi pri Autocommerceu opažajo, da je največ povpraševanja po vlačilcih za mednarodni transport, a se v tem segmentu »v zadnjih mesecih rast ustavlja, medtem ko povpraševanje po gospodarskih vozilih za gradbeništvo in komunalno še vedno vztrajno raste«.

Vse več specialnih vozil

Daleč največ povpraševanja pri Volvu beležijo po sedlastem vlačilcu Volvo FH 4x2 s 13-litrskim motorjem in avtomatiziranim menjalnikom I Shift. Kot opažajo, se povečuje tudi delež delovnih vozil za uporabo na lokalnih prostorih (kombinacije podvozij večjih nosilnosti, na katerih so vgrajena dvigala ali drugi delovni pripomočki), vse več pa je tudi specialnih vozil, ki so prilagojena posameznemu naročniku.

Pri Volvu so celotno paleto motorjev za vgradnjo v gospodarska vozila prilagodili še ostrejšim emisijskim standardom, poznanim kot Euro 6, stopnja D. Prav te dni so začeli uvajati v proizvodnjo nov način za zniževanje energijskih izgub v motorjih z notranjim izgorevanjem. »Paket I-Save s pomočjo dodatne turbine izkoristi del energije vročih izpušnih plinov in preko posebnega prenosa na glavno gred motorja omogoča motorju višji navor, torej večjo vlečno silo in s tem nižjo porabo goriva. V odvisnosti od pogojev vožnje in obremenjenosti vozila so možni prihranki tudi tja do 10 %,« opisujejo novost.

Njihova nova verzija sistema za preprečevanje trkov vozil ponuja kombinacijo prilagodljivega tempomata in varnostnega sistema za preprečevanje trka. »S svetlobnim in kasneje tudi zvočnim opozorilom opozarja voznika, da se je varnostna razdalja nevarno zmanjšala. Vse to se dogaja še pred aktivacijo sistema za preprečevanje trka, ki pa je že del serijske opreme težjih gospodarskih vozil,« pravijo o sistemu. Sistem je najprimernejši za vozila v mednarodnem prevozu in prevozih po cestah z višjimi hitrostmi, a je lahko vgrajen na vsa vozila iz proizvodnega programa Volvo Trucks.

Avtonomno vozilo za maksimalno učinkovito načrtovanje poti

Kot odgovor na težave sodobnega transporta so pri Volvu zagnali projekt Vera, da bi našli rešitev za gospodarno in učinkovitejše delovanje transporta v prihodnosti. Vera je avtonomno električno vozilo, ki ga nadzirajo iz nadzornega centra. »Sistem je zaradi različnih pomanjkljivosti obstoječe infrastrukture tako na cestah kot tudi v komunikaciji, ki je potrebna med vozilom in dispečerskim centrom, zaenkrat omejen na uporabo v zaključenih sredinah in pri nizkih hitrostih vožnje. Zelo primerna mesta uporabe so velika skladišča in pristanišča. Električni pogon zagotavlja nične izpuste, daljinski nadzor in komunikacija z vozilom omogočata uporabo vozila brez voznika 24 ur na dan, varnostni sistemi skrbijo, da se ne zgodi karkoli nepredvidenega, nadzor pa omogoča



maksimalno učinkovito načrtovanje poti in pretovarjanje v točno določenem času na točno določenem mestu. To so prvi zares uporabni koraki pri uresničitvi vizije o avtonomni vožnji gospodarskih vozil,« so prepričani pri Volvu.

Kot izpostavljajo, je na tem področju še marsikaj odprtega. Na potezi so zakonodajalci, ki morajo poskrbeti tako za pogoje kot smernice za uporabo takšnih sistemov. »Seveda ni ovir za uporabo sistema tudi na našem lokalnem nivoju, pod pogojem, da so zagotovljeni vsi pogoji za varno uporabo. Poleg tega pa je vsaj v začetni fazi potrebna visoka podpora zakonodajalcev in ustreznih ministrstev, saj brez finančne vzpodbude takšnih sistemov skoraj ne bo možno uveljaviti,« še dodajajo.

Sistem omogoča nadzor celotnega voznega parka

Pri Scanii največ povpraševanja beležijo po vlačilcih, in sicer modelom serije R z motorjem 450 konjskih moči. Na cesti pa je prisotnih tudi veliko vozil nove generacije serije R in S, ki so večinoma namenjena linijskim oz. mednarodnim prevozom. Prisotni so tudi v vseh drugih segmentih, kot so nakladalniki, gozdarska vozila, gasilska vozila, vozila za odvoz smeti, vozila za distribucijo itd. »Scania je na našem tržišču že drugo leto zapored vodilna v kategoriji težkih vozil nad 16 ton,« pravijo.



Foto: Volvo

Ob letošnjem praznovanju so predstavili posebno serijo V8 tovornjakov, znanih po moči in zvoku. Ena od novosti je tudi omejitev hitrosti prevoznika na določenih geografskih območjih (npr. oster ovinek, klanec navzdol itd.). Tehnologijo usmerjajo v trajnostni promet, ekonomičnost porabe goriva in užitke pri vožnji.

people in logistics

HÖDLMAYR
Logistics Slovenia

since more than
25 years



RELEASING AGENT



TRANSPORT LOGISTICS



VEHICLE LOGISTICS CENTER



END CUSTOMERS

Podjetje Hödlmayr je specialist na področju logistike vozil, ki ponuja učinkovite rešitve v celotni distribucijski verigi.

Stranke Hödlmayr International se lahko zanašajo na več kot 65 let izkušenj ter evropsko logistično mrežo z lastnimi distribucijskimi centri in transportnimi flotami.

Storitve se začnejo z odpremo vozil v tovarnah in se nadaljujejo s cestnim in železniškim prevozom do distribucijskih centrov po vsej Evropi. Hödlmayr pripravi vozila za lokalne trgovce ali predeluje vozila v skladu z željami naročnikov, opravlja pa tudi kleparsko-ličarska popravila in popravilo vozil po toči.



Foto: Scania

Scania tehnologijo usmerja v trajnostni promet, ekonomičnost porabe goriva in užitke pri vožnji.

Med asistenčnimi sistemi, ki so v njihovih vozilih nepogrešljivi, so najbolj priporočljivi sistemi za napredno zaviranje v sili, prilagodljiv tempomat, opozorilo ob menjavi pasu, ABS, TC; elektronski nadzor stabilnosti in tudi Birdview (ogled okolice s ptičje perspektive) ter tudi kotna kamera na kabini. Njihove stranke se odločajo tudi za stransko zračno zaveso in zračno blazino na volanu za zaščito voznika ob trku.

Poleg tega ponujajo tudi povezane storitve, od samodejnega poročanja tahografa do diagnostike na daljavo in izobraževanja voznikov. Njihov sistem omogoča nadzor voznega parka, voznikov in stanja vozila. Sistem obvešča o servisu ter omogoča ocenjevanje voznika glede na način vožnje. Vozilu je mogoče slediti in prejemati poročila o dogodkih, kot je nizko stanje motornega olja, oskrbovanje z gorivom itd. Dostop do podatkov je mogoč prek njihovega portala ali mobilne aplikacije. Razvili so tudi obsežen in zmogljiv koncept za izboljšanje varčnosti pri porabi goriva (Ecolution by Scania).

Za 10 odstotkov nižja poraba

V podjetju Cordia, ki je od leta 1995 zastopnik za vozila DAF v Sloveniji, zadnji dve leti opažajo, da je XF še vedno najbolj prodajana znamka, ki ji sledi 18-tonski LF dostavnik. Njihova vozila so znana po varčnem motorju ter glede učinkovitosti porabe goriva in nizkih emisij držijo vodilni položaj. »Če smo pred dvema letoma privarčevali 7 odstotkov, lahko za nove modele zagotovimo 10 odstotkov nižjo porabo goriva ob pravilni rabi vozila,« poudarjajo.

Lastnikom vozil je namenjen pripomoček DAF Connect, ki omogoča popolno sledenje in kontrolo nad delom posameznega vozila ali celotne flote. Beležijo se vse spremembe in napake, poraba vozila, ocena voznika, omogočen je pregled nad intervali servisov. Kot napovedujejo, se letos konec leta na platformo priključijo še tahografi.

Novi modeli DAF omogočajo 10 odstotkov nižjo porabo goriva ob pravilni rabi vozila.

S pravo pnevmatiko do večje ekonomičnosti prevoza

»Pri pnevmatikah za tovorna vozila je najpomembnejša pravilna izbira tipa pnevmatike glede na način vožnje vozila, na katerega bodo pnevmatike montirane,« pravi Luka Širovnik, vodja tehnične službe pri Continental Adria pnevmatike. Tako ločijo pnevmatike za pretežno vožnjo po avtocestah na dolgih relacijah, pnevmatike za pretežno vožnjo po regionalnih cestah, pnevmatike za vožnjo po neutrujenih podlagah in specialne pnevmatike, namenjene vožnji po ekstremnih terenih.

»Izbira pnevmatike lahko zelo močno vpliva na izkoristek goriva in večjo ekonomičnost opravljenega prevoza. Pnevmatike, namenjene vozilom, ki se pretežno vozijo po avtocestah (na dolgih razdaljah), so proizvedene iz posebnih zmesi, ki omogoča majhen kotalni upor. Posledično imajo tovrstne pnevmatike odličen izkoristek goriva,« pojasnjuje Širovnik.

Pri izbiri pnevmatike je treba upoštevati tudi, po kakšni podlagi se bo vozilo največ vozilo. Vožnja po npr. neutrujeni podlagi s pnevmatikami, ki niso namenjene takšni vožnji, lahko drastično zmanjša varnost, življenjsko dobo pnevmatike, pa tudi število kilometrov, ki jih s pnevmatiko lahko opravimo.

»Naši inženirji ves čas preizkušajo nove gumene zmesi, nove profile in druge rešitve, ki bodo omogočile še boljši stik z vozno podlago. V skladu z duhom časa smo pionirji tudi na področju digitalnih rešitev: npr. naš sistem ContiPressureCheck za nadzor tlaka in temperature v pnevmatikah zazna problem še preden ta postane nepremostljiva (in draga) težava,« še dodaja Širovnik.

Ena ključnih novosti je asistent za avtonomno vožnjo

Autocommerce je junija začel z izdobavo nove generacije modelov Actrosa in Arocsa, ki prinašata več kot 60 različnih inovacij in izboljšav. »Med ključnimi novostmi je treba poudariti popolnoma digitalizirano armaturno ploščo, MirroCam sistem, kjer kamera nadomešča vzvratna ogledala, izboljšan sistem za zaviranje v sili ABA5, ki po novem razpozna tudi pešce, in asistent za avtonomno vožnjo Active Drive Assist, ki predstavlja začetek uvajanja avtonomne vožnje 2. stopnje v gospodarska vozila,« naštejejo. gg



**INŽENIRING
ELESPROM d.o.o.**
Limbuška cesta 79, 2000 Maribor

Christ
WASH SYSTEMS

PE Ljubljana, Zaloška cesta 159, 1000 Ljubljana | tel.: 041 618 573, 031 337 998, e-mail: info@elesprom.si, <https://www.elesprom.si/>

Nudimo in vzdržujemo vrhunsko avtopralno tehnologijo nemškega proizvajalca OTTO CHRIST AG za vse vrste avtomatskega in ročnega čiščenja osebnih in tovornih vozil že več kot 30 let. S CHRIST reciklažnimi sistemi odpadne vode skrbimo za okolje in gospodarnost delovanja, nudimo CHRIST originalna čistila, avtokozmetiko in vso dodatno opremo za nego vozil.



CHRIST MAGNUM C5000



CHRIST CENTUS C164



CHRIST - CAR WASH C160 s 2 stopenjama, ASF črna tava s 10 litra gorila



Koncept avtopralne steze EVOLUTION 26 m, kapaciteta do 70 vozil/uro



Avtopralna steza CHRIST EVOLUTION



Samopostrežni avtopralni park CHRIST SKYLINE

Dogodek, namenjen pristnemu druženju prevoznih družin

Več kot 2.000 predstavnikov slovenskih prevoznih družin in podjetij se bo tokrat zbralo v Slovenski Bistrici.

Igor Sep, GZS - Združenje za promet, foto: arhiv GZS

»Prevozniki moramo tudi na osebnem nivoju nastopati skupaj, se spoznavati in družiti, tako kot uspešno sodelujeta tudi obe naši stanovski organizaciji,« poudarja Milan Slokar, predsednik Sekcije za prevoz blaga pri GZS.

Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije skupaj s Sekcijo za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije tradicionalno zadnjo soboto v septembru organizira dogodek »Srečanje prevoznih družin in prevoznih podjetij Slovenije«. Letos bo srečanje 28. septembra v Slovenski Bistrici. Na njem se bo pričakovano zbralo več kot 2.000 predstavnikov slovenskih prevoznih družin in podjetij.

»Dogodek je med prevozniki, člani GZS, požel veliko navdušenje. Številni naši člani so z njim zelo zadovoljni. Po vsakokratnem dogodku smo do sedaj prejeli številne pozitivne odzive in izraze zadovoljstva ter s tem tudi pričakovanja za prihodnost. V sodelovanju obeh organizacij tako stremimo k organizaciji dogodka, ki bo namenjen pristnemu druženju prevoznih družin,« pravi Milan Slokar, predsednik Sekcije za prevoz blaga pri GZS - Združenju za promet.

Druženje in pestro sejensko dogajanje

Udeleženci predhodnih srečanj so posebno izpostavili prijetno druženje ter izredno pozitivno sprejeli organizacijo dogodka, ki hkrati ponuja pestro sejensko dogajanje s sponzorji dogodka, ki so dobavitelji slovenskim prevoznim podjetjem. »K sodelovanju in podpori dogodka vsakokrat povabimo tudi številne pokrovitelje, ki s svojo ponudbo in predstavitvijo tvorijo sejenski del dogodka. Dogodek je z njihovimi predstavitvami dobil širši pomen ter postal, tako bi si

upal trditi, tudi največji strokovni sejem za slovenske prevoznike,« ocenjuje Slokar.

»V GZS na dogodek vabimo vse svoje člane, saj menimo, da moramo prevozniki tudi na osebnem nivoju nastopati skupaj, se spoznavati in družiti, tako kot uspešno sodelujeta tudi obe naši stanovski organizaciji. Prevozniki pa na srečanju z zanimanjem lahko prisluhnejo tudi vabljenim predstavnikom oblasti,« dodaten razlog za obisk naše teje Milan Slokar.

Oba predhodna dogodka sta potekala pod pokroviteljstvom pristojnega ministrstva za promet in se ju je udeležil tudi vsakokraten pristojen minister/ministrca za promet. Dogodek so prav tako obiskali številni drugi predstavniki države ter strokovnih združenj iz tujine. [gg](#)



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 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.

Po dobrih logistih se bo povpraševalo

Čeprav je na obzoru nova gospodarska kriza, na Fakulteti za logistiko verjamejo v zaposljivost svojih diplomantov, zato svojo dejavnost širijo in posodablajo obstoječe programe.

Na Fakulteti za logistiko, ki deluje v okviru Univerze v Mariboru, bodo v novem študijskem letu začeli z izvajanjem izrednega študijskega programa logistika sistemov na novi lokaciji v Ljubljani. Prav tako so posodobili študijske vsebine na vseh stopnjah študija, saj je logistika podvržena intenzivnemu tehnološkemu razvoju, sami pa so zapriseženi k izobraževanju celovitih in kompetentnih logistov.

PROMO Na krilih digitalizacije

Po raziskavi revije Forbes (Forbes

Insights: Logistics Supply chain and transportation 2023: Change at break-neck speed), 65 % svetovnih igralcev na področju logistike in oskrbovalnih verig priznava, da je nujna prenova obstoječih poslovnih modelov in da je prehod v digitalizacijo neizogiben. Napredek vidijo predvsem v internetu stvari (IoT) in telematiki, umetni inteligenci, tehnologiji veriženja blokov (block-chain), brezpilotnih letalnikov (dronih) in avtonomnih vozil. »Temu se prilagajamo tudi na fakulteti, z uvajanjem novih vsebin, s povezovanjem s ponudniki IKT rešitev, ki študentom ne le predstavijo te rešitve, temveč jim omogočajo tudi njihovo uporabo,« razlaga dekan prof. dr. Bojan Rosi.

Pripravljeni na prihajajočo krizo

In kako bo na logistiko vplivala prihajajoča gospodarska kriza? Sogovornik verjame, da smo se iz pretekle vsi nekaj naučili. Logistični sektor se je transformiral, novi poslovni modeli in razvoj novih tehnologij je pripeljal do izboljšav. Prehod v pametno družbo se dogaja in pametne rešitve v logistiki bodo omogočale napredek.

»Zavedati se je treba, da sta globalizacija in svetovno potrošništvo še vedno v porastu, zahtevne kupca po dostavi na dom, hitro in poceni, pa vedno večje. Logisti se na to znamo odzvati in potreba po izobraženem kadru s področja logistike, ki bo znal optimizirati poslovne in logistične procese, bo tudi v prihodnje veliko,« je optimističen dr. Rosi.



Soustvarjamo

PRIHODNOST LOGISTIKE!



Pridružite se nam.

FL.UM.SI



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko

ANALIZA: TRANSPORT 2018

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 dejavnost analizirali na podlagi **predloženih letnih finančnih izkazov gospodarskih družb za leto 2018**, ki so registrirane v naslednjih primarnih dejavnostih:

- Železniški tovorni promet (49.2), brez SŽ-Infrastruktura,
- Potniški kopenski promet (49.3 in 49.1),
- Cestni tovorni promet (49.4),
- Skladiščenje (52.1), brez Zavoda za blagovne rezerve,
- 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 zanemarljive, pri neto dobičku so tako bile v letu 2018 na nivoju Slovenije okoli 0,4 %. 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 določena poslovna povezanost (dvojno štetje prodaje, če odvisna družba prodaja preko holdinške). Konsolidirani bilančni izkazi gospodarskih družb bodo sicer javno dostopni šele konec septembra 2019, zato smo se odločili za uporabo nekonolidiranih, uporabnike pa na to posebej opozarjamo. Ključna pomanjkljivost konsolidiranih finančnih izkazov se skriva v tem, da vsebujejo tudi poslovne rezultate hčerinskih družb v tujini, ki pa jih v analizi poslovanja nacionalnega gospodarstva vedno ne želimo imeti.

Ena od težav pri analizi večjih družb, ki imajo **več poslovnih enot v Sloveniji in so prisotne v več dejavnostih**, je tudi v tem, da imajo lahko sedež le v eni regiji in imajo kot primarno določeno le eno dejavnost. Kljub temu so lahko te družbe potencialno vodilne tudi v drugih dejavnostih in regijah, vendar podatki te razdelitve ne omogočajo.

Pri opisu vrednosti, kazalcev, kazalnikov in sprememb (rasti ali padcev) izhajamo iz **primerjave agregatov po letih**, t. j. pri vseh družbah, ki so v danem letu predložile svoje finančne izkaze do 31. marca Ajpesu, razen če to ni posebej izpostavljeno. 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 2018 po dejavnostih niso naredili bistveni premiki, ki bi bistveno spremenili poslovanje dejavnosti, da bi bile potrebne 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 2018/2008. To je po naši oceni najprimernejši deflator, ki ga izračunava Statistični urad RS, ter odraža najboljši način za izračun realnih sprememb 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 zaposlenosti relativno majhen (nekaj nad 13 %).

Skoraj 5,9 milijarde EUR prihodkov

V dejavnosti transporta je finančna poročila o poslovanju za leto 2018 na AJPES predložilo 7.575 poslovno aktivnih subjektov, med njimi je bilo 3.544 gospodarskih družb, 4.027 majhnih samostojnih podjetnikov (brez normiranih s. p.) ter 4 zadruge. Vsi subjekti v dejavnosti transporta so, v primerjavi z vsemi subjekti v Sloveniji, zaposlovali 7,9 % vseh zaposlenih (lastniki kot nosilci dejavnosti niso vključeni v št. zaposlenih), ustvarili 5,7 % vseh čistih prihodkov od prodaje, evidentirali 10,5 % vseh sredstev in predstavljali 9,6 %

dodane vrednosti. Gospodarskih družb v dejavnosti transporta je bilo v enem letu za 128 več, samostojnih podjetnikov pa za 138 manj (predvsem zaradi spremembe obračunavanja stroškov oziroma prehoda v obdavčitev z normiranimi stroški). Čisti prihodki vseh subjektov v dejavnosti transporta so se v letu 2018 povečali za 9,2 % na 5.896 milijonov EUR, kar je bil nov najvišji dosežek. Čisti prihodki gospodarskih družb so porasli za 9,8 % (86 % vseh), rast pri samostojnih podjetnikih je znašala 5,6 %. Čisti prihodki na tujem trgu so se pri vseh subjektih povečali za 11,1 % na

2.627 milijonov EUR. Delež prodaje na tujih trgih je tako znašal 44,6 %. Zgolj pri družbah je delež prodaje na tujih trgih znašal 46,7 %.

Dodana vrednost ponovno višja

Dodana vrednost se je pri vseh subjektih povečala za 8,4 % na 2.154 milijonov EUR. Gospodarske družbe so ustvarile 89 % celotne dodane vrednosti. Ta se je pri njih povečala za 8,7 % (pri samostojnih podjetnikih za 6 %). V dejavnosti transporta je bilo zaposlenih 43.089 oseb (brez nosilcev s. p.), kar je bilo za 2.285 več kot v 2017, predvsem zaradi porasta zaposlenih pri družbah. Število zaposlenih v gospodarskih družbah je poraslo za 6,2 %, pri s. p. za 1,6 %. Delež dodane vrednosti v čistih prihodkih je znašal 36,5 %. Vsi subjekti so razpolagali z 10.736 milijonov EUR sredstev, kar je bilo za 3,4 % več kot v predhodnem letu.

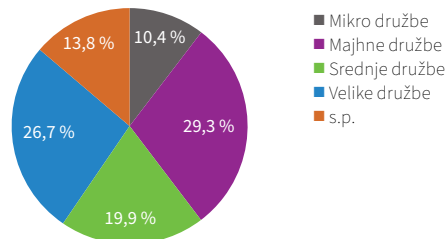
Družbe so ustvarile
86,1 %
celotne prodaje.

	Čisti prihodki (v mio EUR)	Struktura v %
Družbe	5.079	86,1
Samostojni podjetniki	813	13,8
Zadruge	4	0,1
Skupaj	5.896	100,0

Po ustvarjenih prihodkih prevladujejo velike in majhne družbe

V kolikor prodajo razdelimo po velikosti družb, največji delež prodaje ustvarijo veliki subjekti, vendar je prevlada precej manjša, kot to velja nasploh za celotno slovensko gospodarstvo. Velike družbe so v letu 2018 ustvarile 26,7 % prodaje, majhne družbe 29,3 %, srednje družbe 19,9 %, mikro družbe 10,4 % in samostojni podjetniki 13,8 %.

Struktura prodaje po vrstah subjekta



Vir: Ajpes, Kapos GZS



TRANSPORT

Smo specialisti
za prevoz v in iz
ŠVICE



Vrba d.o.o. že več kot 28 let uspešno premaguje vse težave in izzive **na domačem in mednarodnem trgu transporta ter logistike.**

V zadnjih letih smo na podlagi lastnih izkušenj s terena razširili ponudbo še na **montažo nadgradenj za vsa dostavna in tovorna vozila.**

KONTAKTIRAJTE NAS

📍 PE JESENICE
Log Ivana Krivca 2, Jesenice
☎ +386 4 531 77 60
✉ info@vrba.si
🌐 www.vrba.si

NADGRADNJE

Optimalna oprema, zasnovana na podlagi večletnih izkušenj iz terena.



OLAJŠAN NAKLAD
IN RAZKLAD



ZAŠČITA BLAGA



NIŽJA PORABA IN
BOLJ EKOLOŠKO



VEČJE UDOBJE
VOZNIKA



Leto 2018	Železniški tovorni promet	Potniški kopenski promet	Cestni tovorni promet	Skladiščenje*	Logistika	Pretovarjanje	Pošta in kurirske dejavnosti	Transport skupaj
Število družb	10	327	2.530	72	516	32	57	3.544
Št. zaposlenih (po del. urah)	1.357	4.626	18.246	421	4.735	2.055	5.918	37.357
Prihodki v mio EUR (brez sprememb vrednosti zalog)	260,7	400,9	2.382,4	97,4	1.544,4	333,8	340,7	5.360,3
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	244,1	266,0	2.326,3	96,2	1.500,5	313,6	332,1	5.078,8
Delež prodaje na tujih trgih (%)	88,2	10,6	54,6	59,9	40,7	50,2	10,2	46,7
Dodana vrednost (v mio EUR)	80,2	190,1	648,8	15,3	607,2	196,2	178,9	1916,7
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	59.096	41.099	35.557	36.332	128.232	95.494	30.240	51.308
EBITDA (v mio EUR)	31,7	67,0	302,7	6,3	462,9	116,4	27,9	1014,8
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	13,0	25,2	13,0	6,6	30,8	37,1	8,4	20,0
Neto čisti dobiček (v mio EUR)	11,2	15,7	80,3	0,3	180,4	65,4	12,3	365,6

*Brez Zavoda za blagovne rezerve RS.

Vir: Ajpes, Kapos GZS

V nadaljevanju obravnavamo le poslovanje gospodarskih družb.

Trendi v zaposlovanju ostajajo pozitivni

Transport od leta 2009 beleži konstantno rast prodaje. Celotni prihodki so se v 2018 zvišali za 493 milijonov EUR oz. za 10,1 %, od tega je rast čistih prihodkov od prodaje znašala 9,8 %. Dodana vrednost se v zadnjih petih letih zvišuje s povprečno 9,2-odstotno letno rastjo. V letu 2018 se je zvišala za 8,7 % oz. za 154 milijonov EUR, kar je bilo nekoliko manj od rasti prodaje ter odraža nekoliko višjo rast stroškov blaga, materiala in storitev, ki so se okrepili za 11,2 % ter so predstavljali 66 % prodaje (65 % v 2017). Bruto marža se je tako nekoliko skrčila, kar pomeni, da je bila rast spodbujena predvsem s povečanjem števila opravljenih transportnih storitev.

Dodana vrednost na zaposlenega je znašala 51.308 EUR, kar je bilo za 2,3 % več kot v 2017, stroški dela v dodani vrednosti pa so se zvišali na 47,9 % kar je bilo za 0,8 o.t. več kot v predhodnem letu. Rast dodane vrednosti na zaposlenega je bila za 1 odstotno točko višja kot v 2017, vendar je bila manjša od 5-letne povprečne rasti (3,1 %). K počasni rasti produktivnosti dela je prispevala predvsem krepka rast števila zaposlenih (6,2 %), ki je bila sicer nekoliko nižja kot v letih 2016 in 2017.

Ustvarjena EBITDA je dosegla 1.015 mio EUR, kar je bilo za 7 oz. za 66 milijonov EUR več kot v 2017. Na zvišanje EBITDA je vplivala predvsem visoka rast dodane vrednosti, medtem ko so se stroški dela povečali za 10,5 %. Poslovni izid je bil glede na 2017 višji za 23 milijonov EUR, finančni izid pa za 5 milijonov EUR.

EBITDA marža je znašala 20 %, kar je bilo podobno kot v zadnjih petih letih, medtem ko se od doseženega

1,9 mrd
ustvarjene dodane
vrednosti.



Opravljamo dejavnost transporta blaga v mednarodnem cestnem prometu. Vsa vozila so opremljena z ADR opremo za prevoz nevarnega blaga, zato poleg vseh vrst razsutega tovora redno opravljamo prevoze nevarnih snovi in odpadkov. Prevozne storitve vršimo s sodobnimi vozili, razpolagamo s prekucniki in prikolicami s pomičnim dnom. Hkrati strankam zagotavljamo, varen transport, sledljivost blaga, kvaliteto storitve, kvalificiranost voznikov, točnost, natančnost in zanesljivost.

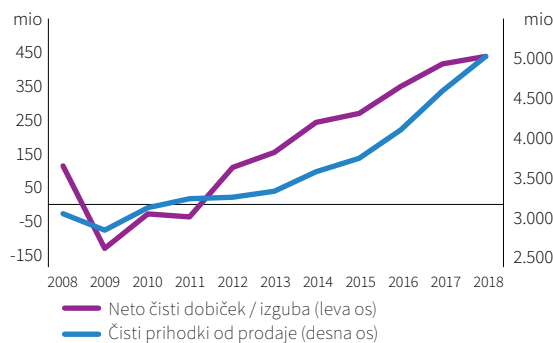
V podjetju se poleg transporta ukvarjamo s prodajo in dostavo goriv. Svoje stranke oskrbujemo s kurilnim oljem.

Petro plus d.o.o. / Dunajska cesta 158, SI-1000 Ljubljana
M: +386 (0)41 600 010 / T: +386 (0)4 20 21 112 / Brezplačna tel. št.: 080 23 88
E: info@petroplus.si / W: www.petroplus.si

Skladiščenje z največjo rastjo, sledi cestni tovorni promet.

vrha v 2016 (20,9 %) nekoliko znižuje. Neto čistega dobička je bilo za 366 milijonov EUR, kar je bilo za 5,4 % več oz. za 18,8 milijonov EUR več kot v predhodnem letu. Neto čisti dobiček se krepi od 2009. Razmerje med neto finančnim dolgom in EBITDA je znašalo 3,0, kar je bilo za 0,5 nižje kot v 2017. Zadolženost se tako zmanjšuje vse od leta 2009. Zadolženost je bila najnižja v desetletju in se odraža predvsem v višji EBITDA (v 2009 le okoli 300 milijonov EUR). Kratkoročni koeficient je znašal 1,3 in je bil dvakrat višji kot pred desetletjem, kar odraža tako izboljšane plačilne pogoje kot večjo usmerjenost na tuje trge, kjer so plačilni roki krajši, ter tudi znižanje števila velikih primerov prestrukturiranja družb, ki so bremenile dejavnosti transporta v preteklosti.

Transport dosega nove vrhove



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Cestni tovorni promet največji med panogami transporta

Panožna struktura družb v dejavnosti transporta kaže na prevlado cestnega tovornega prometa, ki predstavlja 45,8-odstoten delež po ustvarjenih čistih prihodkih, 71,4-odstoten delež po številu družb ter 48,8-odstoten delež po številu zaposlenih. Pri neto dobičku prevladuje logistika, ki je ustvarila 49,3 % celotnega dobička transportnih družb. V to dejavnost je sicer umeščen DARS, ki je med vsemi družbami v dejavnosti transporta beležil največ čistega dobička. Sledi cestni tovorni promet z 22-odstotnim deležem. Druga največja dejavnost znotraj transporta po velikosti prodaje je logistika z 29,5-odstotnim deležem, sledita pošta in kurirske dejavnosti s 6,5-odstotnim deležem prodaje.

V primerjavi z letom 2017 so se v 2018 čisti prihodki družb v dejavnosti transporta najbolj povečali v dejavnosti skladiščenja (24 %), sledi cestni tovorni promet (14,7 %) in pretovarjanje (7,8 %). Prodaja je upadla le v železniškem tovornem prometu (-1,9 %). Največje relativno povečanje neto dobička glede na predhodno leto je zabeležila dejavnost pretovarjanja (62,6 %), predvsem zaradi večjega porasta dobička v družbi Luka Koper. Sledita pošta in kurirske dejavnosti (39-odstotna rast), kjer je večji vpliv na rast imela družba Pošta Slovenije ter logistika (10,3-odstotna rast), na kar je imela največji vpliv družba DARS. Znižanje dobička so beležile 4 dejavnosti transporta, in sicer so največji padec zabeležili v potniškem kopenskem prometu (-48,6 %) ter skladiščanju (-44,5 %), nižji upad dobička pa so zabeležili še v dejavnostih železniški tovorni promet in cestni tovorni promet.



JURČIČ & CO., d.o.o. | Poslovna cona A45, 4208 Šenčur
 ☎ 04 2711 500 | 🖨 042711 503 | ✉ info@jurcic.com

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 raskuti tovor 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.



PREVOZ V MEDNARODNEM
CESTNEM PROMETU

POPRAVILA IN VZDRŽEVANJE
TOVORNIH VOZIL

SKLADIŠČENJE

PREVOZ NEVARNEGA BLAGA
IN VSEH VRST ODPADKOV

Deleži v %, v 2018	Žel. tov. pr.	Potniški kop. pr.	Cestni tovorni pr.	Skladiščenje*	Logistika	Pretovarjanje	Pošta in kur. dej.
Število družb	0,3%	9,2%	71,4%	2,0%	14,6%	0,9%	1,6%
Št. zaposlenih po del. urah	3,6%	12,4%	48,8%	1,1%	12,7%	5,5%	15,8%
Čisti prihodi od prodaje	4,8%	5,2%	45,8%	1,9%	29,5%	6,2%	6,5%
Dodana vrednost	4,2%	9,9%	33,8%	0,8%	31,7%	10,2%	9,3%
Neto čisti dobiček	3,1%	4,3%	22,0%	0,1%	49,3%	17,9%	3,4%

*Brez Zavoda za blagovne rezerve RS.

Sprememba v %, 2018/2017	Žel. tov. pr.	Potniški kop. pr.	Cestni tovorni pr.	Skladiščenje*	Logistika	Pretovarjanje	Pošta in kur. dej.
Število družb	11,1	-0,6	5,4	5,9	1,8	-8,6	-12,3
Št. zaposlenih po del. urah	1,9	-0,2	11,5	-0,3	2,2	20	1,1
Čisti prihodi od prodaje	-1,9	6,5	14,7	24	6,6	7,8	2,4
Dodana vrednost (DV)	5,4	-1,3	11,4	5,5	6,4	27	6,1
Neto čisti dobiček	-22,7	-48,6	-9,5	-44,5	10,3	62,6	39

*Brez Zavoda za blagovne rezerve RS.



I  your partner



Kazalec/Kazalnik	2018	Sprememba v %, 18/17, agregat	Sprememba v %, 18/17, ista podjetja	2017	Realna sprememba v %, 18/08 *	Povprečje 2009-2018
Število družb	3.544	3,7	-	3.416	65,5	2.879
Št. zaposlenih po del. urah	37.357	6,2	9,9	35.160	5,7	31.733
Prihodki (v mio EUR)	5.360,3	10,1	12,2	4.867,0	46,0	3.882,8
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	5.078,8	9,8	11,8	4.626,5	54,8	3.674,0
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	135.953	3,3	1,7	131.586	59,3	115.755
Delež prodaje na tujih trgih (%)	46,7	2	1,2	45,8	21,9	41,2
Dodana vrednost (v mio EUR)	1.916,7	8,7	10,9	1.762,8	55,7	1.404,2
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	51.308	2,3	0,9	50.137	47,3	44.213
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	47,9	1,7	2,7	47,1	-29,5	52,9
EBITDA (v mio EUR)	1.014,8	7,0	8,1	948,4	148,1	687,5
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	20,0	-2,4	-3,3	20,5	60,0	18,4
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	365,6	5,4	6,0	346,7	336,6	135,1
Donosnost kapitala - ROE (%)	7,4	-1,1	-1,4	7,5	34,7	2,3
Neto finančni dolg na EBITDA	3,0	-14,3	-13,6	3,5	-71,7	6,4
Kratkoročni koeficient	1,3	0	3,4	1,3	62,5	1,0
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	12,0	-1,6	-10,5	12,2	-62,8	10,1

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

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

AS24 Z VAMI NA POTI

- ✓ več kot 900 bencinskih servisov v 28 državah
- ✓ varna čip kartica
- ✓ prilagojena nastavev kartic omogoča prejemanje različnih opozoril in boljšo kotrolo
- ✓ plačevanje cestnine v 18 državah
- ✓ večjezična podpora



Logistika

Največ ustvarjenih prihodkov v zadnjih 12 letih

Število družb, ki so registrirane v špediciji in sprem-ljajočih storitvenih dejavnostih, se trendno povečuje. V 2018 je bilo v dejavnosti registriranih 516 družb, kar je bilo 172 družb več kot leta 2008. Dejavnost je v letu 2018 beležila večje zvišanje celotnih prihodkov, ki so porasli za 108,8 milijona EUR ali za 7,6 % na 1,54 milijarde EUR. Prihodki v dejavnosti rastejo od 2009 naprej, ko je bilo doseženo dno. Čisti prihodki beležijo podoben trend. Čisti prihodki od prodaje so se v 2018 ponovno okrepili, in sicer za 92,8 milijona EUR ali za 6,6 % na 1.500 milijonov EUR. Glede na leto 2008 je to realno višje za 53,7 %. V panogi je prisoten DARS, ki ima 31-odstoten delež po ustvarjenem čistem prihodku (in kar 72-odstotnega po ustvarjeni dodani vrednosti). Druga največja družba po velikosti prodaje je Intereuropa s 7,5-odstotnim deležem, tretja pa Glovis Europe s 5,9-odstotnim deležem prodaje. Največjih 23 družb beleži nad 10 milijonov EUR letnih prihodkov in so skupaj ustvarile 72,7-odstotni delež v celotni prodaji. Naslednjih 17 družb je ustvarilo med 5 in 10 milijonov EUR letnega prometa ter je beležilo 8,1-odstotni delež v prodaji dejavnosti. 105 družb je imelo letni promet med 1 in 5 milijonov EUR prihodkov, kar je predstavljalo 14,4-odstotni delež. Od 2009 naprej se krepi prodaja na zaposlenega. V 2018 so družbe zabeležile 317 tisoč EUR čistih prihodkov na zaposlenega (v desetih letih v povprečju 256 tisoč EUR).

Čisti prihodki na domačem trgu so v 2018 porasli za 5 % oz. za 42 milijonov EUR, na tujem trgu pa za 9,1 % oz. za 50,7 milijona EUR. Delež prodaje na tujih trgih v zadnjih štirih letih strmo narašča. V 2018 so družbe v dejavnosti logistike zabeležile 40,7-odstotni delež prodaje na tujem trgu, kar je bilo za 0,9 odstotnih točk več kot v 2017. Delež izvoza predvsem ponazarja prihodke od naročil storitev tujih naročnikov, čeprav lahko tudi domači naročniki naročajo logistične storitve za končne tuje odjemalce ter bi to vsebinsko včasih morali prištevati k izvozu. Med družbami z letnimi prihodki nad 10 milijonov EUR se je delež izvoza gibal med 0 (DARS) in 100 %, v povprečju pa 50,4 %. Tudi te številke so zavajajoče, saj se denimo večina prihodkov družbe DARS šteje kot dosežena prodaja na domačem trgu. Cestninski prihodki DARS predstavljajo kar 91,1% vseh prihodkov družbe. Slednji so v 2018 porasli za 5 %, predvsem zaradi višje prodaje vinjet, rasti tovarnega prometa in uvedbe elektronskega cestninjenja za tovarni promet (DarsGo).

V logistiki 100 več zaposlenih

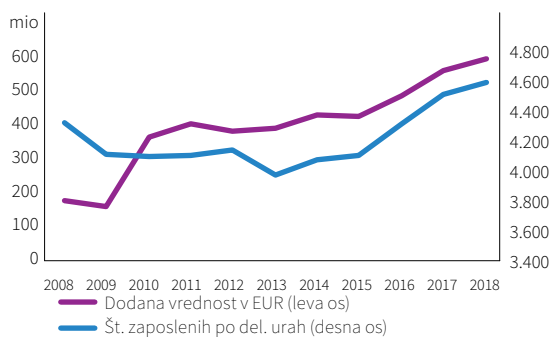
V 2018 je bilo v logistiki zaposlenih 4.735 oseb (po delovnih urah), kar je bilo za 2,2 % oz. za 100 zaposlenih več kot v 2017. V 2016 in 2017 se je število zaposlenih povprečno krepilo za 5,8 % na leto,

najmanj zaposlenih pa je bilo leta 2013 (3.967 oseb). Po številu zaposlenih sta izstopali družbi DARS in Intereuropa, kjer je bilo zaposlenih 1.191 oziroma 566 oseb. V obeh družbah se je glede na predhodno leto število zaposlenih zmanjšalo za 1,8 %. Večina ostalih družb z letnim prometom nad 10 milijonov EUR je v 2018 povečala število zaposlenih. Skupaj so te družbe zaposlovale 60,4 % vseh zaposlenih v dejavnosti.

Močan vpliv družbe DARS zaradi večjega porasta stroškov storitev

Dodana vrednost se močneje krepi predvsem v zadnjih treh letih, samo v letu 2018 za 6,4 %, kar je pol manj, kot je znašala rast v 2017 in 2016. Lani so družbe v logistiki ustvarile največ dodane vrednosti v dejavnosti transporta, in sicer 607 milijonov EUR dodane vrednosti oz. 36,3 milijonov EUR več kot leta 2017. Stroški blaga, materiala in storitev so porasli za 8,4 % oz. za 70,7 milijonov EUR. Med njimi so najbolj porasli stroški storitev (za 46 milijonov stroški transportnih storitev oz. za 22,4 %, za 30 milijonov EUR oz. za 3,4 % drugi stroški storitev ter za 4,3 milijona EUR oz. 17,6 % stroški energije), medtem ko se je nabavna vrednost prodanega blaga in materiala znižala za 13,9 milijona EUR, predvsem zaradi močnega vpliva DARS. V 2018 je 72 % ustvarjene dodane vrednosti odpadlo na DARS, kateremu se je dodana vrednost zvišala za 6,5 %. Intereuropa je predstavljala 4,8 % dodane vrednosti, kateri se je dodana vrednost zvišala za 10,4 %. Intereuropa, ki se ji je dodana vrednost zvišala za 10,4 %, je predstavljala 4,8 % ustvarjene dodane vrednosti v 2018.

Dodana vrednost precej presega ravni leta 2008



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost na zaposlenega že blizu 130 tisoč EUR

Dodana vrednost na zaposlenega se od 2012 naprej zmerno krepi, po povprečni letni stopnji 5,7 %. Dno je dosegla v letu 2009, medtem ko je v letu 2015 nazadnje upadla (za 2,2 %). Dodana vrednost na zaposlenega (produktivnost) je 2018 znašala 128 tisoč EUR ter se je zvišala za 4,1 %. Med družbami z letno realizacijo nad 10 milijonov EUR (20 družb) je

**Najvišja ustvarjena
dodana vrednost na
zaposlenega
128.232 EUR.**

**DARS z izrazitim
vplivom na
dobičkonosnost
poslovanja
dejavnosti.**

Dobiček na najvišji ravni v zadnjih 12 letih
180,4 mio EUR

bila produktivnost nadpovprečno visoka pri družbah DARS in Glovis Europe (368 in 525 tisoč EUR). Ena družba je beležila vrednost kazalnika nad 100 tisoč EUR, 11 družb med 50 in 100 tisoč EUR dodane vrednosti, ostale pa so imele nižjo dodano vrednost na zaposlenega. Mediana dodane vrednosti na zaposlenega pri družbah z letnim prometom nad 10 milijonov EUR je znašala 55,4 tisoč EUR, pri družbah s prometom med 5 in 10 milijonov EUR je znašala 69,7 tisoč EUR, pri družbah s prometom med 1 in 5 milijonov EUR pa 41 tisoč EUR na zaposlenega. Stroški dela v dodani vrednosti so v 2017 upadli na najnižji delež v zadnjih desetih letih (na 24,4 %), v 2018 so nekoliko porasli, na 24,7 %. V družbi DARS je strošek dela predstavljal najnižji delež v dodani vrednosti (9,3 %), pri Glovis Europe 7,7 %, v Intereuropi pa 64,9 %.

Mediana EBITDA marže pri 4 %

EBITDA se v zadnjih treh letih krepi in izkazuje podoben trend kot dodana vrednost. V 2018 se je EBITDA zvišala za 27,7 milijona EUR oz. za 6,4 % na 463 milijonov EUR. Poslovni izid je bil višji za 5,1 %, kljub višjim stroškom dela, ki so porasli za 7,5 %, ter stroškom blaga in storitev, ki so porasli za 8,4 %. Na rast vplivajo predvsem prve tri večje družbe, kjer se je EBITDA zvišala med 7,5 in 15,7 %. EBITDA marža se je od leta 2010 gibala med 27 in 31 % (v 2018 je znašala 30,8 %).

Izstopa predvsem DARS s 86,4-odstotno maržo, pri mediani družb z letnim prometom nad 10 milijonov EUR je znašala 4 %.

Dejavnost je agregatno gledano visoko zadolžena, in sicer predvsem zaradi visoke zadolženosti družbe DARS in Intereurope (kazalnik neto dolga-EBITDA je 5,6 in 6,5). Mediana kazalnika je bila pri največjih družbah (nad 10 milijonov evrov realizacije) vseeno nizka (0,0), medtem ko je bila pri skupini logističnih družb z letnim prometom med 1 in 10 milijonov EUR celo negativna, kar pomeni, da so imele več denarja kot dolga v bilancah.

Izjemna rast neto dobička tudi v 2018

Doseženega neto dobička je bilo največ v zgodovini. Glede na predhodno leto se je povečal za 16,9 milijona EUR oz. za 10,3 % na 18,4 milijona EUR, kar je pomenilo 12-odstotno neto maržo. Na izkaz dobička je imel velik vpliv DARS, saj je ustvaril kar 85,6 % celotnega dobička v dejavnosti. DARS je v 2018 neto dobiček povečal za 9,4 %. Med družbami z letnim prometom nad 10 milijonov EUR (ustvarijo 95,9 % celotnega dobička) sta le dve družbi beležili čisto izgubo. Donosnost kapitala je bila še vedno nizka (5,8 %), predvsem zaradi veliko vezanega kapitala v osnovnih sredstvih v družbi DARS.

Smart Trailer World



Priklopniki in storitve iz prve roke

Misija: pametne rešitve za kompleksne transportne naloge. Pot: pametno mreženje informacij in izvajanje obsežnih storitev – za celo življenjsko dobo priklopnika. Z našim telematskim sistemom TrailerConnect® in premium storitvami po meri boste lahko koristili rešitve prihodnosti na področju priklopnikov in pridobili prednost pred drugimi. www.cargobull.si

SCHMITZ
CARGOBULL 
 The Trailer Company.

Kazalec/Kazalnik	2018	Sprememba v %, 18/17, agregat	Sprememba v %, 18/17, ista podjetja	2017	Realna sprememba v %, 18/08 *	Povprečje 2009-2018
Število družb	516	1,8	-	507	50,0	438
Št. zaposlenih po del. urah	4.735	2,2	5,4	4.635	7,5	4.253
Prihodki (v mio EUR)	1.544,4	7,6	8,7	1.435,6	52,7	1.127,2
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	1.500,5	6,6	7,7	1.407,7	53,7	1.096,1
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	316.863	4,3	2,2	303.702	59,3	256.208
Delež prodaje na tujih trgih (%)	40,7	2,3	3,2	39,8	17,6	36,1
Dodana vrednost (v mio EUR)	607,2	6,4	7,1	570,9	207,5	426,5
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	128.232	4,1	1,6	123.162	186,0	99.550
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	24,7	1,2	2,1	24,4	-60,5	31,4
EBITDA (v mio EUR)	462,9	6,4	6,8	435,1	519,6	306,5
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	30,8	-0,3	-0,9	30,9	300,0	27,1
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	180,4	10,3	10,3	163,5	346,3	65,9
Donosnost kapitala - ROE (%)	5,8	4,7	4,6	5,5	-52,0	0,6
Neto finančni dolg na EBITDA	5,0	-15,3	-14,5	5,9	-88,6	14,6
Kratkoročni koeficient	1,2	20	20,4	1,0	71,4	0,9
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	9,4	-1,1	-7,2	9,5	-85,2	9,0

* Prodaja, dodana vrednost, DV/zaposlenega, EBITDA in neto čisti dobiček so deflacilirani.

Pozabite na izzive v svoji dobavni verigi!

GEFCO je globalni strokovnjak v kompleksnih rešitvah dobavne verige za industrijo in vodilno evropsko podjetje v avtomobilski logistiki.

Več o nas: www.gefco.si



GEFCO

Partners, unlimited

Cestni tovorni promet

Stroški presegli prihodke

V dejavnosti cestnega tovornega prometa je rast glavnih poslovnih agregatov ostala visoka tudi v letu 2018. Pozitivni trendi sicer trajajo vse od leta 2009, ko je bilo doseženo dno. Ob večjem obsegu poslovanja in večjem povpraševanju po prevozu tako v mednarodnem (pretežno za države srednje in jugovzhodne Evrope) kot v domačem prometu se podjetja v cestnem tovornem prometu v 2018 srečujejo tudi z naraščajočimi stroški, in sicer predvsem energije in dela. Tovrstne podražitve zaradi velike mednarodne konkurence ter sklenjenih pogodb o prevozu ne morejo vedno na kratek rok prevaliti na končno ceno prevoza za naročnike.

V tej dejavnosti je bilo v 2018 registriranih 2.530 družb, med katerimi ni prevladujočega podjetja po deležu prihodkov. V 10 letih se je število družb povečalo za 1.035 družb. Družb, ki izkazujejo nad 10 milijonov EUR prihodkov, je bilo v 2018 34, med 5 in 10 milijonov EUR letne prodaje je beležilo 68 družb, med 5 in 10 milijonov EUR letne prodaje pa je imelo 418 družb. V zadnjih treh letih se je letni prihodek povečeval za okoli 14 % na leto. Cestni tovorni promet je v letu 2018 beležil 2,4 milijona EUR celotnih prihodkov, kar je bilo za 14,4 % več kot leta 2017 in realno za 80,5 % več kot leta 2008. Čisti prihodki v vrednosti 2,3 milijarde EUR so se v 2018 povečali za 297 milijonov EUR oz. za 14,7 %.

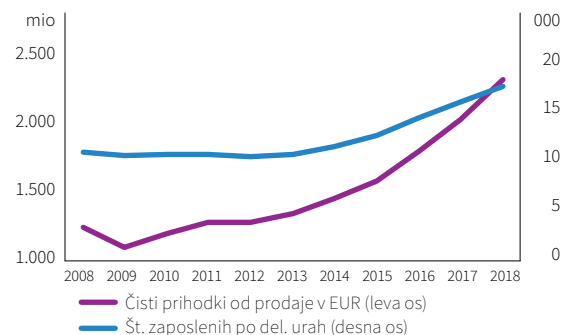
Podjetja v tej dejavnosti so precej vpeta v mednarodne tokove, saj 54,6 % svojega prometa ustvarijo na podlagi naročil tujih naročnikov, s sedežem izven Slovenije. Prodaja na tujem trgu (opravljene storitve prevoza za tuje naročnike) se je povečala za 177,3 milijona EUR oz. za 16,2 %, prodaja doma pa za 120,2 milijona EUR oz. za 12,8 %. Družbe s prodajo nad 10

milijonov EUR so beležile mediano deleža izvoza pri 58,9 %. Cestni tovorni promet je v 2018 zabeležil za 10,4 milijona EUR nižji poslovni izid, saj so poslovni odhodki porasli za 310 milijonov EUR oz. za 15,8 %, medtem ko so bili poslovni prihodki višji za 300 milijonov EUR. H krčenju poslovnega izida je prispevala tako relativno višja rast stroškov blaga, materiala in storitev (+15,7 %) kot stroškov dela (+15,9 %) in amortizacije (+17,6 %).

Dodana vrednost na zaposlenega je spet upadla

Zaradi porasta cen goriv, ki so najpomembnejša stroškovna postavka (22 % poslovnih odhodkov), se je dodana vrednost povečala za manj kot prodaja, in sicer za 66,2 milijona EUR oz. za 11,4 % - na 649 milijonov EUR. Dejavnost se je v letu 2018 soočala z naraščajočimi stroški blaga, materiala in storitev, ki so porasli za 231,4 milijona EUR oz. za 15,7 %, med njimi najbolj stroški porabljenega blaga, predvsem energije (104,8 milijona EUR) ter stroški storitev - transportnih in ostalih (109,3 milijona EUR). Zadnjih pet let se

Visoka rast števila zaposlenih



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Rekordni prihodki v dejavnosti
2.382 mio EUR

16,1
-odstotna
povprečna rast
dodane vrednosti v
zadnjih petih letih.



Passionate about logistics!
You name it, we deliver it.

je dodana vrednost v povprečju povečevala za 16,1 % letno, kar je izjemna rast in dokazuje konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov, rast domačih izvoznikov in gospodarstev v zaledju, ki so odvisni od transporta blaga preko Luke Koper ter prek drugih cestnih koridorjev.

Tako število družb kot število zaposlenih se še vedno povečujeta. Število zaposlenih je v letu 2018 poraslo za 1.885 oseb oz. za 11,5 %. V desetih letih se je število zaposlenih povečalo za 7.914 oseb na skupno 18.246. Število zaposlenih se krepi od 2013 dalje, v zadnjih petih letih je vsako leto v povprečju naraslo za 13 %. Zaradi hitrejši rasti števila zaposlenih od dodane vrednosti se je dodana vrednost na zaposlenega že drugo leto zapored znižala, in sicer v letu 2018 za 0,1 % na 35.557 EUR. Dodana vrednost je v desetletnem obdobju v povprečju znašala 31.679 EUR. Stroški dela so predstavljali 55 % ustvarjene dodane vrednosti, kar je bilo za 2,2 o. t. več kot 2017.

EBITDA marža zadnji dve leti nižja

EBITDA narašča vse od leta 2010, v zadnjih dveh letih pa se je več kot dvoštevlična rast iz obdobja 2013-2015 (20 %) umirila na okoli 7 %. V letu 2018 je EBITDA nekoliko manj porasla zaradi slabšega poslovnega izida. EBITDA se je v 2018 povečala za 17,6 milijona EUR oz. za 6,2 % na 303 milijone EUR. Poleg ostalih naraščajočih stroškov so se v 2018 povečali tudi stroški dela – za 48,9 milijona EUR oz. za 15,9 %, med njimi stroški plač za 15,6 %. Na rast povprečne plače je vplivalo tudi pomanjkanje delovne sile (+3,6 %), vendar je bila rast nižja kot v 2017 (+3,8 %), kar odraža predvsem veliko konkurenco pri ponudnikih cestnih prevozov. Stroški amortizacije so se v 2018 zvišali za 28,5 milijona EUR oz. za 17,6 %. V zadnjih letih se cene prevoza povečujejo, tako zaradi višjih cen goriva, cestnin in tunelnin, ki pomembno vplivajo na nabavne

cene ter nižajo ustvarjene marže. Vse več birokratskih ovir s sprejetimi predpisi v državah EU zahteva prilagajanje podjetij, da ostanejo konkurenčna (cena, kakovost opravljenih storitev, časovna izvedljivost itd). EBITDA marža se je nekoliko zmanjšala (za 1,1 odstotne točke glede na 2017) in je bila najnižja po letu 2014. Prvih deset družb po prodaji je beležilo razpon EBITDA marže med -3,3 % in 23 %, pri družbah s prodajo nad 15 milijonov EUR prodaje je mediana EBITDA marže znašala 14 %.

Dobiček nižji zadnji dve leti, vrh 2016

Družbe so skupaj ustvarile 80,3 milijonov EUR neto dobička, kar je bilo za 9,5 % manj kot leto prej. Znotraj desetletnega obdobja je bil najvišji neto čisti dobiček v letu 2016, najnižji pa v letu 2011. Med družbami so bile razlike velike (pogoste so bile visoke spremembe), kar lahko pripišemo tudi računovodski obravnavi pri slabitvah sredstev kot splošni spremenljivi naravi posla. Med družbami s prodajo nad 10 milijonov EUR (ustvarile so 22,9 % celotnega dobička) sta dve beležili neto izgubo. Od 68-ih družb, ki so imele prodajo med 5 in 10 milijonov EUR, so neto izgubo beležila tri podjetja. Ta so skupno ustvarila 24,4 % celotnega dobička. Donosnost kapitala je bila v letu 2018 visoka in je znašala 12 %, a je bila nižja glede na leto 2017 za 3,2 o. t. Zadolženost (merjeno kot finančni dolg na EBITDA) se v zadnjih petih letih giblje na podobni ravni. V letu 2018 je neto dolg znašal 1,4-kratnik EBITDA, najvišji je bil v 2010 (4). Razpon zadolženosti med večjimi družbami (nad 10 milijonov EUR letne prodaje) je visok, med 0 in 5,2.

Višji stroški goriv so vplivali na nižjo dobičkonosnost.



POOBlaščen ZASTOPNIK

IVECO
BUS



PRISLUHnite ZVOKU TIŠINE

www.dualis.si

Kazalec/Kazalnik	2018	Sprememba v %, 18/17, agregat	Sprememba v %, 18/17, ista podjetja	2017	Realna sprememba v %, 18/08 *	Povprečje 2009-2018
Število družb	2.530	5,4	-	2.400	69,2	1.998
Št. zaposlenih po del. urah	18.246	11,5	13,6	16.361	76,6	12.213
Prihodki (v mio EUR)	2.382	14,4	16,7	2.082	80,5	1.558
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	2.326	14,7	16,9	2.029	82,1	1.515
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	127.497	2,8	2,9	124.009	9,0	123.742
Delež prodaje na tujih trgih (%)	54,6	1,5	0,8	53,8	16,4	50,9
Dodana vrednost (v mio EUR)	649	11,4	13	583	112,7	395
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	35.557	-0,1	-0,6	35.609	20,5	31.679
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	54,9	4,2	4,7	52,7	-7,9	55,8
EBITDA (v mio EUR)	302,7	6,2	7,1	285,1	129,1	185,8
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	13,0	-7,8	-8,4	14,1	26,2	11,9
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	80,3	-9,5	-9,1	88,7	-	31,2
Donosnost kapitala - ROE (%)	12,0	-21,2	-22	15,2	-	4,5
Neto finančni dolg na EBITDA	1,4	7,7	8	1,3	-	2,1
Kratkoročni koeficient	1,2	-7,7	-3	1,3	33,3	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	13,2	-7,7	-14,5	14,3	-18,5	11,1

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



**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

Potniški kopenski promet

Prodaja z večjim pospeškom zadnji dve leti

Celotni prihodki (pred spremembo zalog) so se v 2018 povečali za 19,4 milijona EUR oz. za 5,1 % na 400,9 milijona EUR. Nanje je vplivala večja prodaja vozovnic. Ker je dejavnost sofinancirana iz javnih sredstev, katerih transfer do prevoznikov pomeni računovodsko gledano kompenzacijo oz. druge prihodke, so čisti prodajni prihodki predstavljali dve tretjini celotnih prihodkov. V desetletnem obdobju so prihodki znašali 320 milijonov EUR. Celotni prihodki od prodaje v potniškem kopenskem prometu rastejo od 2014 naprej, in sicer po povprečni stopnji 4,9 %. Čisti prihodki od prodaje v vrednosti 266 milijonov EUR so se v letu 2018 zvišali za 16,3 milijona EUR oz. za 6,5 %. Subvencije, dotacije, regresi, kompenzacije so se v 2018 zvišali za 7,7 milijona EUR, kar je bilo za 6,5 % več kot v 2017. Subvencije za mestni in medkrajevni linijski promet pridobijo prevozniki s strani države in občin za subvencioniranje storitve prevoza, ki v strukturi celotnih prihodkov (brez upoštevanja sprememb zalog) predstavljajo 31,7 % celotnih prihodkov. Družbe iz te dejavnosti so pretežno usmerjene na domači trg, saj je delež prodaje vseh družb na tujem trgu v letu 2018 znašal 10,6 % (11,2 % v 2017). Od leta 2014 se delež prodaje na tujem trgu viša, kar pomeni, da ta vrsta prihodkov raste hitreje.

Potniški kopenski promet lahko v grobem razdelimo na železniški kopenski promet (25,8 % celotnih prihodkov) in potniški promet, ki ga predstavljajo predvsem avtobusni prevozniki. Z železniškim kopenskim prometom se ukvarja le družba SŽ-Potniški promet. V železniškem potniškem prometu je bilo prepeljanih 13,6 milijona potnikov, od tega 0,7 % več v notranjem (93,5 % celote) in 5,7 % več v mednarodnem prevozu. Merjeno v potniških kilometrih se je notranji prevoz skrčil za 0,2 % (bolj frekventni prevozi na krajših razdaljah), mednarodni pa povečal za 5,6 %. Šestintrideset avtobusnih prevoznikov je ustvarilo letno prodajo nad 1 milijonom EUR, pri čemer izstopa Nomago (14,3-odstotni tržni delež, po prevzemu Izletnika, AP Rižana), LPP (12,8-odstotni tržni delež), sledijo Arriva Alpetour, Arriva Štajerska in Arriva Dolenjska in Primorska, ki zavzemajo od 5,7 do 3,8-odstotni tržni delež v celotnih prihodkih. V cestnem javnem prometu je bilo v 2018 po podatkih SURS opravljeno za desetino manj prevozov potnikov (28,6 milijona). V mestnem javnem linijskem prevozu je bilo prepeljanih 60 milijonov potnikov, kar je bilo 3,1 % manj kot leto prej.

Dodana vrednost najbolj upadla v železniškem potniškem prometu

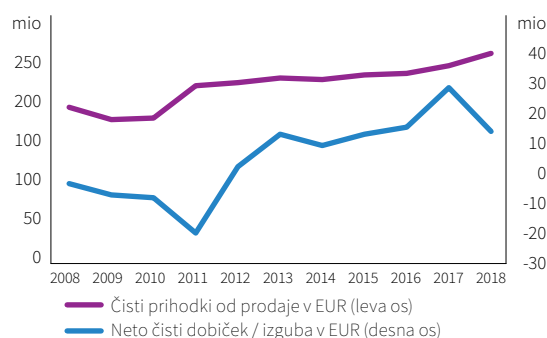
Potniški kopenski promet je v 2018 beležil upad dodane vrednosti za 2,5 milijona EUR oz. za 1,3 % na 190,1 milijona EUR. Stroški blaga, materiala in storitev so se zvišali za 13,1 milijona EUR oz. za 7,2

% . Med njimi so se stroški porabljenega materiala zvišali za 5,9 milijona EUR, od tega predvsem stroški energije. Stroški energije so predstavljali 12,8 % celotnih poslovnih odhodkov, stroški storitev pa 33,7 %. Stroški storitev so se zvišali za 8,6 milijona EUR (predvsem transportni in drugi stroški storitev). Med stroške storitev spadajo predvsem plačila samostojnim avtobusnim prevoznikom, ki opravljajo storitev prevoza za avtobusne družbe, zato je vsebinsko gledano tu prisotna tudi komponenta cen goriv. V predhodnih letih je dodana vrednost rasla vse od leta 2010, v 10-letnem obdobju je dejavnost beležila 153,1 milijona EUR dodane vrednosti. Za 8,1 % se je znižala dodana vrednost pri SŽ-Potniški promet (22 % dodane vrednosti v dejavnosti), pri LPP se je zmanjšala za petino. Pri Nomagu podatek ni primerljiv zaradi izvedenih pripojitev.

Lani dodana vrednost na zaposlenega upadla

Število zaposlenih se je v 2018 skrčilo za 0,2 % na 4.626 oseb, v predhodnih letih pa se je število zaposlenih zviševalo vse od leta 2010. Upad so beležili predvsem večji zaposlovalci, med drugim SŽ-Potniški promet (-3,7 %) in LPP (-0,5 %). Sicer se je tudi lani dejavnost soočala s pomanjkanjem delovne sile v potniškem prometu – predvsem voznikov, ki se odločajo za kariero v tovornem prometu ali pa v industriji, kjer je razporeditev delovnega časa ugodnejša. Dodana vrednost na zaposlenega je v 2018 upadla za 1,1 % na 41,1 tisoč EUR. V predhodnih letih (2007 - 2017) pa se je dodana vrednost na zaposlenega krepila in je v 2017 dosegla najvišjo raven. Pri večjih družbah je ta znašala 40 tisoč EUR (mediana), pri največjih treh med 28 in 75 tisoč EUR. Stroški dela v dodani vrednosti so znašali 65,1 %, kar je bilo nekoliko več kot v letu 2017 (59,5 %). Stroški dela so se povečali za 7,9 %, na zaposlenega pa za 8,2 %. Ob tem je povprečna plača porasla kar za 8,4 % na 1.617 EUR, kar je bila najvišja rast po letu 2008.

Prihodki zadnji dve leti bolj rastejo



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Visok upad neto dobička (+48,6 %).

Subvencije za prevoz predstavljajo 31,7 % celotnih prihodkov.

EBITDA upadla za 14,9 %

EBITDA je znašala 67 milijonov EUR in se je znižala za 11,7 milijona EUR oz. za 14,9 %, na kar je vplivala predvsem počasnejša rast poslovnih prihodkov od rasti poslovnih odhodkov (+9,6 %). EBITDA je v obdobju 2010-2013 in 2017 rasla z visokimi rastmi, v letih 2014-2016 nekoliko bolj umirjeno. Na upad panoge je predvsem vplivalo 13,9-odstotno znižanje v SŽ-Potniški promet (zavzema 35,7-odstotni tržni delež v dodani vrednosti). Pri ostalih večjih družbah s prometom nad 1 milijonom EUR je EBITDA porasla za 5,5 % (mediana). EBITDA marža v dejavnosti je znašala 25,2 % in se je glede na predhodno leto skrčila za 6,3 o. t., pri največji družbi za 10,8 %, pri ostalih večjih pa za 4 % (mediana). EBITDA marža v železniškem potniškem prometu je sicer znašala 66 %, pri avtobusnih prevoznikih pa med 20 in 40 %, kar je posledica različnih poslovnih modelov. Prevozniki, ki imajo v lasti prevozna sredstva (ki niso na lizingu), dosegajo višjo EBITDA kot druga.

Dobiček v dejavnosti nižji za 14,9 milijona EUR

V dejavnosti se je v letu 2018 neto čisti dobiček znižal za 14,9 milijona EUR oz. za 48,6 % na 15,7 milijona

EUR. Šest največjih družb po višini prodaje je ustvarilo 82,2 % vsega neto čistega dobička. Največja družba je ustvarila 63,2 % vsega dobička v dejavnosti, ki se je znižal za 41,5 %. Na nižji dobiček je vplivala tudi izguba LPP v vrednosti 6,7 milijona EUR. Izguba in tej družbi ni posledica slabšega tekočega poslovanja v letu 2018, temveč plačila prispevkov za poklicno pokojninsko zavarovanje za 52 voznikov na podlagi pravnomočne sodbe in evidentiranja rezervacij za plačilo teh prispevkov za vse ostale zaposlene. Panoga je dno pri neto dobičku dosegla leta 2011, ko je beležila izgubo (18,9 milijona EUR). V desetih letih so v povprečju zabeležili 7,7 milijona EUR dobička. Donosnost kapitala se je v 2018 glede na 2017 znižala za 4,7 odstotne točke na 4,9 %. V velikih družbah je dosegla 8,4 % (mediana). Zadolženost dejavnosti se od 2015-2017 giblje na ravni 1 (neto dolg je enak EBITDA), v 2018 se je rahlo povečala (na 1,3). Največja družba in ostale tri družbe imajo ta kazalnik negativen (več denarja kot dolga), le Nomago izkazuje zmerno zadolženost (3,6-kratnik EBITDA), kar je povezano z njegovo prevzemno aktivnostjo.

Dejavnost je usmerjena pretežno na domači trg.



POMURSKO SREDIŠČE ZA PRETOVOR IN SKLADIŠČENJE

Podjetja v skupini Murska transport d. o. o. so na skupni lokaciji v Pomurju in širše prisotna že več kot 25 let.

Podjetje Frbejzar skrbi v skupini podjetij za logistiko, skladiščenje in razvoz pošiljk doma v Pomurju, bližnji okolici (Avstrija, Hrvaška in Madžarska) in preostali Sloveniji. Murska transport opravlja prevoze po tujini Avstriji, južni Nemčiji, Madžarski, Sloveniji in Avstriji.

Distribucijski center ter novo sodobno regalno skladišče ima kapaciteto 1200 palet v visokih regalih in dodatnih 500 m² talnih površin. Skladišče je opremljeno z najnovejšo skladiščno tehniko.

**Storitve centra zajemajo:**

- pretovarjanje,
- kratkoročno - dolgoročno skladiščenje,
- enostavna dela na blagu,
- prepakiranje in sortiranje blaga,
- distribucija skladiščenega blaga po Pomurju, Sloveniji in bližnji okolici,
- usluge z viličarji.

Kazalec/Kazalnik	2018	Sprememba v %, 18/17, agregat	2017	Realna sprememba v %, 18/08 *	Povprečje 2009-2018
Število družb	327	-0,6	329	60,3	279
Št. zaposlenih po del. urah	4.626	-0,2	4.637	24,0	4.222
Prihodki (v mio EUR)	400,9	5,1	381,5	68,0	320,5
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	266,0	6,5	249,7	29,7	226,9
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	57.497	6,8	53.845	10,5	53.581
Delež prodaje na tujih trgih (%)	10,6	-5,4	11,2	186,5	8,0
Dodana vrednost (v mio EUR)	190,1	-1,3	192,6	66,7	153,1
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	41.099	-1,1	41.543	34,4	35.965
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	65,1	9,4	59,5	-9,0	66,5
EBITDA (v mio EUR)	67,0	-14,9	78,7	95,3	54,4
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	25,2	-20	31,5	50,9	23,5
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	15,7	-48,6	30,6	-942,1	7,7
Donosnost kapitala - ROE (%)	4,9	-49,1	9,6	-377,8	2,1
Neto finančni dolg na EBITDA	1,3	44,4	0,9	-59,4	2,9
Kratkoročni koeficient	1,8	12,5	1,6	157,1	1,0
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	28,1	29,5	21,7	24,3	23,5

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



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



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

- logistiko, skladiščne, 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.



Železniški tovorni promet

Prevlada družbe SŽ-Tovorni promet

V železniškem tovornem prometu so v 2018 ustvarili 260,7 milijonov EUR celotnih prihodkov, kar je toliko kot v 2017, čisti prihodki pa so se znižali za 1,9 % na 244 milijonov EUR. Trendi v železniškem tovornem prometu so bili relativno šibki, kar pomeni, da je bila glavna prirasta pretovora v Luki Koper prepeljana po cestah. Po železnicah je bilo prepeljanih 21,3 milijona ton oziroma opravljenih 5.151 tonskih kilometrov, kar je bilo 0,2 oziroma 0,4 % več kot v 2017. V notranjem prometu (14,2 %) je bilo opravljenih za 2,2 % manj tonskih kilometrov, v tranzitu (20,5 % celote) 2,4 % več, v mednarodnem prevozu (blago naloženo ali razloženo v Sloveniji) pa 0,3 % več.

Na panogo je imel močan vpliv predvsem SŽ-Tovorni promet, ki predstavlja 74,2-odstotni delež celotne panoge, ki se mu je celotni prihodek znižal za 0,1 %. Opazovano obdobje, primerno za analizo, je od leta 2011 naprej, saj so bile pred tem Slovenske železnice enovito podjetje. Panoga za nazaj ne zajema družbe SŽ-Infrastruktura, ki se ukvarja z upravljanjem in vzdrževanjem železniške infrastrukture ter vsebinsko ne spada v to dejavnost. Druga največja družba (Adria kombi, ki beleži 14,8-odstotni delež v prihodkih) je beležila upad prodaje za 3,5 %, tretja in četrta družba pa sta beležili rast prihodkov (3,8 in 13 %). Tretja največja družba, Rail Cargo Carrier, ima 5,5-odstoten delež po celotnih prihodkih, četrta pa 4,4-odstotnega. Delež prodaje na tujem trgu od 2014 naprej narašča, v letu 2018 je znašal že 88,2 %. Vse družbe so nadpovprečno izvozno usmerjene, saj je njihov delež prodaje na tujih trgih znašal med 77 in 100 %. Prodaja na tujem trgu se je v letu 2018 zmanjšala za 1,4 %, samo pri največji družbi za 2,4 %.

Rast dodane vrednosti predvsem v prvi največji družbi

Dodana vrednost je v 2018 porasla za 4,1 milijona EUR oz. za 5,4 %, na 80,2 milijona EUR. Slednja je bila najvišja v 2016, medtem ko je v 2017 upadla. Največji vpliv na panogo ima SŽ-Tovorni promet s 84,2-odstotnim deležem v dodani vrednosti celotne panoge. V 2018 je SŽ-Tovorni promet zabeležil 5,2-odstotno zvišanje dodane vrednosti, saj so se stroški blaga, materiala in storitev (predvsem drugi stroški storitev) znižali za 5 %. Dodana vrednost na zaposlenega se je v panogi v 2018 povečala za 3,4 % na 59 tisoč EUR. Število zaposlenih se je v 2018 povečalo za 1,9 % oz. za 26 oseb, med katerimi je največja družba zmanjšala število zaposlenih za tri osebe. V 2016 je bila dodana vrednost na zaposlenega najvišja (65 tisoč EUR) v zadnjih osmih letih. Razlike v vrednosti tega kazalnika so bile med družbami velike. Pri Adria Kombi je ta znašal 260 tisoč EUR, pri Adria Transport 115 tisoč in pri največji družbi v dejavnosti 56 tisoč. Vse razen dveh družb so beležile rast dodane vrednosti na

zaposlenega. Pri teh je bil glavni razlog večje povečanje števila zaposlenih v teh družbah ali pa višji stroški blaga in materiala. V 2018 so stroški dela v dodani vrednosti porasli na 61,1 %. Povprečna bruto plača je porasla za 3,8 % na 2.107 EUR, kar je bila nekoliko nižja rast kot v povprečju v predhodnih petih letih (5,2 %).

EBITDA porasla po večjem padcu v predhodnem letu

Dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo (EBITDA) se je povečal za 1,1 milijona EUR oz. za 3,8 %, kar je precej manj, kot je porasla dodana vrednost. EBITDA je v 2018 znašala 31,7 milijarde EUR, najvišja pa je bila leta 2016. Na nekoliko nižjo rast EBITDA so vplivali višji stroški dela, ki so se okrepili za 7,4 % oz. za 3,4 milijona EUR. Odpisi vrednosti so porasli za 3,7 % oz. za 662,9 milijona EUR, med njimi amortizacija za 603,8 milijona EUR. Največja družba je beležila zvišanje EBITDA za 3,4 %. EBITDA marža se je v 2018 v dejavnosti zvišala za 12,3 % (2017) na 13 %. Med desetimi družbami so bile velike razlike. Znašala je od 0 (ali negativno) do 21,7 %, pri SŽ-Tovorni promet je znašala 14,9 %.

Upad dobička po vrhu v 2017

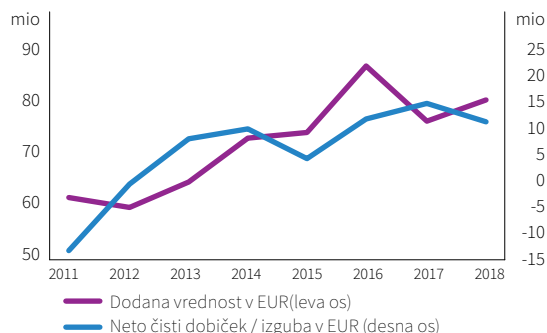
V dejavnosti je bilo ustvarjenega 11,2 milijona EUR neto dobička, kar je bilo za 3,3 milijona EUR oz. za 22,7 % manj kot 2017. Vrh v zadnjih osmih letih pri ustvarjenem neto dobičku je bil zabeležen v 2017. Pri največji družbi, ki je dosegla pretežni del (77,9 %) dobička panoge, se je ta v 2018 znižal za 27,5 %. Nanj je vplival slabši finančni izid (finančni odhodki iz posojil, prejetih od družb v skupini, so se povečali za slabih 60 %). Donosnost kapitala je bila v 2018 pri 12,2 % in je bila glede na predhodno leto nižja za 5,7 odstotne točke. Donosnost kapitala se je gibala med 11,4 % (SŽ-Tovorni promet) in 75,4 %. Neto finančni dolg na EBITDA ostaja na ravni 2017, ko je znašal štirikratnik EBITDA. Neto dolg-na EBITDA je pri največji

Stagnacija prodaje.

Neto čisti dobiček se je znižal.

Višja dodana vrednost ob nižjih drugih stroških storitev.

Ob višjih nabavnih stroških, nižja dodana vrednost



Vir: Kapos, podatki Ajpes

družbi znašal 4,6 (skupina Slovenskih železnic na konsolidirani osnovi beleži nižjo zadolženost), ostale so beležile zadolženost med 3 in negativno (ni zadolžena). Kratkoročni koeficient se je leta 2018 precej

znižal, in sicer z 2,3 na 1, kar odraža slabši likvidnostni položaj. Predvsem se je poslabšala likvidnost pri SŽ-Tovornem prometu, kjer se je znižala na 0,9.

Kazalec/Kazalnik	2018	Sprememba v %, 18/17, agregat	Sprememba v %, 18/17, ista podjetja	2017	Realna sprememba v %, 18/08 *	Povprečje 2009-2018
Število družb	10	11,1	-	9	42,9	9
Št. zaposlenih po del. urah	1.357	1,9	1,9	1.331	-12,2	1.392
Prihodki (v mio EUR)	260,7	0,0	0,0	260,7	2,6	257,0
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	244,1	-1,9	-1,9	248,7	2,3	242,7
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	179.941	-3,7	-3,7	186.868	20,4	175.151
Delež prodaje na tujih trgih (%)	88,2	0,5	0,5	87,8	4,0	85,2
Dodana vrednost (v mio EUR)	80,2	5,4	5,4	76,1	25,4	72,1
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	59.096	3,4	3,4	57.153	42,8	52.180
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	61,1	1,8	1,9	60,0	-7,3	60,1
EBITDA (v mio EUR)	31,7	3,8	3,8	30,5	34,8	29,5
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	13,0	5,7	5,8	12,3	32,7	12,1
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	11,2	-22,7	-22,7	14,5	-182,9	5,7
Donosnost kapitala - ROE (%)	12,2	-31,9	-31,9	17,8	-117,3	1,4
Neto finančni dolg na EBITDA	4,0	0	-0,8	4,0	-65,5	6,7
Kratkoročni koeficient	1,0	-56,5	-58,9	2,3	-63,0	1,5
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	10,7	72,6	1,9	6,2	-86,3	15,0

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





**Hitre, zanesljive, fleksibilne
in okolju prijazne rešitve**
za vaše pomorske in letalske pošiljke.

Pišite nam / prodaja@dbschenker.com / www.dbschenker.com/si

Pošta in kurirske dejavnosti

Rast prodaje najnižja v zadnjih treh letih

Pošta in kurirske dejavnosti so v letu 2018 beležile 341 milijonov EUR celotnih prihodkov, kar je bilo za 10,8 milijona EUR oz. za 3,3 % več kot v 2017. V desetletnem obdobju so celotni prihodki znašali 301 milijonov EUR. V panogi ima prevladujoč položaj Pošta Slovenije, ki ima 69,2-odstotni tržni delež glede na ustvarjene prihodke in 88,8-odstotnega po ustvarjeni dodani vrednosti. Sledi DHL Ekspres s 5,8-odstotnim deležem po prihodkih ter družba Izberi (hčerinsko podjetje Dela, ki se ukvarja z distribucijo tiska) in General Logistics Systems s 4,5- in 4,4-odstotnim deležem po prihodkih. Nad 1 milijon EUR letne realizacije dosega 14 družb, ki ustvarijo pretežen (98,3 %) del prodaje v dejavnosti. Slednjim so se prihodki zvišali za 4,8 % (mediana). Delež prodaje, ustvarjene na tujem trgu, se je v 2018 nekoliko zmanjšal, in sicer na 10,2 %. Prihodki od prodaje na tujem trgu so se lani znižali za 104 tisoč EUR oz. za 0,3 %, na domačem trgu so se zvišali za 7,8 milijona EUR oz. za 2,7 %. Družbe dosejajo različne deleže prodaje na tujem trgu. Pri Pošti Slovenije je delež 6-odstoten, pri DHL-u 4,6-odstoten. V družbah z več kot 1 milijonom prihodka znaša mediana izvozne usmerjenosti 10 % prodaje. Čisti prihodki na zaposlenega v dejavnosti so znašali 56 tisoč EUR in so bili višji za 1,3 %. Med podjetji so zaradi različnih poslovnih modelov razlike znatne. Pošta Slovenije (43 tisoč EUR) ima zaradi izvajanja univerzalnih poštinskih storitev in vzdrževanja velike mreže precej nižjo vrednost kazalnika kot tekmeči (mediana pri ostalih večjih družbah znaša 262 tisoč EUR).

Prihodki z najnižjo rastjo v zadnjih treh letih.

Dodana vrednost na zaposlenega prvič nad 30 tisoč EUR.

Dodana vrednost porasla

V 2018 se je dodana vrednost v dejavnosti zvišala za 10,3 milijona EUR oz. za 6,1 %. Velik vpliv na krčenje dejavnosti v 2017 je imela Pošta Slovenije (ustvari 88,8 % dodane vrednosti celotne panoge), kateri se je dodana vrednost v 2018 zvišala za 6 %. Prodaja v Pošti Slovenije je porasla za 10,8 milijona EUR, stroški blaga, materiala in storitev so se znižali za 3,6 milijona EUR. Tudi ostalim večjim podjetjem se je dodana vrednost zvišala, in sicer za 6,5 % (mediana). Dodana vrednost se sicer s cikličnimi nihanji znižuje vse od leta 2011, ko je znašala 196 milijonov EUR (2018: 179 milijonov EUR), kar je v prvi meri posledica večje konkurence med ponudniki storitev ter manjše uporabe nekaterih univerzalnih poštinskih storitev.

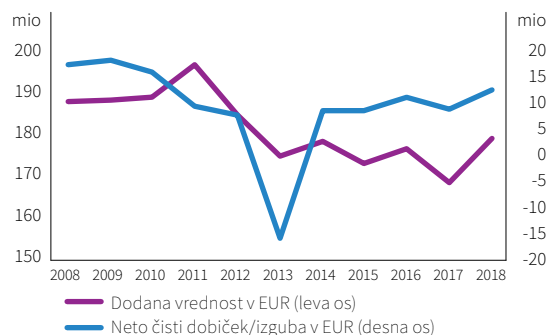
Krčenje števila zaposlenih se je ustavilo

Število zaposlenih se je vse od leta 2009 do leta 2017 zmanjševalo, leta 2018 pa se je število zaposlenih povečalo za 62 oseb na 5.918 oseb. Več kot 90 odstotkov zaposlenih v dejavnosti je bilo zaposlenih v Pošti Slovenije. Dodana vrednost na zaposlenega je porasla za nekoliko manj (za 5 %) kot dodana vrednost (6,1 %), saj se je ob enem za 1,1 % zvišalo tudi število

Najvišji ROE po letu 2010.

zaposlenih. Dodana vrednost na zaposlenega se je v 2018 tako zvišala na 30,2 tisoč EUR. V zadnjih letih je dodana vrednost na zaposlenega sicer beležila vzpone in padce (-3,1 % v 2017), pri čemer je bilo nihanje v dodani vrednosti višje kot pri zaposlenih. Glede na desetletno povprečje je aktualna vrednost kazalnika nekoliko višja (28,6 tisoč EUR). Dodana vrednost na zaposlenega pri največji družbi je znašala 29,6 tisoč EUR, mediana tega kazalnika pri večjih družbah (nad 1 milijon letnega prometa) pa 41,9 tisoč EUR. Strošek dela v dodani vrednosti je ponovno upadel za 1,3 %, saj se je strošek dela povečal za manj (4,8 %) kot dodana vrednost. Mediana tega kazalnika je bila pri družbah z letnim prometom nad 1 milijonom EUR 81,7 %. Povprečna bruto plača je porasla za 4,1 % na 1.596 EUR, kar je bila najvišja rast po letu 2010. K temu je največ prispevala rast plač v Pošti Slovenije (+4,1 %).

Zvišanje dobička od rasti prodaje



Vir: Kapos, podatki Ajpes

EBITDA z večjo rastjo

Izboljšan je bil poslovni izid panoge, saj so se poslovni prihodki v 2018 zvišali za 9,7 milijona EUR, poslovni odhodki pa za 7,7 milijona EUR. Poleg izboljšane finančne izida (za 1,1 milijona EUR) je to imelo ključen vpliv na rast dobička. Dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo (EBITDA) se je krepko povečal, in sicer za 16,3 % na 27,9 milijona EUR. Odpisi vrednosti so se v 2018 zvišali za 1,4 milijona EUR, med njimi amortizacija za 1,2 milijona EUR. Predhodno leto (2017) se je EBITDA zmanjšala za slabo petino, medtem ko je bila v 2013 na najnižji ravni v zadnjem desetletju (21 milijonov EUR). Največji vpliv na panogo je imelo največje podjetje (zavzema 80,4-odstotni delež), kateremu se je EBITDA zvišala za 10,7 %. Pri ostalih petih največjih družbah so bile rasti med 10 in 130 %, z izjemo podjetja Izberi, ki je imelo negativno EBITDA. EBITDA marža je po znižanju v letu 2017 v 2018 porasla za 1 o. t. na 8,4 %. Razlike med družbami so bile velike, saj je bila pri štirih družbah (od 14) nad 7 %, mediana kazalnika pa je znašala 4,6 %. Dejavnost v celoti ni zadolžena, saj se kazalnik finančni dolg na EBITDA znižuje od 2013 dalje, zadnja 4 leta pa je ta

kazalnik negativen, kar pomeni, da je dejavnost kot celota imela več denarja na aktivih kot dolga na pasivi.

Dobiček višji za 39 odstotkov

Neto čisti dobiček se je v 2018 zvišal za 39 % oz. za 3,4 milijona EUR, na kar so vplivali predvsem boljši poslovni rezultati ter izboljšani dobiček Pošte Slovenije, ki se je zvišal za 31,5 %. V zadnjih štirih letih se je gibal med 8,5 in 10,8 milijona EUR. V 2018 je dejavnost tako evidentirala 12,3 milijona EUR neto dobička. Njen pretežni del (81,3 %) je ustvarila največja družba, 14 največjih družb pa skupaj 99,3-odstotnega (med njimi sta dve družbi poslovali z izgubo). Podobno gibanje kot neto čisti dobiček

beleži tudi donosnost kapitala (ROE), ki se je v letu 2018 zvišal za 1,4 odstotne točke in je znašal 5,1 %. Pri največji družbi je znašala donosnost kapitala 4,7 %, kar je bila posledica velike vrednosti kapitala, vezana v osnovnih sredstvih. Mediana ROE je namreč znašala 8,2 %. Neto marža v dejavnosti je znašala 3,7 % in se je v zadnjih petih letih gibala med 2,7 in 3,5 %. Za investicije so v dejavnosti namenili 30,6 milijona EUR, kar je bilo več kot 9,2 % prodaje in največ v desetletju. V desetletju so temu podjetja namenila le 5,3 % letne prodaje. Med večjimi investitorji je bila Pošta Slovenije, ki je veliko sredstev namenila modernizaciji strojnega usmerjanja v poštnem logističnem centru.

Kazalec/Kazalnik	2018	Sprememba v %, 18/17, agregat	Sprememba v %, 18/17, ista podjetja	2017	Realna sprememba v %, 18/08 *	Povprečje 2009-2018
Število družb	57	-12,3	-	65	42,5	62
Št. zaposlenih po del. urah	5.918	1,1	2,1	5.855	-12,7	6.328
Prihodki (v mio EUR)	340,7	3,3	5,3	329,9	-4,4	301,2
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	332,1	2,4	4,4	324,5	-4,7	295,2
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	56.127	1,3	2,2	55.415	38,4	46.943
Delež prodaje na tujih trgih (%)	10,2	-1,9	-3,0	10,4	78,9	6,9
Dodana vrednost (v mio EUR)	178,9	6,1	6,6	168,6	-24,7	180,8
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	30.240	5	4,3	28.801	-13,7	28.612
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	84,6	-1,3	-0,9	85,7	4,2	84,3
EBITDA (v mio EUR)	27,9	16,3	14,3	24,0	-38,8	28,8
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	8,4	13,5	9,5	7,4	-35,9	9,8
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	12,3	39,0	28,9	8,8	-42,9	8,4
Donosnost kapitala - ROE (%)	5,1	36	26,3	3,8	-25,8	3,3
Neto finančni dolg na EBITDA	-1,3	-18,7	-20,3	-1,6	-533,3	-0,3
Kratkoročni koeficient	2,1	5	-1,3	2,0	10,5	1,9
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	9,2	170,6	-4,2	3,4	104,4	5,3

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

Podjetje Katern d.o.o. je družinsko podjetje, ki je lansko leto zabeležilo 40-letnico delovanja. Danes upravljamo s 30. sodobnimi vozili, s preko 30 zaposlenimi. Nudimo prevoze s tovornimi vozili s ponjavo za kompletne in delne pošiljke, ter skladiščenje in pretovarjanje različnega blaga z ustreznimi manipulacijskimi sredstvi. Organiziramo prevoze po celotni Italiji, z lastnimi tovornimi vozili pa opravljamo tedenske prevoze iz celotne Evrope na jug Italije, vse do Sicilije in nazaj.

Optimalne logistične storitve za južno Italijo s tradicijo!

www.katern-transport.si
info@katern-transport.si
TEL: +386 5 620 24 23
GSM: +386 41 616 823



KATERN

TRANSPORT



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 65,7 % prihodkov, 79,4 % dodane vrednosti in 99,4 % neto čistega dobička v dejavnosti. Zaradi specifičnosti 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 zadnja tri leta povečeval celotne prihodke (v 2018 za 57,6 % na 186,3 milijona EUR). Dodana vrednost se je po manjšem zmanjšanju v letu 2018 okrepila za 118,5 % na 58,8 milijona EUR. Zvišanje je omogočila rast dodane vrednosti, saj so se poslovni prihodki zvišali za 68 milijonov EUR, stroški blaga, materiala in storitev pa so porasli za 36,1 milijona EUR. Podobno visoko dinamiko rasti v 2018 beležita dodana vrednost na zaposlenega in EBITDA. Dodana vrednost na zaposlenega je porasla za 115,5 % na 996.725 EUR ob 1,4 % povečanju števila zaposlenih. EBITDA je porasla za 123 % na 57,3 milijona EUR, pri čemer je EBITDA marža porasla za 9,4 o. t. Neto čisti dobiček v vrednosti 52,4 milijona EUR se je v 2018 glede na predhodno leto zvišal za 150 % oz. za 31,4 milijona EUR.

Prodaja na tujem trgu je porasla za 29,6 %.

EBITDA je nižja za 28,2 %, ob nižjih izrednih prihodkih.

Velik porast prihodkov v zadnjih dveh letih

V dejavnosti skladiščenja (brez Zavoda RS za rezerve) je bilo v letu 2018 72 aktivnih družb. Dejavnost je v letu 2018 beležila zvišanje celotnih prihodkov za 15,2 milijona EUR oz. za 18,5 % na 97,4 milijona EUR. Prihodki so se krepili vse od leta 2010. Čisti prihodki so porasli še bolj od celotnih, in sicer za 18,6 milijona EUR oz. za 24 % na 96,2 milijona EUR realizacije. Prvi dve družbi, (Agrocorn in Simtro Energija) beležita 37,3 in 21,6-odstotni delež po prihodkih, naslednjih pet še 18,6-odstotnega. Prvih deset družb po prihodkih ustvari 83 % celotnih prihodkov, 64 % dodane vrednosti in 82,7 % dobička dejavnosti. Nad 1 milijon EUR celotnih prihodkov ima 14 družb, še 23 pa jih dosega med 100 tisoč EUR in 1 milijonom EUR prihodkov. Več kot polovico realizacije (59,9 % čistega prihodka) je dejavnost ustvarila na tujih trgih, kjer se je prodaja povišala za 13,2 milijona EUR oz. za 29,6 % glede na 2017. Delež prodaje na tujem trgu se konstantno krepi od leta 2014 naprej. Prodaja na domačem trgu je v 2018 porasla za 5,4 milijona EUR oz. za 16,4 %.

Dodana vrednost precej niha zadnji dve leti

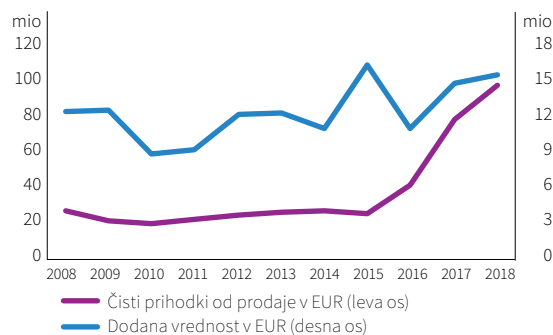
Dodana vrednost se zadnji dve leti krepi, v letu 2018 za 804 tisoč EUR oz. za 5,5 % na 15,3 milijona EUR. V predhodnih letih je dodana vrednost precej nihala. Dodana vrednost je tako lani porasla zaradi hitrejši rasti prihodkov (za 18,1 milijona EUR) in manjše rasti stroškov blaga, materiala in storitev (+za 17,2 milijona EUR). Dodana vrednost se je pri prvih sedmih največjih družbah okrepila med 6 in 82 %, z izjemo EEC, ki je

beležil upad dodane vrednosti. Število zaposlenih je v 2018 rahlo upadlo, za 0,3 % oz. eno osebo, na 421. V dolgoročnem desetletnem obdobju je bilo v dejavnosti 377 zaposlenih. Dodana vrednost na zaposlenega je nihala s podobno dinamiko. Dodana vrednost na zaposlenega se zadnji dve leti krepi, v 2018 se je okrepila za 5,8 % na 36,3 tisoč EUR. Med štirinajstimi največjimi družbami se je dodana vrednost na zaposlenega gibala med 19 in 173 tisoč EUR, mediana pri teh pa je znašala 55,5 tisoč EUR. Stroški dela v dodani vrednosti so se znižali na 59,8 % (v dolgoročnem povprečju so znašali 62,1 %).

EBITDA upadla

EBITDA se je po večjem povečanju v 2017 (+173 %), v 2018 zmanjšala za 2,5 milijona EUR oz. za 28,2 % na 6,3 milijona EUR, kar je bil velik preobrat glede na vrednost v letu 2017 (8,8 milijona EUR). EBITDA je upadla predvsem zaradi padca pri drugih prihodkih (-2,9 milijona EUR). Medtem se je izboljšal finančni izid (4,3 milijona EUR), saj so se finančni odhodki iz oslavitve in odpisov finančnih naložb zmanjšali za 4,4 milijona EUR. Podobno kot dodana vrednost je med prvimi sedmimi družbami (izjema je bila tretja največja) EBITDA porasla od 1,3 do 120 %. EBITDA marža je bila v 2018 najnižja v zadnjih desetih letih ter se je znižala na 6,6 % v 2018. V dolgoročnem desetletnem povprečju je znašala 11,4 %.

Zadnja tri leta z višjo rastjo prodaje



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Visoko zadolžena dejavnost

Neto čistega dobička je bilo v dejavnosti 301,9 tisoč EUR, kar je bilo za 241,9 tisoč EUR oz. za 44,5 % manj kot v 2017. Prva največja družba, ki dosega 72-odstotni delež v dejavnosti po čistem dobičku, je v 2018 ustvarila za slabih 10 % nižji dobiček. Pri naslednjih treh največjih družbah se je dobiček zvišal od 5 do 12 %. Neto čisti dobiček se je sicer krepil v letih 2016 in 2017 v povprečju za 194 %. V dolgoročnem desetletnem povprečju je dejavnost v povprečju ustvarila 257 tisoč EUR letne izgube, saj je bila izguba prisotna v obdobju 2008-2012. Neto finančni dolg na EBITDA je znašal 4,7. Zadolženost panoge je bila najnižja v 2015 (1,4). Zadolženost pri prvih dveh največjih družb

Dobiček je upadel na 302 mio EUR.

je znašala okoli 3,8, v naslednjih 12 večjih družbah se je zadolženost gibala med -0,3 (ni zadolženo) in 15 (velika zadolženost, mediana v zadolženosti 14 največjih družbah je znašala 4,7). Za investicije so v dejavnosti namenili 7,2 milijona EUR, kar je bilo nekoliko manj kot v 2017 (9,5 milijona EUR), vendar

še vedno precej več kot v preteklih letih. Finančne obveznosti so se celo nekoliko znižale (-0,7 milijona EUR na 32,8 milijona EUR), kar pomeni, da so bile investicije financirane v večji meri na podlagi lastnega denarnega toka.

Kazalec/Kazalnik	2018	Sprememba v %, 18/17, agregat	Sprememba v %, 18/17, ista podjetja	2017	Realna sprememba v %, 18/08 *	Povprečje 2009-2018
Število družb	72	5,9	-	68	111,8	59
Št. zaposlenih po del. urah	421	-0,3	5,8	422	-1,2	377
Prihodki (v mio EUR)	97,4	18,5	17,6	82,2	300,9	39,9
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	96,2	24,0	23,1	77,6	310,8	38,1
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	228.395	24,3	16,3	183.770	360,2	98.958
Delež prodaje na tujih trgih (%)	59,9	4,5	4,9	57,3	236,5	36,6
Dodana vrednost (v mio EUR)	15,3	5,5	7,8	14,5	12,9	12,1
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	36.332	5,8	1,9	34.332	14,2	32.581
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	59,8	-2,8	0,2	61,5	-9,8	62,1
EBITDA (v mio EUR)	6,3	-28,2	-29,4	8,8	35,7	5,1
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	6,6	-42,1	-42,7	11,4	-66,8	16,4
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	301,9	-44,5	-54,4	543,7	-709,7	-256,5
Donosnost kapitala - ROE (%)	1,0	-57,5	-64,3	2,3	-484,0	-0,9
Neto finančni dolg na EBITDA	4,7	38,2	39,0	3,4	-14,5	6,3
Kratkoročni koeficient	1,0	-16,7	-19,5	1,2	42,9	1,0
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	7,5	-39	-18,7	12,3	-80,4	7,2

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

**Panoga ne vsebuje Zavoda republike Slovenije za blagovne rezerve

Digitalizacija-Vizualizacija-Integracija-Učinkovitost



KPI Dashboard ERP Bilance, (mesec, q, leto)
Stroškovna mesta



KPI Dashboard TMS Km, €/km, Pošiljke, palete, poraba goriva

Finančno računovodski sistem ERP

VASCO

Glavna knjiga Bilance
Prejete fakture DDV, Plače

vizijaračunovodstvo d.d.

Najsodobnejše računovodske storitve



REPUBLIKA SLOVENIJA
FINANČNA UPRAVA



Vizualizacija, planiranje, integriran pregled nad statusi pošiljk, fakturiranje, povečanje učinkovitosti

A

Grobo planiranje



B

Podrobno planiranje



C

Mikro planiranje



Dobavitelji goriva



Web in mobilni
clienti



Tahograf - ddd



Potni nalog
Stimulacije voznika

CVS

Advanced Telematics



Telematski podatki



Pretovarjanje

Rast prihodkov nad 10 odstotkov

S pretovarjanjem se kot s primarno dejavnostjo ukvarja 32 družb, ki so v letu 2018 ustvarile 334 milijonov EUR celotnih prihodkov ter s tem zabeležile vrh v zadnjih desetih letih. Na rast celotnih prihodkov je močno vplivalo poslovanje Luke Koper, ki ustvari pomemben delež prihodkov (72 %). Pri Luki Koper je upoštevan enkratni dogodek - prejete odškodnine v višini 9,6 milijona EUR in v letu 2017 sproščanje oblikovanih rezervacij za obveznosti iz naslova pravnih obvez v višini 15,7 milijona EUR, kar je močnejše vplivalo na izboljšano poslovanje družbe ter tudi panoge. Prihodki panoge se zvezno krepijo vse od leta 2013, v zadnjih petih letih pa z 9,6-odstotno povprečno rastjo. V 2018 se je rast celotnih prihodkov okrepila za 36,9 milijona EUR oz. za 12,4 %, mediana rasti pri največjih enajstih družbah pa je bila celo višja (+18,6 %). Čisti prihodki v vrednosti 314 milijonov EUR so se okrepili za 7,8 %, pri čemer so prihodki na domačem trgu porasli za 12,7 milijona EUR oz. za 8,8 %. Prodaja na tujem trgu se je okrepila za 10,1 milijona EUR oz. za 6,8 %. Kar 93,2 % celotnih prihodkov v dejavnosti ustvarita družbi Luka Koper in BTC, naslednjih 9 družb je ustvarilo med 1 in 3,4 milijona EUR letnih prihodkov (skupaj 4,9 % v dejavnosti). Delež prodaje na tujem trgu je v 2018 nekoliko upadel - na 50,2 %, zadnja 4 leta pa se giblje okoli 50 % (dno je bilo zabeleženo v letu 2009). Zelo velike razlike so bile pri deležu prodaje na tujih trgih, saj sta močno izstopali družbi Luka Koper (69,3 %) in CHEP logistika (83,7 %), 10 % prodaje na tujih trgih opravi še ELSNER, ostale večje družbe pa beležijo le rahel delež izvoza oz. so pretežno usmerjene na slovenski trg. Ladijski pretovor v Luki Koper je znašal 24 milijonov ton blaga, kar je bilo 3 % več kot leta 2017 in je predstavljal rekord v zgodovini pristanišča. Za 41 % se je povečalo število potnikov na potniškem terminalu, predvsem zaradi prihoda večjih potniških ladij, križark.

Dodana vrednost na zaposlenega porasla kljub večjemu številu zaposlenih

Dodana vrednost v pretovarjanju se krepi od leta 2013 naprej. V letu 2018 je porasla za 41,8 milijona EUR oz. za 27 % na 196,2 milijona EUR. Pri tem so se poslovni prihodki zvišali za 36,5 milijona EUR, stroški blaga, materiala in storitev pa so bili višji za 7,5 milijona EUR, kar pojasni glavnino rasti. V zadnjih desetih letih je dodana vrednost znašala v povprečju 135 milijonov EUR. Kar 78,3 % dodane vrednosti je ustvarila največja družba, pri čemer se je pri slednji povečala za 32,2 %. Pri drugi največji družbi, BTC, ki zavzema 15,5-odstotni delež po dodani vrednosti, se je ta zvišala za 7,2 %.

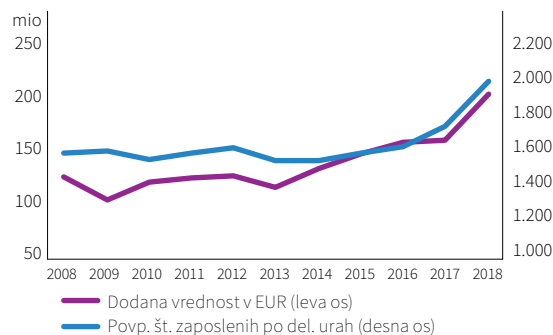
Dodana vrednost na zaposlenega se je po zmanjšanju v 2017 (-8 %) v 2018 povečala za 5,9 %. Dodana vrednost na zaposlenega se je zvišala za 5,9 % na 95

tisoč EUR. Pri tem se je število zaposlenih povečalo za petino (za 343 oseb). V Luki Koper se je število zaposlenih povečalo za 11,2 %, v BTC za 23,7 %. To ni bila zgolj posledica večjega zaposlovanja, temveč tudi insourcinga (zaposlitve zunanjih sodelavcev). Dodana vrednost na zaposlenega je bila visoka pri največjih dveh družbah (v Luki Koper 150,6 tisoč EUR in v BTC-ju 67,5 tisoč EUR), medtem ko je mediana pri vseh ostalih večjih družbah znašala 22 tisoč EUR. 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 namestiti večji del dodane vrednosti. Posledično je delež stroškov dela v dodani vrednosti pri največjih dveh družbah znašal okoli 40 %, pri vseh ostalih pa je mediana znašala 88 %.

EBITDA najvišja v zadnjih 10 letih

EBITDA je v letu 2018 zabeležila večjo rast, in sicer se je okrepila za 29,7 milijona EUR oz. za 34,3 % na 116,4 milijona EUR. Agregatni kazalnik se je zvišal predvsem zaradi zvišanja tega kazalnika pri največji družbi za 43,3 % (slednja ustvari 83,9 % celotne EBITDE). Največji dve družbi sta ustvarili pretežni del EBITDA (98,7 %), prvih enajst pa 99,9 %. EBITDA marža je po visokem padcu v 2017 v 2018 porasla na 37,1 % oz. za 7,3 o. t. EBITDA marža se je med družbami precej razlikovala, saj je pri prvih dveh znašala 43,8 in 24,8 %, pri ostalih večjih pa 4,9 % (mediana). Ob zvišanju je EBITDA marža v 2018 znašala nekoliko nad dolgoletnim povprečjem (33 %). Višji neto dobiček v dejavnosti sloni predvsem na izboljšanjem poslovnem izidu (+33,2 milijona EUR) ter nekoliko boljšem finančnem izidu (806 tisoč EUR).

Prodaja in dodana vrednost dosegata zgodovinske vrhove



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Rast dobička Luke Koper močnejša

Neto čisti dobiček je po zmanjšanju v 2017 v 2018 močnejše porasel, in sicer za 25,2 milijona EUR oz. za 62,6 % oz. na 65,4 milijona EUR. Glavnino povečanja je prispevala Luka Koper, kateri se je neto čisti dobiček

Poslovni izid višji za
73,5 %.

Rast števila
zaposlenih zaradi
insourcinga.

Prihodki, dodana
vrednost in EBITDA
na 10-letnem vrhu.

v 2018 povečal za 73,8 %. Ta je sicer ustvarila 89,6 % celotnega ustvarjenega dobička v panogi. Neto čisti dobiček je bil v zadnjih desetih letih najvišji v 2018, v zadnjih 10 letih pa je v povprečju znašal 22,5 milijona EUR. Med največjimi 11 družbami (nad 1 milijon EUR realizacije) so tri družbe imele izgubo, ostale dobiček, 10 družb pa je v panogi beležilo izgubo. Donosnost kapitala je bila v 2018 14,2-odstotna, kar je za 4,8 o. t. več kot v 2017, v dolgoročnem obdobju je znašala 5,5 %. Zadolženost (neto finančni dolg na EBITDA) se znižuje vse od leta 2009, ko je bila najvišja (6,5), v

2018 je upadla na 1,8. Zadolženost Luke Koper je nizka (0,3), medtem ko je zadolženost družbe BTC zmerna (3,3). Delež investicij v čistih prihodkih od prodaje je bil v 2018 nižji (7,9 %), kot v 2017 (17,1 %), v 11-letnem obdobju pa se je gibal okoli 17,9 %. V največjih dveh družbah so se v 2018 investicije zmanjšale. Povprečna bruto plača v dejavnosti je upadla za 2 % na 2.393 EUR, kar je bila predvsem posledica insourcinga zaposlenih, ki prejemajo v povprečju nižje plače ter opravljajo manj zahtevna opravila.

Kazalec/Kazalnik	2018	Sprememba v %, 18/17, agregat	Sprememba v %, 18/17, ista podjetja	2017	Realna sprememba v %, 18/08 *	Povprečje 2009-2018
Število družb	32	-8,6	-	35	28,0	33
Št. zaposlenih po del. urah	2.055	20	19,3	1.712	36,5	1.577
Prihodki (v mio EUR)	333,8	12,4	12,2	296,9	43,8	245,7
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	313,6	7,8	07,6	290,9	51,7	237,1
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	152.644	-10,2	-8,8	169.888	15,7	149.970
Delež prodaje na tujih trgih (%)	50,2	-0,8	-0,7	50,6	14,9	45,4
Dodana vrednost (v mio EUR)	196,2	27	27,5	154	55,5	134,6
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	95.494	5,9	6,9	90.186	14,0	84.865
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	40,5	-7,3	-7,8	43,7	5,7	41,7
EBITDA (v mio EUR)	116,4	34,3	35,5	86,7	49,9	78,5
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	37,1	24,5	25,9	29,8	-1,3	33,0
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	65,4	62,6	65,1	40,2	112,8	22,5
Donosnost kapitala - ROE (%)	14,2	51	51,1	9,4	92,8	5,5
Neto finančni dolg na EBITDA	0,8	-57,9	-60,2	1,9	-81,4	3,4
Kratkoročni koeficient	1,8	28,6	27,8	1,4	350,0	0,9
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	7,9	-53,8	-7,1	17,1	-88,2	17,9

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



www.FIJAVZ.com

FIJAVŽ UROŠ TRANSPORT d.o.o.

NAŠE PREDNOSTI:

- obširen **lastni vozni park** dnevno na relacijah zahodne Evrope
- informacije o prevozu iz prve roke
- prevoze opravljamo z lastnimi vozili, kar nam omogoča stroškovno najefektivnejši način prevoza

FTL | LTL | zbirni prevozi | ADR | A | COIL | ISO 9001 | GPS



+386 3 759 16 00



komerciala@fijavz.com

Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2018

Družbe, 2018	Št. zaposlenih	Čisti prihodki od prodaje, EUR	Indeks 18/17	Dodana vrednost, EUR	Indeks 18/17
1 DARS d.d.	1.191	465.605.859	105,3	438.324.176	106,5
2 POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.371	230.154.411	104,0	158.965.442	106,0
3 LUKA KOPER, d.d.	1.021	222.980.389	107,8	153.696.709	132,2
4 SŽ-Tovorni promet, d.o.o.	1.206	177.989.866	97,8	67.507.903	105,2
5 INTEREUROPA d.d.	566	111.890.255	107,6	28.952.454	110,4
6 GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	15	87.932.929	110,6	8.112.463	113,9
7 BTC d.d.	450	69.589.008	104,5	30.367.955	107,2
8 NOMAGO d.o.o.	598	47.557.955	230,0	30.617.036	229,8
9 SCHENKER d.d.	140	45.748.156	100,3	9.960.689	96,8
10 DSV Transport d.o.o.	151	45.172.936	109,2	6.511.816	97,1
11 cargo-partner d.o.o.	91	39.008.627	115,7	4.531.814	110,1
12 ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	13	38.392.606	96,8	3.380.230	101,1
13 T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	61	38.257.792	96,1	3.567.564	101,4
14 AGROCORN d.o.o.	24	36.238.392	117,6	1.484.520	110,9
15 SŽ-Potniški promet, d.o.o.	565	36.195.687	96,4	42.364.705	91,9
16 Kuehne + Nagel d.o.o.	109	33.593.566	116,0	2.214.413	64,0
17 EUROTEK Trebnje, d.o.o.	188	31.762.007	112,7	5.646.443	58,6
18 LPP d.o.o.	875	30.418.117	103,1	24.636.511	80,2
19 DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	62	27.602.768	105,5	3.645.740	122,4
20 FRIKUS d.o.o.	156	25.687.446	120,6	6.167.298	118,5
21 TRANSPORT FINEC d.o.o.	187	25.425.488	132,8	9.992.855	120,7
22 T.L.Sirk d.o.o.	153	24.747.894	124,2	6.728.197	111,7
23 FERSPED, d.o.o.	60	23.114.154	125,4	3.704.999	135,8

www.tracknav.eu



TRACKNAV

Digitaliziramo največje flote zahodne Evrope

Upravljanje in optimiranje poteka dela

- Načrtovanje in optimiranje voženj in dostav
- Elektronski transportni nalogi
- Elektronski delovni nalogi
- Enostavna komunikacija z voznikom

Upravljanje in evidentiranje delovnega časa

- "Online" taho podatki voznika
- Predvidevanje razpoložljivega delovnega časa voznikov
- Odčitavanje tahografa na daljavo
- Potni nalogi

Spremljanje parametrov vožnje

- Sledenje vozil, prikolic, ...
- Nadzor temperature tovornega prostora
- Nadzor porabe goriva
- ECO drive

24	MILŠPED d.o.o.	110	22.001.981	162,5	3.663.993	127,0
25	GEFCO d.o.o.	26	21.457.654	103,3	1.569.943	121,4
26	PETRANS d.o.o.	122	21.041.093	100,7	4.133.398	95,7
27	SIMTRO ENERGIJA d.o.o.	19	20.866.533	152,6	997.412	114,3
28	KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	374	20.635.717	107,4	10.047.164	106,3
29	DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	119	19.861.863	111,2	5.045.177	125,1
30	JURČIČ & CO., d.o.o.	174	19.359.961	106,1	6.834.947	102,1
31	TNT Express Worldwide, d.o.o.	92	17.863.148	121,7	3.139.997	137,8
32	PLOJ d.o.o.	138	17.338.278	119,7	6.738.927	112,2
33	PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	136	17.304.502	103,4	4.686.883	97,1
34	INTERLINE d.o.o.	4	16.680.082	164,0	597.527	152,8
35	SIGR d.o.o.	19	16.413.313	112,9	854.342	144,1
36	ŠPEDIČIJA GOJA d.o.o.	104	16.169.491	115,1	3.740.425	108,0
37	GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	44	15.716.984	107,0	2.697.815	122,4
38	HOEDLMAYR d.o.o.	130	15.697.683	142,0	2.885.456	120,2
39	GEBRUDER WEISS d.o.o.	67	15.628.369	114,5	2.526.869	104,8
40	IZBERI d.o.o.	19	15.368.368	106,4	457.678	78,8
41	FMS LOGISTIKA d.o.o.	16	15.155.817	72,1	870.085	91,7
42	GLOBAL SISTEM d.o.o.	124	14.816.901	105,5	4.874.554	100,2
43	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	62	14.781.446	128,6	3.095.356	125,4
44	BOXLINE UCL d.o.o.	26	14.653.974	115,1	1.131.237	123,2
45	Prevozištvno Daniel Fijavž d.o.o.	116	14.382.778	162,6	4.853.343	151,7
46	MB PETRIČ, d.o.o.	118	14.206.989	94,4	4.186.822	105,7
47	CAT LOGISTIC, d.o.o.	55	14.118.253	109,9	4.250.261	94,0
48	KO-TRANS d.o.o.	119	13.791.933	107,9	4.904.563	105,8
49	DRAGON MARITIME d.o.o.	17	13.661.053	111,7	1.357.986	81,2
50	BRUS d.o.o.	122	13.584.770	102,5	5.406.141	90,3

Opomba: Upoštevanih 50 največjih družb po čistih prihodkih od prodaje na podlagi nekonsolidiranih finančnih izkazov za leto 2018 v dejavnosti transporta.

BTC Logistični center

Vaš partner pri zagotavljanju odličnosti logističnih storitev na področju izdelkov vsakdanje rabe (FMCG).

www.btc.si/logisticni-center



Logistika

Družbe, 2018	Št. zaposlenih	Čisti prihodki od prodaje, EUR	Indeks 18/17	Dodana vrednost, EUR	Indeks 18/17
1 DARS d.d.	1.191	465.605.859	105,3	438.324.176	106,5
2 INTEREUROPA d.d.	566	111.890.255	107,6	28.952.454	110,4
3 GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	15	87.932.929	110,6	8.112.463	113,9
4 SCHENKER d.d.	140	45.748.156	100,3	9.960.689	96,8
5 DSV Transport d.o.o.	151	45.172.936	109,2	6.511.816	97,1
6 cargo-partner d.o.o.	91	39.008.627	115,7	4.531.814	110,1
7 T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	61	38.257.792	96,1	3.567.564	101,4
8 Kuehne + Nagel d.o.o.	109	33.593.566	116,0	2.214.413	64,0
9 DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	62	27.602.768	105,5	3.645.740	122,4
10 FERSPED, d.o.o.	60	23.114.154	125,4	3.704.999	135,8

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

www.transport-jerman.com

ZANESLJIVA STORITEV | VELIK VOZNI PARK | CELOVITA PONUDBA

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. 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.

Odlikuje nas: hiter odzivni čas, točnost, prilagodljivost ter sodelavci s strokovnim znanjem.

JERMAN TRANSPORT d.o.o.,
Zapoge 40, 1217 Vodice

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

T: 00386 1 83 23 585
E: jernej@transport-jerman.com

Železniški tovorni promet

Družbe, 2018	Št. zaposlenih	Čisti prihodki od prodaje, EUR	Indeks 18/17	Dodana vrednost, EUR	Indeks 18/17
1 SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	1.206	177.989.866	97,8	67.507.903	105,2
2 ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	13	38.392.606	96,8	3.380.230	101,1
3 Rail Cargo Carrier, d.o.o.	94	13.376.300	97,4	4.995.252	110,6
4 Adria Transport, d.o.o.	37	11.413.040	112,4	4.260.508	108,7
5 PRIMOL d.o.o.	2	2.926.804	91,1	132.759	104,0

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

Potniški kopenski promet

Družbe, 2018	Št. zaposlenih	Čisti prihodki od prodaje, EUR	Indeks 18/17	Dodana vrednost, EUR	Indeks 18/17
1 NOMAGO d.o.o.	598	47.557.955	230,0	30.617.036	229,8
2 SŽ - Potniški promet, d.o.o.	565	36.195.687	96,4	42.364.705	91,9
3 LPP d.o.o.	875	30.418.117	103,1	24.636.511	80,2
4 Arriva Alpetour d.o.o.	312	13.381.876	103,9	13.691.946	97,7
5 ARRIVA DOLENJSKA IN PRIMORSKA d.o.o.	229	9.115.838	107,1	8.457.319	105,9
6 ARRIVA ŠTAJERSKA d.d.	280	8.616.414	95,8	10.229.847	103,2
7 Javno podjetje Marprom d.o.o.	268	7.727.468	132,3	6.847.389	113,1
8 AP MS d.d.	137	6.233.119	97,6	4.548.020	98,0
9 VOGEL d.o.o.	67	5.604.513	115,1	3.624.634	115,1
10 RTC Kravavec, d.o.o.	57	4.977.011	103,5	2.794.025	98,5

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

Aleksander Svetelj d.o.o.

PE LJUBLJANA

Pot k sejmišču 28b
059097780

PE KRANJ

Hrastje 52 e
042018100

PE CELJE

Gaji 48
034904500



Z NAMI GRE LAŽJE

Trgovina z velikim
asortimentom nadomestnih
delov za tovorna vozila,
prikolice, ter avtobuse.

www.svetelj.com

Cestni tovorni promet

Družbe, 2018	Št. zaposlenih	Čisti prihodki od prodaje, EUR	Indeks 18/17	Dodana vrednost, EUR	Indeks 18/17
1 EUROTEK Trebnje, d.o.o.	188	31.762.007	112,7	5.646.443	58,6
2 FRIKUS d.o.o.	156	25.687.446	120,6	6.167.298	118,5
3 TRANSPORT FINEC d.o.o.	187	25.425.488	132,8	9.992.855	120,7
4 T.L.Sirk d.o.o.	153	24.747.894	124,2	6.728.197	111,7
5 MILŠPED d.o.o.	110	22.001.981	162,5	3.663.993	127,0
6 GEFCO d.o.o.	26	21.457.654	103,3	1.569.943	121,4
7 PETRANS d.o.o.	122	21.041.093	100,7	4.133.398	95,7
8 KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	374	20.635.717	107,4	10.047.164	106,3
9 JURČIČ & CO., d.o.o.	174	19.359.961	106,1	6.834.947	102,1
10 TNT Express Worldwide, d.o.o.	92	17.863.148	121,7	3.139.997	137,8
11 PLOJ d.o.o.	138	17.338.278	119,7	6.738.927	112,2
12 PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	136	17.304.502	103,4	4.686.883	97,1
13 INTERLINE d.o.o.	4	16.680.082	164,0	597.527	152,8
14 SIGR d.o.o.	19	16.413.313	112,9	854.342	144,1
15 ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	104	16.169.491	115,1	3.740.425	108,0
16 GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	44	15.716.984	107,0	2.697.815	122,4
17 HOEDLMAYR d.o.o.	130	15.697.683	142,0	2.885.456	120,2
18 GLOBAL SISTEM d.o.o.	124	14.816.901	105,5	4.874.554	100,2
19 Prevoznitvo Daniel Fijavž d.o.o.	116	14.382.778	162,6	4.853.343	151,7
20 MB PETRIČ, d.o.o.	118	14.206.989	94,4	4.186.822	105,7

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

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

Skladiščenje

Družbe, 2018	Št. zaposlenih	Čisti prihodki od prodaje, EUR	Indeks 18/17	Dodana vrednost, EUR	Indeks 18/17
1 AGROCORN d.o.o.	24	36.238.392	117,6	1.484.520	110,9
2 SIMTRO ENERGIJA d.o.o.	19	20.866.533	152,6	997.412	114,3
3 ECC d.o.o.	150	4.494.418	96,3	3.677.147	93,6
4 T.T. d.o.o.	2	4.075.611	110,7	291.954	182,3
5 SKALA d.o.o.	11	3.789.793	113,0	695.446	137,9

Opomba: upoštevane največje družbe po čistih prihodkih od prodaje v dejavnosti SKD 52.1. (brez Zavoda RS za blagovne rezerve)

Pretovarjanje

Družbe, 2018	Št. zaposlenih	Čisti prihodki od prodaje, EUR	Indeks 18/17	Dodana vrednost, EUR	Indeks 18/17
1 LUKA KOPER, d.d.	1.021	222.980.389	107,8	153.696.709	132,2
2 BTC d.d.	450	69.589.008	104,5	30.367.955	107,2
3 EFTEC SL d.o.o.	5	3.413.060	95,2	221.219	31,4
4 LUCPORT d.o.o.	69	1.853.352	83,7	1.563.074	97,5
5 MILPRO, d.o.o.	56	1.654.835	132,5	947.422	138,8

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 tovora, asistiranje pri inšpekcijskih pregledih
- "fiskalno" uvozno carinjenje za podjetja iz drugih držav članic Evropske skupnosti
- poročila Instrastat

• Davčno zastopanje

- poročanje FURS

• Pristaniška logistika

- zagotavljanje vhodne in izhodne

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



pristaniški špediterji
in carinski posredniki



Pošta in kurirske dejavnosti

Družbe, 2018	Št. zaposlenih	Čisti prihodki od prodaje, EUR	Indeks 18/17	Dodana vrednost, EUR	Indeks 18/17
1 POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.371	230.154.411	104,0	158.965.442	106,0
2 DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	119	19.861.863	111,2	5.045.177	125,1
3 IZBERI d.o.o.	19	15.368.368	106,4	457.678	78,8
4 GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	62	14.781.446	128,6	3.095.356	125,4
5 UPS Adria (S) Ekspres d.o.o.	43	12.696.931	84,3	2.506.838	116,5
6 DPD d.o.o.	43	12.036.363	116,1	2.017.143	107,7
7 PS Logistika d.o.o.	71	7.646.465	113,1	2.481.355	112,5
8 TMARK d.o.o.	2	3.228.226	91,2	62.384	100,3
9 GANCO d.o.o.	2	2.493.313	72,6	77.671	146,8
10 FedEx Express d.o.o.	2	2.131.997	75,6	150.381	77,3

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

Virvseh lestvic: Bisnode Gvin, Ajpes

“Naš cilj ni kvantiteta ampak kvaliteta.”

Fortis group d.o.o. smo transportno podjetje za katerim stoji ambiciozna ekipa, z več 10 letnimi izkušnjami v tovrstni dejavnosti. Že ob ustanovitvi smo si začrtali cilj, da se ne bomo zadovoljili s povprečjem, temveč si bomo ves čas prizadevali stopiti korak dlje.

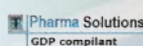
Odlikuje nas poštenost, zanesljivost ter prilagodljivost do potreb in želja naših naročnikov in poslovnih partnerjev. S tem si utrjujemo sloves zaupanja vrednega poslovnega partnerja. Po analizah za leto 2019 spadamo med najboljše poslovne subjekte v Sloveniji ter se tako z bonitetno odličnosti uvrščamo v najvišji razred AAA. Opravljamo vse vrste prevozov blaga na območju celotne EU ter Švice, s poudarkom na hladilniškem blagu oz prevozom zdravil.

Poseujemo tudi vse potrebne certifikate za tovrstne prevoze, kot so ADR, HACCAP, v letu 2017 pa smo pridobili tudi ISO9001 ter GDP Pharma, ki dokazujejo kvalitetno politiko vodenja ter izvajanja storitev. Da lahko prevoz zdravil izvajamo kvalitetno, strokovno in odgovorno, so se naši zaposleni izobrazili za pravilno ravnanje in upravljanje prevoza zdravil. Nepogrešljiv je tudi špediterski oddelek, ki namesto vas poskrbi za organizacijo najbolj ekonomičnih in varnih pogojev za odpremo, dostavo in prevoz vašega blaga. Svojim strankam ponujamo tudi prevoz oseb in poslovnih partnerjev po vsej EU.

“Do cilja nas ločijo kilometri, do uspeha pa pošten in korekten odnos.”



www.fortis-group.si



S prodajnim programom Kärcher je podjetje Elesprom Inženiring d.o.o. pričelo leta 2015. Novembra 2018 je sledila otvoritev največjega prodajno-servisnega centra Kärcher v Sloveniji na Limbuški cesti 79, v Mariboru. Kärcher Center Elesprom ponuja širok asortima izdelkov znamke Kärcher, tako za domačo kot tudi za profesionalno uporabo. Izdelke se lahko naroči tudi preko spletne trgovine: <https://karcher-prodaja.com> ali s klicem na tel.: **031-682-328**.



Visokotlačni čistilnik na vročo vodo HDS 13/20-4S
Pritisk: do 200 bar
Pretok vode: do 1300 l/h



Visokotlačni čistilnik na hladno vodo HD 13/18-4S
Pritisk: do 180 bar
Pretok vode: do 1300 l/h



Industrijski sesalnik NT 75/2 Tact² Me
Moč: 2760 W
Št. turbin: 2
Avtomatsko otresanje filtra



Nahrtni baterijski sesalnik BV 5/1 Bp
Zmogljivost s polno baterijo: do 46 min
Teža: 8,7 kg



Naprava za čiščenje s suhim ledom IB 15/120



Naprava za samodejno čiščenje delov PC 60/130 T
Prostornina posode: 100L



Ribalno-sesalni stroj B 80 W Bp
Pogon: baterijski / Površinska
zmogljivost: do 4.500 m²/h



Pometalni stroj KM 85/50 R Bp Pack 2SB
Pogon: baterijski / Površinska
zmogljivost: do 6.500 m²/h



Komunalna naprava za čiščenje MC 130
Pogon: 4- cilindrski dizel motor z DPF / Kubota / Površinska
zmogljivost: do 22.500 m²/h



SREČANJE PREVOZNIŠKIH DRUŽIN IN PREVOZNIŠKIH PODJETIJ SLOVENIJE

Sobota, 28. september 2019 od 10. ure, Žolgarjeva ulica, Slovenska Bistrica

Generalna
sponzorja:

DARS

PRIGO

Diamantni
sponzor:



Zlati
sponzor:



Podpornika
dogodka:



Srebrni
sponzorji:



**IVECO
Benussi**



Bronasti
sponzorji:



Sponzorji:





DAF XF PURE EXCELLENCE

Nagrajevani koncept.
Novo merilo!



Da bi dosegli zahteve Pure Excellence, smo svojega zastavonošo povsem prenovili. Novi XF gradi na izjemnem slovesu naših preizkušenih Euro 6 tovornjakov. Z do 10 % nižjo porabo goriva smo postavili nove standarde pri učinkovitosti transporta. Zahvaljujoč številnim inovacijam znotraj kabine, je XF tudi novo merilo za udobje voznika. S podelitvijo priznanja za mednarodni tovornjak leta 2018 pa so mu svoje priznanje izrekli tudi poznavalci iz sveta tovornih vozil.



CORDIA d.o.o. - DAF CENTER



POSEBNA PONUDBA ZA OBRITNIKE

Akcijska cena
vozila + popust
pri financiranju
1.000 €*¹



Pravi obrtniki ne vozijo kombi.
Vozijo MAN. MAN TGE.
Naročite si svojega leva zdaj!

MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Brnčičeva ulica 35, 1231 Ljubljana Črnuče
M 030 711 370 (Ljubljana), 030 452 102 (Maribor), E info-man-slo@man.eu, www.van.man/si

 **PORSCHE**
FINANCE GROUP SLOVENIA

MAN | Finance



Slika je simbolična. Akcija velja do 30. 9. 2019 in je namenjena fizičnim subjektom za namene poslovanja, vključno s podjetniki in podjetnicami.
*V ceno vozila je vključena bonus v celoti, anjuna, maloprodajna cena vozila, vrednosti 1.000 € (19,700 €), do vključno s 1. avgustom 2019.
Upravičenim poslovalcem, ki bodo izpolnili pogoje, bo popust 1.000 € (19,700 €) vključno s 30. 9. 2019.