

glas gospodarstva

TRANSPORT



**RAZMERE SO
BOLJ NESTANOVITNE
KOT KDAJKOLI PREJ**
Analiza poslovanja panoge

panožna številka, september 2020

COVID-19 spodbuja večjo rabo digitalizacije tudi v pomorstvu
Intervju Gracijan Necmeskal

Uresničitev strategije za trajnostno mobilnost je odvisna od države
Trendi

Spremembe na področju carinjenja
Carinjenje



*SVET, KI MU NIKOLI
NE ZMANJKA
ENERGIJE.*

OMV je največja avstrijska energetska družba, ki tudi na slovenskem trgu že več desetletij velja za sopomenko za zanesljivo mobilnost in odgovorno ter okolju prijazno poslovanje. Voznikom zagotavljamo najbolj zmožljiva pogonska goriva, kakovostne petrokemične proizvode in napredne trajnostne rešitve v urbanih in podeželskih okoljih ter nprestano iščemo inovativne trajnostne rešitve za izzive prihodnosti.

Doživite več na www.omv.com in www.omv.si.

Energija za boljši vsakdan. 



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



»Razmere so bolj nestanovitne kot kdajkoli prej«

Poslovanje

14



»Železniška infrastruktura v Sloveniji je slaba«

Železnica

22



Z digitalizacijo do optimizacije procesov

Digitalizacija

36

glas gospodarstva

TRANSPORT

panožna številka, september 2020

Uvodnik

Nova realnost

7

Intervju

COVID-19 spodbuja večjo rabo digitalizacije tudi v pomorstvu

8

Poslovanje

»Razmere so bolj nestanovitne kot kdajkoli prej«

14

Železnica

»Železniška infrastruktura v Sloveniji je slaba«

22

Ceste

Konec leta v Sloveniji ne bo niti ene cestninske postaje več

26

Potniški promet

Potnik bo v bodoče izbiral hiter in udoben prevoz

30

Digitalizacija

Z digitalizacijo do optimizacije procesov

36

Trendi

Uresničitev strategije za trajnostno mobilnost je odvisna od države

42

Mobilnost

Nove oblike mobilnosti je mogoče izvesti skladno z načrti EU

48

Luka Koper

Ne le epidemija, leto 2020 bodo v Luki Koper zaznamovale tudi številne investicije

52

Zbirni prevozi

Večjega upada povpraševanja niso zaznali

56

Pošiljke

Slovenski trg je logistično dobro razvit

60

Notranja logistika

Skladišče je materialni stik s kupcem

65

Skladišča

Nove tehnologije tudi na področju viličarjev

70

Ključna je racionalna investicija

74



Izdajatelj:

Gospodarska zbornica Slovenije
Dimičeva 13, 1504 Ljubljana

Gospodarska
zbornica
Slovenije

Odgovorni urednik:

Samo Hribar Milič

Izvršna urednica:

Barbara Perko

Oblikovanje:

Samo Grčman

Uredniški odbor:

Grit Ackermann, Antonija Božič Cerar,
Marko Djinovič, Ariana Grobelnik,
Bojan Ivanc, Tomaž Kordiš,
Tajda Pelicon, Petra Prebil Bašin,
Matej Rogelj, Igor Zorko

Uredništvo:

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

Trženje oglasnega prostora:

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

Lizing

Zaradi negotovih razmer upad povpraševanja 78

Gospodarska vozila

Električna gospodarska vozila bodo v uporabi v urbanih središčih 80

Carinjenje

Spremembe na področju carinjenja 86

Nacionalni paletni komite

Lesena euro paleta – steber v logistiki, transportu in skladiščanju 90

Kadri

Podjetja bodoče zaposlene iščejo kar na fakultetah 93

ANALIZA: TRANSPORT 2019

Čisti prihodki so se povečali 97

Cestni tovorni promet 102

Logistika 104

Pošta in kurirske dejavnosti 106

Potniški kopenski promet 108

Pretovarjanje 110

Železniški tovorni promet 112

Skladiščenje 114

COVID-19 in poslovanje transporta v prvem polletju 2020 116

Lestvice

Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2019 119

Logistika, 2019 123

Železniški tovorni promet, 2019 124

Cestni tovorni promet, 2019 124

Potniški kopenski promet, 2019 125

Skladiščenje, 2019 125

Pretovarjanje, 2019 125

Pošta in kurirske dejavnosti, 2019 126



Slovenski trg je logistično dobro razvit

Pošiljke

60



Električna gospodarska vozila bodo v uporabi v urbanih središčih

Gospodarska vozila

80



Podjetja bodoče zaposlene iščejo kar na fakultetah

Kadri

93

Naročila:

narocila@glasgospodarstva.si

Tisk: Present, d. o. o.

Datum natisa: 28. 9. 2020

Distribucija: Pošta Slovenije

ISSN 13183672

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

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

Poštnina za tujino se zaračuna posebej.

Medij Glas gospodarstva 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.

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

Pri tiskanju smo uporabili okolju prijazne barve na rastlinski osnovi.

Foto na naslovnici: Depositphotos

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. Ukvarjamo se z vsemi vrstami prevozov in 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.

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

INTERSERVICE KOPER



Letalski prevoz



Pomorski prevoz



Transport občutljivega blaga



Uvoz / izvoz



Organizacija kopenskega transporta



Pretovor vseh vrst blaga



www.interservice.si



GLAVNA PISARNA: Pomorske/kopenske odpreme:
+ 386 (0)5 66 33 033 info@interservice.si

PE BRNIK: Letalske pošiljke
+386 (0) 4 20 17 711 brnik@interservice.si

Uvodnik

Nova realnost

Globalna trgovina zahteva učinkovito logistiko in transport, ki trgu zagotavljata različne storitve, kot so npr. multimodalni transport, špedicijo, skladiščenje in upravljanje zalog. Zelo pomembno pa vpliva logistična uspešnost na večanje prihodkov, saj prispeva k produktivnosti in gospodarskemu razvoju. Študije namreč kažejo, da je v državah v razvoju strošek logistike do 25 odstotkov BDP, medtem ko je med državami OECD strošek logistike med 6 in 8 odstotkov BDP. Boljša učinkovitost logistike torej poveča konkurenčnost in spodbuja gospodarsko rast na razvijajočih se trgih.

Trenutno se svetovno gospodarstvo sooča z vplivi covid-19, kjer so posledice na posamezne panoge že močno občutne. Kitajska, kjer je bil izvor pandemije, in zaradi vloge, ki jo ima v svetovni proizvodnji ter kot glavni potrošnik svetovnih surovin in kmetijskih proizvodov, je zaradi lockdowna (omejitve gibanja) povzročila pomanjkanje delov v proizvodnih postopkih v preostalem svetu. Razglasitev pandemije in varnostnih protokolov na mejah je v različnih državah povzročila velike zastoje tovornih vozil in zamude pri dostavi blaga. Pandemija je imela velik vpliv tudi na prekomorski promet, ki se je samo v prvih mesecih letošnjega leta iz kitajskih pristanišč zmanjšal za dobrih 10 odstotkov. Skoraj popolno zaustavitev vsaj na potniškem delu je doživel letalski promet, letalske družbe so zato svoje flote preusmerile v blagovni promet, kar pa ne bo zmanjšalo krize, v kateri se je znašla večina letalskih družb. Preusmeritev v času pandemije se je zgodila na cestni in železniški promet, ki pa je zaradi zmanjšane

obsega proizvodnje prav tako doživel padec povpraševanja, saj nekatere panoge še vedno niso na 100 % zmogljivosti. Negotovost in prilagoditev novo nastalim razmeram je nova realnost, ki jo bo panoga logistike in transporta morala sprejeti. Preventivni zdravstveni protokoli (na primer socialno distanciranje v skladiščih), ki so uvedeni za zagotavljanje varnosti delavcev in ostalih udeležencev, bodo pripeljali k ozkim grlom v prometu in povečevali stroške prilagoditev.

V teh negotovih časih pa smo doživeli še eno spremembo in sicer sprejet je bil nov mobilnostni sveženj, ki v transportu prinaša nekatere spremembe. Na področju voznega osebja je sedaj opredeljeno, da voznik rednega tedenskega počitka ne sme opravljati v vozilu. Uvaja se pametne tahografe druge generacije. Po novem bodo morala biti s tahografi opremljena tudi lahka tovorna vozila, saj je vedno več prevozov s kombiji, ki pa niso bila regulirana, zato je ogrožena tudi cestna varnost. Poleg tega pa bodo ta vozila po novem morala pridobiti tudi licenco. Predvidena je gradnja varnih in varovanih parkirišč za tovorna vozila, standarde naj bi pripravili na Evropski komisiji. Dodatne omejitve so predvidene pri opravljanju kabotažnih prevozov, omejitve pa so tudi pri obveznem vračanju tovornih vozil v matično državo. Poskušalo pa se bo tudi poenotiti postopke napotitev voznikov, kar prevoznikom povzroča številne administrativne ovire in stroške. Vsekakor so pred nami turbulentni časi, ki bodo od podjetij zahtevali hitre prilagoditve in spremembe ter pravilne odločitve. **gg**



Foto: Krafart

Negotovost in prilagoditev novo nastalim razmeram je nova realnost, ki jo bo panoga logistike in transporta morala sprejeti.

Robert Sever,
direktor GZS - Združenja za promet in zveze



Intervju

COVID-19 spodbuja večjo rabo digitalizacije tudi v pomorstvu

Gracijan Necmeskal, predsednik Zveze pomorsko prometnih agencij in direktor podjetja TPG Agent

Andreja Šalamun, foto: Barbara Reya

Zaradi virusa SARS-CoV-2 in bolezni, ki jo povzročča, postaja digitalizacija vse bolj pomembna v vseh panogah, tudi v pomorskem prometu, pravi Gracijan Necmeskal, predsednik Zveze pomorsko prometnih agencij ter direktor podjetja TPG Agent.

Stanje v pomorskem prometu je tesno povezano s svetovnimi razmerami. Kaj se trenutno dogaja?

Drži, Slovenija ni osamljen otok. Kljub trenutnemu dogajanju in čeprav je še veliko vprašanj, kaj se bo dogajalo z gospodarstvom v prihodnosti, pa so razmere v pomorskem prometu trenutno relativno stabilne. Zavedati pa se moramo, da smo le odraz slovenskega in svetovnega gospodarstva. Če so trendi v svetu pozitivni, so pozitivni tudi za nas, če so negativni, so negativni tudi za nas. Pomorstvo je v bistvu servis mednarodni trgovini, zato se ji lahko samo prilagaja. Imamo sicer manjši vpliv, zagotovo pa nismo tisti, ki organiziramo oziroma pospešujemo blagovne tokove.

Kaj bi lahko izpostavili kot zelo dobro?

Novonastala situacija, v kateri smo se znašli marca letos, nas je vse potegnila v nekaj nepoznanega. Poleti smo sicer opazili rahel upad prometa, vendar upamo, da bodo razmere v zadnjem četrtletju ostale kolikor toliko stabilne in da se bo dobro poslovanje nadaljevalo. Nekoliko nas sicer skrbijo različne gospodarske napovedi, ki so dokaj črnoglede, vendar nihče ne more napovedati, kaj se bo v resnici zgodilo. Pomorski promet pač sledi mednarodni trgovini. Trenutno stanje, sploh na kontejnerskem delu prometa, pa ni tako slabo, kot smo pričakovali. Promet v vseh lukah sicer upada, vendar manj, kot smo sprva pričakovali.

Kaj pa potniški promet?

Ta je trenutno največja težava slovenskega in tudi svetovnega pomorskega prometa in kriza se tu najbolj občuti. Pri nas smo potrebovali dolgo časa, da smo ga razvili, lani smo doživeli njegov razcvet, današnja situacija pa je stanje precej spremenila. Težava je, da imajo države različne zahteve in omejitve za zajezitev virusa SARS-CoV-2. Soočamo se tudi s pomanjkanjem smernic glede zaščite potnikov na ladjah. Zaradi pandemije se je zmanjšalo povpraševanje po križarjenjih, povečali pa so se obratovalni stroški ladij, ki so na čakanju. Saj veste – ladje se morajo, tako kot tovornjaki, nenehno premikati. Če so privezane v pristanišču ali na sidrišču, je to čista izguba, zato se ladjarji soočajo z izredno visokimi stroški obratovanja teh ladij.

Ena večjih težav v slovenskem pomorstvu je verjetno pomanjkanje ustreznih kadrov. Kako se na zvezi lotevate te problematike? Kje vi osebno vidite rešitev?

Kadri so že dolgoletna težava tako v pomorskem prometu kot v logistiki. Že lani, ko smo sprejeli program dela Zveze pomorskih prometnih agencij Slovenije, smo si kot eno pomembnih nalog zadali

rešitev problema pomanjkanja kadrov. Ugotovili smo, da bi bilo nujno treba izpostaviti problematiko poklica pomorskega agenta – treba je torej program vpeljati v srednje šole in tako izobraziti pomorske agente. Problem je, ker ta poklic trenutno še ni opredeljen oziroma še nima svoje kategorije. Vem, da se obetajo spremembe pomorskega zakonika, ena od njih se bo dotikala tudi tega področja, zato čakamo, kaj bodo pripravili na Ministrstvu za infrastrukturo RS.

Povezali smo se s srednjo pomorsko šolo in fakulteto za pomorstvo, zadali pa smo si tudi, da bomo študentom in dijakom omogočili prakso ter jih tako seznanjali z delom, ki jih čaka v pomorskih agencijah. Pripravljene smo jih tudi štipendirati. Naše načrte je letos prekinila epidemija, zato nismo uspeli v polni meri izpolniti vsega, kar smo si zadali, smo pa vseeno nekaterim študentom lahko omogočili prakso. S tem bomo zagotovo nadaljevali.

Ugotovili smo, da bi bilo nujno treba izpostaviti problematiko poklica pomorskega agenta - treba je torej program vpeljati v srednje šole in tako izobraziti pomorske agente.



Poleg tega smo v februarju dvakrat organizirali tudi predavanja, na katerih smo študentom predstavili poklic, delo in naloge pomorskega agenta. Na tem področju bi želeli stvari premakniti, ker je pomanjkanje kadra zelo resno.

Zakaj ni zanimanja za to delo?

Ne poznam točnih razlogov, a morda je bilo premalo narejenega na njegovi promociji. Logistični tehniki, ki se izobražujejo v Celju, popolnoma zasedajo program (vsaj tako je bilo kakšno leto nazaj), medtem ko na obali, v Piranu, oddelka logistične smeri ni več zaradi premajhnega zanimanja. Morda bi morali nastopiti bolj enotno. Potrebujemo torej ustrezne izobraževalne ustanove, poleg tega pa bi morala Zveza pomorskih agentov izobraževalnim ustanovam pomagati pri promocijah. Odzvati bi se morale predvsem večje pomorske agencije oziroma špedicije, saj bi bil, če bi poklic promovirale, dostop do kadra zagotovo lažji. Nenazadnje imamo vsi interes, da bi se število ustrezno izobraženih ljudi povečalo. Morda manjka povezovalc, ki bi združil ključne ustanove, ne gre pa zanemariti tudi zelo pomembne vloge Luke Koper.

Vsi ladjarji, vsa pristanišča v Sredozemlju in vsa podjetja, ki so del pomorskega prometa, občutijo padec prometa, kar je posledica upada trgovine.



Ne bi bila lahko ta povezovalc prav Zveza?

To je stvar odločitve. To je sicer eden od naših ciljev – povezovati relevantne ustanove in skušati mlade po končanih osnovnih šolah navdušiti za ta poklic. Vendar nam je virus določene stvari obrnil na glavo in zaustavil nekatere aktivnosti za nedoločen čas.

Kaj pa v svetu? Katere so največje težave v mednarodnem prevozu potnikov in blaga? Zakaj do njih prihaja in kako jih rešujejo?

Težava v svetovnem trendu prevoza je, da so se potniške ladje praktično ustavile, z manjšimi izjemami v zadnjem času. Prilagajati se morajo predpisom posameznih držav, v katerih se ustavljajo, ki se lahko precej razlikujejo. Trenutno se ljudje ne odločajo za križarjenja, skušajo se izogniti masovnim stikom, dogodkom ... Poleg tega se običajno za križarjenja odločajo predvsem starejši, ki so v tem obdobju bolj ogroženi, zato velike potniške ladje večinoma stojijo.

Za tovarni promet pa velja, da bodo ladje vozile, dokler bo potekala trgovina. Vse je namreč vezano na izvoz in uvoz blaga. Poleti, ko se je epidemija umirila, je bil promet kar živahen, jeseni bo verjetno manjši, saj bodo ukrepi držav, če se bo virus širil, bolj odločni. Dogajanju po svetu bo sledila tudi trgovina. Vsi ladjarji, vsa pristanišča v Sredozemlju in vsa podjetja, ki so del pomorskega prometa, občutijo padec prometa, kar je posledica upada trgovine. Iz osebnih izkušenj vemo, da če so razmere v podjetju, državi zaradi bolezni nestabilne, se zmanjša tudi proizvodnja, ljudje manj upravljajo ...

To se najbrž pozna tudi pri drugih oblikah prevoza, torej na cestnem in železniškem prometu.

Res je, tudi tu je zaznati padec prometa. Vendar moramo vedeti, da analiz o tem še ni, nimamo še jasnih števil. Nasploh vse temelji zgolj na ugibanjih – na eni strani ugibamo, kako bo potekal razvoj bolezni, kakšne bodo reakcije držav, na drugi pa, kako blizu smo zdravlilu in cepivu. Vse to se bo odražalo v blagovni menjavi, gospodarstvu, prevozi in ostalem.

Opisali ste neposreden vpliv ukrepov zaradi virusa SARS-CoV-2 na pomorski promet. Kaj pa posreden? Kako dogajanje zaradi virusa preoblikuje pomorski promet? Se pojavljajo novi trendi?

Zagotovo pridobiva na pomembnosti digitalizacija – ta bo eden ključnih procesov, ki se bo občutno pospešil, in to ne le v pomorskem prometu. Vse namreč prehaja na brezpapirno poslovanje in komuniciranje na daljavo. Nedavni primer, s katerim se je morala soočiti Luka Koper, ko je pred nekaj tedni v luko prihajala ladja z okuženo posadko, se je končal dobro. Čeprav so ob vstopu v pristanišče okuženi bolezen že preboleli, je prišel do izraza protokol, ki je bil sprejet marca in predvideva povsem brezpapirno poslovanje, torej brez fizičnih, osebnih stikov. Tega bo v prihodnosti veliko več, za to pa je nujna digitalizacija.

Včasih smo imeli med seboj veliko osebnih stikov, redno smo se srečevali in reševali težave, organizirali različna srečanja na evropski in svetovni ravni. Letos



smo vsa srečanja premaknili na naslednje leto, vendar bomo, če se bodo takšne razmere nadaljevale, prešli na on-line sistem. Srečanj ne bomo ukinili, saj je pridobivanje in izmenjava izkušenj na ta način preveč dragocena, bomo pa uporabili za ta čas bolj primerno obliko. V tem času smo se tudi veliko bolj povezali preko elektronske pošte, redno si pošiljamo informacije, novice ...

Kako se bo po vaši oceni pandemija odrazila v poslovanju družb, ki poslujejo na področju pomorskega prometa?

Njihovo poslovanje bo odraz trenda trgovine. Če se bo ta razvijala in nadaljevala, bo nemoteno tekel tudi pomorski promet in dosegel lepe poslovne rezultate, če bo trgovina zastala, se bo to takoj poznalo na njihovem poslovanju. Ladjarji so se vedno srečevali z vzponi in padci in se temu prilagajali – če je trgovine več, uporabljajo velike ladje, ko jo je manj, vozijo z manjšimi. Zna se sicer zgoditi, da bodo te razmere nekatera finančno manj stabilna podjetja spravile v kot ali še kaj hujšega, toda podjetja se bodo prilagajala, prilagajala bodo procese dela, kot so to počela že zdaj.

Kolikšen odstotek upada prometa še lahko prenese panoga?

To je zelo težko in nevhvaležno ocenjevati. Poslovanje panoge je še vedno stabilno, niso pa rezultati tako rožnati kot lani. Prave krize še nismo občutili, trgovina še vedno poteka. Če bi se ta ustavila, pa bi hitro nastala težava. Če se ustavi avtomobilska industrija, bodo najprej trpeli tisti ladjarji, ki so usmerjeni v

prevoz avtomobilov oziroma tako imenovanega rolo tovora. To težavo smo imeli konec marca in aprila, ko ladjarji niso imeli kaj prevažati. Namesto da bi imeli znotraj Luke Koper 10 ali 15 ladij na mesec, so imeli dve ali tri. Ta padec prometa so najbolj občutili tisti pomorski agenti, ki so predstavniki takih ladjarjev.

V kontejnerskem prometu je stanje še vedno stabilno. Avtomobilska industrija se je kasneje popravila in doživela rekordne mesece v juniju, juliju in avgustu, vprašanje pa je, kaj bi se zgodilo, če bi se prvotne razmere nadaljevale. Zagotovo bi vplivale tako na Luko Koper in njen avtomobilski terminal kot tudi na pomorske agente, ki se s tem ukvarjajo.

Ali in kako pa pomorski promet sledi vse ostrejšim smernicam varovanja okolja?

Varovanje okolja je v pomorskem prometu že dolgo let stalnica. Zdaj podjetja delujejo po konvenciji, ki jo je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO) tako imenovani IMO 2020, ki je začela veljati 1. januarja letos. Ta predvideva prehod na čistejša goriva, uporabo posameznih goriv pri vseh večjih ladjah, njen cilj pa je zmanjšanje emisij v zraku. Na tem področju je tudi Zveza pomorskih agentov konec lanskega leta organizirala srečanje vseh pomorskih agentov v Kopru z Upravo RS za pomorstvo in Gospodarsko zbornico Slovenije. Na srečanju so obrazložili nova pravila, ki so začela veljati januarja letos, in smernice, ki veljajo v Evropi. Ob tej priložnosti bi želel tudi pohvaliti sodelovanje Uprave za pomorstvo v Kopru z ZPPAS, saj so nam njihovi zaposleni vedno pripravljene strokovnimi nasveti priskočiti na pomoč.

Varovanje okolja je v pomorskem prometu že dolgo let stalnica. Zdaj podjetja delujejo po konvenciji, ki jo je sprejela Mednarodna pomorska organizacija, t. i. IMO 2020.

Zahteve so vedno ostrejše, vse več je tudi zahtev po elektrifikaciji ladij oziroma njihovega postanka v pristanišču; zlasti pri potniških ladjah. Ko je ladja v pristanišču, je namreč poraba goriva največja, vendar menim, da bo treba na tem področju narediti še veliko. Trenutno še nobeno pristanišče ni sposobno nuditi dovolj električne energije, da lahko ta nadomesti uporabo goriv.

V Kopru smo imeli veliko težav s hrupom in onesnaževanjem okolja v preteklosti, Luka Koper zato veliko pozornosti posveča temu področju. Ladjarje preko njihovih predstavnikov nenehno opozarja na to problematiko in jih seznanja z možnostmi, ki jim jih pristanišče ponuja v času, ko so na trgovskih operacijah znotraj njega. S tem želijo zmanjšati tako emisije kot tudi hrup in olajšati življenje okoliškim prebivalcem, kar jim v veliki meri tudi uspeva.

Ko smo gradili Luko Koper, verjetno nismo imeli predstave kaj bo skozi desetletja razvoja to potegnilo za seboj in kateri predpisi bodo v veljavi takrat. Zavedati se moramo, da je Luka Koper danes naš največji zaposlovalec na obali in še daleč v notranjosti, logistična panoga in vse kar je kakorkoli povezano z njo, pa ji sledijo. Zato je mogoče tudi malo več strpnosti potrebno pri reševanju slednje problematike, saj Luke Koper ne moremo preprosto premakniti z zemljevida.

Zavedati se moramo, da je Luka Koper danes naš največji zaposlovalec na obali in še daleč v notranjosti, logistična panoga in vse, kar je kakorkoli povezano z njo, pa ji sledijo.

Kakšni so glavni cilji Zveze? Kakšne načrte imate v prihodnjih letih?

Glavni cilji so promocija in dvig prepoznavnosti, da nas torej širša javnost sprejme, da vidi, da želi Zveza s pomočjo stroke pripomoči k temu, da širša skupnost čim bolje funkcionira. Ko govorimo o pristaniški skupnosti v Kopru, mislim predvsem na Luko Koper na eni strani, občino Koper in vse ostale organe, ki kakorkoli vplivajo na delovanje pristaniške skupnosti – od uprave za pomorstvo, pomorske policije, Fursa, pilotov in drugih.

V zadnjem letu smo veliko naredili na tem področju. Odlične odnose smo vzpostavili z vsemi deležniki, naš cilj pa je nadaljevanje sodelovanja. Želimo sodelovati pri čim več odločitvah, ki se kakorkoli nanašajo na poslovanje skozi Luko Koper, na nove projekte. Želim poudariti, da ne želim zaustavljati ali onesposobiti, ampak s strokovnim znanjem, ki ga imamo (združujemo namreč 27 članic, tudi vse svetovne ladjarje), pripomoči k sprejemanju ustreznih in strokovnih odločitev na posameznih segmentih. **gg**



Ultra

Nova generacija

Petrolovih motornih olj za
gospodarska vozila



Na voljo tudi 1.000 l IBC kontejner.

01 586 35 35
veleprodaja.petrol@petrol.si

PETROL

Energija za življenje



Foto: Depositphotos

Poslovanje

»Razmere so bolj nestanovitne kot kdajkoli prej«

Leto 2020 je zaznamovala pandemija koronavirusa. Še posebej močno jo je občutila panoga logistike in transporta.

Barbara Perko

»Ključna posledica koronske krize je zmanjšanje povpraševanja po končnih izdelkih za široko porabo in posledična upočasnitev večine gospodarskih dejavnosti. Manjše povpraševanje je privedlo do zmanjševanja gospodarskih aktivnosti, kar je posledično privedlo do upada volumnov večine tovorov. Gospodarstvo se je prilagodilo novim razmeram, temu pa je sledilo prilagajanje obsega naročil, zalog in logističnih poti,« dogajanje povzame Čedomir Bojanić iz podjetja Fining. »Na tem mestu bi izpostavil pomembno vlogo GZS, ki je ves čas 'prvega kriznega vala' skrbela za obveščenost operaterjev in sodelovala v kontaktni skupini na unijskem in nacionalnem nivoju. Naj izpostavim tudi korektno delo državnih organov. Kljub omejitvam so tako carinski delavci kakor inšpektorji (UVHVVR in drugi) svoje delo opravljali sproti in poskrbeli, da ni prihajalo do zastojev oziroma zasičenj, kar bi lahko pustilo dodatne posledice na že tako kompleksno situacijo.«

Težave so povzročale omejitve, ki so jih uvajale posamezne države. »Zaradi zagotavljanja nujne oskrbe z zaščitno opremo je v začetku koronske krize dobro funkcioniral tisti del oskrbovalnih verig, ki je bil

neposredno povezan z dobavo zaščitnih sredstev in opreme. Restrikcije, ki so jih posamezne države uvajale zaradi zamejevanja morebitnega širjenja virusa SARS-CoV-2, so upočasnjevale kopenski transport. Zadeve so se 'umirile' po uskladitvi zelenih koridorjev, po katerih je blago prevažano z manj ovirami. Karantenske zahteve so ravno tako močno vplivale na dinamiko cestnih prevozov, ki so bili upočasnjeni tudi zaradi poostrenih varnostnih ukrepov na nakladališčih in razkladalščih. Upoštevaajoč delež tovara, ki se prepelje v pomorskem prometu, je občutiti predvsem težave zaradi optimizacije stroškov ladijskih prevoznikov (blank voyage) in upada povpraševanja (manjši volumen tovara),« pravi Bojanić.

Virus je deležnike prisilil tudi v določene prilagoditve. »V smislu zagotavljanja varnega delovnega okolja je večina operaterjev v naši dejavnosti vpeljala varnostne ukrepe za zmanjševanje morebitnih okužb. Predvsem je to vidno pri organizaciji dnevnih delovnih procesov (zmanjševanje števila osebnih stikov, sestanki na daljavo, opustitev poslovnih poti, alternativni trženjski načini ipd.),« našteje Bojanić.



Foto: osebni arhiv

»Restrikcije, ki so jih posamezne države uvajale zaradi zamejevanja morebitnega širjenja virusa, so upočasnjevale kopenski transport,« pravi Čedomir Bojanić iz podjetja Fining.

Ključna je bila partnerska mreža

Skupina Intereuropa je tudi v oteženih razmerah epidemije izvajala vse ključne aktivnosti za zadovoljevanje potreb strank po logističnih storitvah in omogočala nemoteno izvajanje celovite logistične podpore za odjemalce v različnih dejavnostih.

»Spremembam, ki smo jim priča v letošnjem letu, smo se na različnih področjih različno prilagajali, predvsem pa smo izkoriščali naše konkurenčne prednosti, kot so lastna logistična infrastruktura, mreža odvisnih družb v državah zahodnega Balkana ter močna partnerska mreža ter na ta način iskali ustrezne rešitve za kupce,« o tem, kako so se prilagodili na razmere, povedo v družbi. »Trendi v logistični dejavnosti narekujejo specializacijo posameznih panog ob zaporedni uporabi različnih logističnih produktov in informatizacijo logističnih postopkov, povezovanje med logističnimi operaterji zaradi stroškovne in operativne optimizacije logističnih procesov.«

»V času koronavirusa se je zmanjšalo povpraševanje po tovarnih kapacitetah zaradi upada naročil pri poslovnih partnerjih, ki so bodisi za določen čas zaustavili proizvodnjo bodisi delali v zmanjšanem obsegu. Na področju cestnega prometa smo v Intereuropi z vzdrževanjem rednih linij za naše kupce omogočili njihovo nemoteno servisiranje. Na področju pomorskega prometa smo zaradi sprememb dostavnih poti in zmanjšane obsega uvoznih kontejnerjev hitro pokvarljivega blaga stavili na našo močno partnersko mrežo, ki nam je omogočila hiter odziv in fleksibilnost na hitro menjajoče mednarodne omejitve. Na področju letalskega prometa smo se zaradi zaustavitve letalskega prometa preusmerili na organizacijo čarterskih prevozov in večjih zbirnih letalskih pošiljk. Na področju skladiščne logistike smo nadgrajevali rešitve za kompleksne oskrbovalne verige, pri čemer v zadnjem času izstopa model poslovanja B2C in e-commerce,« opišejo razmere.

Manko tovarnega prostora in dolge čakalne dobe

»Na začetku korona krize smo bili seveda omejeni zlasti pri dejavnosti transporta: v letalskem in pomorskem transportu je primanjkovalo tovarnega prostora, v cestnem transportu pa so bile na mejah dolge čakalne dobe. Na ravni podjetja je bilo treba opraviti veliko sprememb v zvezi s higienskimi ukrepi, delitvijo dela po izmenah in uvedbo dela na daljavo. Novim razmeram smo se sproti prilagajali in jih razmeroma hitro ponotranjili. To je bilo v veliki meri posledica učinkovite infrastrukture skupine in izjemne predanosti naših zaposlenih,« dogajanje ob začetku korona krize opišejo v podjetju Gebrüder Weiss. »Kljub krizi smo uspeli obdržati večino strank, saj smo s fleksibilnostjo in sprotnim reševanjem težav zaradi velikega nihanja naročil pokazali, da smo njihov zanesljivi partner. Korona kriza pa je potrdila tudi pomen učinkovite in varne informacijske infrastrukture tako v zasebnem kot v poslovnem okolju. Zato dosledno sledimo svoji trenutni strategiji digitalizacije.«

TRANSPORT
SERVICE D.O.O.

www.transport-service.si



DOVOLJENJA ZA PREVOZ
ODPADKOV: urejamo
dovoljenja za prevoz
odpadkov v Italiji (Albo),
Sloveniji, Nemčiji in Danski.

KABOTAŽA IN NAPOTITEV
DELAVCEV V TUJINO / NAJAVE
ŠOFERJEV PO CELI EVROPI
Vse na enem mestu! V
VSEH Evropskih državah,
kjer je najava obvezna,
vam nudimo imenovanje
referenta in najave šoferjev.



VRAČILO TROŠARIN
VRAČILO TUJEGA DAVKA

EVROPSKI TELEPASS IN
KARTICA EUROPEA
Preprosto premikanje
po Evropi z vsemi vašimi
tovarnimi vozili nad 3,5 ton.
Priročen in praktičen
plačilni sistem za cestnine,
trajekte in parkiranje na
konvencionalnih parkiriščih.



t: + 3 8 6 6 8 6 3 6 6 4 0
e: info@transport-service.si



spletnega nakupovanja nadaljevala tudi v prihodnje,« ocenjuje Andrej Rihter, član poslovodstva Pošte Slovenije.

»V času izrednih razmer se je obseg paketov iz tujine zmanjšal glede na prve mesece letošnjega leta, posebej v marcu se je upočasnila rast števila prispelih pošilk iz tujine. Naročniki blaga so se v času izrednih razmer obrnili na spletne trgovce po Evropi, zato iz Kitajske beležimo 15-odstotni padec glede na obdobje pred ukrepi za zajezitev koronavirusa. V maju in juniju so indeksi rasti ponovno višji. Navedeno je v veliki meri povezano z omejitvami v letalskem prometu. Poštne uprave in drugi distributerji paketov smo veliko naporov vlagali v prilagajanje transportnih poti v mednarodnem prometu, na primer v iskanje alternativnih letalskih povezav ali v preusmerjanje na cestni transport, kjer je bilo to mogoče. Prispetje iz tujine je povezano tudi z gibanjem epidemije v odpravnih državah. Iz Kitajske sedaj redno prejemamo pošiljke za naslovnike v Sloveniji,« pojasnjuje Rihter.

Za skoraj pol manj pisemskih pošilk v času epidemije

Pošta Slovenije se je v obdobju od začetka pandemije do konca julija v primerjavi s poslovanjem pred pandemijo soočila z za približno 9 odstotkov nižjimi prihodki, zaradi posledic pandemije so morali pristopiti k rebalansu poslovnega načrta za leto 2020. Za skoraj polovico so upadle pisemske pošiljke in storitve iz poslovne mreže. Na drugi strani pa so beležili za več kot 20 odstotkov več paketnih pošilk v času izrednih razmer od druge polovice marca do konca maja glede na obdobje pred ukrepi za zajezitev koronavirusa. Medletno v obdobju april 2020/2019 pa Pošta Slovenije beleži več kot 30-odstotno rast paketnih pošilk.

V maju in juniju so bili indeksi rasti ponovno višji, kar je v veliki meri povezano z omejitvami v letalskem prometu in naporu za prilagajanje transportnih poti v mednarodnem prometu. »Predvidevamo, da se bo rast paketnih pošilk iz naslova rastočih trendov

»Predvidevamo, da se bo rast paketnih pošilk iz naslova rastočih trendov spletnega nakupovanja nadaljevala tudi v prihodnje,« ocenjuje Andrej Rihter, član poslovodstva Pošte Slovenije.

Potrebni so bili organizacijski in finančni napor

»Ne glede na krizno situacijo, ki je v državi nastala kot posledica izbruha koronavirusa, z zadovoljstvom ugotavljamo, da v Logističnem centru BTC, zahvaljujoč pravočasno sprejetim, sistematičnim in ustreznim preventivnim ukrepom, nemoteno obratujemo ter s tem zagotavljamo redno preskrbo izdelkov za končne potrošnike,« pravi direktor Robi Košir.

»Pri izvajanju preventivnih ukrepov vlagamo veliko organizacijskih in finančnih naporov. Poglavitni poudarek v tej situaciji dajemo na zdravje zaposlenih in poslovnih partnerjev ter na izvajanje varnostnih ukrepov za zajezitev okužb in zagotavljanje varnega delovnega okolja. Sledimo priporočilom NIJZ in ostalih odgovornih strokovnih institucij ter z neprestanim sodelovanjem z vsemi deležniki v preskrbni

BTC Logistični center

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

www.btc.si/logisticni-center



verigi zagotavljamo, da je blago na razpolago končnim kupcem.«

Vpliv bo čutiti tudi v prihodnje

Čedomir Bojanić iz podjetja Fining opozarja, da »'psihoza', ki je nastala vsled medijskega spina, pušča občutne posledice na poslovanje v večini gospodarskih dejavnosti. Logistika žal ni izvzeta«. Špediterska podjetja se bodo novim razmeram oziroma novim zahtevam, tako operativnim kot varnostnim, prilagodila. Prepričan je, da bodo tudi s pomočjo preteklih izkušenj kos zahtevam zaradi virusa SARS-CoV-2. »Vsekakor pa lahko pričakujemo vpliv koronavirusa tudi v prihodnje. Predvsem bo opazno na področju osebnih stikov. Nenazadnje je logistika dejavnost, kjer brez ljudi ne gre. V bližnji prihodnosti pa ravno tako ni pričakovati take stopnje avtomatizacije, da bi se odpovedali ljudem. Nenazadnje je slovenska logistika pomembna ravno zaradi človeških resursov, ki ostajajo ključni in nepogrešljivi člen v logistični verigi,« je prepričan Bojanić.

»Izzivi bodo povsod, kjer je oziroma bo potrebna osebna interakcija. Upočasnitve lahko pričakujemo v skladiščih, kjer se blago naklada na vozila, razklada z vozil. Varnostni ukrepi, ki jih operaterji uvajamo, sledijo zahtevam NIJZ (s prilagoditvami za nemoteno delovanje). Kot rečeno, so se s pojavom virusa SARS-CoV-2 spremenili tradicionalni načini poslovanja logističnih podjetij. Poslovni stiki so prenešeni v virtualno sfero, osebni stiki so omejeni na najnujnejše. Stopnja zavedanja pomena higiene na delovnem mestu je na bistveno višjem nivoju,« pravi Čedomir Bojanić in spomni na najpomembnejše: »Ključnega pomena za dejavnost logistike bodo, tudi v času koronske in drugih kriz, odprte meje in nemoteno delovanje pristanišča in letališč.«

Koronavirus je spremenil navade potrošnikov

Zaradi spremenjenih navad potrošnikov se bodo v nadaljevanju drastično spremenili poslovni modeli tako v industriji kot logistiki in transportu. »Posledično se bodo spremenile tudi celotne oskrbovalne verige, saj se je v kriznem obdobju izkazalo, da so prav globalne oskrbovalne verige izkazale največje tveganje,« pravi direktor PE Logistični center BTC Robi Košir. Nužen bo hiter prehod v nove modele poslovanja z osredotočenostjo na potrošnika in pospešeno uvajanje digitalizacije.

»Dejstvo je, da panoga še nekaj časa ne bo prišla nazaj na raven leta 2019,« meni Košir. Pričakuje postopno umiritev razmer in postopno rast gospodarskih panog, ki jih je situacija najbolj prizadela, ter dvig potrošnje gospodinjstev. »Vendar se moramo zavedati, da enako ne bo več, saj se je v tem času spremenilo razmišljanje in tudi potreba kupca. Zaradi slednjega se bo čimprej morala temu prilagoditi tudi panoga logistike, kar se je hitro začelo opažati tudi na trgu. Spremenjeni načini poslovanja, hitrejši prehodi k avtomatizaciji in digitalizaciji so le en od bistvenih segmentov, ki jih bo potrebno upoštevati, da ostanemo konkurenčni na globalnem trgu,« je prepričan Robi Košir.

Rast zaradi spremenjenih vzorcev

Vpliv spremenjenih vzorcev se bo čutil tudi na področju poštnih storitev. »Če gledamo globalno, so B2C količine paketov kratkoročno poskočile, in sicer za več kot 40 oziroma tudi več kot 50 odstotkov, kar je takojšnji učinek v času pandemije koronavirusa. Ocena za leto 2020 je 26-odstotna rast v primerjavi z več kot 15-odstotno oziroma več kot 17-odstotno rastjo pred krizo. Pričakovanje je, da se bodo stopnje rasti do leta 2023 vrnile na stopnje pred krizo. Spletno udejstvovanje bo zraslo za 5 do 8 odstotkov v primerjavi z obdobjem pred krizo zaradi ohranitve

»Moramo se zavedati, da enako ne bo več, saj se je v tem času spremenilo razmišljanje in tudi potreba kupca. Zaradi slednjega se bo čimprej morala temu prilagoditi tudi panoga logistike, kar se je začelo opažati tudi na trgu,« pravi Robi Košir, direktor PE Logistični center BTC.

AKTIVNE VARNOSTNE REŠITVE ZA VSE NEVIDNE CONE

Naši asistenčni opozorilni sistemi zaznavanja za preprečitve trčenj zagotavljajo aktivno pomoč operaterjem vozil in težke opreme pri detekciji oseb in predmetov v nevidnih conah. So v skladu z sprejeto EU uredbo, ki stopijo v veljavo leta 2022, o splošni varnosti v vozilih, zaščitni potnikov in izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu in uvaja napredne sisteme :



- **B5 Opozorilo pred trkom s pešcem in kolesarju**
- **B6 Informacijski sistem za slepi kot**
- **B7 Sistemi za zaznavanje vzvratne vožnje**

Homologirani PreView Radarski Sistemi Senzor / Kamera / Monitor / Video



RADAR
ELECTRONICS

spremenjenih vzorcev obnašanja v t. i. 'novi normalnosti'. Mednarodne pošiljke prek SPZ (primarno iz Azije) so močno upadle, ko se je zmanjšala kapaciteta letal, z okrevanjem gospodarstva se odpirajo drugi kanali ('One Belt One Road'),« pravi Andrej Rihter iz Pošte Slovenija.

Preusmeritev v storitve z višjo dodano vrednostjo

V skupini Intereuropa pričakujejo kot posledico epidemije covid-19 in počasnega gospodarskega okrevanja padec prihodkov v različnih gospodarskih dejavnostih: od avtomobilske industrije, industrije široke potrošnje do industrije rezervnih delov itd. »Aktivnosti smo preusmerili iz ponudbe standardnih produktov v ponudbo logističnih storitev z višjo dodano vrednostjo, kot so to specialni tovari, zagotavljanje logistične oskrbe hladne verige in e-commerce. Ena izmed pomembnejših aktivnosti, ki jo izvajamo in ki jo bomo še krepili, je izvajanje kompleksnejših poslov. Specializirani smo za projektiranje in izvedbo celovite storitve nabavne in prodajne logistike (inbound in outbound logistics) za različne blagovne skupine po zahtevah kupcev. Naša znanja, izkušnje in lastna logistična infrastruktura nam omogočajo optimizacijo logistike in logističnih stroškov za naše kupce,« o tem, kako so se odzvali na spremenjene razmere, pravijo v Intereuropi.

V letošnjem letu so bile v ospredju aktivnosti krepitve sodelovanja s kupci, ki zahtevajo integrirane logistične rešitve v celotni oskrbovalni verigi kot tudi krepitev partnerske mreže, ki se je v času koronavirusa izkazala kot pomemben vir konkurenčne prednosti.

Upad prihaja z zamikom

»Ker so logistične storitve v večji meri na koncu dobavnih verig, gospodarski upad zaznavamo s

časovnim zamikom. Čeprav so na nekaterih področjih (B2C) visoke stopnje rasti, na primer home delivery (dostava na dom, prev.), pa na drugih področjih opažamo znatne upade. Oskrbovalne verige so v nekaterih panogah še vedno okrnjene. Naročila se oddajajo, dokler podjetja proizvajajo. Izredno težko je napovedati, kako se bo vse skupaj razvijalo v prihodnje. Gospodarske razmere so bolj nestanovitne kot kdaj koli prej. Kljub temu na prihodnost gledamo samozavestno,« pravijo v podjetju Gebrüder Weiss.

V podjetju tako veliko investicij namenjajo tudi v fizično infrastrukturo, gradnjo oziroma širitev terminalov oziroma logističnih vozlišč, še zlasti vzdolž Svilne ceste. Na področju cestnega prevoza stalno širijo kapacitete tako zbirnih kot tudi direktnih transportov. V mesecu septembru so štartali z novo linijo, in sicer iz Ljubljane v Hamburg, kamor bodo imeli dnevne odpreme (delnih in kompletnih) tovorov, po fiksnih konkurenčnih cenah. »Z našim oddelkom za pomorski promet nudimo tudi možnost kombinacije z ladijskim prevozom iz hamburškega pristanišča,« povedo.

Trenutne razmere bodo vztrajale še nekaj časa

»Pandemija predstavlja ovire in izzive celotnemu gospodarstvu ter industriji; vsi smo morali sprejeti, da bodo trenutne razmere vztrajale še nekaj časa, so naša nova realnost in ne zgolj neko kratko prehodno obdobje,« pravijo v podjetju DB Schenker, kjer ocenjujejo, »da bo pretok blaga v Evropi še naprej potekal dokaj normalno, seveda z nekaterimi omejitvami in daljšimi tranzitnimi časi zaradi čakanja na mejah in spremenjenih postopkov«. Logistični ponudniki so eni prvih, ki neposredno občutijo spremembe v gospodarstvu. »Posledice omejitev znotraj avtomobilske industrije so velike in predstavljajo velik upad. Se pa stanje počasi stabilizira in upamo, da bo tako tudi v prihodnje,« dodajajo.

Izzivi druge vrste

Izzivi, ki so pred panogo, pa niso povezani izključno z virusom. »Na prvem mestu je vsekakor ponovno okrevanje gospodarstva, ki mu je koronavirus pustil resne posledice. Ne smemo pozabiti na dokončanje projekta izgradnje drugega tira med Koprom in Divačo, sicer bodo vsi ostali naporji nesmiselni. Prav tako čaka logistiko veliko izzivov pri obnovi nekaterih delov železniškega omrežja. Ne smemo pozabiti na težave, ki jih imajo prevozniki z zagotavljanjem zadostnega števila voznikov. Glede na zahteve sodobne logistike in zagotavljanje fleksibilne oskrbe bo veliko izzivov pri zagotavljanju primernih sodobnih logistično-distribucijskih središč,« Bojanič našteje po njegovem mnenju pomembna področja, kjer bo treba zadeve urediti.

Obenem pa Bojanič opozarja, da se veliko premalo izpostavlja pomen ustreznega kadra. »Splošna klima po svetu in pri nas je taka, da premalo ceni primerno usposobljen kader. Fakultete za promet se soočajo s pomanjkanjem študentov, posledično se operaterji v praksi soočamo s pomanjkanjem ustreznega kadra.

V Intereuropi so aktivnosti preusmerili iz ponudbe standardnih produktov v ponudbo logističnih storitev z višjo dodano vrednostjo, kot so to specialni tovari, zagotavljanje logistične oskrbe hladne verige in e-commerce.



Za povrh je država deregulirala status carinskega deklaranta,« izpostavlja.

V sodobni logistiki so potrebna sodobna informacijska orodja. Špediterji že dlje časa opozarjajo na sistem enotnega vstopnega okna. »Sistemi, ki jih upravljamo, so sicer sodobni, niso pa med seboj povezani, kar operaterjem predstavlja multiplikacijo opravil. Sistem enotnega vstopnega okna (ang. Single window) bi v veliki meri racionaliziral delo špediterjev in agentov ter olajšal komuniciranje s službami, ki so udeležene v logistični verigi,« opominja Bojanič in dodaja, da pozabljamo tudi na posodobitev železniškega omrežja, da bo skladno z zahtevami Ten-T.

Prihodnost v paketnem poslovanju in logistiki

Skupina Pošta Slovenije se v obdobju do leta 2025 usmerja predvsem v paketne in logistične storitve doma in v regiji. »Želimo nuditi moderne in konkurenčne storitve ter postati prva izbira kupcev, še posebej v Sloveniji, pa tudi širše. Našo prihodnost tako vidimo v paketnem poslovanju in logistiki, ki skupaj s pisemskimi in IT-storitvami ter prodajo na poštne okencih tvorijo naše najpomembnejše

strateške poslovne segmente,« napoveduje Andrej Rihter. Delež paketov in logistike – v strateški razvojni program je vključena tudi Skupina Intereuropa – bo do leta 2025 dosegel predvidoma okoli 60 odstotkov.

»Na vseh teh področjih bo poleg naše operativne odličnosti ključno, da poslovanje v kar največji meri digitaliziramo in avtomatiziramo. Do leta 2025 načrtujemo naložbe v razvoj segmentov paketov, pisem, logističnih storitev in IT storitev za izboljšanje uporabniške izkušnje kupcev in zaposlenih ter krepitev prisotnosti na trgih jugovzhodne Evrope. Ob tem bo pomembno uvajanje novih tehnologij ter avtomatizacija, digitalizacija in robotizacija v poštne logistične centre in v poštnem prometu. Hkrati načrtujemo povečanje in modernizacijo kapacitet našega logističnega omrežja, tako prostorskih kot tudi transportnih, kjer bo velik del namenjen za dodatne pretovorne kapacitete ter za segment e-mobilnosti,« našteje Rihter in doda, da bodo med drugim izvedli tudi celovito modernizacijo IT sistemov, elektrificirali vozni park itd. ^{gg}

»Načrtujemo, da bomo leta 2025 po prihodkih že skoraj dvakrat tako veliki, kot smo bili leta 2019,« pravi Andrej Rihter, član poslovodstva Pošte Slovenije.



SREDNJO EVROPO POVEZUJEMO Z MORJEM

Največji kontejnerski terminal na Jadranu.

Med največjimi avtomobilskimi terminali v Evropi.

Najpomembnejše pristanišče za Avstrijo.

Med vodilnimi pristanišči na področju kontejnerjev za Slovaško in Madžarsko.

**PRVA IZBIRA
MED PRISTANIŠČI**

 **LUKA KOPER**
Port of Koper

Z novimi naložbami do okrepljene vloge v regiji

Z vlaganji v sodobna vozna sredstva in z razvojem celovitih storitev za svoje kupce ter z naložbami države v infrastrukturo bo podjetje SŽ-Tovorni promet lahko še izboljšalo storitve za svoje partnerje in utrdilo svojo vlogo pomembnega regionalnega prevoznika in logista.

Družba SŽ-Tovorni promet je največji železniški prevoznik na slovenskem trgu, svojo dejavnost pa poudarjeno širi na ključne trge v regiji. Svoje priložnosti išče kot prevoznik v Sloveniji, Avstriji in na Hrvaškem ter kot integrator nacionalnih železnic na območju jugovzhodne Evrope. Svojim kupcem lahko ponudi celovite storitve v skladu z njihovimi pričakovanji. Kljub številnim omejitvam zaradi recesije, ki se je nakazovala že lani, in pandemije COVID-19, storitve v železniškem mednarodnem tovornem prometu ves čas opravljata nemoteno.



Dodatne lokomotive in vagoni

Ustrezno število in vrsta lokomotiv in tovornih vagonov so bistveni za uspešno delovanje na visoko konkurenčnem evropskem prevoznem trgu. Svojim kupcem lahko s 143 lokomotivami in več kot 3.000 vagoni ponudijo zadostne zmogljivosti za vse njihove prevozne potrebe. V družbi se zavedajo, da je prav v času nestabilnih gospodarskih razmer treba vlagati v razvoj. Zato v zadnjih letih posodablja svoj vagonski in lokomotivski vozni park in terminalsko prekladalno mehanizacijo. Po slovenskih in tujih progah že vozi 100



najsodobnejših Inno vagonov SŽ-Tovornega prometa za prevoz razsutega tovora. Potekajo pa že pogovori o nadaljnjih nabavah teh univerzalnih vagonov.

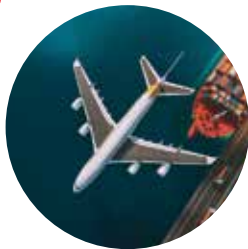
Julija je SŽ-Tovorni promet prevzel še drugi dve od štirih dizelskih premikalnih lokomotiv, namenjenih za delo v Kopru, ki je ena od ključnih točk slovenskega logističnega omrežja. Nove sodobne premikalne lokomotive bodo družbi omogočile hitrejšo dostavo in odvoz vagonov v Kopru. To bo pozitivno vplivalo na celotno logistično verigo pri prevozih tovora skozi Luko Koper. Potekajo že aktivnosti za pridobitev obratovalnega dovoljenja, testne vožnje in izobraževanje strojnega in vzdrževalnega osebja. Hkrati v družbi že pripravljajo dokumentacijo za nadaljnje nabave novih električnih in dizelskih lokomotiv.

Poleg nabave novih lokomotiv SŽ-Tovorni promet tudi posodablja obstoječi vozni park. Do konca leta 2021 bodo celovito obnovili in posodobili 12 dizelskih premikalnih lokomotiv. Prenova zajema menjavo vseh ključnih delov lokomotive, vključno z vgradnjo sodobnega motorja. Z remotoriziranimi premikalnimi lokomotivami bodo lahko ponudili hitrejšo in zanesljivejšo storitve. Prenovljene lokomotive bodo z novimi tišjimi motorji tudi občutno manj obremenjevale okolje.

Posodobitev infrastrukture

Eden od bistvenih dejavnikov sodobnega in učinkovitega železniškega prevoza blaga je stanje železniške infrastrukture. Slovenska država kot lastnica javne železniške infrastrukture v zadnjih letih pospešeno vplaga v njeno posodobitev. Končujejo se obsežna dela na odseku Zidani Most–Špilje/Spielfeld Strass. Z njimi bo proga nadgrajena na najvišjo kategorijo D4 z osnim pritiskom 22,5 tone, tako da bodo lahko tudi na tem odseku vozile težke večsistemске lokomotive SŽ-Tovornega prometa. To bo pomenilo skrajšanje voznih časov in zmanjšanje stroškov in s tem povečano konkurenčnost družbe.

Na začetku septembra pa se bodo začela obsežna gradbena dela v slovensko-avstrijskem železniškem predoru Karavanke pri Jesenicah. Zaradi dolgotrajne zapore predora in mejnega prehoda Jesenice je SŽ-Tovorni promet v sodelovanju z vsemi partnerskimi prevozniki pripravil logistično rešitev z voznjami vlakov čez mejni prehod Špilje/Spielfeld Strass in delno čez Italijo – mejni prehod Opčine/Villa Opicina. S tem bodo svojim kupcem, ki so zanje vedno na prvem mestu, kljub zapori ponudili najboljšo možno storitev.



VSE POTI VODIJO DO VAŠEGA CILJA!



Milšped Skupina je vodilna na področju logistike in transporta, saj je s svojimi številnimi podjetji prisotna v kar **12 državah**, tako v Evropi kot na Kitajskem in v ZDA. Že 27 let nudi integrirane storitve svojim strankam kot so ORGANIZACIJA MEDNARODNEGA CESTNEGA, LETALSKEGA, LADIJSKEGA IN ŽELEZNIŠKEGA TRANSPORTA POLEG TEGA PA TUDI DISTRIBUCIJO BLAGA PO SLOVENIJI, SKLADIŠČENJE BLAGA TER CARINSKO POSREDOVANJE IN ZASTOPANJE.

Milšped Slovenija se je kot vstopno-izstopna točka, ki znotraj Milšped Skupine povezuje Evropo z Balkanom, razvila v pomembnega logističnega igralca na slovenskem trgu. **Z lastno floto 25 vozil** nudi odlične rešitve na področju mednarodnega cestnega transporta. Posebej je potrebno izpostaviti izjemno učinkovito mrežo zbirniških linij (hiter tranzitni čas in dostopne cene), ki povezujejo vse evropske države preko HUB-a v Grosupljem do končnih strank na celotnem območju Balkana v obeh smereh.

Prav tako Milšped Slovenija nudi kakovostne rešitve za pomorski in letalski transport ter carinsko svetovanje, z lastnimi pisarnami v Kopru ter na letališču v Ljubljani. Carinsko skladišče imajo v Grosupljem, kjer skrbijo za vsakodnevne distribucijske rešitve za Slovenijo in celoten Balkan.



Foto: Depositphotos

Železnica

»Železniška infrastruktura v Sloveniji je slaba«

Čeprav država v zadnjem času v modernizacijo obstoječih prog vplaga nekoliko več sredstev, so zamude vlakov še vedno številne in ovirajo delo prevoznikov.

Nina Šprohar

V Luki Koper ne pričakujejo, da bi se zaradi zapore karavanškega predora večje in dolgoletne stranke odločale za alternativne poti, pričakujejo pa, da bo Slovenija izkoristila vse instrumente, ki jih ima na voljo, da bi ublažila posledice zapore.

Popolna zapora karavanškega predora bo v veljavi skoraj eno leto

Začenja se prenova karavanškega železniškega predora, s katero se bo proga modernizirala. Za projekt, ki ga financirata Avstrija in Slovenija, bo slednja odštela 78,66 milijona evrov, del zneska, 47,57 milijona evrov, naj bi pokrila evropska sredstva. Kot pravijo na Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI), trenutno na slovenski strani potekajo pripravljala dela, ki zajemajo pridobitev vseh dovoljenj za delavce in delovna vozila na javni železniški infrastrukturi, pridobitev soglasij za uporabo začasnih deponij ter pripravljala dela za gradbiščne prostore. Začetek gradbenih del je predviden že ta mesec, z njim pa tudi dnevne 12-urne zapore proge vse do 5. oktobra, ko bodo progo od železniške postaje Jesenice do železniške postaje Področca popolnoma zaprli. Zapora bo trajala do 10. julija 2021, zaključek vseh del pa je predviden čez eno leto, v septembru 2021.

Pričakujejo, da bodo stranke kljub zapori ostale zveste

Zapora bo močno vplivala na mednarodne povezave, saj bo preusmeritev vlakov na Šentilj predstavljala daljši čas potovanja in višje stroške za železniške prevoznike. V Luki Koper so na to pripravljani, saj je bila zapora napovedana že pred časom, strinjajo se tudi, da je modernizacija proge nujno potrebna. Kot dodajajo, se tega zavedajo tudi njihovi kupci, »predvsem z območja zahodne Avstrije in Nemčije«. Zato ne pričakujejo, da bi se zaradi zapore večje in dolgoletne stranke odločale za alternativne poti, pričakujejo pa, da bo Slovenija izkoristila vse instrumente, ki jih ima na voljo, da bi ublažila te posledice. »Je pa potrebno pohvaliti, da se je stanje na slovenskem železniškem omrežju od začetka leta 2019, ko smo skupaj s Slovenskimi železnicami uvedli določene ukrepe, zelo izboljšalo. Tudi stranke nam potrjujejo, da vse vlakovne povezave z našimi zalednimi trgi potekajo nemoteno,« še pravijo v Luki Koper.

Največjih pet projektov v teku

Po podatkih Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo so trenutno v teku naslednje večje investicije v železniško infrastrukturo:

- Nadgradnja železniške proge Zidani most–Celje (ocenjena vrednost investicije je 282,4 milijona evrov z DDV, od tega bodo del projekta krila evropska sredstva v višini 90,6 milijona evrov, trajanje: 2016–2021).
- Nadgradnja železniške proge Maribor–Šentilj (ocenjena vrednost investicije je 253,7 milijona evrov, od tega so predvidena evropska sredstva v višini 101 milijona evrov, trajanje: 2018–2023).
- Vgradnja ETCS sistema na delu X. koridorja (Dobova–Zidani Most in Pragersko–Šentilj) (ocenjena vrednost investicije je 18,60 milijona evrov, od tega evropska sredstva v višini 6,37 milijona evrov, trajanje: 2017–2023).
- Uvedba daljinskega vodenja prometa (ocenjena vrednost investicije je 180,47 milijona evrov, trajanje: 2019–2027).
- Modernizacija kočevske proge (ocenjena vrednost investicije je 99,6 milijona evrov, trajanje: 2008–2020).

Druga cev šele po letu 2040

A kot priznavajo na DRSI, je gradnja enotirne proge le kratkoročna rešitev za povečanje prometne varnosti v predoru, zato je po njihovih besedah potrebno razmišljati o gradnji druge cevi predora kot dolgoročne rešitve v skladu s kapacitetnimi potrebami. »V sklopu obstoječega projektiranja zato že potekajo aktivnosti za umestitev druge cevi železniškega predora Karavanke. V izdelavi je študija variant, ki predvideva lokacijo druge cevi na vzhodni strani obstoječega železniškega predora, pri čemer upoštevajo veljavne tehnične specifikacije za interoperabilnost, ki izboljšujejo obstoječe tehnične karakteristike železniške proge,« pojasnjujejo na DRSI. Dodajajo pa, da bo glede na trenutne prometne napovedi in analize enotirna proga z novimi sprejetimi ukrepi, kot so denimo avtomatski progovni bloki, zvišanje hitrosti in kategorije proge, v obstoječem železniškem predoru Karavanke zadoščala vsaj do leta 2040, kar pomeni, da druga cev do takrat ne bo potrebna.

»Zamude vlakov povzročajo povečanje stroškov poslovanja in izgubo zaupanja strank«

Čeprav država zadnje čase vlaga veliko denarja in določene odseke vendarle modernizira, pa Rok Svetek, direktor podjetja Adria kombi, ocenjuje, da



Foto: Barbara Reya

»Zaradi slabe infrastrukture v letu 2019 nismo mogli odpeljati 580 naročenih vlakov,« pravi Rok Svetek, direktor podjetja Adria kombi.

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.

www.tpg.si

ZAKAJ TPG ?

- Ker smo dovolj veliki, istočasno pa dovolj majhni in fleksibilni za hitre odločitve ter hiter odziv.
- Ker smo uspešno podjetje z 8 % 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 hiter in poenostavljen proces carinjenja, ki ga jamčimo s certifikatom AEO (Certificate IAEOCSI001000201131967).

Kaj se bo gradilo v prihodnje

- V letošnjem letu je predviden začetek projekta nadgradnja železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–d.m. na odseku Podnart–Lesce Bled v pogodbeni vrednosti skoraj 47 milijonov evrov z DDV.
- V teku je tudi javno naročilo za drugi odsek Kranj–Podnart. Prejeta je bila ponudba konzorcija podjetij v višini dobrih 40 milijonov evrov brez DDV.
- V naslednjem letu bodo začeli z nadgradnjo vozlišča Pragersko, ocenjena vrednost investicije je 88,91 milijona evrov.
- V okviru nadgradnje železniške proge Ljubljana–Divača bodo nadgradili več odsekov v skupni vrednosti 670 milijonov evrov.
- Nadgradili bodo železniško postajo Domžale (za približno 7,5 milijona evrov) in železniško postajo Grosuplje (za slabih 24 milijonov evrov).
- Zgradili bodo podvoz Ledina in novo železniško postajališče Ledina na glavni železniški progi št. 30 Zidani most–Šentilj–d.m. Ocenjena vrednost investicije je 10 milijonov evrov.
- V letu 2022 pa je predviden začetek nadgradnje železniške postaje Ljubljana (ocenjena vrednost investicije je 109,86 milijona evrov) in drugih železniških postaj ljubljanskega območja (za 546,52 milijona evrov).

je železniška infrastruktura v državi slaba. »Obnova je prepočasna. Ta mesec se recimo začne obnova karavanškega železniškega predora in gorenjske proge. Največji zastoji so na relaciji Koper-Divača. Ostali odseki pa imajo ozka grla, ki ovirajo promet in povzročajo zastoje. Zelo redki tovorni vlaki vozijo po voznem redu,« stanje opiše direktor nacionalne družbe za kombinirani promet. Poudari, da samo na progi Koper-Divača brez drugega tira slovensko gospodarstvo izgubi najmanj 140 milijonov evrov na leto, česar po njegovih besedah »vrli politiki vseh barv tega ne razumejo«. Zamude vlakov na mednarodnih linijah so v njihovem primeru v letu 2020 povprečno 16 ur, »kar je nesprejemljivo in nam povzroča izjemno povečanje stroškov poslovanja in izgubo zaupanja strank«. »Zaradi slabe infrastrukture v letu 2019 nismo mogli odpeljati 580 naročenih vlakov,« še pravi Svetek. ^{gg}

***Nudimo več kot veliki.
Z osebnim pristopom do učinkovitih rešitev.***



- ***Prevoz od vrat do vrat***
- ***Carinjenje blaga***
- ***Skladiščenje blaga***



ABC Logistika d.o.o.

Ankaranska cesta 7b / 6000 Koper
www.abcl.eu / info@abcl.eu

MIRNE DUŠE V PRIMERU POŠKODBE!

MICHELIN VAM V PRIMERU NAKLJUČNE POŠKODBE IZSTAVI DOBROPIS V VIŠINI, KI USTREZA VREDNOSTI OSTANKA X MULTI IN X WORKS PROFILA



X Multi™ F
385/55 R 22.5



X Multi™ Z
315/60 R 22.5
315/70 R 22.5
385/65 R 22.5



X Multi™ D
295/60 R 22.5
315/60 R 22.5
315/70 R 22.5



X Multi™ T
385/65 R 22.5



X Multi™ T2
385/55 R 22.5



XTE3
385/65 R 22.5



X MultiWay™ 3D XZE
295/80 R 22.5
315/80 R 22.5



X MultiWay™ 3D XDE
295/80 R 22.5
315/80 R 22.5



X MultiWay™ HD XZE
385/65 R 22.5



X Multi™ Z
platišča
17.5" i 19.5"



X Multi™ D⁽³⁾
platišča
17.5" i 19.5"

+ mnogo več izdelkov
X Multi™.

Odkrijte jih na...



MICHELIN



Foto: Depositphotos

Ceste

Konec leta v Sloveniji ne bo niti ene cestninske postaje več

Epidemija je povzročila občuten padec prometa, kar je po eni strani prineslo nižje cestninske prihodke, po drugi pa več manevrskega prostora za obnovo dotrajanih delov cest.

Nina Šprohar

Preplastili skoraj 200 odstotkov več površin kot v enakem obdobju lani

Slovenija je na področju cestnega prometa izrazito prehodna oziroma tranzitna država, največji delež tega prometa pa prevzemajo naše avtoceste in hitre ceste. V družbi Dars so do začetka letošnjega leta vseskozi beležili rast prometa, z epidemijo novega koronavirusa in ukrepi evropskih držav za njeno zaježitev pa so se v spomladanskih mesecih soočili z občutnim padcem prometa. Ta se je odrazil v nižjih cestninskih prihodkih. A kljub temu se na Darsu zavedajo, da morajo slovensko avtocestno omrežje redno obnavljati in vzdrževati na najvišji možni ravni. Zato so izkoristili čas epidemije, ko je bilo na avtocestah in hitrih cestah manj prometa, in preplastili več kot 240 tisoč kvadratnih metrov poškodovanih asfaltnih površin avtocest ali skoraj 200 odstotkov več kot v enakem obdobju 2019.

V času epidemije je Dars preplastil več kot 240 tisoč kvadratnih metrov poškodovanih asfaltnih površin avtocest ali skoraj 200 odstotkov več kot v enakem obdobju lani.

Do konca leta bodo v Darsu imeli še veliko dela

V družbi Dars poleg tega zatrjujejo, da bodo na področju obnavljanja avtocest in hitrih cest kljub epidemiji letos v celoti uresničili vse zastavljene največje projekte obnov, med katere spadajo obnova zahodne cevi predora Golovec na ljubljanskem avtocestnem obroču, prenova pomurske avtoceste med Mursko Soboto in Turniščem, vipavske hitre ceste med Selom in Vogrskim, dolenske avtoceste med Drnovim in Brežicami ter gorenjske avtoceste med Brezjem in Kranjem. »V letošnjem letu načrtujemo obnovo skupno približno 55 kilometrov smernih vozišč avtocest in hitrih cest. Pri načrtovanju obsežnejših obnov bomo temeljito spremljali prometne obremenitve in tokove ter pozornost usmerili v pripravo prometne ureditve, ki bo glede na gostoto prometa omogočala zadostno pretočnost prometa,« pojasnjujejo.

Zaradi novega sistema je poraba goriv občutno manjša

Po uspešni uvedbi sistema DarsGo so odstranili in preuredili 33 cestninskih postaj in njihovih območij, s čimer so, kot pravijo, izboljšali pretočnost in varnost, pozitivni učinki pa se po njihovih besedah odražajo tako na področju gospodarstva kot tudi varovanja okolja. »V novem sistemu DarsGo se je težkim vozilom za 6 odstotkov zmanjšala poraba goriv, posledično so znatni tudi prihranki pri izpustih, ki se gibljejo med 5 in 7 odstotkov vseh izpustov težkih vozil. Skladno z načrtom bomo do konca letošnjega leta odstranili in preuredili območje še zadnje nekdanje cestninske postaje. S spremembo projektne dokumentacije bomo namreč na območju cestninske postaje Dragotinci na pomurski avtocesti omogočili vzpostavitev polne projektne hitrosti 110 kilometrov na uro, sicer bi še vedno veljala določena omejitev,« razložijo. Napore usmerjajo tudi v pospešeno izvedbo izkopa naslednjega večjega projekta za izboljšanje pretočnosti in prometne varnosti, druge cevi karavanškega predora, in nadaljujejo s postopki za čim prejšnji začetek gradnje severnega in južnega dela tretje razvojne osi.

Zaradi povečane zmogljivosti avtocest bo vožnja varnejša

Kateri večji projekti pa bodo zaznamovali prihodnja leta? »V letošnjem letu bo steklo projektiranje vzpostavitve treh prometnih pasov na odsekih med Domžalami in Zadobrovo v obe smeri vožnje ter med Kozarjami in Vrhniko, oziroma ob spojitvi z obstoječim tretjim, torej pasom za počasni promet na vrhniškem klancu vse do Logatca,« pravijo v družbi DARS. Z nekoliko povečano zmogljivostjo avtocest pričakujejo bolj enakomeren in umirjen prometni tok v dnevni prometnih konicah, kar bo po njihovem mnenju »ugodno vplivalo na prometno varnost z vidika preprečevanja naletov vozil oziroma konfliktnih situacij nasploh«. Dodatni pas bodo pridobili z rekonstrukcijo obstoječega odstavnega pasu v vozni pas, za kar pa bodo morali izvesti razširitev prečnega profila ceste ob obstoječem odstavnem pasu. »Za zdaj ocenjujemo, da bi s pripravljalnimi deli na razširitvah lahko pričeli še pred koncem prihodnjega leta. Seveda je vse

7 največjih projektov na naših cestah v teku

Največje investicije, ki so trenutno v teku, so po navedbah Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) naslednje:

- podaljšek Ceste proletarskih brigad (skupna vrednost je približno 11,45 milijona evrov, dela na prvi fazi projekta bodo zaključena predvidoma konec leta 2021);
- izgradnja druge etape obvoznice Slovenska Bistrica (pogodbena vrednost je približno 4,46 milijona evrov, dela se bodo začela po pridobitvi gradbenega dovoljenja in bodo zaključena v dveh gradbenih sezonah)
- gradnja navezovalne ceste Ljubečna-AC priključek Celje vzhod (vrednost projekta je 4,35 milijona evrov, gradnja bo trajala predvidoma 15 mesecev);
- gradnja Obvoznice Kidričevo (ocenjena vrednost celotne investicije znaša približno 14,70 milijona evrov, javno naročilo je v teku, v pridobivanju je tudi gradbeno dovoljenje, gradnja pa bo trajala predvidoma 18 mesecev);
- sanacija plazu Solčavsko na cesti R2-428/1252 (pogodbena vrednost je približno 2,37 milijona evrov, gradnja je v teku in bo zaključena predvidoma do konca leta 2020);
- rekonstrukcija G1-5/0331 Zidani most - Radeče (pogodbena vrednost je približno 5,56 milijona evrov, gradnja je v teku in bo trajala predvidoma do septembra 2021);
- preplastitev R3-7155645 skozi naselji Gorica in Brezovci (pogodbena vrednost je približno 2,85 milijona evrov, gradnja je v teku in bo zaključena predvidoma do poletja 2021).

odvisno tudi od uspešno izvedenih javnih naročil in pa pridobitve potrebnih zemljišč,« o tem, kdaj bodo lahko začeli z gradnjo, pravijo na Darsu.

V prihodnjem letu javna naročila za 15 dražjih cestnih projektov

Sicer pa na Direkciji Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) v prihodnjem letu predvidevajo objavo javnih naročil za gradnjo 15 cestnih projektov, dražjih od 5 milijonov evrov: novogradnja Hotemaže-Britof; sanacija zidov in brežin Trebija-Sovodenj; obvoznica Travnik; obvoznica Vrhnika; obvoznica Vodice; rekonstrukcija glavne ceste Slovenska Bistrica-Hajdina; gradnja galerije Šklendrovec; rekonstrukcija Križevci-Žihlava; obvoznica Hrpelje-Kozina; obvoznica Tolmin; rekonstrukcija Dobova-Brežice; vzhodna obvoznica Brežic ter rekonstrukcija ceste Murska Sobota-Gederovci. gg

»V novem sistemu DarsGo se je težkim vozilom za 6 odstotkov zmanjšala poraba goriv, posledično so znatni tudi prihranki pri izpustih, ki se gibljejo med 5 in 7 odstotkov vseh izpustov težkih vozil,« pravijo na Darsu.

TINTTER
TRANSPORT

We move faster



DPD – INOVATIVNI V PAKETNI DISTRIBUCIJI

DPDgroup je druga največja mednarodna družba za dostavo paketov v Evropi. Več kot 75.000 kurirjev z dnevno distribucijo približno 5,3 milijona paketov v 230 državah sveta omogoča dostavo tudi na 44.500 Pickup lokacij po vsej Evropi. Del mednarodne skupine je tudi podjetje DPD Slovenija, ki pod seboj vključuje 5 skladišč, 220 kurirjev in 380 Pickup točk. Kot vodilni ponudnik standardnih in hitrih paketnih storitev smo v letu 2019 dostavili kar 3,3 milijona paketov.

Med glavnimi storitvami je zagotovo Predict, 1-urna časovna dostava, kjer prejemnik paketa nikoli ne čaka, temveč je preko SMS, Viber sporočila ali e-pošte obveščen o natančnem času dostave paketa. Ker pa smo v zadnjem času priča vse večjim količinam dostave paketov, se v DPDgroup usmerjamo vse bolj v digitalne procese in razvoj aplikacij za končne uporabnike. Z aplikacijo myDPD tako ni več zamujenih dostav paketov. Ta namreč prejemniku paketa omogoča enostaven pregled in upravljanje vseh prihajajočih paketov, saj lahko sam določi, kdaj in kje želi prevzeti svoj paket. Kraj dostave lahko spremeni celo na eno izmed 380 Pickup lokacij po vsej Sloveniji. Ponosni smo tudi na modernejši način plačevanja pošiljk – WsPay sistem plačevanja. Spletna storitev, preko ka-

tere je mogoče plačati odkupnino paketa v dostavi. Prislunhili smo tudi željam in potrebam svojih strank, zato smo pred nedavnim uvedli še eno novost – aplikacijo za kreiranje paketnih nalepk, imenovano Easy Ship. Poleg omenjenega pa smo bili prvi na trgu, ki smo v svojem klicnem centru uvedli prav posebno digitalno tehnologijo za svoje stranke, imenovano CS BOT (Service Robot stranke).

S svojo vizijo in zavzetostjo že vrsto let predstavljamo nove rešitve, ki dvigujejo raven kakovosti in predstavljajo trende za prihodnost. Misel, ki nas vodi, in vizija, za katero si prizadevamo, je 'Postati digitalno podjetje, ki zagotavlja vrhunsko digitalno izkušnjo'. Tako smo naredili še en korak k izpolnjevanju svojega poslanstva z lansiranjem nove spletne strani dpd.si, usmerjene h kupcem in prejemnikom.

In ker se v Sloveniji močno povečuje delež dostave pošiljk končnim potrošnikom, v porastu pa bo tudi dostava hrane, se bomo v prihodnje soočali z izzivi, kako potrošnikom omogočiti čim boljšo storitev s prilagoditvijo časov dostave. Vse skupaj zahteva nove naložbe v znanje, infrastrukturo in tehnologijo. Cilj pa še vedno ostaja izgradnja novega sedeža v Ljubljani, kar nam bo s pomočjo novih tehnologij omogočilo veliko hitrejših delovnih procesov in optimizacijo stroškov.



Zaupajte pakete
strokovnjakom za dostavo!

www.dpd.si
info@dpd.si



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



Foto: Depositphotos

Potniški promet

Potnik bo v bodoče izbral hiter in udoben prevoz

Ker je prevoz potnikov gospodarska javna služba posebnega pomena, v LPP ne razumejo, da država mestnega prevoza v Ljubljani in Mariboru ni financirala.

Darja Kocbek in Barbara Perko

Potem ko so morali zaradi epidemije novega koronavirusa med 16. marcem in 11. majem povsem zaustaviti javni potniški promet, so morali izvajalci avtobusnih prevozov izvesti številne ukrepe, ki jih je država predpisala za zaščito potnikov in voznikov. V podjetju LPP so potem, ko zaradi zaustavitve javnega potniškega prometa niso imeli praktično nič prihodka, imeli za izvedbo zaščitnih ukrepov že za 110.619 evrov stroškov. Že pred zaustavitvijo so v primerjavi z enakim obdobjem lani imeli za slabih 23 odstotkov manj validacij. »Če primerjamo število validacij v nedeljo, 15. marca 2020, to je zadnji dan pred zaustavitvijo javnega potniškega prometa, z nedeljo, 10. marca 2019, vidimo, da je bilo število validacij manjše kar za 88 odstotkov,« so nam pojasnili v LPP.

K temu je potrebno prišteti še ostale stroške, ki so nastali kljub temu, da niso obratovali (amortizacija, vzdrževanje avtobusov, zavarovanja, parkirišča, posredni stroški dela, financiranje itd.). Ker je prevoz potnikov gospodarska javna služba posebnega pomena, mora biti njeno delovanje zagotovljeno v skladu z zakonom o prevozih. Zato v LPP ne razumejo, da je država financirala turistične in medkrajevne prevoze, mestnega prevoza v Ljubljani in Mariboru

pa ne. Cen vozovnic v LPP kljub temu ne nameravajo spreminjati.

Z Ministrstvom za infrastrukturo RS je LPP skupaj s preostalimi prevozniki za medkrajevne linije, ki obratujejo na podlagi podeljene koncesije s strani države, uskladiil pogodbo za pokrivanje stroškov, ki so nastali kljub temu, da niso obratovali. Na podlagi enakih kriterijev so pričakovali tudi uskladitev pogodbe za pokritje tovrstnih stroškov za javni mestni linijski potniški promet, ki je prav tako obvezna javna gospodarska služba.

Bistveno manj so opravili tudi turističnih prevozov

Zaradi epidemije je LPP letos v primerjavi z enakim obdobjem lani opravil tudi bistveno manj turističnih prevozov. »Od januarja do junija 2019 beležimo 137.087 turističnih prevozov, v enakem obdobju letos pa le 40.229. Vključeni so tudi prevozi po Sloveniji in turistični vlakec,« so nam pojasnili. V prihodnjih mesecih pričakujejo bistveno manj potnikov tako v linijskih kot turističnih prevozih, vendar pa upajo, da se bo to število postopoma izboljševalo in bodo do konca decembra beležili vsaj 85 odstotkov lanskole-

Že pred zaustavitvijo javnega potniškega prometa so imeli v LPP v primerjavi z enakim obdobjem lani za slabih 23 odstotkov manj validacij.

tnih vrednosti. Ob tem dodajajo, da so napovedi zelo odvisne od epidemiološke slike v Sloveniji in v bližnjih državah.

Slovenija je med državami, kjer javni linijski prevoz ni bolj privlačen od lastnega avtomobila. V Mestni občini Ljubljana po pojasnilih LPP zaradi tega redno opozarjajo pristojne državne organe, naj pospešijo pripravo ključnih dokumentov za prostorski razvoj mesta in regije. Med njimi sta državni prostorski načrt za Ljubljansko železniško vozlišče in državni prostorski načrt za nadgradnjo železniške proge Ljubljana–Kranj–Jesenice–državna meja v koridorju obstoječe proge. »Menimo, da bi ob voznem redu, prilagojenem potrebam potnikov iz regije, ki je v sozvočju z voznimi redi lokalnih izvajalcev storitve javnih prevozov na prestopnih točkah, ter ob sprejemljivi ceni prevozov Slovenske železnice, z lahkoto pridobile potnike iz regije,« so prepričani v LPP.

Integracija javnega potniškega prometa je korak naprej

Kot korak naprej štejejo Integracijo javnega potniškega prometa s skupno vozovnico (IJPP). Potencial

Posledice epidemije bodo dolgoročne

Avtobusni prevozniki so večkrat opozorili na brezizhoden položaj, v katerega jih je pahnil izbruh koronavirusa. V treh mesecih, ko je bila razglašena epidemija, niso mogli ustvarjati prihodka, razmere pa se tudi po koncu epidemije niso vrnile v ustaljene tirnice. V času epidemije so bili odpovedani tako turistični prevozi kot prevozi na sejme in festivale. Pri nekaterih prevoznikih je že v prvih dveh mesecih leta zaradi izpada tujih gostov promet upadel tudi do 95 odstotkov, z marcem pa se je povsem ustavil. Zaradi tako velikega izpada bodo imela podjetja dolgoročne posledice.

za izboljšanje strukture potovanj v prid javnega prevoza po oceni LPP vsekakor predstavlja organizacijsko-tehnološki razvoj železnice in ostalega avtobusnega prevoza ter drugih vrst javnega prevoza. »Potnik bo v bodoče izbral hiter in udoben prevoz z javnim potniškim prometom, ki gre lahko razvojno v korak s časom, med drugim tudi zaradi zahtev v povezavi z globalnimi vplivi onesnaževanja, vsekakor pa ni zamerljiv tudi ekonomski vidik v primeru, da se uporabnik odpove osebnemu avtomobilu. Vsako izboljšanje v sistemu javnega prometa pomeni korak bližje k odločitvi uporabnikov za javni promet, zato je tudi uvedba novih postajališč na železniški infrastrukturi dobrodošla,« so nam pojasnili v LPP.

Od države zato tudi pričakujejo, da glede na lego in pomen Ljubljane v evropskem naselbinskem in prometnem sistemu pristopi k celoviti ureditvi cestnega in železniškega prometa v ljubljanskem prometnem vozlišču. Ljubljana je namreč jedro mesto na dveh evropskih jedrnih koridorjih – baltsko-jadranskem in mediteranskem.

Poleg tega v LPP od države pričakujejo, da za upokojece uredi brezplačne prevoze tudi v mestnem prometu. »Mestni linijski prevoz potnikov je del integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji in je nedopustno, da država uvaja brezplačne vozovnice samo za določeno vrsto javnega prevoza in jih financira iz državnega proračuna,« opozarjajo.

Letalski panogi pandemija zadala hud udarec

Podatki za mesec julij kažejo, da se je število premikov letal z brniškega letališča v primerjavi z lanskim julijem zmanjšalo za 78 odstotkov. V normalnih okoliščinah bi v poletnem voznem redu z ljubljanskega letališča letelo 17 prevoznikov na 22 destinacij v 15 državah. Julija so na letališču zabeležili nekaj manj kot 21.000 potnikov.

»Letalski prevozniki so po epidemiji pri ponovnem vračanju previdni in selektivni, pri čemer veliko vlogo

Od države pričakujejo, da glede na lego in pomen Ljubljane v evropskem naselbinskem in prometnem sistemu pristopi k celoviti ureditvi cestnega in železniškega prometa v ljubljanskem prometnem vozlišču.



NAPREDNE TRANSPORTNE STORITVE

www.kobaltransporti.si / info@kobaltransporti.si

V enem koraku do naprednih transportnih rešitev!

Z vami že
25 let





Foto: Depositphotos

»Ohranitev trenutnih povezav in obnovitev preostalih bo zaradi nadaljevanja negotovih razmer z zdravstveno sliko v svetu in s tem povečano previdnostjo in selektivnostjo prevoznikov za nastope na trgih zahteven izziv,« poudarjajo v Fraport Slovenija.

odigrajo restriktivni ukrepi v posameznih državah ter s tem povezano okrevanje povpraševanja po letih,« pravijo v Fraport Slovenija. Z ljubljanskega letališča so se po prekinitvi povezav vrnilo Air Serbia, Montenegro Airlines, Lufthansa, Wizz Air, Transavia, Air France, Turkish Airlines, easyJet in LOT Polish Airlines. Poslabšanje epidemiološke slike v začetku septembra je prineslo nekaj začasnih ukinitvev letov. Zaradi negotovih razmer je težko govoriti tudi o tem, katere morebitne nove povezave bo prinesel zimski vozni red.

»Ohranitev trenutnih povezav in obnovitev preostalih bo zaradi nadaljevanja negotovih razmer z zdravstveno sliko v svetu in s tem povečano previdnostjo in selektivnostjo prevoznikov za nastope na trgih zahteven izziv. Upamo, da bo država po zgledu drugih evropskih članic s sredstvi za podporo neposredno prevoznikom pomagala zagotoviti dobro povezljivost Slovenije,« dodajajo.

Gradnja novega terminala poteka nemoteno

Sredi julija 2019 je Fraport Slovenija začel z gradnjo novega potniškega terminala. Dela na gradbišču potekajo skladno s terminskim načrtom, po katerem je odprtje novega terminala predvideno do poletja

2021. Objekt stoji in v njem že potekajo vsa potrebna dela. S septembrom se je začelo nameščanje opreme sortirnice prtljage, v prvi polovici prihodnjega leta pa je predvidena montaža notranje opreme in namestitvev preostale tehnološke opreme.

Investicija v nov terminal je vredna več kot 20 milijonov evrov. Novi objekt bo odpravil ozka grla obstoječe infrastrukture, ponudil večjo zmogljivost, izboljšal standard za potnike, uporabnike in zaposlene ter omogočil rast potniškega prometa. Obstoječemu terminalu bo dodano 10.000 m² novih površin, vključno z novo odhodno halo, 14 prijavnimi okenci (skupaj z obstoječim terminalom jih bo 22), petimi linijami za varnostne preglede, v prvi fazi dvema trakovima za prevzem prtljage, novo sortirnico prtljage, veliko brezcarinsko trgovino in novim poslovnim salonom ter tudi s prenovljeno gostinsko ponudbo in promocijskimi površinami. Zmogljivost bo s 500 povečana na 1.250 potnikov na uro. [gg](#)

Brezplačen javni potniški promet za upokojence

Od 1. julija dalje lahko upokojenci, imetniki invalidske evropske kartice, vojni veterani in starejši od 65 let brezplačno uporabljajo medkrajevni javni potniški promet. Upravičenci lahko vlogo za pridobitev vozovnice oddajo s pomočjo predpisanega obrazca, ki ga vložijo na prodajnih mestih enotnih vozovnic ali pa ga na ministrstvo za infrastrukturo naslovijo po navadni oziroma elektronski pošti. Do vključno 17. septembra 2020 je bilo izdanih že 140.160 kartic za brezplačno vožnjo. Med občinami, kjer je bilo izdanih največ brezplačnih vozovnic, prednjačijo tiste iz gorenjske regije. Na prvih petih mestih so Kranjska Gora, Jesenice, Radovljica, Bohinj in Bled.

IVECO BUS



POOBLAŠČEN ZASTOPNIK ZA SLOVENIJO



Tudi 100% električni

www.dualis.si

NAVIGO

SHIPPING AGENCY & CHARTERING



You name it **We ship it**

Navigo Logistika, d. o. o. je bila ustanovljena leta 2006, s sedežem v Kopru ter je že od samega začetka specializirano podjetje v organizaciji vseh vrst pomorskih prevozov.

Dodatno ponujamo vse spremljajoče logistične storitve, kot so urejanje kopenskega prevoza, urejanje uvozne/izvozne dokumentacije pri carinskem posredovanju, organizacija in svetovanje pri pretovoru in skladiščenju vseh vrst blaga ter druge spremljajoče špedicijske storitve.



Prvi novi sodobni potniški vlaki bodo po naših tirih zapeljali to jesen

»Po dolenski, kočevski in kamniški progi bo jeseni zapeljalo prvih pet novih dizelmotornih vlakov DMW 610, do konca leta 2022 pa bo skupaj po slovenskih tirih vozilo 52 novih železniških garnitur,« pravi direktorica SŽ-Potniški promet mag. Darja Kocjan.

Na kakšne načine spodbujate uporabo vlaka kot potniškega sredstva pri različnih ciljnih skupinah?

Vožnjo z vlakom spodbujamo s številnimi ponudbami in produkti. Za vsakodnevne poti v službo ali na šolanje nudimo različne vrste abonentskih vozovnic, ki so namenjene vsem potnikom ne glede na status ali starost, in tistim, ki v izbranem obdobju veliko potujejo na določeni relaciji. Zelo ugodno lahko potniki potujejo z letnimi abonentskimi vozovnicami, kjer se ob plačilu osmih abonentskih mesečnih vozovnic vozijo 12 mesecev, cena polletne vozovnice pa je enaka ceni petih mesečnih vozovnic. Znižali in poenotili smo dodatke za vlake višje vrste ter ukinili obvezno rezervacijo za potovanje z vlakom ICS, abonentom pa ni več treba plačati dodatka.

Ali obstajajo kakšne posebne ugodnosti za potovanja v prostem času?

Seveda. Vabljliva je ponudba IZLETka, ki je namenjena potovanju ob vikendih in praznikih, in sicer za neomejeno število voženj na celotnem območju Slovenskih železnic. Družinam (do vključno 5 oseb), ki potujejo z vsaj enim otrokom do 12 let, omogočamo nakup 40 odstotkov cenejše vozovnice; otroci do 12. leta potujejo s 50-odstotnim popustom, mlajši od 6 let pa brezplačno. Spodbuditi želimo tudi potovanja skupin (več kot 6 oseb, starih do 26 let), ki lahko potujejo s 50-odstotnim popustom.

Kakšne novosti se nam obetajo jeseni?

Izpostavila bi odprtje kočevske proge za potniški promet po pol stoletja in prve nove, sodobne potniške vlake švicarskega



»Vlak kot najbolj trajnosten način prevoza želimo približati uporabnikom,« pravi mag. Darja Kocjan, direktorica SŽ-Potniški promet.

proizvajalca Stadler, ki bodo zapeljali po našem omrežju – tudi po kočevski progi. Vzpostavitev železniškega potniškega prometa med Ljubljano, Ribnico in Kočevjem je izjemnega pomena za ljudi, ki živijo v tem delu Slovenije, hkrati pa bo odprtje proge veliko pripomoglo tudi k razvoju tamkajšnjega turizma.

Kako na vaše delovanje in poslovanje vpliva koronavirus? Imate morda pripravljene scenarije za jesen in zimo, če bo šolanje v osnovnih in srednjih šolah ter fakultetah spet potekalo na daljavo?

COVID-19 je gotovo izziv pri prevozu potnikov, zato dosledno upoštevamo priporočila NIJZ. Za potnike in osebje je obvezna uporaba mask, omogočamo razkuževanje rok, namestili smo tudi posebne oznake in opozorila potnikom, vlake še dodatno čistimo in razkužujemo. Verjamemo, da lahko z doslednim upoštevanjem navodil z vlaki potujemo relativno varno tudi jeseni.

Kakšni so vaši načrti za leto 2021?

Vlak kot najbolj trajnosten način prevoza želimo približati uporabnikom. Udobni vlaki, konkurenčna ponudba prevozov, krajši potovalni časi in ne nazadnje dodatna ponudba, ki raste, so zagotovilo, da bodo naši uporabniki zadovoljni. Novi vlaki bodo nudili 10 prostorov za kolesa in dva prostora za invalidska vozička, že letos pa smo z znižanjem cene za prevoz koles naredili korak naprej k trajnostni mobilnosti in številnim olajšali potovanje.

Kje bodo novi vlaki najprej vozili?

Prvi novi sodobni potniški vlaki bodo začeli voziti po dolenski, kočevski in kamniški progi. Letos bo po tirih zapeljalo prvih pet novih dizelmotornih vlakov DMW 610, do konca leta 2022 pa bo skupaj po slovenskih tirih zapeljalo 52 novih železniških garnitur.

NAJEM SKLADIŠČNEGA PROSTORA

log CENTER
ADRIA

SEŽANA
KOPER
SLOVENIJA

www.logcenteradria.com



Edini res velik logistični park v bližini Luke Koper in Tržaškega pristanišča



Vzpostavljeno logistično vozlišče



Ob meji z Italijo



Dva neposredna izvoza na avtocesto



V neposredni bližini železnice

log CENTER
HOČE-MARIBOR

HOČE-
MARIBOR
SLOVENIJA

www.logcentermaribor.com



Optimalne prometne povezave



Lokacija v uveljavljeni industrijski coni



Ločena parkirna mesta za tovorna vozila



Razpoložljiva delovna sila



Bencinske črpalke, pralnice in servisne delavnice za tovorna vozila

GO ASSET
development

ZA VEČ INFORMACIJ
SE OBRNITE NA:

TOMÁŠ OSTATNÍK

+421 910 50 50 90 ✉ t.ostatnik@goasset.at

www.logcenteradria.com / www.logcentermaribor.com

Digitalizacija

Z digitalizacijo do optimizacije procesov

Potenciala za nadaljnji razvoj je še veliko. Odpira se veliko možnosti, ki vodijo v inovativne poslovne modele.

Barbara Perko

Obvladovanje in analitika podatkov za napovedovanje trendov, umetna inteligenca in nove tehnologije, kot je blockchain, so po mnenju Aleša Habiča iz podjetja Špica, pomembni trendi na področju digitalizacije logistike.

V času epidemije koronavirusa se je pokazalo, kako ključnega pomena je digitalizacija procesov tudi na področju logistike in transporta. »Korona je pregnala velik del nakupov iz fizičnih v spletne trgovine. Uspešen je bil tisti, ki je svojo ponudbo zelo predstaviti tudi na spletu in ki je zagotovil učinkovito dobavo,« pravi Aleš Habič, vodja prodaje za WMS rešitve v podjetju Špica. Del naročil se je spremenil v številna, drobnejša naročila in za njihovo izpolnitev je bilo treba imeti učinkovit način nabiranja blaga v skladišču (npr. možnost nabiranja več naročil hkrati, optimizacija poti, natančno vodenje zalog po lokacijah, artiklih in njihovih atributih). Pomemben dejavnik je bila učinkovita dobava in dostava, kar vključuje napovedovanje časovnega okna prihoda pošiljke, elektronski podpis in oddajo blaga, optimizacijo poti in vozil. Ob tem je bilo treba poskrbeti za ustrezno komunikacijo z dobavitelji, rezervacijo zalog ter nenazadnje zmožnost napovedovanja in analitike.

Obvladovanje in analitika podatkov za napovedovanje trendov, umetna inteligenca in nove tehnologije, kot je blockchain, so po mnenju Habiča tisti trendi na področju digitalizacije logistike, ki jih velja še posebej izpostaviti. Vse večji pomen imajo tudi rešitve v oblaku in najemni modeli. Na področju eksterne logistike grejo trendi v smeri optimizacije poti in »last mile delivery« (dostava pri zadnjem kilometru, op.p.). Na področju notranje logistike pa velja izpostaviti napredne funkcionalnosti wms, avto-

nomne mobilne robote, avtomatizacijo ter pick-by voice (glasovna izbira, op.p.) in pick-by-vision (izbira z vidom, op.p.).

Optimizirali so prevozne storitve

Digitalizacija ponuja ogromno priložnosti, da strankam ponudijo še učinkovitejše, hitrejšo in njihovim potrebam prilagojene rešitve na enem mestu, pravijo v podjetju DB Schenker, kjer so na tem področju že izpeljali številne uspešne projekte. Potenciala za nadaljnji razvoj je še veliko. Na globalni ravni so veliko investirali v svoj IT in tako naredili pomemben korak v smeri standardizacije procesov. »Inovacije, kot je na primer robotska avtomatizacija procesov (RPA), pomembno prispevajo k učinkovitosti in avtonomnosti transporta ter tako igrajo pomembno vlogo v logistiki. V DB Schenker se ne želimo samo odzvati na trende in jim slediti; želimo aktivno sodelovati v razvoju procesov in sami postavljati nove mejnike,« poudarjajo.

Nedavno so dopolnili digitalno platformo »Drive4Schenker«, ki sedaj prevoznikom omogoča še hitrejši in naprednejši dostop do aktualnih povpraševanj po prevozih znotraj celotne Evrope. »To bo povečalo učinkovitost, in kar je še pomembneje, optimiziralo prevozne storitve in razpoložljive kapacitete, kar je v teh časih še kako pomembno. Z uporabo avtonomnih viličarjev brez voznika in pametnih očal za nabor blaga, smo uvedli pionirske spremembe na področju skladiščenja. Za zagotavljanje optimalnega in glede na trenutne razmere predvsem varnega izpolnjevanja potreb naših strank smo razvili tudi t. i. brezstični podpis (No-Touch signature), ki prek QR kode zagotovi brezkontaktni prevzem blaga,« naštejejo.

Navkljub epidemiji koronavirusa so skozi celoten čas krize uspeli zagotavljati storitve in pretok blaga, med drugim tudi nujnih medicinskih pripomočkov in zdravil. Njihova prioriteta je bila zaščititi zaposlene in vse, ki so vpleteni v dobavno verigo, zato so sprejeli številne ukrepe in razvili nove, inovativne rešitve rokovanja z blagom. »Začeli smo s pilotnim projektom, ki omogoča zanesljivo dokumentiranje prevoza in predaje pošiljk ob upoštevanju varnostne razdalje. Z že omenjenim brezstičnim podpisom lahko stranka na svojem pametnem telefonu podpiše vso dokumentacijo in tako ohranja varno razdaljo do treh



metrov. IT rešitev za to storitev je že na razpolago v 12 jezikih in veseli smo, da jo bomo kmalu lahko ponudili po vsej Evropi, tudi slovenskim kupcem,« napovedujejo.

S pomočjo aplikacij na pravem mestu ob pravem času

Nove potrebe zaradi pojava koronavirusa so med svojimi strankami zaznali tudi v podjetju Timocom. »V podjetju smo od začetka koronske krize panogi želeli zagotoviti takojšnjo pomoč, zato smo začasno odpravili IP-omejitve naših licenc. S tem smo svojim uporabnikom omogočili, da lahko do našega sistema – vključno z borzo tovora in skladišč – dostopajo kar iz domače pisarne. Ta začasni ukrep do tega trenutka še ni bil preklican,« pove Alen Solina, področni vodja za jugovzhodno Evropo.

Panoga se sooča tudi z drugimi ogromnimi izzivi, za katere ponujajo rešitve digitalne aplikacije. »Naročila se ustvarjajo v čedalje krajših obdobjih, zato je potrebno natančno določiti čas prihoda tovora, kajti obseg prometa se povečuje,« pojasnjuje Alen Solina. Timocom v svojem sistemu pametne logistike (Smart Logistics System) ponuja digitalne aplikacije, s katerimi je mogoče rešiti težave v procesih prevoznitva. Rešitve nudijo ne glede na to, ali gre za iskanje pravega ponudnika prevoznitvskih storitev, ki ponuja tovor ali tovorni prostor, ali gre za digitalno upravljanje naročil prevozov, ali pa za preprečevanje zastojev pred nakladalno rampo. »Samo bolj usklajeni in organizirani procesi v prevoznitvu lahko oskrbovalno verigo spremenijo v oskrbovalni tok, v katerem vse teče na optimiziran način in je naročeno blago na pravem mestu ob pravem času,« poudarja Solina.

Tehnologije in razvoj, ki najbolj vplivajo na panogo, je trenutno mogoče povzeti pod Freighttech, pravi Solina. S svetovalnim podjetjem Roland Berger so nedavno izdali belo knjigo, ki prvič analizira in opredeljuje ta sektor. V naslednjih petih letih bo po oceni

podjetja Roland Berger, Freighttech spremenil celotno verigo vrednosti v oskrbovalni verigi.

Vplivi so, tako Solina, vidni zlasti na treh področjih, in sicer:

- integracija – vključuje uporabo računalništva v oblaku, digitalnih ekosistemov, kot so logistične platforme ali blockchain dnevnik, za povezovanje udeležencev na trgu in standardizacijo procesov;
- avtomatizacija – vključuje tako statične kot mobilne sisteme, kot je 3D tiskanje in avtonomna vozila, ter poenostavlja skladnost z različnimi predpisi;
- inteligenca – vključuje obdelavo in analizo velikih podatkov (big data) za izračun optimalnega načrtovanja dobave in distribucije, umetno inteligenco in strojno učenje za napovedovanje odstopanj od načrtovanja, pa tudi senzoriko in povezljivost za sledenje in razvrščanje blaga, ki omogoča vizualizacijo oskrbovalne verige v resničnem času.

»Digitalizacija logistične panoge ne spreminja samo tehnološko, ampak tudi strateško. Odpira veliko možnosti in prostor za ukrepanje, ne glede na to, ali gre za povezovanje podatkov iz različnih virov ali povečanje učinkovitosti logističnih procesov z avtomatizacijo itd. To vodi v inovativne poslovne modele in ustvarja celoten ekosistem z novimi ponudniki modularnih logističnih rešitev,« poudarja Alen Solina.

Vmesniki odpravljajo težave

Sodobna tehnologija vmesnikov, tako imenovanih API-jev, je most med sistemom pametne logistike podjetja Timocom ter različnimi sistemi za upravljanje prevozov, kot tudi sistemi za sledenje njihovih strank po vsej Evropi. »Z uporabo vmesnikov kot logičnega dodatka aplikacijam podjetja Timocom so presežene tehnične omejitve. S tem imajo stranke koristi od optimiziranih delovnih tokov in večjo preglednost v transportnem procesu,« pojasnjuje Solina.



Foto: Timocom

»Digitalizacija logistične panoge ne spreminja samo tehnološko, ampak tudi strateško. Odpira veliko možnosti in prostor za ukrepanje, ne glede na to, ali gre za povezovanje podatkov iz različnih virov ali povečanje učinkovitosti logističnih procesov z avtomatizacijo itd.,« razloži Alen Solina iz podjetja Timocom.

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



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

Transics



PROTECH



WebEye





Foto: Gebrüder Weiss GmbH

Uporabnikom so na voljo trije API-ji: Naročila prevozov, Borza tovara in Sledenje. Vmesniki odpravljajo tipične težave v delovnih procesih uporabnikov njihovega sistema, še preden se sploh pojavijo. So visoko učinkoviti sestavni deli digitalno podprte oskrbovalne verige, ki prinašajo znatne prihranke stroškov in povečujejo učinkovitost.

Vmesniki nadomeščajo ročno vnašanje podatkov, kar zmanjša možnost nastanka napak in prihrani čas. Zasnovani so tako, da ustrezne informacije samodejno obdelajo v izvajalčevem domačem jeziku. »V sistem pametne logistike se lahko integrirajo tudi GPS podatki iz 256 povezanih telematskih sistemov, kar povečuje preglednost v resničnem času v transportni verigi. Za vse vpletene to pomeni optimizacijo procesov in večjo varnost pri načrtovanju, kajti preneseni podatki o položaju se lahko na primer primerjajo z dogovorjenim časom dobave in služijo kot osnova za izračun predvidenega časa prihoda – ETA,« prednosti, ki jih prinašajo vmesniki, našteje Solina.

Najboljše od obeh svetov

V podjetju Gebrüder Weiss med najpomembnejšimi trendi v logistiki in transportu naštejejo e-trgovino, digitalizacijo in trajnostni razvoj. Gre za teme, ki so že aktualne in bodo ostale tudi v prihodnje. »Logistika postaja za naše stranke vedno bolj odločilen konkurenčni dejavnik. V oskrbovalnih verigah in njihovih procesih je še veliko potenciala za optimizacijo, ki ga analiziramo skupaj z našimi strankami in razvijamo ustrezne rešitve,« pravijo.

Svojim strankam ponujajo storitev ETA – predvideni čas dostave – s čimer stranke Gebrüder Weiss prejmejo še natančnejši odgovor na vprašanje »Kdaj bo prispela moja pošiljka?« Glede na prometne razmere Gebrüder Weiss nenehno preračunava predviden čas prihoda pošiljke. Končna dostava je omejena na dveurno časovno okno. Stranke lahko spremljajo napredek pošiljke in predviden čas dostave preko spleta. S to funkcijo v realnem času zagotavljamo ekskluzivno spletno samopostrežno storitev, ki je na voljo v evropskem sektorju za zbirni tovor. Gebrüder Weiss ponuja to digitalno storitev

S funkcijo ETA Gebrüder Weiss v realnem času zagotavlja ekskluzivno spletno samopostrežno storitev, ki je na voljo v evropskem sektorju za zbirni tovor.

vsem strankam na lokacijah, kjer podjetje skrbi tudi za končno dostavo. Imamo celovito mrežo lastnih lokacij cestnega transporta med Baslom na zahodu in Tbilisijem (Gruzija) na vzhodu,« opišejo novo storitev, ki je del digitalne strategije korporacije Gebrüder Weiss.

V zadnjih letih so veliko energije in sredstev vložili v razvoj digitalnega znanja. »Cilj je strankam ponuditi optimalno kombinacijo fizičnih zmogljivosti in digitalnih orodij. Na ta način se želi Gebrüder Weiss jasno razlikovati od povsem digitalnih novincev na trgu, ki zagotavljajo digitalno uporabnost, vendar brez lastnih sredstev in z omejenimi zmogljivostmi, kot so pokazale trenutne razmere med korona krizo. V podjetju Gebrüder Weiss ta kombinirani pristop imenujemo "Best of both Worlds" (najboljše od obeh svetov, prev.), kombinacija operativne odličnosti in digitalne usposobljenosti. Na ta način ustvarimo resnično dodano vrednost za kupca,« pojasnjujejo.

Pri tem že načrtujejo naslednji korak. To bo » uvedba novega portala za stranke myGW, ki bo kupcem ponudil številne digitalne funkcije, ki bodo znatno izboljšale preglednost, učinkovitost in hiter pretok informacij v vseh transportnih in logističnih procesih«.

Stremijo k optimalni izvedbi in načrtovanju logističnih procesov

»Pospešen razvoj tehnologij, kot sta internet stvari in umetna inteligenca, bo v prihodnjih letih postal še bolj pomemben za logistiko. Prav tako bo pospešil razvoj širitve brezžičnih omrežij nove generacije, kar v povezavi z oskrbovalnimi verigami lahko znatno poveča možnosti razvoja in samo vrednost verige. Ne smemo pa pozabiti na trajnostni razvoj, saj smo globalno zavezani k zmanjševanju emisij, kar dodatno pomeni pospešen razvoj električnih vozil in razvoj zelene, okolju prijazne logistike. Vzporedno pa digitalizacija, avtomatizacija in nove tehnologije narekujejo spremembe pri zaposlenih v logistiki, saj ponavljajoče

Inovativne transportne poti

V podjetju DB Schenker s ponudbo inovativnih prometnih poti – inteligentnim upravljanjem različnih prometnih poti kupcem ponujajo ne le ekonomsko, temveč tudi ekološko najboljše ponudbe. Že vrsto let vlagajo v avtonomno in omrežno vožnjo. V sodelovanju s startup podjetjem Eindire so razvili prvi popolnoma avtonomni tovornjak na svetu, »T-pod«, ki se lahko uporablja na javnih cestah. »Na Švedskem so že potrdili njegovo uporabo v javnem prometu v prihajajočem letu. Tovornjak na baterijski pogon nima več vozniške kabine, saj je nadzorovan na daljavo. S tem se povečajo nakladalna kapaciteta, zmanjšajo stroški in optimizira poraba energije. Znotraj projekta iHub v večjih evropskih mestih električne tovornjake združujemo v vozne parke s ciljem, da dokažemo, kako učinkovito lahko IT sistem upravlja s floto tovornjakov,« povedo o novosti.

naloge zamenjujejo roboti, vse več potreb pa nastaja v razvoju novih tehnologij in nadzoru nad njimi,« o tem, kaj prinaša prihodnost, pravi direktor PE Logistični center BTC Robi Košir.

Sami so k temu že pristopili. »Največji poudarek se kaže predvsem v novih tehnologijah, avtomatizaciji in digitalizaciji. V teku je zamenjava celotnega informacijskega sistema za upravljanje skladišča WMS. Z novim sistem G.O.L.D. – Symphony stremimo k standardizaciji, optimizaciji, družbeno odgovorni humanizaciji procesov (Pick-by-Voice, Mobile Andriod) in digitalizaciji spremljajočih segmentov kot so »billing«, »labour management«. Vzporedno v skladiščih implementiramo avtonomna vozila (zelena logistika) in povezujemo vse več elektronskih naprav z internetom (IoT). Interne procese držimo vse bolj pod nadzorom z uporabo naprednih analitičnih orodij, v prihodnosti pa bomo z novimi viri podatkov in uporabo umetne inteligence stremeli po še bolj optimalni izvedbi in planiranju logističnih procesov,« pravi Košir.

Prava vozila, v pravem trenutku, na pravem mestu

Prednosti, ki jih prinaša digitalizacija, je mogoče izkoristiti tudi, ko gre za področje sledenja vozil in upravljanja voznih parkov. Podjetje Sledenje s svojo rešitvijo sledenje.com ponuja telemetrijo za služ-

beno vozila. »Telemetrija pomeni obvladovanje vseh postopkov, povezanih z vozili in vozniki. Tu mislimo na organizacijo dela na terenu in obdelavo pridobljenih podatkov v pisarni. Naš moto je prava vozila, v pravem trenutku, na pravem mestu,« povedo.

Njihove rešitve so primerne za vsa podjetja, ki se srečujejo s težavami v obvladovanju delovnega procesa. Ponujajo različne pakete, ki se ločijo glede na potrebe posamezne dejavnosti, s katero se stranka ukvarja. V zadnjem času sicer opažajo, da je glede na večjo zahtevnost trga občuten porast kombiniranih rešitev. Njihova rešitev FleetOpti tako omogoča integracijo lastnega orodja za načrtovanje prevozov med različnimi lokacijami z enim od paketov za spremljanje vozil. S FleetOpti je mogoče optimizirati transportne procese v podjetjih, kjer se dnevno izvaja načrtovanje distribucijskih poti z veliko frekvenco naročil.

Z uporabo takšnega sistema je mogoče doseči velike prihranke, pravijo. »Če gledamo rezultate lanskega leta, je bil najnižji letni prihranek na celotnih stroških voznega parka 7 %. Ko 7 % spremenimo v konkretne številke, to ni malo denarja. Najvišji lanski prihranek je na račun naših rešitev doseglo slovensko proizvodno trgovsko podjetje s 170 vozili, in sicer kar 26 %,« povedo. [gg](#)

Z rešitvijo, ki jo omogoča sledenje.com, je mogoče doseči velike prihranke. »Najvišji lanski prihranek je na račun naših rešitev doseglo slovensko proizvodno trgovsko podjetje s 170 vozili, in sicer kar 26 %.«

NAVTEH

TRACKNAV

LX track

Profesionalna podpora vaši logistični operaciji.

Upravljanje poteka dela



Online ETA - Predvidevanje terminov nakladov
Načrtovanje in optimiranje voženj in dostav
Elektronski transportni nalogi
Elektronski delovni nalogi
Enostavna komunikacija z voznikom

Upravljanje delovnega časa



Izračun delovnih ur delavcev
"Online" taha podatki voznika
Predvidevanje razpoložljivega delovnega časa
Odčitavanje tahografa na daljavo
Potni nalogi

Spremljanje parametrov vožnje



Sledenje vozil, prikolic in drugih premičnin
Zajem podatkov z računalnika vozila
Nadzor temperature tovornega prostora
Nadzor porabe goriva
ECO drive

Modularna rešitev za popolno digitalizacijo vozniških parkov

Podjetje Poligram, d. o. o., je razvojno raziskovalno podjetje, ki ponuja telemetrične in programske rešitve, specializirane za upravljanje vozniških parkov in delovnih procesov na terenu. Njihove rešitve uporabljajo številna podjetja iz različnih panog kot so prevozniki, monterji, gradbinci, komunalna podjetja ...

Njihova modularna rešitev Trak8 vključuje module za sledenje vozil, vzdrževanje flote, planiranje prevozov, izdelavo rasporeda terenskega dela, delovni čas, oddaljen prenos datotek DDD, pripravo poročil in optimizacijo. Moduli so zasnovani tako, da odgovorne osebe hitro in natančno opravijo delo, ki se navezuje na vozni park (npr. raspored izvedbe naročil, raspored vozil, potrjevanje službene poti, izdelava trošarinskega poročila, delo po državah, kontrola delovnega časa, prenos datotek DDD, servisna knjiga, opomnik dogodkov itn.).

Z rešitvijo TRAK8 so tako omogočili popolno digitalizacijo vozniških parkov, s čimer so podprli popolnoma digitalno in brezpapirno vodenje procesov. Takšen pristop pa, kot poudarijo, naročnikom zviša produktivnost in preglednost terenskega dela.

Pospeši, poenostavi in izboljša komunikacijo

Rešitev poveže akterje voznega parka tako, da pospeši, poenostavi in izboljša njihovo komunikacijo in omogoči realno časovno spremljanje stanja voznega parka. Kot primer v Poligramu navedejo modul za optimizacijo dostave in prevzema paketov, ki pospeši delo disponenta do te mere, da lahko z enim klikom izdela raspored dostav in prevzema paketov za več sto naročil in več deset tovornjakov. »Poleg rasporeda se izračunajo tudi stroški prevoza, ocena porabljenega časa, prevožena razdalja. Optimizacija je tako napredna, da upošteva intervale prevzema dostave, kapacitete vozil, posebnosti dostavnih



in prevzemnih lokacij in lastnosti tovora. Rezultat rasporeda pa je tudi napoved dostave ali prevzema paketa pri stranki, ki je tako obveščena o predvidenem obisku,« še pojasnijo.

Z digitalizacijo voznega parka vodstvo podjetja pridobi zanesljiv podatek o učinkovitosti, stroških in stanju flote.

Razvijajo nove rešitve

Letos izpopolnjujejo modul za planiranje prevozov, ki je namenjen prevoznikom. »Modul že zdaj omogoča planiranje prevozov, kontrolo izvedbe naročil, izdelavo načrta poti, pripravo koridorjev, izračun ocene stroškov prevoza, izračun doprinos, digitalni podpis, delovni čas itn. Doprinos, na primer, lahko izračunate za vsako naročilo, vozilo, stranko, celo državo in regijo,« povedo in dodajo, da želijo letos modul povezati s čim večjim številom računovodskih programov, da bo tok od prevzema naročila do izvedbe, prevzema dokumentacij in izdaje fakture še hitrejši.

Tudi za prihodnje leto si želijo storitev še izboljšati, jo prilagoditi novim razmeram na trgu in strankam še olajšati pregled nad njihovim voznim parkom.

Zadovoljna stranka je največje merilo odličnosti

Konkurenčne prednosti v podjetju gradijo na podlagi kakovostnega zajema podatkov, podpora brezpapirnemu poslovanju, povezljivosti z ostalimi sistemi in izdelavi poročil, ki jih stranke potrebujejo, pa tudi konkurenčne cene in fleksibilnosti storitve. »Ponudimo jim takšno izkušnjo, ki jih konkurenčni izdelki ne morejo zagotoviti v enem paketu. Tudi reference in priporočila nas kažejo v dobri luči. Zadovoljna stranka je naše največje merilo odličnosti,« zaključijo v Poligramu.



BREZSKRBNO PO EVROPI

DESTINACIJA: CESTNINJENJE PO MERI



Vam prilagojena rešitev cestninjenja

Sledenje vsem cestninskim predpisom je lahko zamudno delo, z našimi storitvami 'vse-na-enem-mestu' se tako vozniki lahko osredotočijo le na cesto. Naša rešitev pomaga zmanjšati administracijo, omogoča enostavnejše potovanje prek meja Evrope in hkrati nudi najbolj celovito pokritost na celini z najnovejšo tehnologijo.

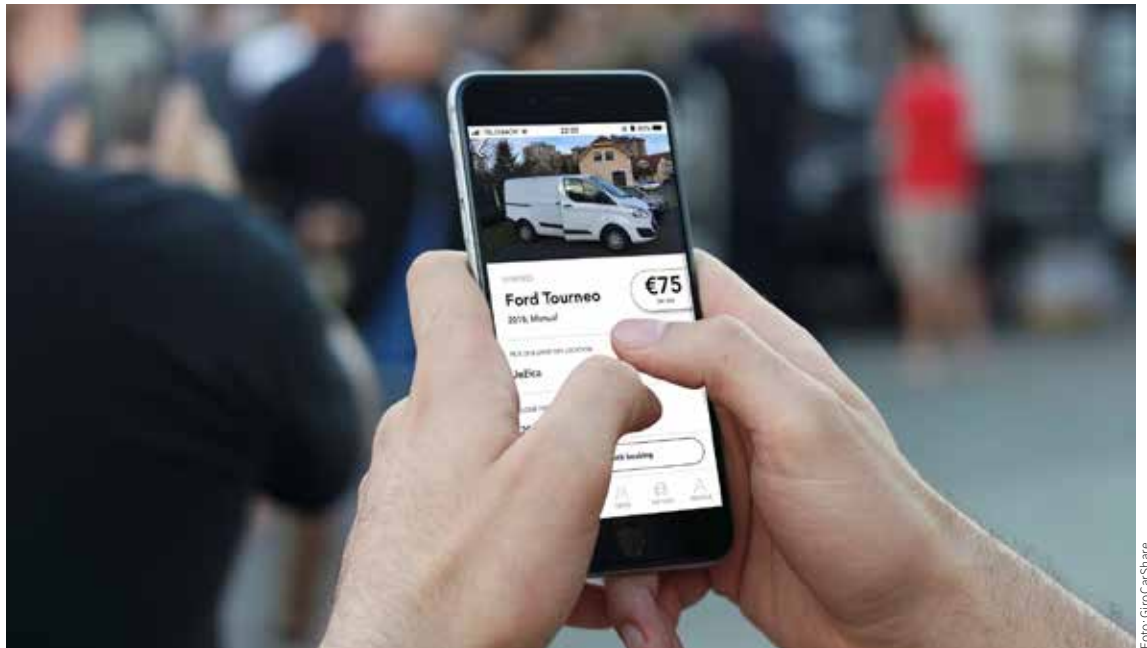


Foto: GiroCarShare

Trendi

Uresničitev strategije za trajnostno mobilnost je odvisna od države

V prihodnje bodo nujni ukrepi v smeri večjega števila različnih prevoznih sredstev in novih različic osebnih vozil, ki bodo v mestu zavzele manj prostora kot obstoječe rešitve.

Darja Kocbek

Evropska komisija v skladu z evropskim zelenim dogovorom pripravlja strategijo za trajnostno in pametno mobilnost, ki bo nadomestila belo knjigo za področje transporta iz leta 2011. Deležniki v Bruslju so v okviru javne razprave do 23. septembra lahko posredovali svoja mnenja in predloge za vzpostavitev bolj trajnostnega, konkurenčnega in sodobnega transporta, ki bo odporen na krize.

Slovenija je s svojimi nacionalnimi razvojnimi projekti ter pomanjkanjem dolgoročne vizije, tako s področja zniževanja izpustov, umiranjem prometa kot človeku prijazne mobilnosti, pri pripravi projektov žal korak za Evropo in svetom, nam je povedal Klemen Furlan, predsednik uprave podjetja GiroCarShare. »Spodbudno pa je, da so lokalne skupnosti dovolj ozaveščene o problematiki in da izkazujejo interes za nove oblike mobilnosti. Verjamem, da se bo sčasoma to spremenilo tudi na nacionalni ravni,« je optimističen.

GiroCarShare je platforma, prek katere lahko vsak posameznik oddaja svoje vozilo, ne glede na tip. Povpraševanja po vozilih so zato povsem odvisna od potreb najemnikov vozil – za selitev si najamejo kombi, za zabavo pa športne avtomobile. »Na

aplikaciji imamo trenutno na voljo vsaj tri popolnoma električna vozila, odprti pa smo za vse ponudnike električnih vozil, da se pridružijo s svojo floto in omogočijo najemnikom večjo izbiro med električnimi oziroma hibridnimi vozili,« nam je pojasnil Furlan.

Covid-19 kot mejnik pri spremembi navad

Covid-19 v podjetju GiroCarShare vidijo kot mejnik pri spremembi navad ljudi in je zanje dokaz, da je mogoče še tako zakoreninjene navade spremeniti čez noč, če smo v to primorani. Zato vidijo prihodnost v delitveni ekonomiji, spodbujanju avtomatizirane uporabe vozil (od avtomobilov do električnih koles in električnih skirojev) ter v porastu uporabe okolju in človeku prijaznih prevoznih sredstev, kot sta električni skiro in električno kolo. Dokaz za to je tudi porast števila izposoj električnih skirojev, ki jih imajo trenutno na voljo v Ljubljani in na Bledu prek blagovne znamke GiroMobility ter želja po dopolnitvi turistične dejavnosti posameznih ponudnikov z lastno floto električnih skirojev in električnih koles za oddajanje prek platforme GiroMobility.

V prihodnje bodo nujni ukrepi v smeri večjega števila različnih prevoznih sredstev in novih različic



Foto: GiroCarShare

»Spodbudno je, da so lokalne skupnosti dovolj ozaveščene o problematiki in da izkazujejo interes za nove oblike mobilnosti. Verjamem, da se bo sčasoma to spremenilo tudi na nacionalni ravni,« je optimističen Klemen Furlan, predsednik uprave podjetja GiroCarShare.

osebnih vozil, ki bodo v mestu zavzele manj prostora kot obstoječe rešitve. Tehnologije v duhu »smart city«, ki bodo podpirale sisteme za souporabo vozil in deljenje prevozov so že v porastu. IoT tehnologija bo nujen element pri vsaki tovrstni rešitvi, saj omogoča tudi povezljivost uporabnika prek pametnega telefona z vozilom ter spremljanje vozila prek oddaljene naprave, nam je pojasnil Klemen Furlan.

Delitvena ekonomija se na področju mobilnosti nevede že razvija

Furlan pričakuje, da bo vstop v mestno središče z motorjem na notranje izgorevanje v prihodnosti prepovedan ali zelo drag. Hkrati pričakuje porast mikro mobilnosti (električni skiroji, električna kolesa ...), ki omogoča varnostno razdaljo potnikov, manjši stik z javnimi površinami ter vsakodneveni stik z naravo. »Lahko bi rekli, da se delitvena ekonomija na področju mobilnosti nevede že razvija in sicer s tem, ko si na primer ljudje delijo prevoz do službe. Ljudje že nekaj let aktivno delijo proste sedeže v avtomobilih, sedaj pa je čas za naslednje korake,« nam je povedal Furlan.

K spremembam miselnosti in navad po njegovih besedah vsekakor pripomore tudi pionir car sharinga pri nas Avant2Go. Ljudi je potrebno najprej izobraziti in pokazati, kakšne koristi in rešitve jim prinašajo nove oblike mobilnosti, da lahko potem spreminjajo svoje navade. To pa ne gre čez noč. »Verjamemo, da so

za velike spremembe potrebni majhni, vztrajni in konsistentni koraki in da vsa podjetja, ki delujemo na tem področju, pomenimo kamen v mozaiku sprememb s področja mobilnosti in delitvene ekonomije,« pravi prvi mož družbe GiroCarShare.

Vseh novih oblik mobilnosti ne bomo mogli razvijati

V družbi Autocommerce pravijo, da je uresničitev strategije za trajnostno in pametno mobilnost, ki jo pripravljajo v Bruslju, v Sloveniji odvisna predvsem od države, ki mora zagotoviti pogoje, ki bodo omogočili razvoj novih oblik mobilnosti. »Slovinci smo tradicionalno zelo dojemljivi za tehnološke novosti, zato tukaj vsekakor vidimo veliko prednost. Zaradi naše majhnosti, ki je sicer hkrati tudi prednost, pa je potrebno poiskati konsenz, katere nove oblike mobilnosti bomo razvijali in hkrati katerih ne, saj so viri države in gospodarstva omejeni,« nam je pojasnil Damjan Cirman, direktor področja gospodarskih vozil v družbi Autocommerce.

Možnosti za vpeljavo električnih in hibridnih vozil vidi v celotnem prodajnem programu, ki ga Autocommerce pokriva na področju gospodarskih vozil. V prihodnjem letu pričakujejo širitev portfelja e-gospodarskih vozil in to ne v demonstracijske in promocijske namene, temveč zrele serijske produkte, ki jih stranke lahko tudi kupijo in uporabljajo.

»Zaradi naše majhnosti, ki je sicer hkrati tudi prednost, je potrebno poiskati konsenz, katere nove oblike mobilnosti bomo razvijali in hkrati katerih ne, saj so viri države in gospodarstva omejeni,« je pojasnil Damjan Cirman, direktor področja gospodarskih vozil v družbi Autocommerce.

Z vami na cesti

Enostavnost, Učinkovitost, Mobilnost



Upravljanje z gorivom poenostavljeno upravljanje, celovit nadzor, povračilo DDV in davka na mineralno olje s strani Eurovat



Cestninske transakcije Ena naprava za vse več držav v Evropi PASSango



FLEET MANAGER

upravljanje vaših kartic za gorivo, stanje mreže, geolokalizacija...

AS24.com

AS 24 d.o.o. Tržaška cesta 515
1351 Brezovica pri Ljubljani Slovenija

Na področju gospodarskih vozil sicer vidijo relativno omejene možnosti za uvedbo delitvene mobilnosti, saj kupci njihova vozila uporabljajo za izvajanje gospodarske dejavnosti, kjer je stalna razpoložljivost in čim večji izkoristek ključnega pomena za stroškovno učinkovitost. »Možnosti vidimo predvsem v pokrivanju sezonskih skokov v povpraševanju in zagotavljanju 100-odstotne razpoložljivosti,« pojasnjuje Cirman.

Prevozniki potrebujejo subvencije za okoljske naložbe

Vzpostavitev trajnostnega gospodarstva v EU je zanimiva ideja, vendar za zdaj ostaja le pri tem, nam je povedal Tim Grilc iz družbe Scania Slovenija. »Konkretne subvencije in dogovori med gospodarstvom ter državo še niso dorečeni, čeprav bi vse to že moralo biti vsaj v fazi oblikovanja in usklajevanja s stroko. Res ni slišati, da je leto 2050 za ovinkom, a za izpolnitev zadanih ciljev je še kako blizu,« opozarja.

Da imajo sosednje države, predvsem Italija, veliko bolj kvalitetno in prevoznikom prijazno infrastrukturo, ki omogoča nemoten linijski prevoz dobrin s prijaznejšim odnosom do okolja, opozarja tudi Tim Grilc. Da se odločajo za okolju prijaznejše tehnologije, prevoznike spodbujajo z različnimi finančnimi instrumenti, zlasti s trošarinsko politiko in subvencioniranjem tovrstnih naložb. »Med krizo covid-19 smo vsi ugotovili, da je javni prevoz za normalno delovanje vsakdana javnosti nujen. Še bolj nujno pa je, da je tudi okolju in ljudem prijazen. Scania ima za javni prevoz vrsto rešitev, ki v Sloveniji niso vedno prva izbira,« opozarja Grilc. Pandemija je po njegovih besedah med prevoznike upravičeno vnesla strah in pokazala, da država ob takih nepredvidljivih situacijah premalo poskrbi zanje, predvsem pa za izvajalce avtobusnih prevozov, ki so zaradi uredb in vladnih prepovedi praktično čez noč ostali brez posla, ki že od začetka leta strmo upada.

Scania po Grilčevih besedah kot rezultat 30-letne pionirske vloge pri uporabi alternativnih goriv ponuja najširšo paleto motorjev na alternativna goriva, in sicer plinskih vozil, hibridov, vozil na bioetanol,

biodizel, HVO in elektrificiranih rešitev. Na področju linijskega prevoza so v ospredju vozila na utekočinjen zemeljski plin (LNG).

MAN je predstavil tudi svoje digitalne storitve

MAN se iz proizvajalca gospodarskih vozil preusmerja v ponudnika inteligentnih in trajnostnih transportnih rešitev, ki jih razvija v testnem sodelovanju z mesti in logističnimi partnerji, nam je pojasnil Claus Wallenstein, direktor MAN Truck & Bus Slovenija. Z enostavnimi odgovori na kompleksna vprašanja strankam pomagajo, da bo njihovo poslovanje bolj enostavno, dobičkonosno, trajnostno in pripravljeno na prihodnost. MAN je zato razvil nova vozila, poleg tega pa je predstavil tudi svoje digitalne storitve, ki predstavljajo odgovore na prihodnje zahteve strank in logistične panoge. Je eden prvih proizvajalcev, ki je predstavil povsem električne različice v celotnem spektru mestne logistike. V družbi MAN bo prihodnost še naprej zaznamoval razvoj vozil v smeri čistejših pogonov, digitalizacije, povezljivosti med vozili in avtonomne vožnje, s ciljem zagotavljati donosnost lastniku, varnost vozniku in ohraniti čisto okolje.

Volvo Trucks ponuja dostavne tovornjake na električni pogon Volvo FL

V Volvu so nam pojasnili, da je glede na trenutno zmogljivost največ možnosti za vpeljavo elektro in hibridnih vozil na področju komunalnih dejavnosti in razvoza blaga v ožjih središčih ter v javnem prometu. Pri elektro vozilih je potrebno zagotoviti polnilna mesta, pa tudi ustrezno zmogljivost polnilnega mesta, saj je v nasprotnem primeru učinek takšnega vozila zelo skromen. »Tukaj mislimo predvsem na nedelovanje vozila v času polnjenja,« pojasnjujejo v Volvu.

Družba Volvo Trucks je pričela serijsko izdelovati dostavne tovornjake na električni pogon Volvo FL. Vozila so preizkušena, homologirana in pripravljena za uporabo. Na voljo so v več različicah, od dvoosnih do triosnih izvedenk z različno zmogljivimi paketi baterij. V EU se uveljavljajo tudi hibridni mestni avtobusi Volvo, ki se ponašajo z nizkimi izpusti in tihim delovanjem. Mestni hibridni avtobusi Volvo so v serijski proizvodnji že nekaj let.

V Volvu pojasnjujejo, da bo glavni tehnološki trend v novem desetletju samovozeče vozilo, ki bo sposobno samo ali v konvoju z ostalimi podobnimi vozili prepeljati tovor od dobavitelja do naročnika. To vključuje poleg avtomatizacije vožnje tudi popolno povezljivost tako s prevozniki podjetjem, naročnikom prevoza, kot tudi z ostalimi vozili in infrastrukturo v prometu. »Ker smo že dolgo vključeni v celotni transport v EU, razlik med EU in Slovenijo ne bo moglo biti, saj drugače niti ni možno aktivno delovati v transportnih tokovih EU. Seveda v naslednjih petih letih še ne bo prišlo do popolne avtomatizacije, še vedno bo moral vozilo nadzorovati voznik,« razlagajo. gg

»Konkretne subvencije in dogovori med gospodarstvom ter državo še niso dorečeni, čeprav bi vse to že moralo biti vsaj v fazi oblikovanja in usklajevanja s stroko,« opozarja Tim Grilc iz družbe Scania Slovenija.



Murska transport za kakovostne transportne, logistične in nepremičninske storitve

Tri podjetja pod imenom Murska transport opravljajo storitve s področja cestnega transporta, logistike, skladiščenja blaga, hladilniškega transporta, transporta nevarnih snovi (ADR) in kombi prevozov, nudijo pa tudi prenočišča.

Družba Murska transport, ki ima sedež v Murski Soboti, zaposluje 22 ljudi in združuje tri podjetja: Murska Transport, Caneks in Frbežar. Podjetja, ki delujejo od leta 1990, uspešno vodijo direktorja Petra in Andrej Cipot ter prokurist Branko Cipot, njihova osnovna dejavnost pa je razvijanje kakovostnih transportnih, logističnih in nepremičninskih storitev. Pri tem se opirajo na svoje dolgoletne izkušnje ter na potrebe domačih in tujih poslovnih partnerjev.



Poslovno stavbo postavili leta 1999

V omenjenih družbah opravljajo storitve s področja cestnega transporta, logistike, skladiščenja blaga, hladilniškega transporta, transporta nevarnih snovi (ADR) in kombi prevozov. Zaradi hitre širitve obsega dela so že leta 1999 zgradili prvo poslovno stavbo in parkirišče za tovornjake.

Podjetje Murska transport je že od začetka skrbelo za prevoze po tujini in za to so odgovorni še danes – največ jih opravijo v Avstriji, južni Nemčiji, Madžarski in Hrvaški. Podjetje Frbežar je zadolženo za razvoz celih ali kosovnih pošiljk, prispelih po železnici v Pomurje, pa tudi za logistiko, skladiščenje ter prevoze po Pomurju,



bližnji okolici (Hrvaška, Madžarska) in drugo po Sloveniji. Imajo 15 lastnih vozil, sodelujejo pa tudi z zanesljivimi kooperanti, zato imajo vedno na voljo okoli 25 vozil; tudi taka, ki omogočajo prevoz svežih in zamrznjenih živil. Ko je Slovenija postala del Evropske unije, se je tudi v Prekmurju povečalo povpraševanje po skladiščnih prostorih. Podjetje se je usmerilo še v izgradnjo in oddajo nepremičnin za trgovske in pisarniške potrebe ter za potrebe skladiščenja in pretovarjanja.

Odpri lasten distribucijski center

Konec leta 2012 so odprli tudi lasten distribucijski center in kar 5.000 kvadratnih metrov veliko prekladalno skladišče za mešano blago. Trenutno je na voljo skladiščna površina za 1.500 euro paletnih mest v visokih regalih in 1.000 kvadratnih metrov za nestandardne palete. Skladišče je opremljeno z najnovejšo skladiščno tehniko, v ogrevanem delu je na voljo prostor za 500 euro palet. Znotraj logističnega centra izvajajo tudi distribucijo tehničnih plinov, za kar uporabljajo ustrezno skladišče za pline.

Zadnjih deset let oddajajo svetovnim trgovskim verigam dobro trgovsko



lokacijo v Murski Soboti, ki doseže frekvenco 12 tisoč vozil na dan – v lasti imajo 7.500 m² poslovnih, trgovskih ter 4500 m² skladiščnih površin.

Nudijo prenočišča in načrtujejo povečanje hladilnice

Na sedežu podjetja v Murski Soboti nudijo svojim in tudi drugim gostom prenočišča z 20-letno tradicijo. Vse sobe so opremljene s kopalnico, klimatsko napravo, TV, hladilnikom in parkiriščem.

Zaradi povečanih potreb pa razmišljajo tudi o širjenju skladišča za hlajeni in zamrznjeni segment.



Zelo velike in zahtevne tovore vam prepeljejo po celem svetu

BUTIČNA LOGISTIKA

Družba Comark je specializirana za transport velikih, težkih, vrednih, nujnih in občutljivih tovorov, pri čemer deluje kot butični logist.

TRANSPORTNA SREDSTVA, POTI IN LJUDJE

Za kakovostno opravljanje storitev razpolagajo s specializiranimi transportnimi sredstvi, prilagojenimi prevoznimi potmi in – kar je najbolj pomembno – z osebjem z znanjem in izkušnjami v projektni logistiki.

EMBALAŽA ZA NAJBOLJ ZAHTEVNE RAZMERE

Da bi poseben tovor lahko nepoškodovan prenesel različne, tudi prekomorske poti, mora biti ustrezno zaščiten. Pod blagovno znamko Paklog so razvili posebno prekomorsko pakiranje, ki zagotavlja stodontno zaščito tudi za najbolj zahtevne razmere.

JADRAN KOT OKNO V SVET

Prevoze opravljajo predvsem prek pristanišč Koper, Reka in Trst. Prisotni so tudi na projektnih tovorih v ostalih jadranskih pristaniščih.



Organizacija intermodalnih prevozov (kopenski/pomorski/zračni)

Ureditev dovoljenj za posebne prevoze in spremstvo

Pristaniška asistenca in skladiščna logistika

(specializirani za Koper, Reko in Trst)

Pakiranja za prekomorske tovore

Selitev opreme – RAL

Prevozi za državo in na področju obrambe



Foto: Avant car

Mobilnost

Nove oblike mobilnosti je mogoče izvesti skladno z načrti EU

Čez 10 ali 15 let bo imeti lasten avto nekaj podobnega, kot je danes imeti lastnega konja, pravi Matej Čer, ustanovitelj podjetja Avant car.

Darja Kocbek



Foto: Barbara Reva

Tehnologija bo omogočala še bolj enostavno in transparentno deljenje prevozov ter preprosto kombiniranje različnih oblik mobilnosti, je prepričan Matej Čer, ustanovitelj podjetja Avant car.

Mobilnost se bo v celoti digitalizirala, kar pomeni, da bo pregled nad stroški in možnostmi optimizacij postal zelo transparenten in posledično se bo na eni strani postopoma zmanjševalo skupno število vozil, na drugi strani pa povečeval delež električnih vozil, na vprašanje, kateri bodo glavni tehnološki trendi na področju novih oblik mobilnosti v prihodnjih petih letih v EU in Sloveniji, odgovarja Matej Čer, ustanovitelj podjetja Avant car.

Prepričan je, da bo tehnologija nedvomno omogočila tudi čedalje bolj varno in sčasoma avtonomno vožnjo, še bolj enostavno in transparentno deljenje prevozov ter preprosto kombiniranje različnih oblik mobilnosti v smeri razbremenjevanja posameznika in podjetij glede skrbi okrog mobilnosti. »Ocenjujemo, da bo lastniška mobilnost v 10 do 15 letih postala nekaj podobnega kot je danes imeti v lasti svojega konja,« napoveduje Čer.

Covid-19 bo imel znaten vpliv

Težko bi že rekli, katera oblika mobilnosti bo vodilna. Covid-19 bo nedvomno znatno vplival na zmanjšanje potreb po potovanjih, zaradi tega bo lastništvo več vozil pri hiši še bolj nesmiselno. »Omenim naj na primer krajši delovni čas, delo od doma, delno delo od doma, dostavo dobrin in podobno. Naenkrat nam z vozilom ne bo treba iti tolikokrat v trgovino ali službo in bo dejanska uporaba storitve souporabe vozil za tiste primere, ko bomo prevoz potrebovali, bistveno cenejša in bolj brezskrbna v primerjavi z lastnim vozilom,« nam je razložil.

V družbi Avant car ugotavljajo, da je med ljudmi, ki prodajo svoja vozila in uporabljajo storitev souporabe, čedalje več takih, ki v svojo mobilnost redno vključujejo pešačenje in kolesarjenje, kar še dodatno vpliva na boljše zdravje in nižje stroške.

Za preboj je potrebno več truda, iznajdljivosti in inovativnosti

V Sloveniji so pogoji za razvoj delitvene mobilnosti gotovo težji kot v velemedstih, ker imamo razmeroma majhna mesta, zato je pot do prave ekonomije obsega zelo zahtevna, hkrati pa imamo še podedovano lastniško miselnost, ki pa se k sreči v zadnjih letih že zelo spreminja. Za preboj je pri nas zato potrebno bistveno več inovativnosti, iznajdljivosti in vloženega truda ter dolgoročna strategija. »Razvoj naših programov souporabe in kombiniranje z ostalimi storitvami mobilnosti (npr. dostava) gre po načrtih in v skladu z našo dolgoročno strategijo med drugim uspešno dodajamo nove prevzemno-vračilne lokacije v okviru storitve souporabe 100-odstotno električnih vozil Avant2Go. Jeseni bomo okrepili storitev dostave, naš storitve pa bomo postopno dodajali v novih mestih,« napoveduje Matej Čer.

Med epidemijo so v Avant carju storitve še dodatno digitalizirali (razvili so storitev dostave dobrin na dom in možnost preprostejšje rezervacije vozil za daljše najeme). Po koncu epidemije so pri izposoji že zabeležili pozitivne rezultate – junija je souporaba v primerjavi z enakim obdobjem lani tako denimo že izkazala več kot 50-odstotno rast.

Matej Čer verjame, da bo nove oblike mobilnosti v Sloveniji še mogoče izvesti skladno z načrti na ravni EU, vendar bo treba ambiciozno pri vseh deležnikih najprej ozavestiti, da je to nujna, prava pot. Obenem se je treba tudi zavedati, da z vsakršnim odlašanjem izgublamo pri konkurenčnosti in posledično na standardu družbe v prihodnosti. **gg**



Foto: Avant car

Matej Čer poudarja, da se je treba zavedati, da z vsakršnim odlašanjem izgublamo pri konkurenčnosti in posledično na standardu družbe v prihodnosti.



Kompetenčni center za področje logistike LOGINS

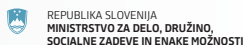
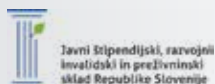
Kompetenčni center Logins združuje 31 malih, srednjih in velikih podjetij, ki že vrsto let uspešno delujejo na področju logistike. Partnerji v projektu se zavedamo, da je razvoj človeških virov ključnega pomena za konkurenčnost in uspeh podjetja, vlaganje v znanje zaposlenih pa ključ do višanja kakovosti in konkurenčnosti celotne panoge.

Kompetenčni center LOGINS nadaljuje in nadgrajuje uspešno delo kompetenčnega centra iz obdobja 2013–2015 in 2017–2018. Stremimo k ciljem trajnostnega razvoja: zavzeti in kompetentni zaposleni, dolgoročna poslovna stabilnost, korporativna integriteta, varno delovno okolje in zdravje; kar smo opredelili tudi kot ključne kompetence partnerstva.

S sodelovanjem, izmenjavo izkušenj, znanj in dobrih praks, enotno kadrovske podporo in prenosom informacij o potrebah po znanju in zaposlovanju v panogi, bo delovanje partnerstva učinkovito prispevalo k razvoju panoge, ki je nujno potrebna za uspeh in globalno pozicioniranje proizvodov slovenske industrije.

Cilji projekta:

- pridobitev in izboljšanje kompetenc zaposlenih za dvig kakovosti logističnih storitev
- izboljšanje poslovnega okolja partnerstva
- povezovanje podjetij in izmenjava dobrih praks
- sodelovanje z izobraževalnimi organizacijami in oblikovalci področja
- izboljšana kakovost in optimizacija poslovanja ter razvoj novih poslovnih modelov
- večja mednarodna konkurenčnost in prepoznavnost podjetij
- večji ugled logistične panoge



Projekt sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Evropskega socialnega sklada.

Partnerji v projektu:

B&B d.o.o. – prijavitelj projekta
 INTEREUROPA D.D. – projektna pisarna
 BRCE d.o.o. – projektna pisarna
 LUKA KOPER d.d.
 FRIKUS ŠPEDIČIJA d.o.o.
 STELE TRANS d.o.o.
 DARS d.d.
 FRAPORT Slovenija d.o.o.
 M. KOŽELJ d.o.o.
 RAIL CARGO LOGISTICS d.o.o.
 RAIL CARGO CARRIER d.o.o.
 BLG CARSHIPPING KOPER d.o.o.
 INTERZAV d.o.o.
 INTERAGENT d.o.o.
 ADRIA TERMINALI d.o.o.
 GLOBELINK EG SOL d.o.o.
 DHL GLOBAL FORWARDING d.o.o.
 EUROPACIFIC d.o.o.
 EUROPACIFIC TRANSPORT d.o.o.
 CARGO CFS d.o.o.
 STARE TRANSPORT d.o.o.
 AVTOBUSNI PROMET MURSKA SOBOTA d.d.
 COMARK d.o.o.
 PAKLOG d.o.o.
 KATERN TRANSPORT d.o.o.
 OMNIS d.o.o.
 TRANSPORT BOGATAJ d.o.o.
 HOEDLMAYR d.o.o.
 REJA TRANSPORT d.o.o.
 P&I ZALOG d.o.o.
 KUEHNE+NAGEL d.o.o.

Vse o predpisih glede emisij CO₂ in VECTO orodja na enem mestu

Družba Continental je pred kratkim vzpostavila mikro stran, ki združuje koristne informacije o najnovjših predpisih o emisijah CO₂ za težka tovorna vozila in simulacijsko orodje za tovorna vozila, imenovano VECTO, kar je kratica za orodje za izračun porabe energije v vozilih. Hkrati so izdali tudi novo linijo pnevmatik za tovorna vozila, ki zmanjšuje stroške prevoženih kilometrov in emisije CO₂.

Continental, tehnološko podjetje in proizvajalec vrhunskih pnevmatik, je na mikro strani, ki je namenjena predvsem upravljavcem vozniških parkov znotraj EU, zbral video vsebine, infografike in vse ostale informacije, ki so pomembne pri poudarjanju vloge pnevmatik pri zmanjševanju emisij CO₂. Znižanje izpustov in zaščita podnebja sta namreč pomembni temi ne le za proizvajalce tovornih vozil, ampak za celotno prometno industrijo, ki vključuje tudi obratovanje voznega parka in zamenjavo pnevmatik. Te namreč močno vplivajo na emisije CO₂, vplivajo pa tudi na do 40 % obratovalnih stroškov voznega parka.

Da bi zagotovila doseganje ambicioznih ciljev, ki si jih je EU postavila v boju proti podnebnim spremembam (med drugim je treba povprečne emisije CO₂ novih težkih tovornih vozil zmanjšati za 15 % do leta 2025 in za 30 % do leta 2030 v primerjavi z referenčnim letom med junijem 2019 in junijem 2020), je Evropska komisija pripravila simulacijsko orodje VECTO. Na svoji novi spletni

strani (www.continental-pnevmatike.si/transport/fleetsolutions/co2-regulations-veceto) želi Continental upravnikom vozniških parkov zagotoviti izčrpne informacije o novi uredbi in njenih posledicah zanje.

Nova linija pnevmatik za manjše stroške in emisije

Pnevmatike vplivajo na do 40 % obratovalnih stroškov voznega parka, saj imajo velik vpliv na porabo goriva (30 %), prav tako pa tudi na popravila in vzdrževanje (5 %) in dejanske stroške pnevmatik (5 %).

Conti EcoRegional je nova linija pnevmatik za tovorna vozila, ki zmanjšuje stroške prevoženih kilometrov in emisije

CO₂. Družina Conti EcoRegional omogoča upravljavcem voznega parka, da znatno povečajo učinkovitost svojih vozil v regionalnem prometu. Nove pnevmatike namreč občutno prispevajo k varovanju podnebja, s svojo inovativno tekalno plastjo in novo zmesjo gume pa zagotavljajo izboljššan kotalni upor z največjo učinkovitostjo in kilometražo. Na voljo so v petih najpogostejših dimenzijah za krmilne in pogonske osi, za regionalni promet in avtoceste.

Continental z uvedbo linije Conti EcoRegional predstavlja izdelek, ki je prilagojen novim predpisom o emisijah za proizvajalce tovornih vozil.



Continental
The Future in Motion



Ko izkoristek goriva sreča vrhunske zmogljivosti.

Nova pnevmatika Conti EcoRegional – zasnovana za zmanjšanje porabe goriva in izpustov CO₂.

- › Izjemno nizek kotalni upor za trajnostno zmanjšanje porabe goriva in izpustov CO₂
- › Vrhunski oprijem in vozne lastnosti v vseh vremenskih razmerah ter prefinjen vzorec profila za enakomerno obrabo

Slovenska logistična družba (SLD) je novinec v slovenski logistični sferi. Podjetje je nastalo na bogatih izkušnjah sodelavcev, ki so svoje znanje pridobivali na različnih področjih logistike, trgovine in financ ter jih danes želijo deliti s svojimi obstoječimi in prihodnjimi strankami. Po meri oblikovane logistične rešitve temeljijo na tradicionalnih transportnih storitvah, ki jih naročamo pri zanesljivih izvajalcih širom Slovenije, obenem pa želimo v največji meri izkoristiti izredno ugodno geografsko pozicijo Slovenije s središčem v koprskem pristanišču in s tem svojim strankam omogočiti ekonomično, hitro, predvsem pa zanesljivo logistično izkušnjo, ki jim bo vedno predstavljala korak pred konkurenco.

Locirani smo v Kopru, kar nam omogoča neposreden nadzor nad izvajanjem logistike, ki vključuje pristaniške storitve. Ob tem pa želimo v največji meri izkoristiti tudi zaledno transportno infrastrukturo, optimizirati logistični proces in strankam zagotoviti zanesljiv servis na najvišjem nivoju brez nenapovedanih stroškov. Bližina meje in znanje jezika ter razvejana poslovna mreža nam omogoča ponudbo storitev tudi čez mejo v Trstu (IT) in Reki (HR), saj se lahko tudi v teh pristaniščih pohvalimo z zanesljivimi poslovnimi partnerji. Neposredno in redno sodelujemo s pristaniško skupnostjo, carinsko upravo, zalednimi terminali in izvajalci transporta, saj menimo, da je to ključno za nemoteno delovanje in hitro izvedbo logistične podpore svojim strankam ter krepitev njihovega zaupanja v to, kar zanje in v njihovem imenu počnemo vsak dan za obojestransko korist.



Poleg izjemne lokacije vidimo našo prednost predvsem v tesno povezani ekipi sodelavcev, ki je sposobna odkrito komunicirati med sabo in s svojimi strankami ter biti na razpolago vedno, ko je to potrebno. Veseli bomo, da nam in našim partnerjem ponudite priložnost za sodelovanje. Pošljite povpraševanje in z veseljem vam bomo pripravili ponudbo. Čeprav se opiramo na tradicionalne in zanesljive ponudnike transportnih storitev, želimo svojim strankam ponuditi nekaj več. V okviru ponudbe kompleksnih in celovitih logističnih rešitev, ki uporabnika tako

stroškovno kot tudi časovno razbremeni nenehnega iskanja 'tiste boljše možnosti', za pošteno plačilo ponujamo pošteno storitev, ki bo v danem trenutku predstavljala optimalno storitev.

Logistično storitev izvajamo tako, da je stranka v največji možni meri razbremenjena logistične operative in da se lahko, kar se le da, posveti svoji osnovni dejavnosti. Dovolj je, da nas naročnik obvesti o svojih potrebah, mi pa nato poskrbimo za izvedbo in sprotno obveščanje naročnika o poteku dela. Ob tradicionalnih logističnih rešitvah svojim strankam ponudimo tudi načrtovanje dobavne verige. Če se torej pripravljate na vzpostavljanje dolgoročnih poslovnih partnerstev, vam bo ekipa SLD z veseljem priskočila na pomoč pri dolgoročnem načrtovanju, projekciji stroškov in pripravi različnih scenarijev izvedbe logistične podpore.

SLD team



Foto: Depositphotos

Luka Koper

Ne le epidemija, leto 2020 bodo v Luki Koper zaznamovale tudi številne investicije

Nov privez za ro – ro ladje že obratuje, v gradnji je nova garažna hiša ter nov kamionski vhod v pristanišče, najpomembnejša investicija poleg drugega tira, podaljšanje prvega pomola, pa naj bi v celoti zaživela že leta 2022.

Nina Šprohar

Z novim privezom ohranjajo konkurenčnost na področju pretovora

Luka Koper sledi svoji strategiji in z naložbami krepi predvsem kontejnerski in avtomobilski terminal. Glavna novost letošnjega poletja je tako nov privez za ladje, ki prevažajo vozila (t. i. ro – ro privez), prvi po letu 2009. Ta omogoča privez ladij dolžine od 100 do 240 m in širine do 36 m, globina morja ob privezu je namreč 10 metrov. Za investicijo so odšteli šest milijonov evrov, za kar so pridobili tudi evropska sredstva iz projekta CarEsmatic. V drugi fazi pa je na severni strani tega priveza predvidena še postavitve pontona za potrebe plovil Slovenske vojske, ki so trenutno privezana v drugem bazenu. Vseh privezov skupaj je danes 26, zato je Luka Koper eno večjih pristanišč v Evropi na področju pretovora vozil. V luki

pričakujejo, da bo nov privez omogočil ohranitev tega položaja. Da pristanišče pomembno doprinese k razvoju slovenskega gospodarstva, pa se zavedajo tudi na Ministrstvu za infrastrukturo RS. »Zato si skupaj z Luko Koper prizadevamo, da bi v kratkem zaključili postopke pridobivanja celotnega zemljišča kasete 5A za namen širitve pristanišča. Sredstva za to so v državnem proračunu za letošnje leto tudi zagotovljena,« je ob otvoritvi ro – ro priveza dejal minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec.

Do konca marca 2021 bodo dobili novo, operativno obalo

V letošnjem letu so v Luki Koper predali namenu tudi dodatno skupino tirov na avtomobilskem terminalu, v gradnji je nova garažna hiša ter nov, tretji kamionski

Nov privez omogoča privez ladij dolžine od 100 do 240 metrov in širine do 36 metrov. Za investicijo so odšteli šest milijonov evrov.

vhod v pristanišče. Najpomembnejša investicija v okviru aktualnega poslovnega načrta pa je, kot trdijo v Luki Koper, podaljšanje prvega pomola. Za 45,6 milijona evrov vreden projekt so prejeli tudi del evropskih sredstev, dela pa bo izvajalo podjetje Kolektor Koling s partnerjema Grafist in Adriaing.

Z gradnjo so začeli že v začetku avgusta, v prvi fazi, ki bo predvidoma trajala do konca marca 2021, pa bodo že zgradili operativno obalo. Dela bodo nato nadaljevali z gradnjo skladiščnih površin za kontejnerje, zaključena pa bodo predvidoma leto kasneje. S projektom bodo dobili obalo, dolgo 98,5 in široko 34,4 metra ter skladiščne površine na južni strani pomola v velikosti 24.830 m², dolžina prvega pomola na južni strani, ki je namenjena pretovoru kontejnerjev, pa bo znašala 695 metrov. S tem se bo kapaciteta kontejnerskega terminala povečala na 1,3 milijona TEU (kontejnerskih enot) letno, s predvideno optimizacijo procesov dela na terminalu pa še za dodatnih 200 tisoč enot. V Luki Koper načrtujejo, da se bo kontejnerski terminal po letu 2022 raztegnil tudi na severno stran pomola, saj je prav podaljšanje prvega pomola po njihovem mnenju ključ do ohranitve primata na pretovoru kontejnerjev v severnem Jadranu.

»Tudi v sosednjih pristaniščih povečujejo svoje kapacitete, kar je pozitivno z vidika konkurenčnosti t.i. jadranske transportne poti v primerjavi s prista-

nišči severne Evrope. V bistvu si pristanišča v regiji konkuriramo predvsem na področju kontejnerjev. Menimo pa, da z investicijami v teku v Kopru in z dodatnim tirom do zaledja, lahko ohranimo sedanj primat največje kontejnerske luke v regiji,« so dejali v službi za odnose z javnostmi v podjetju.

Na epidemijo so se odzvali pravočasno in ustrezno

Kako pa so v Luki Koper pripravljene na nov način poslovanja oziroma na spremembe, ki so se zgodile zaradi koronavirusa? »Družba se je pravočasno in ustrezno odzvala že na prvi val epidemije, kar dokazuje tudi dejstvo, da ni zabeležila nobenega okuženega med svojimi zaposlenimi. V tem obdobju so bili izoblikovani in v praksi preizkušeni protokoli in postopki. V družbi so še vedno v veljavi določene omejitve in ukrepi, ki preprečujejo širitev virusa,« so nam pojasnili v Luki Koper. Zavedajo pa se, da avtomobilska industrija po svetu v tem trenutku preživlja težke čase, kar se pozna tudi na pretovoru vozil v pristanišču. A kot je ob otvoritvi novega ro – ro priveza dejal predsednik uprave Luke Koper Dimitrij Zadel, si bodo leto 2020, »upajmo, zapomnili ne le zaradi koronavirusa, ampak tudi zaradi številnih naložb v pristaniško infrastrukturo«. gg

V Luki Koper načrtujejo, da se bo kontejnerski terminal po letu 2022 raztegnil tudi na severno stran pomola, saj je prav podaljšanje prvega pomola po njihovem mnenju ključ do ohranitve primata na pretovoru kontejnerjev v severnem Jadranu.

HYUNDAI GLOVIS

Global Smart SCM Provider

Smo globalno logistično podjetje z večletno prisotnostjo na slovenskem trgu.

Naše sinergije usmerjamo v razvoj celovitih logističnih storitev na segmentu pomorskega prometa, kopenskega prometa, skladiščenja in distribucije, avtomobilske logistike ter pomorske agencije.

Strmimo k odličnosti in konstantni rasti saj se zavedamo, da je naša konkurenčnost tudi konkurenčnost naših kupcev.

Hyundai Glovis v številkah preko Luke Koper:

74.000
TEU

230.000 t
Jeklenih produktov

10.000
kamionov

150.000
avtomobilov

750
blok vlakov

Konkurenčnost gradijo na točnosti, doslednosti, hitrosti in varnosti

Podjetje GA+GR transport, d. o. o., ki z lahкими tovornimi vozili opravlja prevoze po celi Evropi, se lahko pohvali s sodobnim voznim parkom in z zanesljivostjo.

Ponujajo ekspres, delne in celovite prevoze raznovrstnega blaga. Opravljajo jih po Evropi, in sicer v in iz naslednjih držav: Avstrija, Nemčija, Nizozemska, Belgija, Luksemburg, Danska, Poljska, Češka, Madžarska, Slovaška, Slovenija, Hrvaška, Italija, Velika Britanija in Švedska.

Brez napak in zamujanja

»Zavedamo se pomembnosti časa in pravočasne dostave tovora strankam v transportu, zato je zanesljivost ena izmed pomembnejših vrednot našega podjetja. Trudimo se vsako sprejeto pogodbo za prevoz izpeljati točno, kot se dogovorimo, brez napak in brez zamujanja. Svoje konkurenčne prednosti gradimo na točnosti, doslednosti, hitrosti in varnosti,« poudarjajo v družbi GA+GR transport, d. o. o.

Sodoben vozni park z navigacijskim sistemom

Podjetje deluje od leta 2016 in v štirih letih so se uveljavili kot zaupanja vreden prevoznik, ki zaposluje 35 ljudi. Začeli so



z izposojenimi lahкими tovornimi vozili, prvo lastno vozilo pa kupili na začetku leta 2017. »Nakupe smo nadaljevali in zdaj imamo sodoben vozni park, ki ustreza standardom Evropske unije in obsega 33 lahkih tovornih vozil Renault Master. Vsa vozila imajo ponjavo in spalnik. Od teh so tri z dvizno ploščadjo, da je dostava še lažja,« opišejo svojo poslovno pot.

Povprečna starost njihovih vozil je eno leto, kar predstavlja manjše možnosti okvar in pripomore k temu, da je blago dostavljeno pravočasno, poleg tega pa so vozila tudi okolju prijaznejša, saj imajo EURO 6 motor. Opremljena so tudi s sodobnim navigacijskim sistemom, ki omogoča spremljanje poti prevoza tovora njihovih naročnikov.

Cilj: ostati pošten, zaupanja vreden in prilagodljiv partner

V prihodnosti nameravajo delati še več in bolje. »Eden izmed naših ciljev je pridobiti veliko strank in partnerjev ter z njimi dolgoročno uspešno sodelovati. Drugi cilj je povečanje poslovnih in skladiščnih prostorov, voznega parka ter števila zaposlenih. Še naprej želimo ostati pošteno, zaupanja vredno in prilagodljivo podjetje,« za konec izpostavijo v družbi GA+GR transport, d. o. o.





Carinsko skladišče - novo v 2021

Po morju, zraku, železnici ali cesti - že vrsto let rešujemo logistične potrebe svojih strank na globalni ravni, skrbimo, da vaše blago na destinacijo prispe pravočasno in v okviru cenovno sprejemljivih rešitev.

Naše poslovne enote so na slovensko-hrvaški meji, kar našim poslovnim partnerjem omogoča carinjenje blaga 24/7. Podjetje RCM, d. o. o., nudi celovito podporo pri carinskem posredovanju blaga, transportnih storitvah in carinskem skladiščenju blaga.

Prednosti so v digitaliziranih poslovnih procesih s poslovnimi enotami, ki so na ključnih strateških položajih, kar našim poslovnim partnerjem omogoča optimalne transportne poti in s tem optimizacijo stroškov, povezanih s transportom.

RCM Slovenija je pozicioniran v neposredni bližini Luke Koper, kar predstavlja najhitrejšo povezavo med Azijo in državami Osrednje Evrope, in je oddaljen samo korak od Sueškega prekopa. Toda priljubljenost lokacije prihaja z dvema pomanjkljivostma:

- skladišča v bližini so vedno polna in
- cene skladiščenja so stroškovno nesprejemljive.

Ampak to se bo spremenilo!

Z našimi sodobnimi zmožnostmi v Obrtno-industrijski coni Hrpelje v Kozini bomo naredili korak naprej k reševanju vaših logističnih izzivov. Sodobni logistični center predstavlja več kot 20.000 m². Od tega kar 5.000 m² zaprtih skladiščnih prostorov, namenjenih posebej za potrebe carinskega skladiščenja.

Zunanje površine logističnega centra Kozina so namenjene skladiščenju vseh vrst tovarov, ki ga je mogoče manipulirati in skladiščiti na prostem.

Skladiščni center Kozina prinaša številne prednosti v skladiščenju blaga:

- smo v bližini večjih pristanišč, avtoceste in železnice (Koper, Reka, Trst);
- razpolagamo s carinskimi dovoljenji, ki vas razbremenijo plačila dajatev ob uvozu. Zaradi dovoljenja za carinsko skladišče naši poslovni partnerji ob uvozu ne bodo plačevali dajatev, ampak šele ob sprostitvi blaga iz carinskega skladišča. Torej boste s tovrstnim skladiščenjem pomembno vplivali na denarni tok svojega podjetja;
- s koriščenjem tovrstne storitve boste lažje obvladovali lastne zaloge in prostorske stiske;
- carinsko skladišče je v okviru enega objekta. Lažja sta organizacija in obvladovanje;
- zagotovljena bo celotna distribucija – od prevzema na lokaciji (Koper, Reka, Trst) do manipulacije, carinjenja, transporta do skladiščenja itd.

Vse to vam olajša upravljanje lastnih sredstev in s tem vpliva na denarni tok vašega podjetja.

**Odlično, kajne?
Mi investiramo, ker razumemo vaše logistične potrebe.**

RCM

d.o.o.

Za več informacij smo vam na voljo:
info@rcm.si | www.skladisci.si | www.rcm.si





Foto: Esther Horvath

Zbirni prevozi

Večjega upada povpraševanja niso zaznali

Že junija so v Intereuropi zaznali povečano učinkovitost zbirnih prevozov. Novo pot prek Kopra je odprl tudi cargo-partner.

Nina Šprohar in Barbara Perko

V podjetju Intereuropa v času epidemije covid-19 in v poletnih mesecih niso zaznali večjega upada povpraševanja po pomorskih zbirnih pošiljkah. »Količine pošiljk in obseg povpraševanja so ostale približno na enaki ravni, stabilne zgolj na kontejnerskem delu produkta tako FTL kot LCL,« pravijo v Intereuropi.

V času spremenjenih gospodarskih razmer zaradi koronavirusa so nemoteno izvajali storitev zbirnih delnih pošiljk. »Zmanjšan obseg zbirnega prometa v Sloveniji je bil v največji meri posledica padca uvoznih pošiljk in tranzitnih pošiljk partnerjev kot tudi posledica epidemije koronavirusa. Intereuropa je na tem področju prilagodila odpreme in ustrezno reorganizirala zbirniške linije. Zmanjšanje obsega zbirnih pošiljk je bilo odraz zaprtja določenih podjetij in omejenega delovanja gospodarstva v večini evropskih državah,« opisujejo razmere po razglasitvi epidemije. »Že v juniju je bilo zaznati povečano učinkovitost prevozov, tudi kot posledico sprejema različnih ukrepov držav, saj so bili prevozi v veliki meri odvisni od čakalnih časov na meji, karantene voznikov, nihanja ponudbe in povpraševanja na trgu logističnih storitev.«

»Zmanjšan obseg zbirnega prometa v Sloveniji je bil v največji meri posledica padca uvoznih pošiljk in tranzitnih pošiljk partnerjev kot tudi posledica epidemije koronavirusa,« pravijo v Intereuropi.

Vzpostavljena mreža rednih linij

V Skupini Intereuropa imajo dolgoletne izkušnje z izvajanjem zbirnih prevozov in so vodilni ponudnik zbirnih prevozov v državi in regiji. Za prevoz zbirnih pošiljk so vzpostavili mrežo rednih izvoznih in uvoznih zbirnih linij z vsemi evropskimi državami. »Na področju zbirnega prometa v uvozu zagotavljamo 15 direktnih povezav iz Daljnega vzhoda, Mediterana in Severne Amerike za Koper ter kasnejšo distribucijo pošiljk do vrat. Na področju zbirnega prometa v izvozu ponujamo prevzem na naslovu ter kasneje preko zbirnih centrov v Kopru, Genovi ter Hamburgu pokrivamo vse svetovne destinacije.«

Z zbirnimi linijami znotraj držav, kjer je prisotna skupina Intereuropa, tj. v Sloveniji, na Hrvaškem, v Bosni in Hercegovini, Srbiji, Makedoniji, Črni Gori in na Kosovem, zagotavljajo optimalno pokritost celotnega področja Zahodnega Balkana. To jim omogoča tudi lastno distribucijsko mrežo v državah, kjer so z lastnimi odvisnimi družbami prisotni.

»V Sloveniji preko mreže carinskih terminalov v vseh pomembnejših gospodarskih središčih jamčimo

dostavo oziroma prevzem pošiljk v roku 12 ali 24 ur. Zagotavljamo ustrezno strokovno podporo pri odpremi carinskih pošiljk, ADR pošiljk in vseh vrst pošiljk, ki so primerne za prevoz z zbirniki, izvajamo nadzor nad pošiljko na celotni prevozni poti ter nudimo zavarovanje pošiljk, kot tudi vse spremljajoče storitve (carinjenje, skladiščenje ...),« navedejo, kaj vse zajemajo njihove storitve pri zbirnih pošiljkah.

Cargo-partner z novo potjo preko Kopra ponudil hitrejšo alternativo severnim pristaniščem

Novo pot preko Kopra je letos poleti odprl tudi mednarodni ponudnik info-logističnih storitev, cargo-partner. Razširili so ponudbo prevozov ladijskih zbirnikov (LCL) ter vpeljali nove povezave iz Indije, Tajske in Vietnamera preko Kopra do Evrope. Kot so pojasnili, imajo pošiljke, namenjene v južno in srednjo Evropo preko Luke Koper bistveno krajši tranzitni čas kot preko severnih pristanišč, zato so s konsolidacijo ladijskih pošiljk ponudili hitrejšo alternativo. Storitve zato po njihovih besedah postaja vedno bolj priljubljena ne le v južni Evropi, temveč tudi v drugih evropskih državah, kot sta Poljska in Češka. Povprečni tranzitni čas iz Nhava Sheve do Kopra je tako 18 dni, iz Lat Krabanga do Kopra 25 dni in iz Ho Chi Mina do Kopra od 25 do 28 dni.

»Nova pot preko Kopra se zelo dobro sklada z našim portfeljem že uveljavljenih storitev, med katere sodi sedem lastnih direktnih linij za zbirnike iz Kitajske, Tajvana, Hong Konga in Singapurja, hitrejši prevoz zbirnih pošiljk po železni svilni cesti, storitve letalskih prevozov in prevozov polnih zabojnikov (FCL) ter distribucijski center za spletne trgovine poleg ljubljanskega letališča. Pot preko Kopra nam omogoča velik časovni prihranek v primerjavi s potmi preko severnih pristanišč, hkrati je iLogistični center Ljubljana idealno središče za hitro distribucijo. Zahvaljujoč lastni konsolidacijski storitvi imamo direkten nadzor nad manipulacijo pošiljke tako pri odpremi kot na končni destinaciji,« je poudaril Stefan Krauter, generalni direktor podjetja cargo-partner. Po njegovih besedah so lahko tako kljub zapletom, ki jih je povzročila pandemija covid-19, ponudili redne tedenske odhode. Zaradi učinkov pandemije so namreč v zadnjih nekaj mesecih zaznali upad ladijskih pošiljk, kar po Krauterjevih napovedih običajno vodi v zmanjšanje števila polnih zabojnikov in povečanje števila zbirnikov. »S konsolidacijo pa lahko manjše pošiljke različnih dobaviteljev združimo in jih hitro ter varno odpremimo kot poln zabojnik,« je še dodal. gg

»Pot preko Kopra omogoča velik časovni prihranek v primerjavi s potmi preko severnih pristanišč, hkrati je iLogistični center Ljubljana idealno središče za hitro distribucijo,« je poudaril Stefan Krauter, generalni direktor podjetja cargo-partner.

DB SCHENKER

#WeKeepEuropeMoving

Z najmočnejšim cestnim omrežjem podpiramo vaše poslovanje. Storitve direktnih in zbirnih prevozov ter lokalne distribucije.

Tu za vas

dbschenker.com/si | prodaja@dbschenker.com | +386 1 5885 700



Uspešnih 30 let prvega slovenskega zasebnega logista

Kranjsko podjetje Koli Šped je bilo ustanovljena leta 1990. V tistem času so bili prvo zasebno logistično podjetje. V prvem koraku so se po besedah direktorja Borisa Sladiča začeli ukvarjati s carinskim posredovanjem, ki so ga kmalu nadgradili s cestnimi prevozi z lastnimi tovornimi vozili. Po nakupu objekta so začeli skladiščiti blago, in sicer tako carinskega kot domačega.

Danes so družinsko podjetje, ki izvaja celovite logistične storitve. Pri cestnih prevozih in skladiščnih storitvah z lastnimi sredstvi, letalske, železniške in ladijske prevoze pa organizirajo s pomočjo pogodbenih partnerjev. Na tej osnovi lahko s svojimi logističnimi storitvami zagotavljajo svojim strankam izpolnjevanje njihovih potreb, pri čemer delujejo po načelu od vrat do vrat.

Preudarno in stabilno poslovanje

V Koli Špedu je zaposlenih 48 ljudi, lani so ustvarili dobrih pet milijonov evrov prihodkov in poslujejo z dobičkom. Podjetje razpolaga z lastnimi 40 tovornimi vozili in približno 5.000 kvadratnimi metri skladiščnih prostorov. Celotno dejavnost opravljajo v Kranju na 14.000 kvadratnih metrih.

Stabilno poslovanje je stalnica vseh 30 let njihovega delovanja. Tudi zato, ker se niso lotevali tveganih naložb in obenem ostali zvesti dejavnosti, ki jo opravljajo dobro – logistiki. Glavna dejavnost so mednarodni prevozi, ostale dejavnosti pa so pomožne in omogočajo izvedbo celotnih logističnih storitev. »Prevoze opravljajo z najsodobnejšimi tovornimi vozili; ta izpolnjujejo najvišje ekološke standarde evro 6, ki poleg tega zagotavljajo nižje stroške goriva, vzdrževanja in cestnin, kar je danes pogoj za konkurenčnost na evropski ravni. Vsa vozila so opremljena za prevoz nevarnih snovi, kar tudi povečuje konkurenčnost na trgu. Podjetje Koli šped je certificirani pooblaščen ekonomski subjekt (AEO) in razpolaga z certifikatom kakovosti ISO 9001:2015,« razlaga direktor Boris Sladič.



Prilagodljivi in obvladljivi

Ko govori o konkurenčnih prednostih podjetja Koli Šped, sogovornik pravi, da so ravno prav veliko podjetje, da se lahko hitro prilagajajo spremembam na trgu in potrebam uporabnikov logističnih storitev. S konstantnim spremljanjem razmer na trgu in hitrim prilagajanjem tem razmeram podjetje lahko nenehno zagotavlja kakovost in zanesljivost svojih storitev.

Tudi zato, ker so celovito kontinentalno logistično podjetje, ki ima lastna prevozna sredstva in skladišče.

Močno vpeti v digitalizacijo

Sladič pravi, da ima v njihovi dejavnosti zelo pomembno vlogo digitalizacija. Zagotavljati morajo sledljivost blaga, stranke ga vse bolj želijo spremljati same. Obenem so vozila opremljena z aplikacijami za zagotavljanje varnosti voznika in blaga, ki obenem omogočajo nadzor nad voznikom in porabo goriv, ter tudi vseh dejavnosti, ki so povezane s transportom – nadzor nad tokom blaga, vzdrževanje voznega parka in delovanje voznika. »Aplikacijo za to smo razvili sami, zato je popolnoma prilagojena našemu načinu dela,« razlaga Sladič.



Epidemija koronavirusa je nanje močno vplivala v aprilu in deloma v maju. Zdaj njihovo poslovanje poteka nemoteno, pri čemer so vzpostavili ukrepe za preprečevanje okužb v celotni transportni verigi in tudi v matičnem podjetju v skladu z navodili NIJZ.

Usmerjeni v konkurenčnost, ne v rast

V prihodnosti svojega poslovanja ne nameravajo bistveno širiti, vlagali bodo predvsem v dvig konkurenčnosti podjetja v sedanjem obsegu. Predvsem v vozni park, informacijske tehnologije in digitalizacijo kot tudi stalno izobraževanje zaposlenih. Odprti pa so za kapitalske povezave z drugimi podjetji.





TRANSFER

TRANSNET

TRANSANT

YOUR EASY ACCESS TO THE RAIL SYSTEM

TransNET is our powerful network on the Eurasian continent. Individual and scheduled TransFER connections keep the flow of goods running.

TransANT transports environmentally friendly and efficiently.

All this speaks clearly for freight transport on rail.

Pošiljke

Slovenski trg je logistično dobro razvit

Trendi na področju dostave pošilk in blaga vplivajo na pospeševanje digitalizacije poslovanja. V podjetjih pravijo, da so se na nove razmere po razglasitvi epidemije hitro prilagodili.

Darja Kocbek



Foto: DHL

»Spopadli smo se z znatnim zmanjšanjem ali celo popolno odpovedjo komercialnih letov v večini držav, kar je močno vplivalo na letalske tovarne zmogljivosti,« je pojasnil Matjaž Sirk, direktor DHL Ekspres (Slovenija).

Razvoj panoge logistike je odvisen od razvoja dogodkov v našem okolju – v sedanjih okoliščinah je to predvsem koronavirus. Hkrati pa trgovinske vojne, kot je trgovinska vojna med ZDA in Kitajsko, brexit, naravne katastrofe in regionalni konflikti lahko pomenijo upočasnjevanje ali celo reverzno globalizacijo. To lahko pripelje do sprememb svetovne trgovine in regionalizacije oskrbnih verig, so nam razložili na Pošti Slovenije.

Matjaž Sirk, direktor DHL Ekspres (Slovenija), pravi, da je družba Deutsche Post DHL Group zaradi svoje široke geografske razsežnosti in celovitega portfelja logističnih rešitev pripravljena za krmarjenje po kriznih razmerah. »Spopadli smo se z znatnim zmanjšanjem ali celo popolno odpovedjo komercialnih letov v večini držav, kar je močno vplivalo na letalske tovarne zmogljivosti,« je pojasnil krizne razmere, v katerih so se znašli po razglasitvi pandemije covid-19.

Viktor Kastelic, direktor podjetja cargo-partner v Sloveniji, razlaga, da je epidemija v prvi vrsti prinesla negotovost. V času glavnega vala epidemije so se razmere spreminjale iz dneva v dan, včasih iz ure v uro. Spreminjale so se kapacitete, cene, prihajalo je do odpovedi povezav in podobno. Klasično planiranje transportnih tokov je bilo nemogoče, zato so bile pomembne hitre reakcije, fleksibilnost in rešitve na

podlagi predvidevanja sprememb. »Ob začetku epidemije smo morali hitro spremeniti način dela in se prilagoditi novim razmeram. Očitno smo bili pri tem zelo uspešni, saj smo v aprilu in maju dosegli izjemne rezultate. Na poslovni rezultat epidemija ni imela negativnega vpliva. Z odločitvami, ki smo jih sprejeli, smo do sedaj uspešno premostili te turbulentne mesece,« nam je razložil Kastelic.

Na spremenjene razmere so se v družbi cargo-partner odzvali tako, da so poiskali drugačne rešitve. Zaradi pomanjkanja tovornih kapacitet pri letalskih prevozih so najeli številne čarterje, s katerim so zagotovili dobavo blaga predvsem iz Kitajske.

Prek spleta začeli prodajati tudi tisti, ki prej niso

Pri Pošti Slovenije prav tako pravijo, da so se na razmere, ki jih je povzročila pandemija koronavirusa, odzvali hitro in jim je kljub pogosto precej oteženim pogojem dela uspelo nemoteno zagotavljati poštno, paketno in ostale storitve. Prizadevajo si za povečanje ponudbe letalskih prevoznikov z Brnika, dnevno prilagajajo seznam držav, kamor je mogoče odpraviti pošiljke ter se poslužujejo možnosti kombinacije cestnega in letalskega transporta. »Ker imamo za posamezne naslovne države zelo majhen promet, je odprava odvisna tudi od dogovora s tranzitnimi poštними operaterji,« so nam pojasnili.

Zaradi ukrepov, povezanih s pandemijo koronavirusa, se je tudi v Sloveniji precej povečalo spletno nakupovanje, medtem ko je zaradi interventnih ukrepov nekoliko upadlo pošiljanje paketov med podjetji. Prav tako so na Pošti Slovenije zaznali povečano oddajo pošilk trgovcev, ki jim do sedaj spletna trgovina ni predstavljala primarnega prodajnega kanala.

Še hitreje digitalno

Navedeni trendi po drugi strani vplivajo na pospeševanje digitalizacije poslovanja. »Pred nami so tako naslednja generacija robotike, umetna inteligenca, avtonomna vozila, blockchain, big data analitika, IoT in senzorji. To so le nekatere tehnologije, ki jih moramo v podjetjih upoštevati pri razvoju svojih (digitalnih) strategij,« so nam razložili na Pošti Slovenije. Pilotno ali širše jih že uporabljajo poštno-logistična podjetja. Razširjena resničnost je prisotna pri pick&pack aktivnostih v skladiščih. Roboti,



Foto: DHL



Foto: Pošta Slovenije

avtonomna vozila in droni pomagajo premikati pošiljke, senzori pomagajo pri identifikaciji lokacije blaga v realnem času. »Trajnost bo postala bistvena za delovanje v logistični panogi, ključna konkurenčna prednost bo osredotočenost na kupce,« za prihodnost napovedujejo na Pošti Slovenije.

Več spletnih naročil vsakodnevnih potrebščin, kot so hrana, zdravila in drugi izdelki, kot pred pandemijo izpostavlja tudi Matjaž Sirk. Ta trend predstavlja izzive za trgovce na drobno po vsem svetu. V mnogih primerih so se jim naročila povečala, poleg tega pa končni kupci pričakujejo hitro, včasih celo enodnevno dostavo z visoko preglednostjo in sledljivostjo, za kar so po njegovih besedah ekspresne logistične rešitve, ki jih ponuja Deutsche Post DHL Group idealne. Da bi sledili zahtevnim potrebam spletnih trgovin, se vse bolj zanašajo na inteligentna IT orodja za napovedovanje in analizo, ki olajšajo optimizacijo dela.

Strategija skupine Deutsche Post DHL Group »Strategija 2025 - Zagotavljanje odličnosti v digitalnem svetu« se osredotoča na krepitev storitev za stranke in nenehno izboljševanje procesov. »V logistični dejavnosti je veliko področij, na katerih lahko s digitalizacijo povečamo produktivnost, učinkovitost ter izboljšamo izkušnje s strankami in zaposlenimi. Naša pozornost je usmerjena v izboljšave, ki našemu poslu in uporabnikom zagotavljajo jasno korist,« pravi Sirk.

Slovenski trg je po njegovih besedah logistično dobro razvit in se lahko primerja z razvitimi državami EU. Geografska lega Slovenije narekuje razvoj logističnih centrov, zagotovo pa imata železniška in cestna infrastruktura kot tudi Luka Koper še veliko manevrskega prostora za razvoj. Glede na trende, ki se kažejo, bo na tem področju potrebnega še precej dela, saj so možnosti praktično neomejene, povpraševanje pa je večje od zmogljivosti.

Stranke veliko bolj odprte za spletno komunikacijo

Viktor Kastelic razlaga, da so v družbi cargo-partner v času epidemije zaradi omejevanja osebnih stikov bili primorani (tako kot številne stranke) velik del aktivnosti preseliti na medmrežje in tu je zagotovo še veliko prostora za napredek. »Novi komunikacijski kanali in orodja so nam omogočili precejšnjo optimizacijo časa. Poleg tega so tudi stranke sedaj veliko bolj odprte za tovrstno komunikacijo,« ugotavlja.

V podjetju tudi predvidevajo, da bo koronakriza v njihovi dejavnosti v vsakem primeru imela močne posledice, ki bi znale izzveneti šele v letu 2021. Ne glede na to so optimistični in pričakujejo uspešno poslovanje tudi v prihodnje. Ker vidijo še veliko potenciala za napredek in razvoj, so se v družbi odločili dograditi enega največjih logističnih centrov v Sloveniji, ki so ga odprli lani. ^{gg}

»Ker imamo za posamezne naslovne države zelo majhen promet, je odprava odvisna tudi od dogovora s tranzitnimi poštnimi operaterji,« pojasnjujejo na Pošti Slovenije.

V podjetju cargo-partner predvidevajo, da bo koronakriza v njihovi dejavnosti v vsakem primeru imela močne posledice, ki bi znale izzveneti šele v letu 2021. Ne glede na to so optimistični in pričakujejo uspešno poslovanje tudi v prihodnje.



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

Kamniški Hubat, d. o. o. – ponudnik goriva že več kot 25 let

Začetki družinskega podjetja HUBAT, d. o. o. segajo v leto 1992, ko je Peter Hubat začel samostojno pot kot prevoznik. Kot dopolnitev je skupaj s sinovi leta 1999 ustanovil podjetje HP commerce, ki se je v letu 2010 začelo aktivneje ukvarjati z mednarodnim transportom vnetljivih tekočin.

V letu 2012 so uresničili svoj 10-letni cilj in postali lastnik skladiščnih, servisnih, pisarniških in parkirnih prostorov na Korenovi cesti 5b v Kamniku, kjer zdaj poslujejo.

V podjetju so postopoma povečevali dejavnost prevoznitva in v 2017 podjetje preimenovali v HUBAT, d. o. o., transport, trgovina in storitve.

Podjetje zagotavlja nakup goriv, prevoz v skladišče, skladiščenje, razvoz in prodajo naftnih derivatov. Širitev v trgovsko dejavnost jim je omogočila, da kupcem nudijo kakovostno in zanesljivo ter ugodno dostavo lahkega kurilnega olja, dizelskega goriva in biodizla.



Transport vnetljivih tekočin, nevarnih snovi, kemikalij, bitumna in težkih olj

ADR prevoze nevarnih snovi s cisternami izvajajo na evropskem trgu; večino v Severni in Srednji Evropi ter v državah nekdanje Jugoslavije. Podjetje v največji meri prevažata vnetljive tekočine, ki se v uporablja kot goriva ali aditivi za goriva, kemikalije, bitumen in težka olja.

Podjetje razpolaga s 35 sodobnimi tovornimi vozili Mercedes Benz in MAN ter 40 priklopniki, ki nosijo znamko Schwarzmuller in Magyar. Vsa vozila so razreda Euro 6, ki imajo vgrajeno sledenje in so opremljeni z najnovejšimi asistenčnimi sistemi.



Trgovina ekstra lahkega kurilnega olja, dieselskega goriva in biodizla

Drugi segment podjetja je trgovski del, v okviru katerega večinoma prodajajo kurilno olje na območje Osrednje Slovenije in Gorenjske ter dizelsko gorivo, kjer so kupci večinoma transportna podjetja iz cele Slovenije.

Podjetje nudi visokokakovostna goriva po konkurenčni ceni in hitro dostavo

Filozofija podjetja temelji na zanesljivosti, aktivnih partnerskih odnosih in nenehnem inovativnem prilagajanju gospodarskemu razvoju. S pridobitvijo certifikata ISO 9001 so se zavezali, da bodo nenehno izboljševali sistem kakovosti in sistematično zmanjševali vpliv na okolje z novimi naložbami in tehnologijo.

Eden glavnih ciljev je spoštovanje standardov in zavedanje pomembnosti oseb, vpletenih v delovni proces. Varnost in medsebojni odnosi v podjetju so prioriteta med opravljanjem delovnih nalog, saj so naravnani k ponujanju varnih, točnih in zanesljivih transportnih in logističnih rešitev.

Celovite intralogistične rešitve za skladišča po meri

SVETOVANJE • NAČRTOVANJE • IZVEDBA

Skladiščenje materiala in proizvodov je ključnega pomena za optimizacijo poslovanja vsakega proizvodnega ali logističnega podjetja. Skrb za optimalen pretok blaga je tako ena od pglavitnih nalog, skrbno načrtovanje in organizacija skladišča pa osnova za uspeh. Jungheinrich je prav zato nepogrešljiv partner že v fazi snovanja novih skladiščnih kapacitet, saj s svojimi dolgoletnimi izkušnjami in strokovnim znanjem celovito pristopi k načrtovanju. Svetovanje je v celotnem procesu – od ideje do izvedbe – prilagojeno stranki in ciljno usmerjeno: optimizirati poslovanje za še večji uspeh.

Ključni elementi vsakega sodobnega skladišča:



REGALNE KONSTRUKCIJE

- Paletni regali
- Polični regali
- Pretočni regali
- Premični regali (Mobile racking)
- Drive-in regali
- Potisni (push-back) regali

AVTOMATIZACIJA SKLADIŠČ

- Avtomatizirana paletna skladišča
- Avtomatizirana skladišča drobnega materiala
- Rešitve po meri



VERTIKALNI ZALOGOVNIKI

- Vertikalni zalogovniki za drobni material
- Vertikalni zalogovniki za težko industrijo

AVTOMATIZACIJA TRANSPORTA

- Jungheinrich AGV - Avtomatsko vodeni viličarji
- Tekoči trakovi
- Vertikalni transporterji
- Valjčne proge

MOČ INFORMACIJ

- Jungheinrich WMS – programska oprema za upravljanje s skladišči
- Logistični vmesniki – integracija strojne opreme z vašimi informacijskimi sistemi
- Skladiščna navigacija
- Upravljanje s flotami viličarjev

Izberite inovativnega in zanesljivega partnerja

Da bo podjetje uspešno, mora biti pripravljeno na prihodnost. To velja tudi za podjetje Parkelj, v katerem se držimo pravila, da smo vedno korak pred drugimi, zato vztrajno delamo na rešitvah za prihodnost intralogistike. Kaj to pomeni? Delimo odgovornost za ljudi, okolje in gospodarstvo. To je tisto, za kar se zavzemamo kot ekipa, in to je tisto, kar želijo doseči naše rešitve.

Podjetje Parkelj se je v več kot 20 letih delovanja uveljavilo kot zastopnik svetovno znanih proizvajalcev Movexx, Konecranes, Vetter, Marangoni, Comfort. Že štiri leta pa smo generalni zastopnik za viličarje nemškega proizvajalca Still,

ki proizvaja visokokakovostne izdelke in je vedno v koraku z najnovejšimi tehnologijami. Naše stranke so svetovni akterji ter tudi mala in srednje velika podjetja iz vseh panog.

Poskrbimo za prodajo novih, rabljenih in obnovljenih viličarjev, za kratkoročne in dolgoročne najeme, dodatno opremo in rezervne dele. Ko gre za servis, kakovost in hitro izvedbo visoko učinkovitih sistemov, pa smo skupaj s Stillom med vodilnimi v Sloveniji.

Tudi z nakupom rabljenega viličarja dobite vrhunsko kakovost

Z rabljenimi ali obnovljenimi viličarji boste dobili svetovno znano vrhunsko kakovost Still. Po celi Evropi vas čaka ogromen izbor, več kot 25.000 rabljenih viličarjev in skladiščne opreme, v našem skladišču pa je vedno na zalogi večje število rabljenih in obnovljenih viličarjev. Zagotavljamo visoko kakovost, saj vse rabljene viličarje pregledajo naši serviserji in jih prenovijo z originalnimi rezervnimi deli Still, nato pa razvrstijo v enoten sistem, ki velja za celotno Evropo. Imamo bogate izkušnje z generalnimi obnovami že vrsto let, našemu delu zaupajo tudi podružnična podjetja Still po Evropi.



Klasične dizelske ali plinske viličarje že nekaj časa uspešno izrivajo viličarji na električni pogon, ki so cenejši za vzdrževanje. Poleg tega pa so zanimivi za podjetja, ki so vse bolj naklonjena čistejšim in do okolja prijaznejšim virom energije.



PROMO

PARKELJ
servis, trgovina in storitve d.o.o.



STILL

Parkelj servis, trgovina in storitve d.o.o.
info@parkelj.si | www.parkelj.si | www.still.si
Letališka cesta 29, Ljubljana



KONECRANES
Lifting Businesses™



STILL



moveXX
driven by brain power

GENERALNI ZASTOPNIK ZA STILL, KONECRANES IN MOVEXX



Foto: Depositphotos

Notranja logistika

Skladišče je materialni stik s kupcem

Moderno skladišče mora dati jasne in takojšnje informacije ter biti učinkovito, da je kupec zadovoljen z nivojem storitve.

Barbara Perko

Rešitev, ki se je v zahtevnem obdobju, ki je za nami, izkazala za še posebej pomembno, je WMS – ključna rešitev, ki »šofira« celotno skladišče, pove Aleš Habič, vodja prodaje za WMS rešitve v podjetju Špica. »Edino učinkovit sistem WMS zagotavlja, da bo pravo blago pravočasno in kontrolirano pripravljeno za kupca. V času sprememb opažamo večje zahteve za podporo web prodaje, ki ima svoje zakonitosti, saj kupec pričakuje takojšno in pravo informacijo o zalogah ter kratke dobavne roke. Običajno so naročila številna ter količinsko manjša. Vrhu tega mora sistem omogočiti vidnost delovanja skladišča tudi v primeru fizične neprisotnosti vodje,« pojasni Habič.

Skladišče danes ni neka svoja entiteta v podjetju, ampak materialni stik s kupcem. »To je glavno sporočilo, okoli katerega podjetja oblikujejo organizacijo zato, da so učinkovita ter da je kupec zadovoljen z nivojem storitve,« poudarja Habič. »Dejansko moderno skladišče teče 'kot namazan stroj', kjer s pomočjo informatizacije in digitalizacije skladišče zagotavlja jasne in takojšnje informacije za poslovne

funkcije v podjetju (in s tem prave odločitve), nadzor na celotnim materialnim tokom od vhoda do izhoda (o artiklih, lokacijah, obratih blaga, trendih) ter vidnostjo nad ekipo v skladišču (enostaven način dela in jasna sporočila, kaj je treba narediti, produktivnost, natančnost, uspešnost),« našteje sogovornik. Osnova je torej učinkovito postavljena rešitev WMS, ki vodi skladišča pomaga tako pri nadzoru delovanja celotnega skladišča kot pri organizaciji dela z ekipo.

Nadzor nad celotnim procesom

Pomembna je tudi rešitev pick-by-voice (glasovna izbira, op. p.), ki v primerjavi s klasičnimi načini dela bistveno zmanjšuje neproduktiven čas ter omogoča dvosmerno komunikacijo med skladiščnikom in sistemom WMS v materinem jeziku skladiščnika. Podjetja želijo imeti nadzor nad celotnim procesom do predaje blaga kupcu, kar jim omogoča rešitev ePOD. Rešitev zajema upoštevanje časovnih oken dostave, možnost e-podpisa in fotografije, e-dokumentov, vračil, oblikovanje poti ipd.

Skladišče mora teči »kot namazan stroj«. Osnova je učinkovito postavljena rešitev WMS, ki vodi skladišča pomaga tako pri nadzoru delovanja celotnega skladišča kot pri organizaciji dela z ekipo.

V času koronavirusa je prišlo tudi do reorganizacije dela, zaradi česar se je pojavila potreba po drugačni evidenci delovnega časa. Špicina rešitev Time&Space omogoča kvalitetno kontrolo nad fizično prisotnostjo zaposlenih, različnimi urniki, usklajevanjem nadomeščanj itd. Večino nalog pri upravljanju delovnega časa je mogoče opraviti prek spleta, preprostejše naloge tudi prek aplikacije na mobilnem telefonu.

Avtomatizirano, organizirano, povezano

Rešitve, ki jih omogoča podjetja Špica, že danes omogočajo precejšen pomik k skladišču prihodnosti. »Ko se z različnimi podjetji pogovarjam o njihovi oskrbni verigi, so glavni poudarki na obvladovanju blaga v skladišču zato, da so sposobni zadovoljiti potrebe kupca, da je storitev oskrbe blaga kupcu odlična (pravi artikel, s pravimi atributi, v pravi količini in času, s konkurenčno ceno), da je dostava blaga kontrolirana do kupčevih vrat (ni več dovolj, da mi pripravimo blago na naši odpremni rampi, ne vemo pa, kaj se dogaja z njim naprej). Na drugi strani pa je velik poudarek na delovni sili, ki jo je premalo. Zato je pomembno, da jim podjetje omogoči okolje, kjer resnično lahko prispevajo največ, ne da se jih preobremenijo,« razloži Aleš Habič.

Kakšno bo torej skladišče prihodnosti? Skladišče prihodnosti bo avtomatizirano, kar bo pomenilo,

da bodo dela, ki prinašajo malo dodane vrednosti, opravljali robot. Habič pri tem našteje predvsem prevoze pripravljenega blaga od regalov do odpreme ali v proizvodnjo, s čimer se bo razbremenilo zaposlene. V bolj oddaljeni prihodnosti bi lahko roboti opravljali tudi enostavnejša nabiralna dela.

Skladišče prihodnosti bo organizirano tako, da bo človek izkoristil svoj potencial pred robotom in bo s pomočjo rešitev in tehnologij, kot so pick-by-voice in pick-by-vision, pripravljali blago, ki bo kompleksnejše oblike ali pakiranje, raznovrstno, skratka tako, da ga robot ne bo mogel. Uporaba obeh omenjenih tehnologij bo omogočila bolj učinkovito izrabo časa. Ena od možnosti je tudi, da bo tehnologija preverila, ali človek nabira pravi izdelek in ga takoj opozorila na napake. V Špici že imajo tako laboratorijsko rešitev, medtem ko je pick-by-voice rešitev, ki se že leta uporablja tudi v Sloveniji.

Skladišče prihodnosti bo zelo tesno povezano z odjemniki blaga skladišča, kar bo pomagalo uravnati zaloge, organizirati način dela, organizirati odpremo in transport.

Potrebe po učinkovitosti so vsak dan večje

»Logistične storitve postajajo pametnejše in vse bolj digitalizirane. To je še posebej pomembno na področju skladiščenja, kjer so procesi medsebojno

Skladišče prihodnosti bo avtomatizirano, kar bo pomenilo, da bodo dela, ki prinašajo malo dodane vrednosti, opravljali roboti.

Leasing z najdaljšo tradicijo v Sloveniji

SPARKASSE 
Leasing

www.s-leasing.si

VAM NAJBLIŽJA ENOTA:
Sparkasse Leasing S d.o.o.

PE Ljubljana
Cesta v Kleče 15
1000 Ljubljana
T +386 1 561 56 70
T +386 1 583 22 11

PE Šempeter pri Gorici
Žnidarčičeva 19
5290 Šempeter pri Gorici
T +386 5 393 42 00

PE Celje
Kidričeva ulica 24 a
3000 Celje
T +386 3 425 86 10



povezani in kjer so potrebe po učinkovitosti in hitremu ravnanju ob porastu spletnih trgovin iz dneva v dan večje. S pomočjo digitalnih tehnologij in umetne inteligence lahko te potrebe uspešno izpolnjujemo,« pravijo v Skupini DB Schenker.

3D tiskalniki, avtomatizacija, robotizacija in obogatena resničnost (tehnologija, ki z dodatnimi informacijami nadgradi sliko resničnega sveta) so eni izmed primerov, ki jih uspešno uporabljajo. Poleg podatkovnih očal in rokavic z vgrajenimi skenerji je po njihovem mnenju eden mejnikov prihodnosti tudi uporaba povsem avtonomnih viličarjev. Dodatno pomoč pri razvoju skladišč prihodnosti predstavljajo exoskeleton roboti in virtualni simulatorji za usposabljanje.

Pri razvoju skladišč so osredotočeni tudi na zeleno logistiko. Njihov cilj je do leta 2030 zmanjšati emisije ogljikovega dioksida za 50 odstotkov. Prizadevajo si tudi za dolgoročno izboljšanje energetske učinkovitosti logističnih centrov. Nedavno je v Singapurju začel obratovati nov DB Schenkerjev terminal »Red Lion« (rdeči lev, op. p.), ki predstavlja nove standarde na področju avtomatizacije, robotizacije in zelene logistike. »Investicija v višini 101 milijona EUR za regionalno skladišče, ki deluje na visokih obratih, je bila ena največjih v zgodovini DB Schenkerja. Najnaprednejše tehnološke rešitve in izpolnjevanje



Foto: Depositphotos

najvišjih zahtev trajnostnega poslovanja predstavljata nove dimenzije za naše stranke,« povedo o kompleksu, ki je že dobil oznako »Green Mark Platinum«, ki ga dodeljuje BCA (Building and Construction Authority) v Singapurju in zlati certifikat s strani LEED.

Pametna očala bodo postala standard

Skupina DB Schenker je začela znotraj pilotnega projekta na dveh lokacijah v Nemčiji v skladiščnih procesih uporabljati pametna očala. »Dokazali smo

Dodatno pomoč pri razvoju skladišč prihodnosti predstavljajo exoskeleton roboti in virtualni simulatorji za usposabljanje.

ko je
zanesljivost
pomembna...



MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS

www.seevil.si



29 let podjetje s tradicijo

Seevil d.o.o.

Hruševac 37, 8351 Straža / PE Ljubljana, Žigonova 14, 1000 Ljubljana
tel: 01 / 517 50 06 ; gsm: 041 627 747 ; e-mail: info@seevil.si

Zastopamo:

MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS

Magaziner
Lager- und Fördertechnik

Rocla AGV

RAM
MOUNTS

CASCADA
BATTERIES

TAB
BATTERIES

Za
Viličarje
nudimo:

- najem
- servis
- prodajo
- nove
- rabljene
- obnovljene
- opremo
- regeneracijo baterij





Foto: Depositphotos

Rešitev za pametni nabor blaga pomeni, da ni več papirne dokumentacije in ročnih skenerjev, kar pomeni, da ima delavec obe roki prosti in lahko optimalno rokuje z blagom.

pomembno povečanje produktivnosti v primerjavi z uporabo ročnih skenerjev. Posebna skupina sodelavcev je rešitev dopolnila tudi z uporabo t. i. pametnih rokavic z vgrajenim skenerjem, kar je vodilo v še dodatno povečanje učinkovitosti,« razkrivajo rezultate projekta.

Rešitev za pameten nabor blaga sestavljata dve komponenti: pametna očala Picavi in rokavice s skenerjem Proglove, ki beleži izbiro blaga. Tehnična osnova za Picavi pametna očala so Google Glass podatkovna očala. Informacije, ki so potrebne za izbor in iskanje zelenega blaga, se prikažejo nepos-

redno v vidnem polju skladiščnega delavca. »Glavna prednost pri tem je, da ni več papirne dokumentacije in ročnih skenerjev, kar pomeni, da ima delavec obe roki prosti in lahko optimalno rokuje z blagom. DB Schenker bo to pametno rešitev predstavil kot standardni postopek pri skladiščenju na večih lokacijah po Evropi,« opišejo še en korak naprej na področju digitalizacije in inovacij. [gg](#)

Dolgoročna in optimalna logistična rešitev

»Skupina Intereuropa na področju skladiščne logistike še naprej nadgrajuje svoje preverjene rešitve za podporo kompleksnim oskrbovalnim verigam, pri čemer v zadnjem času izstopajo poslovni modeli B2C oziroma e-Commerce. Preprosto skladiščenje blaga, ki pomeni zasedanje prostora za določen čas, se vedno bolj umika ponudbi celovitih logističnih rešitev nabavnih in prodajnih verig,« pojasnjujejo. »S projektnim pristopom skupaj z našimi kupci analiziramo vse strankine poslovne primere in oblikujemo dolgoročno in optimalno logistično rešitev, ki zajema skladiščenje, distribucijo, carinske storitve, dodatne storitve z dodano vrednostjo itd. Rešitve, ki jih ponujamo, temeljijo na potrebah strank in po: načinu skladiščenja, lastnostih blaga, dodatnih delih in integraciji - elektronski izmenjavi podatkov.« Intereuropa upravlja z 245.000 m² skladiščnih površin, ki so specializirana skladišča glede na blagovne skupine. Njihovi partnerji so iz različnih industrij, kjer so potrebe po skladiščenju in pretovarjanju kemikalij in drugega nevarnega blaga, farmacevtskih izdelkov, izdelkov bele tehnike, tekstilne, živilske industrije, oblačilne industrije, avtomobilov itd.

TAB 
SKUPINA

ENERGIJA V GIBANJU

TAB TRAKCIJSKE BATERIJE - ŽE OD LETA 1965

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

TAB 
batteries

NEVERJETNO UDOBJE.



To je Linde.

Nov model plinskih in dizelskih viličarjev serije 1202
(nosilnosti od 2.000 kg do 3.500 kg)

VAŠ LOGISTIČNI PARTNER ŽE 25 LET

Skladišča

Nove tehnologije tudi na področju viličarjev

Ko izbirate viličar, je dobro vedeti, v kakšnih pogojih bo viličar deloval ter kakšna bo njegova zasedenost. Vedno več poudarka je na varnosti.

Barbara Perko

»Poudarek je tudi na tem, da so sistemi manj zahtevni za vzdrževanje, imajo daljšo življenjsko dobo itd.« pravi Primož Eržen iz podjetja Vilboss.

Za delo v skladišču je pomembno izbrati pravi viličar. Tudi na področju viličarjev se uvajajo nove tehnologije. Primož Eržen iz podjetja Vilboss, ki poleg viličarjev, regalne tehnike in ostale opreme za skladišča ponuja tudi opremo za skladišča in proizvodnjo, delano po naročilu, ob tem našteje nove tehnologije, kot sta nadzor nad upravljanjem in nadzor nad morebitnimi trki. »V zadnjem letu je veliko poudarka na varnosti, npr. sistemi, ki zaznavajo ovire in osebe ter tako preprečujejo trke viličarjev, in na zanesljivosti viličarjev. Poudarek je tudi na tem, da so sistemi manj zahtevni za vzdrževanje, imajo daljšo življenjsko dobo itd.« našteje Eržen.

V zadnjem letu so na trg prišli novi modeli viličarjev Hyster in Yale, ki zahtevajo nižjo štartno investicijo, minimalne stroške vzdrževanja, hitro manipulacijo in udobje za uporabnika. Počasi se uveljavljajo tudi Li-Ion akumulatorji, kjer pa je največja ovira cena, pojasnjuje Eržen.

Nova generacija dizelskih in plinskih viličarjev

Podjetje Linde MH je predstavilo novo generacijo dizelskih in plinskih viličarjev nosilnosti od 2 do 3,5 tone. »Nova serija viličarja ustreza novim okoljskim predpisom glede emisij Stage 5, vendar se naši inženirji niso zadovoljili samo z zakonsko predpisanimi vrednostmi, ampak smo te vrednosti še bistveno znižali, ter imamo tako na trgu enega najčistejših viličarjev v svojem razredu,« predstavljajo novost.

»Zelo velik poudarek je seveda na ergonomiji voznika, na voznikovem delovnem prostoru, na varnostnih sistemih. Zelo veliko strank se odloča o novih varnostnih sistemih, posebnih svetilih, kot je Linde VertiLight (omogoča velik kot svetilnosti, kar je še posebej dobrodošlo pri osvetlitvi regalov), Linde LED Stripes (luči na teleskopu in na varnostnem loku dodatno pripomorejo k boljši vidljivosti) in nena-zadnje Linde Red Warning Lights (stranske rdeče varnostne luči).«

Predstavili prvi digitalni viličar

Viličar serije 1202 (nosilnosti 2 do 3,5 tone) je prvi digitalni viličar podjetja Linde MH. »Serijsko je opremljen s komunikacijsko enoto, ki spremlja delovanje in uporabo samega viličarja v delovnem procesu. Podatki se lahko uporabljajo za boljši nadzor nad floto viličarjev, saj prikazuje GPS pozicijo viličarja, delovne ure viličarja in s tem lahko stranka lažje načrtuje delovni proces in samo zasedenost viličarja. Podatki se lahko shranjujejo v Connect Cloud (storitev v oblaku) oziroma na lokalnem serverju.«

Precizno rokovanje s prstnimi krmilniki

Zadnja generacija viličarjev Mitsubishi se lahko pohvali z nadgrajenimi prstnimi hidravličnimi kontrolami. Prstne komande majhnega polmera, izklesan naslon za roke in edinstvena podpora za dlani in podlakt aktivno zmanjšujejo obremenitev in utrujenost voznika, hkrati pa zagotavljajo izjemno natančnost in intuitiven nadzor nad operacijami hidravlike.



Na voljo številni varnostni sistemi

Podjetje Linde MH ponuja mnogo varnostnih sistemov. Linde TruckSpot je sistem, kjer posebna varnostna luč na tla projicira opozorilni simbol viličarja in tako opozarja mimoidoče pešce in druge viličarje v samih skladiščih. Linde TruckSpot je možno ponuditi tudi kot statično enoto, ki ves čas sveti na tla na mestu, kjer se pogosto srečuje veliko ljudi in viličarjev ter tako opozarja, da je na tem mestu treba biti še posebej pozoren.

Varnostni sistem Linde Safety Guard opozarja pešce in voznike viličarjev. Sistem preko enote, ki jo nosi pešec, tega opozori, če je v bližini viličar. Prav tako enota, ki je v kabini viličarja, opozori voznika viličarja na bližajočega pešca. Vse to poteka po vnaprej nastavljenih parametrih. Sistem deluje tudi pri opozarjanju viličar – viličar. Na morebitnih nevarnih križiščih v skladišču sistem Linde Safety Guard omogoča, da viličar samodejno zmanjša hitrost vožnje, ko pride v območje senzorja (Zone Marker), kjer je nastavljena omejitev hitrosti.

Do izraza prihajajo Li-lonske baterije

Podjetje Seevil je ekskluzivni zastopnik viličarjev blagovne znamke Mitsubishi. Servis in prodajo viličarjev so dopolnili z možnostjo najema viličarjev

Kako izbrati viličar?

Na trgu je ogromno različnih viličarjev, zato je pravilna izbira samega tipa viličarja zelo pomembna, pravijo v podjetju Linde MH. Zelo pomembna je tudi izbira pogona, potrebno je tudi vedeti, v kakšnih pogojih bo viličar deloval ter kakšna bo njegova zasedenost. »S pomočjo sistema Linde Connect (sistem za spremljanje uporabe viličarja) lahko natančno določimo, kakšna je uporaba viličarja, ter tako določimo tudi samo število viličarjev, ki jih bodo potrebovali za njihovo delo,« pravijo in dodajajo, da so strankam v pomoč tudi njihovi svetovalci.

in drugimi storitvami, med katerimi so optimizacija skladišč, obnova baterij, priprava procesa AGV z vozili, širok izbor opreme (Cascade, RAM ...), izobraževanje viličaristov itd.

Odlike viličarjev Mitsubishi se izražajo v večji učinkovitosti in prihranku energije z japonsko-finsko tehnologijo. Viličarji po kakovosti in ceni segajo v višji cenovni razred, a visoko ceno ob nakupu viličarja opravičuje zelo dostopno vzdrževanje, saj so rezervni deli v primerjavi s preostalimi proizvajalci daleč najcenejši.

Visoko ceno viličarja Mitsubishi opravičuje zelo dostopno vzdrževanje, saj so rezervni deli v primerjavi s preostalimi proizvajalci daleč najcenejši.

VILBOSS
d.o.o.
VILIČAR CENTER

viličarji
logistika
akumulatorji
servis



Yale OL

www.vilboss.si



VIL-STAR OL





Foto: Vilboss

Zaradi večje energetske učinkovitosti in konstantne krivulje napetosti je viličar z Li-lonsko baterijo bolj zmogljiv in povzroča manj emisij CO₂ kot viličar s konvencionalnimi baterijami.

V zadnjem času prihajajo do izraza Li-lonske baterije, ki omogočajo veliko moč in zmogljivost, hitro polnjenje, pametno rekuperacijo energije, prihranek časa brez vzdrževanja in precej daljšo življenjsko dobo v primerjavi s svinčevo-kislinskimi baterijami.

Zaradi večje energetske učinkovitosti in konstantne krivulje napetosti je viličar z Li-lonsko baterijo bolj zmogljiv in povzroča manj emisij CO₂ kot viličar s konvencionalnimi svinčevimi-kislinski baterijami. Manj emisij pomeni nižje stroške energije in maksimalno zmogljivost upravljanja.

Viličar lahko tudi najamete

Pri podjetju Seevil lahko viličar najamete. »Najem viličarja je dolgoročna ali kratkoročna storitev, za katero se odloča vedno več podjetij. Izkušnje najemnikov potrjujejo, da je najem viličarja iz ekonomskega in časovnega vidika najbolj optimalna rešitev. Najemnika razbremeni izbire viličarja (znamka, tip, cena, kakovost, ustreznost) in kapitalskih vložkov, ker nakup viličarja ni več potreben. V finančni načrt vključi fikсни mesečni strošek, saj pri nas dodatnih stroškov ni,« naštejejo prednosti storitve.

Dolgoročni najem vključuje t.i. full service storitev, ki zajema svetovanje pri izbiri ustreznega viličarja za potrebe najemnika, servise in popravila viličarja z dogovorjenim odzivnim časom, redno vzdrževanje, kasko zavarovanje in dostavo na lokacijo rabe viličarja in nazaj v servisno delavnico.

»Za kratkoročni najem viličarja se je smiselno odločiti ob enkratnih dogodkih, za premostitev sezonskih konic, ob izpadu delovanja ali vzdrževanju lastne flote viličarjev, kot preizkušnjo pred nakupom viličarja in drugih izrednih okoliščinah,« svetujejo. Z najetimi viličarji lahko podjetja vzdržujejo optimalno količino strojev glede na trenutne potrebe. gg

Celovita rešitev za regalno skladišče z viličarji

V podjetju Vilboss strankam nudijo celovite rešitve za skladišča, od ideje do izvedbe. »Marsikatero podjetje se srečuje s pomanjkanjem skladiščnega prostora. Težavo s pomanjkanjem skladiščnih kapacitet se rešuje z optimizacijo obstoječih skladišč ali gradnjo novega objekta. Mi strankam nudimo vse, od rešitev, ki obstoječ prostor bolje izkoristijo in so veliko cenejša kot gradnja novih objektov, do načrtovanja novih še neizgrajenih skladišč,« pojasnjuje Primož Eržen.

»Prednost takega pristopa je v tem, da se projekt hitreje pripravi in izvede. In ker ima naročnik opravka le z enim podjetjem, je v celotnem projektu manj preglavic,« omeni prednost takšne izvedbe. Dodatna prednost je tudi, da je oprema med seboj kompatibilna, kar pomeni manj težav pri zagonu in obratovanju, celotna investicija pa je za naročnika optimizirana.

Pristop je primeren za vse stranke, ne glede na to, ali gre za manjše skladišče z 200 m² površine ali večje z 10.000 m² površine. Poišče se optimalno rešitev, kar pomeni, da je projekt za investitorja cenovno sprejemljiv, da kapaciteta blaga v skladišču zadošča njegovim potrebam, da je pretok blaga v in iz skladišča ustrezen, da ne prihaja do težav med obratovanjem skladišča ter da so stroški vzdrževanja minimalni,« pove Eržen.

Pri zbiri regalne tehnike je potrebno vedeti, kakšno blago se skladišči, kakšno količino blaga bi želeli skladiščiti, kakšen je pretok blaga v in iz skladišča, ali gre za polizdelke ali izdelke itd. Na podlagi vseh informacij se poišče najprimernejšo rešitev. Podjetje Vilboss ponuja tudi opremo za skladišča in proizvodnjo, ki je delana po naročilu.



Foto: Vilboss

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**[®]



Foto: Schwarzmann

Skladišča

Ključna je racionalna investicija

»Za logistične storitve je pomembna prilagodljivost pri prehodnih skladiščih zaradi hitrih sprememb na trgu, zato je racionalna investicija ključnega pomena,« poudarjajo v podjetju Schwarzmann.

Barbara Perko

Rešitev za pomanjkanje skladiščnega prostora so šotorske hale, ki jih je v primerjavi z drugimi objekti mogoče postaviti razmeroma hitro.

Za rešitev problemov s pomanjkanjem skladiščnega prostora so ena od možnosti šotorske hale. »Šotorske hale odlikujejo kratki dobavni roki v primerjavi s tradicionalno gradnjo ter visoka stopnja fleksibilnosti. Možni so veliki razponi brez vmesnih stebrov, kar olajša organizacijo skladiščenja. Objekte je namreč mogoče podaljšati, predelati ali pa celo prodati oz. prestaviti na novo lokacijo,« pojasnjujejo v podjetju Schwarzmann.

»Šotorske hale so običajno v dvokapni izvedbi. Za racionalizacijo skladiščnih površin in transportnih poti pa smo v podjetju Schwarzmann pred kratkim razvili nov tip šotorske hale z ravno streho

Prednosti šotorskih hal v primerjavi s klasično gradnjo:

- prilagodljivost in možnost nadgradnje,
- dolga življenjska doba (vroče pocinkana konstrukcij je odporna na vplive iz okolja),
- veliki razponi,
- enostavno vzdrževanje,
- okolju prijazni in obnovljivi materiali,
- ekonomična izbira, hitra dobava in izvedba.

(Schwarzmann X). Ta zaradi svoje oblike omogoča boljši izkoristek tako tlorisnih površin kot volumna objekta,« opišejo novost.

Rešitev ponujajo tudi za skladiščenje zahtevnejših materialov, kjer je treba objekt izolirati. V teh primerih so primerne montažne hale z jekleno pocinkano konstrukcijo, prekrite z izolativnimi paneli. Debelino panelov se prilagodi namenu in zahtevam energetske učinkovitosti objekta.

Do objekta v le nekaj tednih

V podjetju Schwarzmann pojasnjujejo, da je izvedba odvisna od velikosti in tipa šotorskega objekta. V primerjavi z drugimi objekti pa gre za razmeroma kratke dobavne roke, od 90 do 120 dni. Nekaj več časa je potrebnega za postavitve izolirane skladiščne hale. Veliko je odvisno od velikosti projekta. Objekti z jekleno konstrukcijo nimajo omejitev glede velikosti pokrite površine. Omejitve so pri razponih, kjer so



Foto: Schwarzmann

za objekte z jekleno konstrukcijo možni tudi večji razponi brez vmesnih stebrov (do 80 metrov). V podjetju pripravijo terminski plan glede na obseg del, a poudarjajo, da je »še vedno izvedba bistveno hitrejša od klasične gradnje«.

Potrebna so dovoljenja

Odvisno od tega, kakšno halo uporabnik izbere, je treba poskrbeti za ustrezna dovoljenja. »Za šotorsko halo, postavljeno direktno na obstoječo podlago (brez betonskega temelja), je potrebno pridobiti gradbeno dovoljenje za nezahteven objekt, za montažno izolirano halo pa gradbeno dovoljenje za manj zahteven objekt. Pogoje mora investitor podrobneje preveriti v lokalnem prostorskem načrtu,« opozarjajo.

Ustrezno je treba pripraviti tudi teren, na katerem bo objekt stal. »Za šotorske hale (odvisno od velikosti) zadostuje že ravna utrjena podlaga (utrjen peščen tampon ali asfalt), pri montažnih halah pa gre običajno za linijske ali točkovne betonske temelje ali betonsko ploščo,« razliko pojasnijo v podjetju Schwarzmann.

Za lokacijsko informacijo poskrbi investitor

V primeru postavitve ALU skladiščne hale in šotora je potrebna pridobitev lokacijske informacije, pravijo v

Pomembna tudi lokacija postavitve

V podjetju Schwarzmann opozarjajo še na en pomemben vidik. »Pri šotorskih halah je potrebno ločevati med objekti z jekleno konstrukcijo, ki so projektirani po EUROCOD-u glede na lokacijo postavitve, in objekti z aluminijasto konstrukcijo, ki so v osnovi namenjeni prireditvam in imajo relativno nizke nosilnosti konstrukcije, ki ni prilagojena večjim obremenitvam snega in vetra. Večina aluminijastih konstrukcij za prireditvene objekte ima nosilnost do 100 kg/m², medtem ko je standard za Ljubljano po EUROCOD-u 156 kg/m², za Logatec pa celo 278 kg/m².«

podjetju Petre šotori hale, kjer ponujajo več možnosti postavitve montažnih skladiščnih šotorov in skladiščnih hal, ki jih je možno najeti ali kupiti. »Za lokacijsko informacijo poskrbi investitor, in sicer v občini, kjer je zemljišče, na katerem bo postavljen skladiščni šotor oziroma hala,« pojasnjujejo.

»Naši šotori so primerni dobesedno za vse. V različnih podjetjih za nadkritje ali skladiščenje proizvodov, v logističnih centrih, ob večjih pristaniščih (Luka Koper), uporabljajo se tudi kot nadstreški za avtomobile v avtohišah ali kot objekti za prodajo v trgovskih podjetjih,« naštejejo možnosti uporabe. »Postavi se jih lahko v območje industrijskih obratov in skladišč, ki so v lasti naročnika. Torej v vseh podjetjih, ki potrebujejo dodatne kapacitete.« gg

Montažni skladiščni šotori so primerni za vse: za nadkritje ali skladiščenje proizvodov, za nadstreške za avtomobile v avtohišah ali kot objekti za prodajo v trgovskih podjetjih.



www.petre.si



PRIREDITVENI ŠOTORI



SKLADIŠČNE HALE



DODATNA OPREMA



SERVIS IN PROIZVODNJA

Podjetje Petre šotori - hale d.o.o. v letu 2020 obeležuje 30 - letnico delovanja. Pestra ponudba, kvaliteta in odzivnost so le ene izmed vizij, ki spremljajo razvoj podjetja skozi desetletja.

V lastni zalogi imamo več kot 30.000 m² PRIREDITVENIH in SEJEMSKIH šotorov, odrov in ostale opreme, kot so stojnice, točilni jurčki in pulti, catering oprema (mize, stoli, info pulti,...) in in dekorativna oprema (zavese, prti, prevleke,...).

V ponos nam je lastna proizvodnja ALU SKLADIŠČNIH ŠOTOROV in HAL, ki jih odlikujejo kvalitetni materiali, skladnost s standardi, fleksibilnost v dimenzijah ter JEKLENE HALE, ki se popolnoma prilagajajo željam in potrebam stranke.

Skrb za zadovoljne stranke pa se izraža v hitri in profesionalni izvedbi montaže ter kvalitetnem SERVISU.

Pod šotori petre je vedno lepo vreme!

Fleksibilnost bo ključna kompetenca logista prihodnosti

Pandemija, ki smo ji bili priča letos, je čez noč pretresla svetovno gospodarstvo in povzročila nemalo motenj v globalnih oskrbovalnih verigah. Logistika in oskrbovalne verige so se morale čez noč prilagoditi novim razmeram in novi realnosti.

V kriznih situacijah se še enkrat več pokaže, kako pomembno vlogo igra logistika, ko dostop do vsega, kar si zaželim, ni več samoumeven. In v takšnih trenutkih se pokaže, kako pomembno je, da logistiko in oskrbovalne verige upravljajo usposobljeni in kompetentni ljudje.

»Ko smo leta 2005 začeli s ciljanim izobraževanjem logistike, so se mnogi spraševali, ali je potrebna specializirana fakulteta za področje logistike. Danes pa se podjetja zavedajo, da je logistika kompleksna in da velikokrat igra kritično vlogo v poslovanju podjetja in njegovi konkurenčnosti, zato so potrebni izobraženi, kompetentni in usposobljeni zaposleni za rast

podjetja,« pove prof. dr. Bojan Rosi, dekan fakultete.

Logistika se naglo spreminja, logisti pa se morajo temu hitro prilagoditi

Sodoben logist mora biti sposoben videti širšo sliko, pri čemer je kritično razmišljanje nujno; mora se znati prilagoditi različnim situacijam, umirjeno se mora odzivati na stresne situacije, biti mora orientiran k iskanju nenehnih izboljšav in učinkovit projektni vodja.

»Pri pripravi novih ali pri posodobljanju obstoječih vsebin vedno izhajamo iz tega, kako bodo študenti pridobili te kompetence. Že skoraj od ustanovitve fakultete naši študijski programi potekajo v kombinirani, torej v klasični in on-line obliki. S tem študente pripravimo na samostojno iskanje rešitev in na fleksibilnost. Hkrati pa tudi v razredu ne izvajamo klasičnega katedrskega predavanja, temveč je veliko timskega dela, dela v laboratorijih, pripravljajna seminarjskih del na realnih izzivih

gospodarstva in javnega nastopanja. To nam omogočajo dobre povezave z gospodarstvom in oprema v laboratorijih, ki jo tudi nenehno nadgrajujemo.«

Sodoben študij na dveh lokacijah

Študijske vsebine na vseh stopnjah študija so sodobne in se nenehno posodablajo, saj je logistika podvržena intenzivnemu tehnološkemu razvoju, »sami pa smo zaprišeženi k izobraževanju celovitih in kompetentnih logistov, ki bodo tudi jutri s pomočjo managerskih tehnik znali optimizirati logistične sisteme in procese in bodo posledično doprinesli k učinkovitosti in h konkurenčnosti podjetij,« še pove Rosi.

Na lokaciji v Celju tako izvajajo redno in izredno obliko študijskih programov. Ravno hiter tempo življenja in izkazan interes gospodarstva jih je spodbudil, da so dva študijska programa 1. stopnje – visokošolski strokovni in univerzitetni – in magistrski program 2. stopnje, v izredni obliki, razpisali še v Ljubljani.

PROMO

Ne ugibaj
**O PRIHODNOSTI.
USTVARI JO**



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



Začnite verjeti svojemu motornemu olju



200+
APPROVALS
FROM
**HEAVY VEHICLE
MANUFACTURERS***

TOTAL RUBIA je odlična izbira za optimalno zaščito motorja in ima več kot 200 odobritev proizvajalcev tovornih vozil iz celega sveta*. Torej, ko gre za pot zaupajte motornemu olju TOTAL RUBIA. Motorno olje, ki bo dolgo z vami.

*velja za celotno TOTAL RUBIA linijo proizvodov

total-slovenia.si

Lizing

Zaradi negotovih razmer upad povpraševanja

Določen del lizingojemalcev odлага investicije v leto 2021, pravijo v NLB Lease&Go. Razlog je očiten, negotovost zaradi koronavirusa.

Barbara Perko



»Pri določenem delu lizingojemalcev še vedno zaznavamo povečano konzervativnost in odlaganje investicij v leto 2021, predvsem zaradi bojazni drugega vala virusnih okužb,« pojasnjujejo v družbi NLB Lease&Go, ki jo vodi Andrej Pucer.

Posledice epidemije koronavirusa se čutijo tudi na področju lizinga. »S pojavom koronavirusa in s sprejetjem odloka Vlade Republike Slovenije o prepovedi ponujanja in prodajanja blaga in storitev neposredno potrošnikom, lizing družbe v času trajanja epidemije niso smele neposredno sklepati novih poslov s potrošniki, kar se je posledično odražalo v precejšnjem upadu povpraševanja s strani fizičnih oseb,« pojasnjujejo v družbi DBS Leasing. »Prav tako beležimo upad povpraševanja pri gospodarskih družbah in podjetnikih, ki se zaradi negotovih razmer, povezanih z epidemijo, niso odločali za nove investicije.«

Tudi v družbi NLB Lease&Go, ki je bila ustanovljena po prvem valu koronavirusa, so sprva opazili nekoliko zadržano in previdno povpraševanje, ki pa se je od avgusta dalje sprostilo. »Pri določenem delu lizingojemalcev še vedno zaznavamo povečano konzervativnost in odlaganje investicij v leto 2021, predvsem zaradi bojazni drugega vala virusnih okužb,« pojasnjujejo.

Tako v DBS Leasing kot v NLB Lease&Go poudarjajo, da na samo ponudbo storitev financiranja pojav koronavirusa ni imel vpliva ali prinesel omejitev. »Seveda pa poslovanje potencialnih lizingojemalcev skrbno pregledamo, kot tudi vpliv covid-19 na njihovo poslovanje ter njegove morebitne dolgoročne posledice,« pravijo v NLB Lease&Go.

Enostavno in hitro

»Ponujamo lizing osebnih in tovornih vozil, prikolic, avtobusov, kmetijske in gradbene mehanizacije, strojev in plovil. Ponudbo širimo z dodatnimi storitvami, kot so financiranje zalog vozil, zavarovanja predmetov lizinga ali poslovni najem vozil. Naše storitve so namenjene tako fizičnim kot pravnim osebam, ne glede na to, komitentni katere banke so. Usmerjeni smo v enostavno in hitro sklepanje lizing pogodb, s čimer želimo omogočiti najboljšo uporabniško izkušnjo na področju lizinga premičnin,« svojo ponudbo opišejo v NLB Lease&Go.

Kaj pa pogoji financiranja? »Ponudba financiranja je individualno dogovorjena in je odvisna od bonitete stranke, vrste in znamke predmeta lizinga, njegove starosti, lastne udeležbe in trajanja lizinga,« pojasnjujejo.

»V primeru financiranja rabljenih predmetov so obrestne mere nekoliko višje. Naši pogoji financiranja so gotovo tržno zanimivi, s poslovalnicami v vseh večjih slovenskih mestih pa zagotavljamo geografsko pokritost in možnost osebne kontakta.«

»Na naše zadovoljstvo se je v treh mesecih od ustanovitve družbe pokazalo, da je povpraševanje solidno in se počasi krepi. Še vedno beležimo največ povpraševanja po klasičnem financiranju osebnih vozil, sledi tovorni program. Zanimiv segment, ki se prebujajo, je poslovni najem vozil z vsemi vključenimi stroški,« o tem, za kaj vlada največ zanimanja povedo v družbi NLB Lease&Go, ki jo vodi direktor Andrej Pucer.

Največ zanimanja za težja komercialna in tovorna vozila

V DBS Leasing ponujajo finančni lizing za vse vrste vozil, ki so potrebna za opravljanje dejavnosti. Možnost operativnega lizinga oz. poslovnega najema velja predvsem za osebna vozila in (lahka) dostavna vozila, dodajajo.

Možno je tako financiranje novih kot rabljenih vozil. »Bistvenih razlik med financiranjem novih in rabljenih vozil ni. Razlike so predvsem v maksimalni dobi financiranja posameznih vrst vozil in potrebni višini lastne udeležbe (pologa lastnih sredstev), ki se razlikujejo med posameznimi lizing družbami,« dodajajo.

»Povpraševanje po storitvah financiranja za vozila za opravljanje poslovnih dejavnosti pretežno izhaja iz zasebnega sektorja, največ zanimanja pa je za težja komercialna in tovorna vozila,« opišejo trenutno situacijo na trgu. **gg**





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

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

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

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



**Gospodarska
vozila**

Gospodarska vozila

Električna gospodarska vozila bodo v uporabi v urbanih središčih

Slovenija novim trendom na področju gospodarskih vozil sledi z zadržanim zanimanjem, ekološke subvencije, ki smo jim priča pri programu osebnih vozil, so obvezne tudi za tovorni segment.

Darja Kocbek

»Novi trendi v transportu nakazujejo, da bo na cestah vse več plinskih vozil, ki so bila nedolgo nazaj namenjena predvsem mestni distribuciji,« razlaga Tim Grilc iz družbe Scania Slovenija.

V skladu s pariškim podnebnim dogovorom in evropskim zelenim dogovorom v prihodnjih letih čakajo spremembe tudi proizvajalce gospodarskih vozil. Pri Scanii sta tehnologija in ekonomičnost vožnje v ospredju. Svojim strankam tako predstavljajo različne storitve, kot so denimo sledenje vozil, pregled vitalnih delov in diagnostika vozila na daljavo, samodejno poročanje tahografa in mobilno izobraževanje voznikov, nam je razložil Tim Grilc iz družbe Scania Slovenija.

V Scanii napovedujejo, da bo na cestah vse več plinskih vozil

Usmerjenost in predanost trajnostnemu razvoju v družbi po njegovih besedah dokazujejo s programom Ecolution, ki stremi k manjši porabi goriva in posledično manjšemu ogljičnemu odtisu tovornjakov po celem svetu. »Ponosni so na svoja vozila na zemeljski plin in hibridni pogon ter vtične hibride. Novi trendi v transportu nakazujejo, da bo na cestah vse več plinskih vozil, ki so bila nedolgo nazaj namenjena predvsem mestni distribuciji,« razlaga Tim Grilc. Plinska vozila ponujajo tudi za daljinske prevoze (long-haulage).

V družbi Scania Slovenija zato upajo, da bo v bližnji prihodnosti tudi Slovenija razvila in zagotovila ustrezno infrastrukturo, ki je nujno potrebna za vpljavo teh vozil na ceste. Novim trendom na področju gospodarskih vozil Slovenija sicer sledi z zadržanim zanimanjem. Država je po Grilčevih besedah tista, ki lahko poskrbi za povečanje zanimanja in odpravo zadržanosti. »Ekološke subvencije, ki smo jim priča pri programu osebnih vozil, so obvezne tudi za tovorni segment, saj je zanimanje za okolju prijaznejša vozila zaradi višje cene manjše,« nam je razložil. Problem je prav tako infrastruktura, ki v Sloveniji ni na konkurenčni ravni. Nemčija je z odpravo cestnin omogočila aktivacijo gospodarstva, je pa tudi ena redkih držav, ki posluša transportno industrijo, je še pristavil.

Ker razlika pri potrošnji goriva ni dovolj znatna in časovno upravičena, da bi si podjetnik lahko privoščil dodatnih nekaj deset tisoč evrov za investicijo v takšno vozilo, so državne subvencije za tovorna vozila na alternativne pogone nujne. »Ob spodbudi bi se bistveno večje število podjetij odločilo za nakup takšnih vozil. Verjamemo, da se bomo, ko bo zadeva tudi pri nas dozorela, lahko pogovarjali o korenitih spremembah in zamenjavah zastarelih vozil z novimi okolju prijaznejšimi vozili,« je prepričan Tim Grilc.

Slovenija bi kot tranzitna država morala vzpostaviti zavidljivo infrastrukturo

Slovenija bi kot tranzitna država morala vzpostaviti zavidljivo infrastrukturo, s čimer bi privabila tako domače kot tudi tuje prevoznike. Grilc ob tem navaja, da investicija v vozila na alternativne pogone prinaša tudi več zadržkov, kot je denimo servis vozila. Ker vozil ni veliko, je iskanje pravega servisa (npr. ob okvari na cesti) oteženo.

Scania je imela v zadnjih dveh letih izjemne rezultate pri prodaji vozil. »Zabeležili smo rekordni tržni delež, ki ga držimo že drugo leto zapored skupaj z vodilno pozicijo med vsemi znamkami na trgu težkih tovornih vozil, težjih od 16 ton. Naš tržni delež je zrasel z 20,9 odstotka v letu 2018 na 22,8 odstotka. Dobavili smo skoraj 500 novih vozil, kar je za trg, ki je padel za skoraj 17 odstotkov v primerjavi z letom



Foto: Scania Slovenija

2018, izjemen dosežek,« pojasnjuje Tim Grilc. V letu 2020 je povpraševanje po novih tovornih vozilih izrazito padlo, zato v družbi Scania Slovenija pričakujejo približno za polovico manjšo prodajo kot leta 2019.

Autocommerce pričakuje nadaljevanje optimizacije dizelskega pogona

V podjetju Autocommerce v prihodnjih petih letih na področju gospodarskih vozil pričakujejo nadaljevanje optimizacije dizelskega pogona, v nekaterih primerih tudi v kombinaciji s hibridnim električnim pogonom. »Vendar pa bo glavni poudarek na razvoju električnega pogona na krajših razdaljah (mestni promet, regionalni promet) do 300 km, medtem ko na daljše razdalje (mednarodni transport, regionalni transport) prihodnost vidimo v vodiku oziroma pogonu na gorivne celice,« nam je povedal Damjan Cirman, direktor področja gospodarskih vozil v družbi Autocommerce.

Trenutno se veliko pozornosti posveča električnim gospodarskim vozilom, ki bodo v uporabi predvsem v urbanih središčih, in aplikacijam, kjer zadostuje krajši doseg (komunala, mestni, primestni transport). Daimler AG je skupaj s partnerjem že napovedal tudi razvoj gospodarskih vozil na gorivne celice. Prve prototipe pričakujejo v naslednjih letih, serijsko proizvodnjo pa do konca desetletja.

»Ko govorimo o izpustih toplogrednih plinov, je družba Daimler AG kot največji svetovni proizvajalec gospodarskih vozil že od nekdaj zavezana k čim večji učinkovitosti. Tako smo v zadnjih 20 letih znižali izpuste tovornih vozil Mercedes-Benz za 22 odstotkov, kljub zaostrovanju predpisov, vezanih na izpuste ostalih plinov in vsebnosti delcev v izpuhu,« izpostavlja Cirman. Na osnovi zavez iz Pariškega podnebne dogovora, si je Daimler AG kot proizvajalec gospodarskih vozil zadal cilj, da bo od leta 2039 na trgih triade (Evropa, Amerika, Azija) prodajal le še CO₂ nevtralna vozila. Dodatni cilj družbe je, da bodo do leta 2022 vse njene evropske tovarne postale CO₂



Foto: Scania Slovenija

nevtralne. »Vse te aktivnosti so zaveza družbe Daimler AG, da do leta 2050 uspešno izvedemo prehod na transport, ki bo CO₂ nevtralen,« pojasnjuje Cirman.

Trg gospodarskih vozil je pomembno vezan na splošno gospodarsko konjunkturo

Ob tem Cirman izpostavlja, da je trg gospodarskih vozil pomembno vezan na splošno gospodarsko konjunkturo. »Zato smo v preteklih letih beležili rekordne obsege trga, ki pa se je začel v preteklem letu že ohlajati. Z epidemijo covid-19 je to ohlajanje v letu 2020 dobilo nepričakovan dodaten pospešek,« razlaga. Zaradi izpada proizvodnje, ki je bil sicer relativno kratek (samo štiri tedne), so se pretrgale tudi dobavne verige, kar je povzročilo nemalo preglavic pri ponovnem zagonu. Na drugi strani so v družbi Autocommerce že pred epidemijo čutili usihanje povpraševanja po gospodarskih vozilih, tako da je sam izbruh epidemije samo še pospešil ta trend. Tako na

Z epidemijo covid-19 je ohlajanje trga, po besedah Damjana Cirmana, direktorja področja gospodarskih vozil v družbi Autocommerce, dobilo nepričakovan dodaten pospešek.

[www@gb-leasing.si](http://www.gb-leasing.si)
info@gb-leasing.si



GB Leasing
Gorenjska Banka

- Težka in lahka **tovorna vozila**
- Gradbeni in kmetijski **stroji**
- **Proizvodni** in **transportni stroji**
- **Plovila**
- Medicinska in druga **oprema**
- **Osebna vozila** in motorna kolesa

slovenskem trgu trenutno beležijo skoraj 50-odstotni padec registracij novih tovornih vozil, medtem ko so se registracije novih avtobusov z razglasitvijo epidemije dobesedno zaustavile.

»Trenutno je zelo težko napovedati, kaj lahko pričakujemo za naprej, vendar prvi kazalci že kažejo, da se bo prodaja relativno hitro stabilizirala na neki običajni ravni, do rekordnih let, kot je bilo leto 2018, pa je še daleč,« pravi Damjan Cirman.

Decembra prihaja v Slovenijo električni mestni avtobus MAN Lion's City E

»V decembru 2020 na slovenske ceste prihaja popolnoma električni mestni avtobus MAN Lion's City E, ki ga bodo stranke družbe MAN prejele na preizkušanje,« napoveduje Claus Wallenstein, direktor MAN Truck & Bus Slovenija.

Ko pa govorimo o lahkih gospodarskih vozilih, v urbanih okoljih statistično gledano 70 odstotkov teh vozil prevozi manj kot 100 kilometrov na dan. Tudi povprečne hitrosti takega prometa so nizke. Družba MAN z električnim dostavnikom MAN eTGE tako že ponuja rešitev za uporabo električnih dostavnih vozil v mestih. Prvi slovenski partnerji so ga konec lanskega leta preizkušali v sklopu projekta Partnerstvo za trajnostno mobilnost v urbanih središčih konec leta. Sodelovali so Pošta Slovenije, Občina Bled in Klemen transport.

»Z električnim dostavnikom MAN eTGE lahko naše stranke pretekle pomanjkljivosti mestnega prometa spremenijo v svojo korist. Odslej se lahko vozijo brez emisij in skorajda povsem tiho, kar jim omogoča dostop v mestna območja, zaprta za dizelska vozila ter možnost dostav ponoči. Ob tem je vozilo MAN eTGE enako zanesljivo in prostorno kot drugi kombiji. Hkrati pa so skupni stroški lastništva izenačeni z dizelskimi vozili,« pojasnjuje Claus Wallenstein. »Tovornjak MAN eTGM je trenutno na voljo v majhni seriji. Vozilo od oktobra 2018 uporablja devet avstrijskih podjetij združenih v Svet za trajnostno logistiko (CNL). Kmalu pa bo zapeljal tudi na slovenske ceste,« še pristavlja.



Foto: MAN Truck & Bus Slovenija

Claus Wallenstein, direktor MAN Truck & Bus Slovenija, napoveduje, da bo na slovenske ceste kmalu zapeljal tovornjak MAN eTGM.



Foto: Volvo

Napredni asistenčni sistemi za pomoč vozniku

Od leta 2022 bodo morala biti vozila opremljena s tehnologijami za zagotavljanje varnosti udeležencev v prometu (Uredba (EU) 2019/2144). Vse kategorije motornih vozil bodo morale biti opremljene s sistemom za zaznavanje vzvratne vožnje in zapisovalnikom podatkov o dogodku. Avtobusi in tovornjaki bodo morali imeti tudi napredne sisteme za zaznavanje pešcev in kolesarjev, ki so v neposredni bližini prednjega ali stranskega dela vozila, in za opozarjanje nanje ali preprečitev trka z izpostavljenimi udeleženci v cestnem prometu.

Povsem električna gospodarska vozila so lahko na krajših vožnjah in prevozih v urbanem okolju pravi odgovor na zahteve po zmanjšanju izpustov CO₂ in dušikovih oksidov na najmanjšo možno mero – ali njihovo popolno ukinitve. V teh okoliščinah delujejo neverjetno tiho in so zato primerni tudi za nočno in zgodnjo jutranjo dostavo, pravi Tanja Činč, predstavnica za stike z javnostmi v MAN Truck & Bus Slovenija.

Volvo razvija sisteme za avtomatizacijo vožnje

V Volvu kot novost, ki jo razvijajo, izpostavljajo sisteme za avtomatizacijo vožnje in zagotavljanje večje varnosti v cestnem prometu. Stopnja avtomatizacije se bo dvigovala do te mere, da bodo vozila čez kakšnih deset let ali pa morda že prej, sposobna povsem avtomatično opravljati prevoz tudi na večjih razdaljah. Strateški cilj Volva je 'Nič nesreč z vozili Volvo'. Na področju povezljivosti je Volvo razvil zelo napreden sistem »Volvo Connectivity«, ki omogoča maksimalno povezljivost z vsemi v prevoz vključenimi dejavniki, je pa tudi osnova za nadaljnje nadgradnje v smeri samovozečih vozil, so nam pojasnili v družbi Volvo.

Eden takšnih projektov Volva je projekt VERA. Gre za povsem avtomatizirano vozilo brez voznika in celo brez kabine, ki s pomočjo elektro pogona zmore samostojno in zelo varno opraviti prevoze. Že v bližnji prihodnosti bo predvidoma sposobno samostojne vožnje v javnem prometu.

Novosti, ki bodo v prihodnjih letih prišle na trg, bodo povezane z avtomatiziranim upravljanjem vozil, s posodobljenimi pogonskimi sklopi za znižanje izpustov iz vozil in seveda s pogonskimi sklopi. »Gospodarska vozila morajo biti dobičkonosna, drugače prevozniška podjetja ne morejo obstajati. Kaj od tega bo kdaj na voljo uporabnikom, pa bomo vedno pravočasno obveščali javnost,« pravijo v Volvu.

Obstoječi vozni park prevozniških podjetij v Sloveniji po njihovih besedah temelji na klasičnih dizelskih motorjih z notranjim izgorevanjem. Ali bo to čez nekaj let še sprejemljivo, je sedaj težko odgovoriti. Glede na splošno stanje okolja in glede na zeleni dogovor v EU lahko s precejšnjo verjetnostjo trdimo, da skoraj gotovo ne več. »Morali se bomo voziti na zemeljski plin ali na vodik, drugače Zemlja ne bo preživela. Volvo je na te izzive v veliki meri že pripravljen,« so prepričani v Volvu. gg



DRUŽBA MAN – VAŠ PARTNER NA POTI V TRAJNOSTNO MOBILNOST

Od izumiteljice dizelskega motorja do pionirke prevoznega sektorja jutrišnjega dne

Kot pionirka v tehnologiji, ki je usmerjena v prihodnost, v sektorju gospodarskih vozil, družba MAN ponuja alternativne koncepte pogona in digitalne rešitve za tovorni promet prihodnosti. Z vizionarsko inovativno močjo družba MAN postavlja nove standarde in ustvarja podlago za trajnostno mobilnost.

Več o inovacijah MAN www.innovation.man/si



Digitalizacija je temelj za obvladovanje kritičnih dogodkov v industriji in logistiki

Ker je visoka kakovost proizvodnje samo-umevna in pričakovana, se konkurenčne prednosti danes gradijo z digitalizacijo podpornih procesov v industriji.

V podjetju Tensor se zavedajo pomena informacij za podjetja, zato ustvarjajo svoj IoT ekosistem različnih naprav tehničnega varovanja, fizične kontrole pristopa, senzorike in ostalih naprav, da bi njihovi naročniki z združenimi podatki lahko bolje in dobičkonosno opravljali svoj posel.

Prava informacija na pravi način ob pravem času ustvarja razliko med podjetji. Naročnikom zagotavljajo prave informacije z lastno programsko rešitvijo iEMS (Industrial Event Management Solutions), katerega osnova je sledljivost kritičnih dogodkov v industriji. Združevanje naprav v programski rešitvi iEMS prinaša nižji inventurni manko in manjše operativne stroške.

Celostni pristop

V Tensorju razumejo digitalizacijo kot celostni pristop vse od idejne zasnove, analizo zahtev, projektiranje in izbor opreme po meri naročnika, izdelavo algoritmov in programske opreme ter vgradnjo opreme in postavitve meril učinkovitosti po meri naročnika. Vodenje prometa in dvoriščna logistika v logističnih in industrijskih objektih je prvi stik naročnikov, dobaviteljev ter zaposlenih s podjetjem in je v večini slovenskih objektih voden ročno, brez sledljivosti in nekonsistentnosti, zato je edini pravi odgovor na to digitalizacija procesa.

Podjetja se srečujejo s težavo velikega števila dogodkov, ki jih je težko obvladovati realnočasovno ali post-festum, neobvladljivim iskanjem videoposnetkov določenega dogodka in rekonstrukcijo dogodka iz ostalih sistemov (ERP, kontrola vstopa, tehtanje ...), otežene sledljivosti vstopa vozil v industrijsko območje, nekonsistentnosti zapisa vozil, ki so



Prikaz strojne opreme sistema prepoznave registrskih tablic

vstopila v območje, nepreglednosti časa zadrževanja vozil v območju, nenadzorovanim perimetrom, neučinkovitosti upravljanja velikega obsega različnih naprav tehničnega varovanja in senzorike v industrijskih objektih.

Digitalno zaznavanje vozil

Z digitalizacijo vstopa na industrijsko območje postane medij vstopa na industrijsko območje registrska tablica vozila ali RFID medij. Dolgoletne izkušnje v vodenju prometa in dvoriščne logistike so doprinos, da danes govorimo o 'security' področju – nadzoru dostopa vozil (PRT, RFID), skeniranju vozil, video korelaciji dogodkov in upravljanju obiskovalcev. Ter 'safe' področju, ki vključuje prepoznavanje ARD tabel, termično skeniranje, meritve vozil in štetje osi tovornjakov. In logističnem področju: določevanje predpogojev za vstop, nadzor zapornice in vrat, tehtanje (tehnična ali WIM), znak s spremenljivo vsebino, nadzor procesa SMS/pozivniki in avtomatizacija procesov.



iEMS programska rešitev – modul kartični pregled statusa naprav

Vsa ta področja se prepletajo in nadgrajujejo s Tensorjevo programsko rešitvijo iEMS, ki industrijskemu podjetju zagotavlja samodejno poročanje, sledljivost, filtriranje dogodkov in obveščanje o alarmih na nivoju industrijskega objekta ali več objektih v Sloveniji ali tujini.



NOVA GENERACIJA TEŽKIH TOVORNIH VOZIL



SLIKA POVE VEČ KOT TISOČ BESED, Z NAMI NEMOGOČE POSTAJA MOGOČE!

Zamislite si, da vaš posel postane še produktivnejši. Novi modeli tovornih vozil Volvo so razviti z namenom širjenja vaših zmogljivosti. Z njimi ponujamo orodja za popoln nadzor nad vsemi stroški. Z novimi modeli vozil Volvo, bodo vaši vozniki posel opravili učinkoviteje, varneje in odgovorneje, na voljo so tudi z lastnim financiranjem. Zato nam dovolite, da vam predstavimo nove Volvo modele: FH16, FH, FM in FMX.

Za več informacij obiščite volvotrucks.si

NOVI MODELI VOLVO TRUCKS

Volvo Trucks. Driving Progress



Carinjenje

Spremembe na področju carinjenja

Leto 2021 prinaša kar nekaj sprememb na področju carinjenja. Implementiran bo sistem SIAIS2, Združeno kraljestvo bo izstopilo iz EU.

Barbara Perko

Za poštne pošiljke bo potrebno zagotavljanje elektronskih najav s podatki o pošiljkah, ki se prenašajo, za vse udeležence, ki zagotavljajo prenos pošiljk.

»Leto 2021 prinaša vrsto zahtevnih carinskih in davčnih sprememb, vezanih na uvoz pošiljk z blagom v EU območje. Hkrati se v 2021 zaostrujejo pravila pošiljanja pošiljk z blagom, ki se vrši pod okriljem Svetovne poštne zveze. Največji vpliv prihajajočih sprememb je ravno na področju mednarodnih poštnih pošiljk v okviru izmenjav pod okriljem Svetovne poštne zveze,« pojasnjuje Andrej Rihter, član poslovodstva Pošte Slovenije. Na podlagi zahteve Svetovne poštne zveze bodo morali vsi pošiljatelji za blagovne pošiljke zagotoviti vse zahtevane podatke o pošiljatelju, naslovniku in vsebini pošiljke.

Kaj se spreminja?

Osnove mednarodnega poslovanja bodo temeljile na izmenjavah podatkov in podatkovnih sklopov o poštnih pošiljkah in njihovi vsebini, kar bodo morali zagotavljati vsi operaterji v EU območju (poštni in kurirski oz. logistični ponudniki) za vse blagovne pošiljke. Novosti so povezane s carinskimi postopki in varnostjo prenosa blaga v poštnih pošiljkah tako v zračnem prometu kot tudi v okviru vseh ostalih vrst transporta.

Andrej Rihter opozarja na naslednje datume:

- od 1. 1. 2021 dalje bodo za vse vrste poštnih pošiljk, v katerih se pošilja blago, zahtevane elektronske najave pošiljk (EAD/electronic advanced data/ITMATT), kar zahteva tudi od Pošte Slovenije elektronski zajem vseh podatkov o pošiljkah pred ali najkasneje ob sprejemu pošiljk v prenos, izmenjave teh podatkov med vpletenimi poštnimi operaterji in upoštevanje morebitnih odzivov na najave;
- od 15. 3. 2021 dalje bo treba zagotavljati minimalen nabor podatkov VSD/ENS = vstopne skupne deklaracije/Entry Summary Declaration, za vse pošiljke prepeljane v letalskem prometu v območje EU; VSD se bo vlagala/pošiljala v nov sistem nadzora uvoza v EU območje, imenovan ICS2;
- od 1. 7. 2021 dalje bo obvezno z ustrežno vrsto deklaracije blago v pošiljkah uvoziti in po potrebi obračunati uvozni DDV in/ali druge uvozne dajatve, za vse blago, ki je prispelo iz ne-EU držav.

V Pošti Slovenije že izvajajo projekt, s katerim bodo do omenjenih datumov zagotovili ustrezne prostore za predelavo dodatnih količin pošiljk, ki bodo podvržene novim uvoznim postopkom, ustrezne rešitve IT, ki

bodo omogočile izvedbo novih uvoznih postopkov v kar najbolj avtomatizirani obliki in pred dejanskim prispetjem pošiljk, ustrezno tehnologijo, ki bo omogočila avtomatizacijo operativnih procesov v kar največji meri, in kadrovsko podporo za izvajanje bistveno večjega obsega operativne predelave pošiljk ob prispetju in uvoznih postopkov ter zagotavljanje nemotenega in kontinuiranega deklariranja pošiljk in postopke nadzora vseh procesov. V ta namen bodo izvedli večje investicije, ki bodo zagotovile zakonsko skladnost in bodo omogočile izvajanje vseh postopkov.

Prizadevajo si, da bi z avtomatizacijo procesov, uporabnikom zagotovili stroškovno ugodno storitev carinskega deklariranja, ki ne bo bistveno vplivala na odločitve uporabnika o nakupu v ne-EU državah. »Kljub navedenemu pa pričakujemo večji upad količine pošiljk z blagom, ki bodo prispele iz ne-EU držav,« pravi Rihter.

Implementiran bo sistem SIAIS2

V Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/2151 z dne, 13. decembra 2019, o oblikovanju delovnega programa v zvezi z razvojem in začetkom uporabe elektronskih sistemov, predvidenih v carinskem zakoniku Unije je za nacionalni uvozni sistem, ki ga v Sloveniji imenujemo SIAIS2, bilo določeno, da datum uvedbe opredeli država članica, vendar je skrajni rok za uvedbo 31. december 2022. V Sloveniji je bilo določeno, da sistem SIAIS2 razvijemo do začetka leta 2021, prav tako bodo do takrat potrebovali tudi deklaranti ustrezno programsko rešitev za izmenjavo podatkov.

FURS kot bistvene spremembe avtomatiziranega nacionalnega uvoznega sistema SIAIS2 v primerjavi s sedanjim uvoznim sistemom navaja:

- prilagoditev podatkovnega nabora podatkov za uvozno carinsko deklaracijo z zahtevami Delegirane in Izvedbene uredbe Komisije, v praksi bo to pomenilo nekaj več in drugače strukturiranih podatkov;
- popolna avtomatizacija v primeru, če carinska kontrola ne bo zahtevana (kot posledica avtomatizirane analize tveganj) in s tem skrajšanje postopka carinjenja tako pri poenostavljenih kot rednih postopkih;
- možnost elektronskega obvestila »Predložitev blaga v primeru vpisa v evidence deklaranta«;

Slovenija mora do začetka leta 2021 razviti sistem SIAIS2.

- možnost deklariranja pošiljk majhnih vrednosti v okviru e-trgovanja (spletni nakupi v tujini od 1. 7. 2021 dalje);
- možnost elektronskega popravka podatkov po prepustitvi blaga, kadar je to potrebno;
- avtomatizirano dodelitev vložene deklaracije oddelku za carinjenje, ki bo v trenutku vložitve carinske deklaracije najmanj obremenjen in s tem pohitritev postopkov za deklarante;
- prilagoditev sistema bo omogočala nadaljnjo fazo razvoja uvoznega sistema v smislu centraliziranega carinjenja, ki se v Uniji predvideva v dveh fazah, in sicer 1. faza do 1. 12. 2023 ter 2. faza do 2. 6. 2025. Faza 1 bo zajemala kombinacijo centraliziranega carinjenja s standardnimi carinskimi deklaracijami ter s poenostavljenimi carinskimi deklaracijami in ustreznimi dopolnilnimi deklaracijami (ureditev ene poenostavljene carinske deklaracije). Poleg tega bo zajemala dajanje blaga v naslednje carinske postopke: sprostitvev v prosti promet, carinsko skladiščenje, aktivno oplemenitenje in posebna raba. Kar zadeva vrsto blaga, bo ta faza zajemala vse vrste blaga, razen trošarinskega blaga in blaga, za katerega veljajo ukrepi skupne kmetijske politike. Faza 2 bo zajemala vse, kar ni zajeto v fazi 1, in sicer kombinacijo centraliziranega carinjenja s carinskimi deklaracijami prek vpisa v evidence deklaranta in ustreznih dopolnilnih

deklaracij, kombinacijo centraliziranega carinjenja z dopolnilnimi deklaracijami, ki urejajo več kot eno poenostavljeno carinsko deklaracijo, kombinacijo centraliziranega carinjenja z dajanjem blaga v postopek začasnega uvoza, centralizirano carinjenje s trošarinskim blagom ter centralizirano carinjenje z blagom, za katero veljajo ukrepi skupne kmetijske politike.

Podjetja se morajo pripraviti na brexit

Združeno kraljestvo s 1. januarjem 2021 ne bo več del carinske unije EU, kar pomeni, da se bodo za vse blago, ki iz Združenega kraljestva vstopa na carinsko območje Unije ali iz tega carinskega območja izstopa v Združeno kraljestvo, uporabljale carinske formalnosti, ki jih zahteva zakonodaja Unije. Blago, vneseno na carinsko območje EU iz Združenega kraljestva ali izneseno iz carinskega območja EU, bo predmet carinskega nadzora, carinske kontrole ter ustreznih dajatev. Dovoljenja pooblaščenih gospodarskih subjektov (AEO) in druga dovoljenja za carinske poenostavitve, ki jih izdajo carinski organi Združenega kraljestva, ne bodo več veljavna na carinskem območju EU. Pri uvozu blaga iz Združenega kraljestva se bo v skladu z Direktivo o DDV obračunal DDV, medtem ko bo DDV pri izvozu iz EU oproščen.

»Glede brexita se morajo podjetja EU seznaniti s formalnostmi in postopki za poslovanje z Združenim

Pri uvozu blaga iz Združenega kraljestva se bo v skladu z Direktivo o DDV obračunal DDV, medtem ko bo DDV pri izvozu iz EU oproščen.

S strokovnim pregledom pridobite oceno vrednosti vašega vozila

Cenitve in vrednotenja vozil DEKRA

V okviru vrednotenja in cenitev po standardih DEKRA izvajamo preglede osebnih in tovornih vozil.

S strokovnim kadrom in sodobno opremo - kot neodvisna cenilna služba - opravljamo vrednotenja in cenitve za različne leasing hiše, prodajne mreže pooblaščenih prodajalcev rabljenih vozil, rent-a-car podjetja in cenitve škod za zavarovalnice.

Naše delovanje obsega območje celotne Slovenije, kjer s cenilci na terenu in s pomočjo AMZS centrov za stranke opravljamo cenitve škod in preglede vozil. Pregled o stanju vozila obsega vizualni pregled vseh sklopov vozila, merjenje debeline laka, test motorja, testno vožnjo in preventivni tehnični pregled. Če vozilo izpolnjuje vse pogoje, se zanj izda ustrezen certifikat.

Z dolgoletnimi izkušnjami in s sledenjem nacionalnim in mednarodnim standardom,

se trudimo prispevati k večji varnosti ter zadovoljstvu naših strank in vseh udeležencev v prometu.

Pregledi transportnih škod na vozilih

V enoti Koper izvajamo storitve kontrole novih vozil za stranke znotraj transportne verige. Kontrola se izvaja v skladiščih v Luki Koper, pred nakladanjem vozil na ladjo in med samimi pretovornimi operacijami na ladji. Kontrola se izvaja za različne znamke vozil po standardih, ki jih predpiše posamezni proizvajalec oziroma skladno z mednarodnimi standardi za transport vozil. Med kontrolo pa se evidentirajo poškodbe, ki so posledica transporta.

Poleg navedenega nudimo tudi pomoč pri izvedbi cenitve škod za poškodovana vozila v prometu.

Skladno z rastjo prometa na avtomobilskem terminalu v Luki Koper ima družba DEKRA Automotiv d.o.o. skupaj s partnerjem

AMZS d.d. velik interes za razvoj kopske enote. Zato si vse od začetka delovanja skupaj prizadevamo za pridobitev novih strank in stalen dvig kakovosti storitev za obstoječe stranke.

Prav tako poskušamo v sodelovanju z vsemi partnerji znotraj oskrbovalne verige strankam nuditi vso potrebno podporo.



Pogodbeni partner za Dekro v Sloveniji:



www.amzs.si



kraljestvom kot tretjo državo od 1. januarja 2021 naprej. Prav tako bi morala upoštevati večje upravne obveznosti in potencialno daljše časovne okvire, ki so posledica teh formalnosti in postopkov. To bi lahko pomenilo znatne spremembe v organizaciji obstoječih dobavnih verig,« opozarjajo na Finančni upravi RS. Informacije, povezane z brexitom, FURS tekoče objavlja na svoji spletni strani.

Do spremembe bi lahko prišlo kasneje kot predvideno

Skladno s trenutno ureditvijo se ob uvozu pošiljk zanemarljive vrednosti iz tretjih držav, če te ne presegajo vrednosti 22 evrov oz. v primeru pošiljk nekomercialne narave, ki jih iz tretjih držav pošiljajo fizične osebe drugim fizičnim osebam na carinskem območju EU do vrednosti 45 evrov, ne plača davek na dodano vrednost. To se bo spremenilo.

»V skladu z Direktivo Sveta (EU) 2017/2455, ki spreminja Direktivo 2006/112/EC (DDV direktiva) in Direktivo 2009/132/EC (DDV uvozne oprostitve), se s 1. januarjem 2021 odpravlja oprostitve plačila DDV za uvoz blaga v pošiljkah zanemarljive vrednosti do 22 EUR. Za te pošiljke bo potrebno po tem datumu obračunati DDV,« pojasnjuje FURS. »S spremembo zakonodaje bo uvedena tudi posebna ureditev za prodajo blaga na daljavo s tretjih ozemelj ali iz

tretjih držav uvoženega blaga za pošiljke v vrednosti do 150 EUR, tako imenovana uvozna shema (IOSS). Uporabniki uvozne sheme IOSS bodo plačilo DDV izvedli preko vlaganja davčnih obračunov.« Predvideno je bilo, da bodo spremembe začele veljati s 1. januarjem 2021, a na FURS pravijo, da »obstaja realna možnost, da se začetni datum odpravljanja oprostitve plačila DDV za uvoz blaga v pošiljkah zanemarljive vrednosti do 22 EUR preloži s 1. januarja 2021 na 1. julij 2021«. [gg](#)

Začetni datum odpravljanja oprostitve plačila DDV za uvoz blaga v pošiljkah zanemarljive vrednosti do 22 EUR bi se lahko preložil s 1. januarja 2021 na 1. julij 2021.

Vsaka pošiljka bo morala biti opremljena z VSD

Vlaganje vstopne skupne deklaracije (VSD) bo za operaterje v EU območju zahtevano za vsako pošiljko, še preden bo v odpravni državi pošiljka naložena v pošno vrečo. V primeru, da slednje ne bo izvedeno pred odpravo pošiljke (faza »pre-loading«), bo morala biti VSD obvezno vložena, preden pošiljka vstopi v območje EU (faza »pre-arrival«). »Trenutno pričakujemo, da za uporabnike to ne bo predstavljalo dodatnega bremena, saj se bodo podatki izmenjevali med pošiljateljem blaga, odpravnim poštnim operaterjem, poštnim operaterjem znotraj EU in carinskimi organi,« pojasnjuje Andrej Rihter iz Pošte Slovenije.



I  your partner





SKLADIŠČENJE

Kompleks varovanih skladiščnih prostorov podjetja **TLS v Ljubljani**, ki se nahaja ob avtocesti na stičišču V. in X. panevropskega koridorja. Tukaj skladiščimo, pretovarjamo in odpremljamo vaše blago. Na voljo je sodobna oprema, visoko regalno skladišče in ekipa sodelavcev, ki vsak dan od 07.00 do 22.00 skrbi za nemoten potek dela.

- **DISTRIBUCIJA:** z našimi vozili omogočamo prevoz manjših pošiljk v Sloveniji po sistemu JIT.
- **CROSS-DOCKING:** izvajamo direktni pretovor blaga iz vozila na vozilo.
- **PAKIRANJE IN ETIKETIRANJE:** Vaše blago lahko prepakiramo, označimo in pripeljemo do vas ali vaših kupcev.
- **PALETIZIRANJE:** glede na želje, blago preložimo na manjše ali večje palete za lažjo distribucijo.
- **PRETOVARJANJE ZABOJNIKOV:** zabojnik pretovorimo ali samo pripravimo za odpremo z ladjo.
- **SKLADIŠČENJE:** en dan ali eno leto. Ena ali 100 palet. Odločitev je vaša. Imamo pokrita in zaprta skladišča s kapaciteto 10.000 palet.

28.000 palet



Nacionalni paletni komite

Lesena EPAL paleta – steber v logistiki, transportu in skladiščenju

Standardizirane EPAL lesene palete so ekološko čiste, izmenljive oziroma večkrat uporabljive ter izdelane iz trajnostnega materiala, pravi predsednik Nacionalnega paletnega komiteja Ivan Kerec.

Andreja Šalamun

»EPAL nosilci tovorov tvorijo po vsem svetu hrbtenico logistike in zagotavljajo tudi v krizi covid-19 važen in pomemben blagovni promet,« opozori Ivan Kerec, predsednik Nacionalnega paletnega komiteja.

Med vsemi lesenimi paletami je glavni steber v logistiki, transportu in skladiščenju standardizirana t. i. EPAL Euro paleta, saj je po vsem svetu v obtoku okoli 600 milijonov teh palet. »Poleg tega je tudi najbolj prepoznavna, vendar premnogi malo vedo o dejanski vrednosti palete, ki bo naslednje leto praznovala 60. obletnico svojega nastanka,« pravi Kerec.

Kako učinkovite so torej lesene palete v primerjavi s plastičnimi? »Standardizirane EPAL lesene palete so ekološko čiste, izmenljive tj. večkrat uporabljive, izdelane iz trajnostnega materiala skladno s standardi, fitosanitarne tretirane skladno s standardom ISPM 15 in tako brezmejno uporabljive po vsem svetu,« odgovarja Ivan Kerec in doda, da njihovo kakovost nadzoruje neodvisna kontrolna družba Bureau Veritas. »Poškodovana paleta ima po popravilu enake lastnosti kot nova, tiste, ki se jih ne da popraviti, pa lahko na okolju prijazen način recikliramo,« pojasni. Življenjske dobe euro palete ni mogoče meriti v času, ampak v postopkih v procesu izmenjave. Euro paleta zdrži od pet do osem ciklusov obratov izmenjave, odvisno od ravnanja z njo pri manipulaciji.

Kot pravi Kerec, se plastične palete uporabljajo večinoma v zaprtih sistemih – poolih – in niso splošno in vsestransko izmenljive. »Njihove dimenzije, karakteristike in izdelava so odvisne od potreb oziroma zahtev uporabnika, poleg tega je recikliranje plastičnih palet v primerjavi z lesenimi zahtevnejše in dražje,« poudari.

Lesene palete bolj higiene za uporabo kot plastične

Študija Inštituta za tehnologijo lesa v Dresdnu v Nemčiji, ki so jo izvedli med februarjem 2018 in decembrom 2019, je raziskovala mikrobne značilnosti standardnih EPAL Euro palet v primerjavi s H1-plastičnimi paletami. »Testirani so bili modeli palet vseh kakovostnih stopenj, ki so na razpolago na trgu, ter izključno po certificiranih kontrolnih postopkih,« pove Kerec in doda, da so bile palete, ki so jih testirali, dostavljene »od trgovca iz normalnega obtoka nosilcev tovara« in torej vsaj enkrat uporabljene. Pred testom palet niso očistili, testirali pa so jih za klice

Escherichia coli in Staphylococcus aureus. Nemška študija je dokazala, da so standardne EPAL Euro palete v primerjavi s H1-plastičnimi paletami bolj higiene za uporabo, saj da bakterije na lesu preživijo manj časa kot na plastičnem materialu. »Zaključek študije je pokazal, da so stroškovno ugodne EPAL Euro palete iz lesa brez pomislekov uporabne v higijensko senzibilnem transportu in skladiščenju živil,« poudarja Kerec.

Poziv vladam, naj ohranijo status lesenih palet

Zanimalo nas je tudi, kako učinkovite so lesene palete glede zahtev, ki jih prinaša virus SARS-CoV-2. »FEFPEB – Evropsko združenje industrije lesenih palet in embalaže – je pozvalo evropske vlade, da naj ohranijo in zagotovijo status lesenih palet in lesene embalaže kot sistemsko relevanten za oskrbovalne verige življenjsko pomembnih produktov in blaga v in tudi po pandemiji covid-19. Evropsko paletno združenje (EPAL) izrecno podpira zahteve FEFPEB,« pravi Kerec. Doda, da je treba vedeti, da je za državne skupnosti predpogoj zagotovitev splošne oskrbe prebivalstva, to pa zagotavlja delujoč sistem nosilcev tovorov. »EPAL nosilci tovorov tvorijo po vsem svetu hrbtenico logistike in zagotavljajo tudi v krizi Covid-19 važen in pomemben blagovni promet,« opozori Kerec.

Izpostavi, da se posledice pandemije močno odražajo tudi v gospodarstvu vseh držav. »Odvisno od gospodarske panoge se v posameznih državah beležijo različno močni padci v obsegu proizvodnje in trgovine. To vpliva tudi na celotno verigo pridelave oziroma predelave lesa in s tem na proizvodnjo lesenih palet in lesene embalaže,« pojasni sogovornik.

Euro paleta je tudi zgodnji kazalec v gospodarstvu, saj je mogoče na osnovi tega, ali imajo izdelovalci in popraviljalci veliko dela, oceniti, ali podjetja načrtujejo veliko transportov. Če gre gospodarstvu slabo, je tudi izdelava oziroma popravilo palet manjše. [gg](#)

Ponujajo celovite storitve v cestnem prevozu

Podjetje Zumiks Trans se že dobro desetletje ukvarja s prevozom blaga v domačem in mednarodnem cestnem prometu. Nudi tudi skladiščenje domačega in carinskega blaga.

Zumiks Trans, d. o. o., je družinsko podjetje z sedežem v Ljubljani, ki ga je leta 2006 ustanovil direktor Milomir Zukič. Njegovo delovanje na področju transporta sega v leto 1996, ko je bilo poslovanje omejeno na države nekdanje Jugoslavije. Danes podjetje opravlja prevoze v mednarodnem prometu – predvsem v Španijo, Francijo in Portugalsko. Poleg prevoza Zumiks Trans svojim strankam nudi tudi skladiščenje blaga – tako domačega kot tudi carinskega. V bližnji prihodnosti je v načrtu podjetja zgraditi moderni logistični park v industrijski zoni Rudnik-Ljubljana, ki se bo raztezal na 11.000 m², in raziskati nove trge.

Konkurenčen voznik in storitve

Podjetje, v katerem je 55 zaposlenih, se ponaša z bogatim voznim parkom, ki ga sestavlja 50 tovornih vozil znamk SCANIA, MERCEDES in MAN ter dostavno vozilo



znamke Peugeot, s katerim razvažajo manjše pošiljke. Vsa vozila izpolnjujejo najvišje ekološke standarde euro 6, kar pomeni nižje stroške goriva, vzdrževanja in cestnin.

Svojo konkurenčnost ohranjajo tudi z izobraževanjem voznikov za delo z nevarnimi snovmi in sodobno ADR opremo celotnega voznega parka. Poleg standardnih prikolic svojim strankam nudijo MEGA prikolice za potrebe prevoza blaga nadstandardnih dimenzij. Obenem so vozila opremljena z aplikacijo CVS za zagotavljanje varnosti voznika in blaga, ki omogočajo nadzor nad voznikom in porabo goriv, ter tudi vseh dejavnosti, ki so povezane s transportom – nadzor nad tokom blaga, vzdrževanje voznega parka in delovanje voznika.

Zagnani in prodorni

Poslovanje temelji na mladem kadru prodornih komercialistov in administracije, ki ob izkušenem direktorju poskrbijo za to, da imajo stranke dostop do vseh informacij dostop 24h/dan, vse dni v letu.



Nemoteno poslovanje

V času epidimije COVID-19 so se soočili z rahlim upadom poslovanja, danes pa podjetje posluje nemoteno in v skladu s priporočili NJIZ. Organizirali so tudi predavanja za voznike, s čimer so poskrbeli za vzpostavitev ukrepov za preprečevanje okužbe s koronavirusom.



Nadgrajujemo tovorna vozila po želji kupcev



As Kenda, d. o. o. je družinsko podjetje, ki sledi dolgoročni strategiji v korist mlajšim generacijam in kupcem. Naša osnovna dejavnost je izdelava nadgradenj za tovorna vozila. Na trgu delujemo že 27 let, saj naši začetki segajo v leto 1992.

Podjetje je specializirano za prodajo malo rabljenih tovornih vozil, izdelavo nadgradenj na tovornih vozilih, izdelavo polprikolic in prikolic – enoosnih in dvoosnih ter izdelavo eno in dvoosnih tandem prikolic.

Imamo zastopstvo za tandem prikolice nemškega proizvajalca Wecon in zastopstvo nakladalnih ploščadi znamke Dautel. Pri nas vam na enem mestu zagotavljamo kakovosten servis vseh vrst tovornih nadgradenj in prikolic ter servis dvizhnih ploščadi Dautel.

Nudimo vam tudi prodajo rezervnih delov za prikolice in nadgradnje.

Učinkovitost povezuje ljudi

Na to gledamo kot na svojo glavno dolžnost, da zagotovimo, da bodo kupci zadovoljni in ostali zvesti. Za nas je to osnova za naš nadaljnji razvoj. Konec koncev bodo partnerji ostali zvesti le, če bodo začutili, da so v dobrih rokah, jih jemljemo resno in so deležni optimalne storitve.

O tem, kako meriti zadovoljstvo strank, je veliko razprav. Osredotočeni smo na neposreden stik s strankami, saj je to

najhitrejši in najbolj zanesljiv način ugotavljanja, ali in v kakšni meri so zadovoljni kupci izdelkov AS KENDA, Wecon in Dautel. Kot družinsko podjetje se zavzemamo za to, da bomo zadovoljili potrebe svojih strank. V skladu s tem pozorno poslušamo, ko določimo njihove potrebe, ponujamo poglobljeno svetovanje pri oblikovanju izdelkov, ki so včasih edinstveni, oblikujemo zapletene modele in predstavimo preproste rešitve. S tem svojim kupcem dajemo konkurenčne rešitve.

Od začetne ideje do končnega izdelka

Kupci cenijo našo kakovost, fleksibilnost, vsestranskost, nasvete in strokovno znanje. K nam prihajajo tisti, ki nočejo biti obravnavani zgolj kot številka. Morebitne kupce podpiramo od začetne ideje do končnega izdelka v okviru zakonskih omejitev o dolžinah in nosilnosti vozil. Vse nadgradnje so izdelane skladno s cestnoprometnimi predpisi in navodili proizvajalca vozila. V vsakdanjem poslu to zahteva hitrost, fleksibilnost, prilagodljivost in strokovnost.

Naša naloga je uresničiti ideje kupcev, kjer tehnologija to omogoča. Tisti, ki odpravijo dobro uhojene poti, se včasih znajdejo na novi poti k uspehu. Napredek je za nas rezultat številnih različnih potreb kupcev in inovativnih idej s ciljem odpiranja novih perspektiv. AS KENDA želi pomagati svojim strankam, da napredujejo.

Skupaj z vami vozimo naprej!

Obiščite nas v našem modernem prodajno-servisnem centru na Lesnem Brdu 17, Vrhnika.

AS Kenda d.o.o.
Lesno Brdo 17, 1360 Vrhnika

T: 01 750 25 34
E: info@askenda.com
www.askenda.com



Kadri

Podjetja bodoče zaposlene iščejo kar na fakultetah

V zadnjem obdobju raste povpraševanje po študentih s področja prometne tehnologije in transportne logistike.

Andreja Šalamun

»Vse več podjetij se na našo fakulteto obrne neposredno, saj si želijo zagotoviti tiste študente, ki jih delo v tej stroki veseli, ki so samoiniciativni, kreativni in delavni,« pravi izr. prof. dr. Peter Vidmar, dekan Fakultete za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani. Podjetja iščejo kader, ki ga odlikujejo ne le strokovna znanja in veščine, temveč tudi temeljna in napredna računalniška znanja. »V zadnjem času družbe poudarjajo tudi samoiniciativnost študentov ter sposobnost reševanja problemov,« pove Vidmar.

Doda, da je v zadnjih letih zaznati naraščanje povpraševanja po študentih s področja prometne tehnologije in transportne logistike, precejšnje število študentov pa najde zaposlitev v logističnem sektorju ali v ostalih industrijah, ki potrebujejo kadre s področja tehnologije prometa in logistike, že preden zaključijo študij.

Kot pravi Vidmar, je na področju pomorstva in tehnike največje povpraševanje po ladijskih strojniki, ki jih v svetovni trgovski floti izjemno primanjkuje. »Zaradi dobrega strojniškega znanja si mnogi poiščejo zaposlitev na kopnem v industriji in zasebnem sektorju,« pojasni sogovornik in doda, da povprašuje tudi po navtičnih ter da se mnogi njihovi diplomanti zaposlijo tudi na potniških ladjah in mega jahtah.

Logistika ima kritično vlogo v poslovanju podjetja

»Danes je logistika ključni del upravljanja oskrbovalnih verig. Podjetja so namreč uvidela, da logistika velikokrat igra kritično vlogo v poslovanju podjetja in da so za rast podjetja potrebni izobraženi, kompetentni in usposobljeni zaposleni,« pravi Manca Zrinski s Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru. Doda, da podjetja iščejo vodje logistike, strokovne sodelavce za cestno logistiko, organizacije ladijskega transporta, strateške nabavnike, »z izgradnjo novih logističnih centrov pa je ponudba delovnih mest res pestra,« pravi.

Fleksibilnost kot ključna kompetenca sodobnega logista

Zrinskijeva priznava, da je pandemija, ki je letos zajela svet, pretresla svetovno gospodarstvo in povzročila nemalo motenj v globalnih oskrbovalnih verigah. »Logistika in oskrbovalne verige so se morale čez noč prilagoditi novim razmeram in novi realnosti,« pove in

doda, da je fleksibilnost ključna kompetenca sodobnega logista. »Biti mora sposoben videti širšo sliko, pri tem pa je nujno kritično razmišljanje. Poleg tega se mora znati prilagoditi različnim situacijam, umirjeno se mora odzivati na stresne situacije, orientiran mora biti k iskanju nenehnih izboljšav, in biti učinkovit projektni vodja,« našteje sogovornica.

Poudari, da je logistika v zadnjem času podvržena intenzivnemu tehnološkemu razvoju. »Prehod v pametno družbo se dogaja danes in pametne rešitve v logistiki, v smislu novih poslovnih modelov in novih tehnologij, so naša realnost,« pove. Doda, da so znanja, ki jih študenti pridobijo, sodobna in da jih pripravijo na izzive prihodnosti.

Predstavijo jim delo v »realnem svetu«

Vidmar pravi, da podjetja od njihovih diplomantov pričakujejo predvsem poznavanje strokovnih znanj, sposobnost komunikacije, osnovna in napredna računalniška znanja, znanje tujih jezikov, pa tudi matematična in statistična znanja ter sposobnost upravljanja s kadri, vodenja ipd. Čemu? »Zaradi zelo konkurenčnega okolja je treba logistične in ostale aktivnosti izvajati čim bolj učinkovito, kar pa dosežemo z implementacijo informacijsko-komunikacijskih orodij ter optimizacijo storitev. Ključni faktor pri vsem tem je seveda tim, ki mora biti ustrezno voden in motiviran,« razloži.

Vsem trendom sledijo tako, da sproti prilagajajo učne načrte, študente pogosto izobražujejo na

V zadnjih letih je zaznati naraščanje povpraševanja po študentih s področja prometne tehnologije in transportne logistike.



Foto: Depositphotos

programskih orodjih iz realnega okolja (programsko orodje za upravljanje skladišč, programsko orodje za izvajanje postopkov carinjenja, orodje za simuliranje prometnih tokov ...), v okviru predavanj tudi rešujejo realne probleme iz prakse, na predavanja vabijo strokovnjake iz prakse, ki študentom predstavijo delo v »realnem svetu«, za študente organizirajo ogled dobre prakse. »Na strokovnih programih pomorstva študente usposabljam na simulatorjih kompleksnih strojnih in navigacijskih sistemov, pomemben del študija pa je tudi praktičen v laboratorijih in na plovilih,« našteje Vidmar.

Fakulteta za logistiko Univerze v Mariboru bo kmalu začela študij izvajati tudi v Ljubljani. K temu jih je spodbudil »hiter tempo življenja in izkazan interes gospodarstva«.

Veliko pozornosti namenijo interdisciplinarnosti

Tudi Manca Zrinski poudarja, da se kurikulum študijskih programov na vseh treh bolonjskih stopnjah nenehno posodablja in da veliko pozornosti namenijo interdisciplinarnosti. »Upravljanje logistike je namreč kompleksno in poleg upravljaljskih – tipičnih logističnih znanj (transport, skladiščenje, distribucija, embalaranje, intralogistika, povratna logistika itd.) zahteva tudi sodobna znanja informacijsko-komunikacijskih tehnologij, ekonomije, financ, prava, pa tudi znanje mehkih veščin – od komuniciranja, izpolnjevanja zahtev in pričakovanj strank in ravnanja z zaposlenimi do učinkovitega delovanja v mednarodnih okoljih,« našteje.

Pri izobraževanju uporabljajo sodobne metode

Pri pripravi novih ali posodabljanju obstoječih vsebin na mariborski Fakulteti za logistiko vedno izhajajo iz tega, kako bodo študenti pridobili te kompetence. »Že skorajda od ustanovitve fakultete naši študijski programi potekajo v kombinirani – klasični in online obliki. S tem študente pripravimo na samostojno iskanje rešitev in na fleksibilnost. Hkrati pa tudi v razredu ne izvajamo klasičnega katedrskega predavanja, temveč je veliko timskega dela, dela v laboratorijih, pripravljanja seminarskih del na realnih izzivih gospodarstva

in javnega nastopanja. To nam omogočajo dobre povezave z gospodarstvom in oprema v laboratorijih, ki jo tudi nenehno nadgrajujemo,« izpostavi.

Prilagajajo se razmeram na trgu

Kot pravi Manca Zrinski, so zapriseženi k izobraževanju celovitih in kompetentnih logistov, zato se bodo tudi v prihodnje njihovi študijski programi spreminjali in prilagajali novonastalim razmeram na svetovnem logističnem trgu. Na fakulteti nastajajo novi laboratoriji, s pomočjo katerih bodo študenti dobili še realnejši vpogled v izzive gospodarstva. Kmalu bodo začeli študij izvajati tudi v Ljubljani, saj jih je k temu spodbudil »hiter tempo življenja in izkazan interes gospodarstva«.

Uporabljajo sodobne metode poučevanja

Vidmar pravi, da imajo pri povezovanju študija s prakso zelo dobre izkušnje, zato bodo s tem nadaljevali. Učne načrte stalno prilagajajo in študentom omogočajo pridobitev najnovejših znanj. »Posodobili smo magistrski študij, ki ga izvajamo samo v popoldanskem času, saj večina naših študentov po zaključeni prvi stopnji takoj najde zaposlitev in bi jim izvajanje študija v dopoldanskem času predstavljalo težavo,« pojasni.

Velik korak naprej so naredili tudi na področju implementacije sodobnih metod poučevanja. »Študentom želimo poleg kakovostnega in ustreznega teoretičnega znanja ponuditi tudi čim več problemskega učenja ter učenja po sistemu 'learning by doing', saj jih želimo čim bolj pripraviti na realno okolje. Prizadevali si bomo, da bodo naši študenti dobili vsa potrebna znanja za delo v tem dinamičnem sektorju, istočasno pa tudi znanja, ki jim omogočajo nadaljevanje študija do doktorata, če želijo,« še obljublja Peter Vidmar. gg

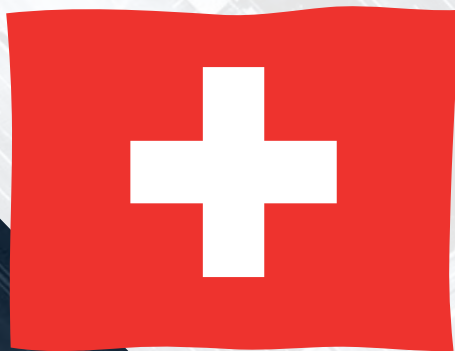
30 let

**ZAPELJITE VAŠ POSEL NA VIŠJI NIVO
VSE ZA TOVORNE DELAVNICE**



Produkt d.o.o., Šmartinska cesta 218c, 1260 Ljubljana
T: 01/52 00 450 - E: info@produkt.si - www.produkt.si

POTREBUJETE ZBIRNI ALI DIREKTNI
PREVOZ V ALI IZ
ŠVICE?



Carinski postopki
na daljavo v Sloveniji
in Švici



☎ +386 4 531 77 60

✉ info@vrba.si

🖱 www.vrba.si

KONTAKTIRAJTE NAS!

KONTAKT





**INŽENIRING
ELESPROM d.o.o.**

2018
AAA
Zlato odličnost

ELESPROM INŽENIRING d.o.o.

Matična št.: 6267416
Bilna d.o.o. / ZIS.2018

Christ
WASH SYSTEMS

Limbuška cesta 79, 2000 MARIBOR | PE Ljubljana, Zaloška cesta 159, 1000 LJUBLJANA
tel.: 041 618 573, 031 337 998 | e-mail: info@elesprom.si | 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



ANALIZA: TRANSPORT 2019

 Analitika GZS

Analitika

Čisti prihodki so se povečali

Cestni tovorni promet je v letu 2019 najbolj prispeval k rasti dodane vrednosti v panogi transporta (za 61 milijonov EUR), sledil je potniški kopenski promet (za 24 milijonov EUR).

Darja Močnik, Bojan Ivanc, Analitika GZS

Slabih 5,2 milijarde EUR prihodkov

V dejavnosti transporta (kjer so zajete izbrane dejavnosti - več v metodoloških pojasnilih) je finančna poročila o poslovanju za leto 2019 na Ajpes predložilo 7.502 poslovno aktivnih subjektov (7.575 v 2018), med katerimi je bilo 3.656 gospodarskih družb (3.544 v 2018), 3.842 majhnih samostojnih podjetnikov¹ (4.027 v 2018) ter 4 zadruge.

Subjekti v dejavnosti transporta so, v primerjavi z vsemi subjekti v Sloveniji, zaposlovali 7,9 % vseh zaposlenih (lastniki s.p. kot nosilci dejavnosti niso vključeni v št. zaposlenih), ustvarili 5,4 % vseh čistih prihodkov od prodaje ter 7,1 % celotne dodane vrednosti Slovenije. Gospodarskih družb v dejavnosti transporta je bilo v enem letu za 112 več², samostojnih podjetnikov pa za 185 manj, kar pa je bilo predvsem posledica njihovega prehoda v beleženje stroškov prek normiranih stroškov. V tem primeru tem subjektom za statistični namen ni potrebno oddati finančnih izkazov, posledično pa lahko njihov ekonomski pomen le še grobo ocenimo.

Čisti prihodki vseh subjektov v dejavnosti transporta so se v letu 2019 povečali za 4,7 % na 5.688 milijonov EUR, kar je bila najvišja vrednost do sedaj. Čisti prihodki gospodarskih družb so porasli za 5,7 % oz. za 263,4 mio EUR (85,8 % vseh), zmanjšanje pri samostojnih podjetnikih je znašalo 1,1 % oz. 8,9

mio EUR. Čisti prihodki na tujem trgu so se pri vseh subjektih povečali za 5,5 % na 2.773 milijonov EUR³. Delež prodaje na tujih trgih je tako znašal 48,7 %. Zgolj pri družbah je delež prodaje na tujih trgih znašal 51,6 %. Podatki Banke Slovenije o izvozu storitev (publikacija Ekonomski odnosi Slovenije s tujino) podajajo dobro sliko o pomenu tujih naročnikov za slovenski transportni sektor.

86 %
celotne prodaje
so ustvarile
gospodarske
družbe.

Država	Izvoz storitve (v mio EUR), 2019	Struktura v	Povprečna letna rast (2019/2010)
Avstrija	519,4	21,3	8,6
Nemčija	344,5	14,2	9,1
Italija	280,7	11,5	3,9
Francija	181,0	7,4	8,5
Slovaška	97,4	4,0	16,6
Luksemburg	94,6	3,9	33,2
Belgija	91,8	3,8	4,1
Švica	80,2	3,3	3,8
Hrvaška	72,4	3,0	2,6
Nizozemska	71,0	2,9	11,1
Češka	50,2	2,1	9,5
Druge države	550,8	22,6	5,5
SKUPAJ	2.433,9	100,0	7,2

Vir: Banka Slovenije

1 Brez samostojnih podjetnikov, ki ugotavljajo davčno osnovo na podlagi normiranih odhodkov.

2 Neto princip: novoustanovljene, zmanjšano za podjetja, ki finančnih izkazov niso več oddale.

3 Po statistiki Banke Slovenije je ta vrednost nekoliko nižja (2.434 mio EUR).

Prihodki poslovnih subjektov višji za **4,7 %** ali za **255 mio EUR.**

Izvoz storitev transporta je v letu 2019 znašal 2,4 mrd EUR, kar je predstavlja 4,2-odstotno letno rast prihodkov iz naslova nujenja storitev prevoza za tuje naročnike. Povprečna letna rast je v zadnjih desetih letih znašala 7,2 %. Povprečna letna rast je presegala 30 % pri naročnikih iz Luksemburga (33 %) in Južne Koreje (39 %) oziroma 20 % pri poljskih (20 %) in romunskih (26 %). Polovico celotne vrednosti izvoza

je bilo v 2019 sicer opravljeno za naročnike iz Avstrije, Nemčije in Italije. Prirast teh treh držav k skupnemu povečanju v desetih letih (+1,2 mrd EUR) je bil kore-spondenčen njihovem deležu (47 %), pri čemer je bila predvsem povprečna rast poslov za naročnike iz Nemčije (9,1 %) in Avstrije (8,6 %) visoka, manj pa za tiste iz Italije (3,9 %).

Definicija dejavnosti transporta

Metodologijo o analizi poslovanja dejavnosti transporta smo zasnovali skupaj z Združenjem za promet pri GZS ter dejavnost analizirali na podlagi **predloženih nerevidiranih letnih finančnih izkazov gospodarskih družb za leto 2019**, ki so registrirane v naslednjih primarnih dejavnostih:

- Železniški tovorni promet (49.2), brez družbe SŽ infrastruktura
- Potniški kopenski promet (49.3 in 49.1)
- Cestni tovorni promet (49.4)
- Skladiščenje (52.1), brez družbe Zavod za blagovne rezerve
- Logistika (52.21 in 52.29), brez družbe DARS
- Pretovarjanje (52.24)
- Pošta in kurirske dejavnosti (53.1 in 53.2)

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 Ajpesu, razen če to ni drugače navedeno.

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.

Dodana vrednost subjektov višja za 6,7 %

Dodana vrednost se je pri vseh subjektih povečala za 6,7 % na 1.834 mio EUR. Gospodarske družbe so ustvarile 86,8 % celotne dodane vrednosti. Pri zadnjih se je povečala za 7,5 % (pri samostojnih podjetnikih za 1,6 %). V dejavnosti transporta je bilo zaposlenih 45.011 oseb (brez nosilcev s. p.), kar je bilo za 2.965 več kot v 2018. To je bila posledica porasta zaposlenih pri družbah (2.846 več zaposlenih). Število zaposlenih v gospodarskih družbah je poraslo za 7,8 % oz. za 2.846 oseb), pri s. p. za 2,1 % oz. za 119 oseb. Delež dodane vrednosti v čistih prihodkih (bruto marža) je znašal 32,2 %. Vsi subjekti so razpolagali z 5.622 mio EUR sredstev, kar je bilo za 10,7 % več kot v predhodnem letu.

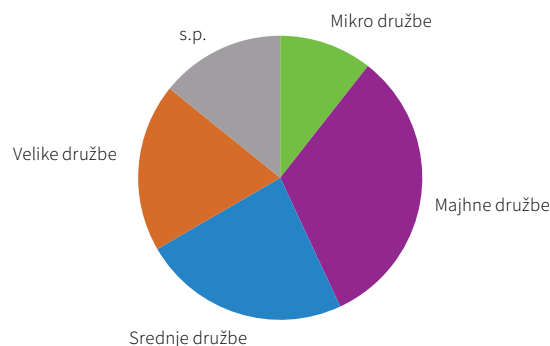
Dodano vrednost v 2019 so v večji meri povečale družbe.

Majhni subjekti ustvarili 57 % prodaje vseh subjektov

Če prodajo razdelimo med subjekte po velikosti, so največji delež prodaje (čistih prihodkov od prodaje) ustvarile majhne in mikro družbe ter s. p., in sicer 57,3 % prihodkov od prodaje, velike in srednje družbe pa 42,7 %. Po številu subjektov so prevladovali majhne in mikro družbe ter s. p. (98,6 %).

Vrsta poslovnega subjekta	Čisti prihodki (v mio EUR)	Struktura v	Dodana vrednost (v mio EUR)
Družbe	4.880	85,8	1.592,4
S.p.	804	14,1	241,2
Zadruge	3,9	0,1	0,2
Skupaj	5.688	100,0	1.834

Struktura dosežene prodaje v 2019 po vrstah poslovnega subjekta



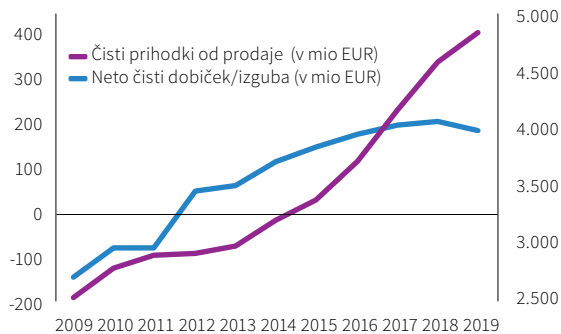
Vir: Ajpes, Kapos GZS

V nadaljevanju obravnavamo le analizo poslovanja gospodarskih družb.

Štiri leta zapored nad 7 % rast števila zaposlenih

Transport vse od leta 2009 beleži zvezno rast prodaje. Vsa leta se povečuje tudi število družb v panogi transporta. Celotni prihodki v vrednosti 5,2 mrd EUR so se v letu 2019 zvišali za 281,9 mio EUR oz. za 5,8 %. Od tega je rast čistih prihodkov od prodaje znašala 5,7 %. Dodana vrednost se krepi vse od leta 2011, ko je bila na najnižji ravni. V zadnjih 5 letih se dodana vrednost zvišuje s povprečno 9,2-odstotno letno rastjo, glede na leto 2009 pa je bila v 2019 višja za 62,5 %. V letu 2019 se je dodana vrednost zvišala za 7,5 % oz. za 111,2 mio EUR, saj so stroški blaga, materiala in storitev porasli manj kot prodaja, in sicer za 5,1 % oz. za 169,2 mio EUR. Pri 71 % celotne prodaje so predstavljali sicer ključni strošek. Bruto marža (delež dodane vrednosti v prihodkih) se je nekoliko okrepila, iz 32,1 % v 2018 na 32,6 % v 2019. Rast marže je bila posledica tako povečanja števila opravljenih transportnih storitev z višjo dodano vrednostjo kot nižjih cen naftnih derivatov.

Prodajni prihodki strmo navzgor

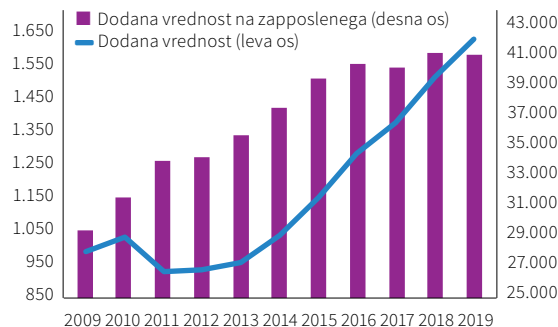


Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost na zaposlenega je v 2019 znašala 40.663 EUR, kar je bilo za 0,3 % manj kot v 2018, saj se je število zaposlenih povečalo za 7,8 % oz. za 2.846 več zaposlenih. Sektor transporta je namreč precej delovno intenzivna dejavnost. Dodana vrednost na zaposlenega je bila v primerjavi z letom 2014 višja za 9,4 % (oz. za 1,8 % v povprečju na leto), v primerjavi z letom 2009 za 38,5 %. K počasni rasti produktivnosti dela v zadnjih petih letih je prispevala predvsem krepka rast števila zaposlenih (41,6 %). Rast dodane vrednosti je v tem obdobju znašala 54,9 %. Stroški dela v dodani vrednosti so se zvišali na 61,2 %, kar je bilo za 1,8 o. t. več kot v predhodnem letu.

Ustvarjena EBITDA je dosegla 624 mio EUR, kar je bilo za 2 % oz. za 12 mio EUR več kot v 2018. Na nižjo rast EBITDA (glede na rast dodane vrednosti in glede na rast EBITDA v obdobju 2018/2017) je vplivala predvsem visoka rast stroškov dela, medtem ko se je dodana vrednost povečala za 10,7 %. Poslovni izid je bil glede na leto 2018 nižji za 23 mio EUR, finančni izid pa višji za 6,4 mio EUR.

Stagnacija produktivnosti dela, kljub visoki rasti dodane vrednosti



Vir: Kapos, podatki Ajpes

EBITDA marža je znašala 12,8 %, kar je bilo nekoliko manj, kot je znašalo povprečje v zadnjih petih letih (13,7 %). Neto čistega dobička je bilo za 193,5 mio EUR, kar je bilo za 8,4 % manj oz. za 17,8 mio EUR manj kot v predhodnem letu. Neto čisti dobiček se je krepil od leta 2009 do 2018. V 2019 se je zmanjšal predvsem zaradi nižjega dobička v pretovarjanju ter v cestnem tovornem prometu.

Razmerje med neto finančnim dolgom in EBITDA je znašalo 1,6, kar je bilo za 0,3 višje kot v 2018. Zadolženost se je v letu 2019 nekoliko povečala zaradi višjih investicij. V predhodnih letih se je zniževala vse od leta 2009. Kratkoročni koeficient je znašal 1,3 in je bil enak kot v predhodnem letu ter 1,4-krat višji kot pred desetletjem, kar odraža izboljšane plačilne pogoje kupcev, večjo usmerjenost na tuje trge, kjer so plačilni roki krajši, ter tudi znižanje števila velikih primerov prestrukturiranja družb (te družbe so bile v letih pred tem slabo likvidne), ki so bremenile dejavnosti transporta v preteklosti.

Cestni tovorni promet ustvaril več kot polovico celotnega prometa transporta

Panožna struktura družb v dejavnosti transporta kaže na prevlado cestnega tovornega prometa, ki predstavlja 51,1-odstotni delež po ustvarjenih čistih prihodkih, 72-odstotni delež po številu družb, 51,2-odstotni delež po številu zaposlenih, kakor tudi 34,3-odstoten po neto dobičku. Po ustvarjenih čistih prihodkih sledi logistika (brez družbe DARS) z 22-odstotnim deležem, pošta in kurirske dejavnosti s 7,1-odstotnim deležem prodaje ter pretovarjanje s 6,5-odstotnim deležem.

V primerjavi z letom 2018 so se v 2019 prihodki družb (brez sprememb vrednosti zalog) v dejavnosti transporta relativno najbolj povečali v potniškem kopenskem prometu (8,9 %), sledi rast prihodkov v logistiki (7,9 %), cestnem tovornem prometu (7,2 %) in pošti in kurirskih dejavnostih (4,1 %). Absolutno je prihodek v letu 2019 v primerjavi z letom 2018 najbolj porasel v cestnem tovornem prometu (za 170,4 mio EUR), sledi logistika (za 82,4 mio EUR),

1,6 mrd
ustvarjene dodane
vrednosti v 2019.

Produktivnost dela
(slabih 41 tisoč EUR
dodane vrednosti na
zaposlenega) v 2019
nižja zaradi visoke
rasti zaposlenih.

Po šestih letih rasti
dobička je v 2019
sledilo zmanjšanje
le-tega.

Cestni tovorni promet je med panogami transporta največji.

potniški kopenski promet (35,7 mio EUR) in pošta ter kurirske dejavnosti (za 13,8 mio EUR). Prihodek od prodaje je upadel v skladiščenju (-9,3 % oz. za 9 mio EUR), v pretovarjanju (-3,2 % oz. za 10,9 mio EUR) ter v železniškem tovornem prometu (-0,2 % oz. za 545 tisoč EUR).

Največje absolutno povečanje neto dobička glede na predhodno leto je zabeležil potniški kopenski promet (za 20 mio EUR več oz. za 127,2 % več), predvsem zaradi večjega porasta dobička v družbi

SŽ-Potniški promet. Sledita logistika (za 2,3 mio EUR oz. za 8,9 %) ter skladiščenje (za 2 mio EUR oz. za 655,5 %). Znižanje dobička so beležile štiri dejavnosti transporta, in sicer najbolj pretovarjanje (za 19,1 mio EUR oz. za 29,2 %). Manj dobička kot v letu 2018 so beležili še v cestnem tovornem prometu (za 13,9 mio EUR oz. za 17,3 %), pošti in kurirskih dejavnostih (za 5 mio EUR oz. za 41 %) ter v železniškem tovornem prometu (za 4,1 mio EUR oz. za 36,4 %).

Transport skupaj

Kazalec/Kazalnik	2019	Sprememba v %, 19/18	2018	Sprememba v %, 19/14	Sprememba v %, 19/09	Povprečje 2009-2019
Število družb	3.656	3,2	3.544	27,8	61,4	2.949
Št. zaposlenih po del. urah	39.160	7,8	36.314	41,6	17,3	31.332
Prihodki (v mio EUR)	5.150,2	5,8	4.868,3	52,8	90,0	3.665,6
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	4.880,1	5,7	4.616,7	52,4	93,0	3.466,2
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	124.621	-2	127.135	7,6	64,6	110.276
Delež prodaje na tujih trgih (%)	51,6	0,4	51,4	12,7	36,9	46,1
Dodana vrednost (v mio EUR)	1.592,4	7,5	1.481,1	54,9	62,5	1.149,4
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	40.663	-0,3	40.787	9,4	38,5	36.509
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	61,2	3,0	59,4	-0,8	-16,7	63,1
EBITDA (v mio EUR)	624,7	2,0	612,7	55,1	126,8	441,3
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	12,8	-3,8	13,3	1,6	17,4	12,6
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	193,5	-8,4	211,4	59,7	-231,2	80,1
Donosnost kapitala - ROE (%)	8,5	-18,1	10,3	-7,0	-174,8	4,0
Neto finančni dolg na EBITDA	1,6	23,1	1,3	-33,3	-69,8	2,8
Kratkoročni koeficient	1,3	0	1,3	30,0	44,4	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	13,5	27,4	10,6	68,8	5,5	9,3

Opomba: V obdobju 2007-2010 je bilo v dejavnosti transporta zajeto tudi poslovanje SŽ-Infrastruktura, ki so bile del družbe Slovenske železnice.

Leto 2019	Transport skupaj	Cestni tovorni promet	Logistika **	Potniški kopenski promet	Pošta in kurirske dejavnosti	Pretovarjanje	Železniški tovorni promet	Skladiščenje*
Število družb	3.656	2.634	514	332	61	32	11	72
Št. zaposlenih (po del. urah)	39.160	20.043	3.864	4.890	6.015	2.553	1.387	409
Prihodki v mio EUR (brez sprememb vrednosti zalog)	5.150,2	2.552,8	1.131,3	436,6	354,5	326,4	260,1	88,4
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	4.880,1	2.495,2	1.114,6	277,0	348,4	316,6	241,2	87,1
Delež prodaje na tujih trgih (%)	51,6	55,2	58,8	11,8	11,2	48,2	87,2	58,4
Dodana vrednost (v mio EUR)	1.592,4	709,8	187,4	214,5	186,2	188,9	89,5	16,0
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	40.663	35.416	48.503	43.859	30.966	74.006	64.510	39.163
EBITDA (v mio EUR)	624,7	312,3	69,4	81,2	27,5	92,0	35,2	7,1
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	12,8	12,5	6,2	29,3	7,9	29,1	14,6	8,1
Neto čisti dobiček (v mio EUR)	193,5	66,4	28,2	35,8	7,3	46,5	7,1	2,3
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	13,5	11,7	11,9	32,1	9,3	21,2	16,8	6,6

*brez družbe Zavod za blagovne rezerve RS., ** brez družbe DARS

Vir: Ajpes, Kapos GZS

Deleži v %, v 2019	Žel. tov. pr.	Potniški kop. pr.	Cestni tovorni promet	Skladiščenje*	Logistika**	Pretovarjanje	Pošta in kur. dej.
Število družb	0,3	9,1	72,0	2,0	14,1	0,9	1,7
Št. zaposlenih po del. urah	3,5	12,5	51,2	1,0	9,9	6,5	15,4
Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog)	5,1	8,5	49,6	1,7	22,0	6,3	6,9
Čisti prihodki od prodaje	4,9	5,7	51,1	1,8	22,8	6,5	7,1
Dodana vrednost	5,6	13,5	44,6	1,0	11,8	11,9	11,7
Neto čisti dobiček	3,7	18,5	34,3	1,2	14,6	24,0	3,7

*brez družbe Zavod za blagovne rezerve RS; ** brez družbe DARS

Sprememba v %, 2019/2018	Žel. tov. pr.	Potniški kop. pr.	Cestni tovorni promet	Skladiščenje*	Logistika**	Pretovarjanje	Pošta in kur. dej.
Število družb	10	1,5	4,1	0	-0,2	-3	7
Št. zaposlenih po del. urah	2,3	5,7	9,8	-2,9	9	15,9	1,6
Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog)	-0,2	8,9	7,2	-9,3	7,9	-3,2	4,1
Čisti prihodki od prodaje	-1,2	4,2	7,3	-9,5	7,7	-0,2	4,9
Dodana vrednost (DV)	11,6	12,8	9,4	4,6	11	-5	4,1
Neto čisti dobiček	-36,4	127,2	-17,3	655,5	8,9	-29,2	-41

*brez družbe Zavod za blagovne rezerve RS; ** brez družbe DARS



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

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



Cestni tovorni promet

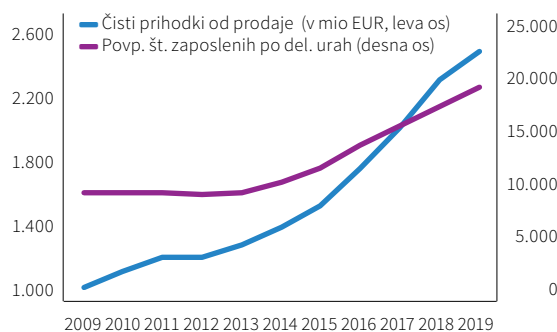
Višji stroški tudi letos vplivali na nižji pozitiven poslovni izid

V dejavnosti cestnega tovornega prometa je rast prodaje in dodane vrednosti ostala visoka tudi v letu 2019. Pozitivni trendi sicer trajajo vse od leta 2009, ko je bilo doseženo dno. Ob večjem obsegu poslovanja in večjem povpraševanju po prevozih tako v mednarodnem (pretežno za države srednje in jugovzhodne Evrope) kot v domačem prometu so se podjetja v cestnem tovornem prometu v 2019 srečevala z nižjimi cenami energentov in višjimi stroški dela.

V tej dejavnosti je bilo v 2019 registriranih 2.534 družb, med katerimi ni prevladujočega podjetja po deležu prihodkov. V desetih letih se je število družb povečalo za 1.047 družb. Družb, ki izkazujejo nad 10 mio EUR prihodkov, je bilo 38 v letu 2019, med 5 in 10 mio EUR letne prodaje je beležilo 66 družb, med 1 in 5 mio EUR letne prodaje pa je imelo 437 družb. Celotni prihodki so se v 2019 povečali za 7,2 %, kar je bilo pol manj, kot je znašala letna rast v predhodnih treh letih (14 % rast/leto). Cestni tovorni promet je v letu 2019 beležil 2,6 mrd EUR celotnih prihodkov. Čisti prihodki so znašali 2,5 mrd EUR ter so se v 2018 povečali za 169 mio EUR oz. za 7,3 %.

Podjetja v tej dejavnosti so precej vpeta v mednarodne tokove, saj so 55,2 % svojega prometa ustvarila na podlagi naročil tujih naročnikov s sedežem izven Slovenije. Prodaja na tujem trgu (opravljene storitve prevoza za tuje naročnike) se je povečala za 109,1 mio EUR oz. za 8,6 %, prodaja na domačem pa za 59,8 mio EUR oz. za 5,7 %. Družbe s prodajo nad 10 mio EUR so beležile mediano deleža izvoza pri 58,9 %. Cestni tovorni promet je v 2019 zabeležil za 9,1 mio EUR nižji poslovni izid, saj so poslovni odhodki porasli za 180,8 mio EUR oz. za 8 %, medtem ko so bili poslovni prihodki višji za 172,6 mio EUR oz. za 7,3 %. H krčenju poslovnega izida so najbolj prispevali višji stroški dela (+13,4 %) in odpisi vrednosti (+10,6 %).

Rast zaposlenih skladna z rastjo prodaje

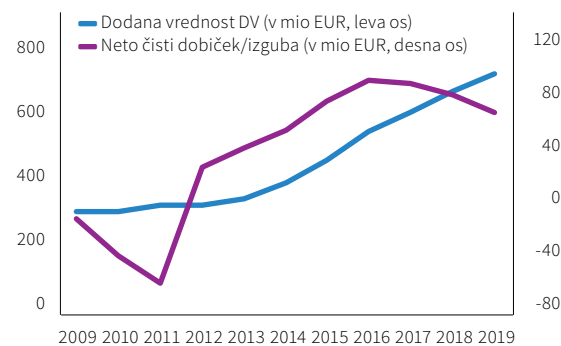


Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost na zaposlenega tretje leto zapored nižja

Zaradi nižjih cen goriv kot v 2018, ki so najpomembnejša stroškovna postavka (22 % poslovnih odhodkov), se je dodana vrednost povečala nekoliko bolj kot prodaja, in sicer za 61 mio EUR oz. za 9,4 % na 709,8 mio EUR. V zadnjih petih letih se je dodana vrednost v povprečju povečevala za 14,6 % letno, kar je izjemna rast in dokazuje konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov kot tudi rast domačih izvoznikov in gospodarstev v zaledju, ki so odvisni od transporta blaga preko Luke Koper kot tudi preko drugih cestnih koridorjev. Tako število družb kot število zaposlenih se še vedno povečujeta. Število zaposlenih je v letu 2019 poraslo za 1.797 oseb oz. za 9,8 %. V desetih letih se je število zaposlenih povečalo za 10 tisoč oseb na skupno 20 tisoč oseb. V zadnjih petih letih je število zaposlenih vsako leto v povprečju naraslo za 12,6 %. Zaradi hitrejše rasti števila zaposlenih od dodane vrednosti se je dodana vrednost na zaposlenega že tretje leto zapored znižala, in sicer v letu 2019 za 0,4 % na 35.416 EUR. Stroški dela so predstavljali 55,2 % ustvarjene dodane vrednosti, kar je bilo za 0,6 o. t. več kot 2018.

Zadnja 3 leta z nižjim dobičkom



Vir: Kapos, podatki Ajpes

EBITDA marža zadnja tri leta nižja

EBITDA zadnja tri leta beleži umirjeno rast. EBITDA se je v 2019 povečala za 9,6 mio EUR oz. za 3,2 % na 312,3 mio EUR. EBITDA marža se je nekoliko zmanjšala (za 0,5 odstotne točke glede na 2018) in je bila najnižja po letu 2014. Prvih deset družb po prodaji je beležilo razpon EBITDA marže med 3,4 % in 24,6 %, pri družbah s prodajo nad 15 mio EUR prodaje je mediana EBITDA marže znašala 12,3 %.

Rekordni prihodki v dejavnosti (2.553 mio EUR).

Visoka rast dodane vrednosti vse od leta 2012.

Dobiček nižji zadnja tri leta, vrh v 2016

Družbe so skupaj ustvarile 66,4 mio EUR neto dobička, kar je bilo za 13,9 mio oz. za 17,3 % manj kot leto prej. Znotraj desetletnega obdobja je bil neto čisti dobiček najvišji v letu 2016. Med največjimi 10 družbami (ustvarile so 3,2 % celotnega dobička) sta dve družbi poslovali z izgubo, med družbami s prodajo nad 10 mio EUR (ustvarile so 21,2 % celotnega dobička) so tri družbe beležile neto izgubo. Zadolženost (merjeno kot finančni dolg na EBITDA) se v zadnjih petih

letih giblje na podobni ravni. V letu 2019 je neto dolg znašal 1,5-kratnik EBITDA in je bil višji za 0,1 odstotne točke glede na leto 2018. Razpon zadolženosti med največjimi desetimi družbami po prihodkih je bil med 0,2 in 11,5. Delež investicij v opredmetena osnovna sredstva je v 2019 znašal 11,7 % čistih prihodkov od prodaje in je bil glede na predhodno leto nižji za 1,5 odstotne točke.

Višji stroški blaga, materiala in storitev ter dela so vplivali na nižji poslovni izid.

Cestni tovorni promet

Kazalec/Kazalnik	2019	Sprememba v %, 19/18	2018	Sprememba v %, 19/14	Sprememba v %, 19/09	Povprečje 2009-2019
Število družb	2.634	4,1	2.530	34,9	66,0	2.056
Št. zaposlenih po del. urah	20.043	9,8	18.246	81,3	101,4	12.951
Prihodki (v mio EUR)	2.552,8	7,2	2.382,4	73,6	129,1	1.654,2
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	2.495,2	7,3	2.326,3	73,8	133,7	1.610,0
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	124.495	-2,4	127.497	-4,2	16,0	124.017
Delež prodaje na tujih trgih (%)	55,2	1,1	54,6	8,0	17,9	51,4
Dodana vrednost (v mio EUR)	709,8	9,4	648,8	97,4	165,3	425,4
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	35.416	-0,4	35.557	8,9	31,7	32.070
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	56,9	3,6	54,9	5,8	-7,8	55,8
EBITDA (v mio EUR)	312,3	3,2	302,7	80,2	183,3	198,3
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	12,5	-3,8	13,0	3,3	21,4	12,0
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	66,4	-17,3	80,3	25,9	-	34,6
Donosnost kapitala - ROE (%)	8,9	-25,7	12,0	-44,9	-	4,9
Neto finančni dolg na EBITDA	1,5	7,1	1,4	15,4	-	2,0
Kratkoročni koeficient	1,3	8,3	1,2	8,3	44,4	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	11,7	-11,4	13,2	4,5	51,9	11,2

Vir: Kapos GZS na osnovi podatkov Ajpes

Nudimo vam prevoz v domačem in mednarodnem transportu

Odkup gozdno lesnih sortimentov (listavcev in iglavcev).

Dolgoletne izkušnje, profesionalnost in zanesljivost.

Plačilo v dogovorjenem roku.

01 866 214 – David

01 653 059 – Matjaž

info@lestrans.si

TRANSPORT

ODKUP LESA

Logistika

**Krepka rast
prihodkov od leta
2013 (1,1 mrd EUR).**

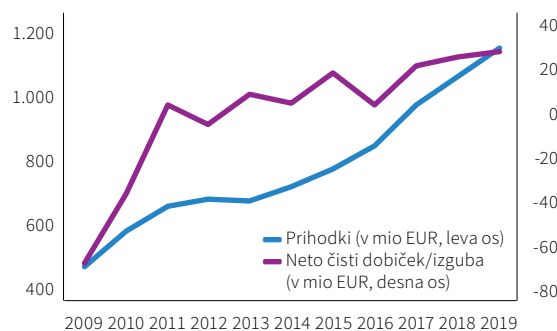
**Visoka rast števila
zaposlenih oslabila
rast produktivnosti.**

Največ ustvarjenih prihodkov v zgodovini

Število družb, ki so registrirane v špediciji in spremljajočih storitvenih dejavnostih (iz panoge smo izločili smo družbo DARS), se trendno povečuje. V 2019 je bilo v dejavnosti registriranih 514 družb, kar je bilo 171 družb več kot leta 2009. Dejavnost je tudi v letu 2019 beležila večje zvišanje celotnih prihodkov, ki so porasli za 82,4 mio EUR ali za 7,9 % na 1,13 mrd EUR. Prihodki v dejavnosti konstantno rastejo od 2013 dalje, v zadnjih petih letih s povprečno rastjo 9,1 % na leto. Čisti prihodki od prodaje so se v 2019 okrepili za 79,7 mio EUR ali za 7,7 % na 1,11 mrd EUR.

Največja družba po velikosti prodaje je Intereuropa z 10,2-odstotnim deležem, druga Glovis Europe z 8,2-odstotnim deležem prodaje in tretja DSV Transport s 4,4-odstotnim deležem. Največjih 23 družb je beležilo prihodke nad prodajo nad 10 mio EUR in so skupaj ustvarile 61,5-odstotni delež v celotni prodaji. Naslednjih 19 družb je ustvarilo med 5 in 10 mio EUR letnega prometa ter je beležilo 11,7-odstotni delež v prodaji dejavnosti. 99 družb je imelo letni promet med 1 in 5 mio EUR prihodkov, kar je predstavljalo 22,3-odstotni delež. Čisti prihodki na domačem trgu so v 2019 porasli za 8,4 % oz. za 35,6 mio EUR, na tujem trgu pa za 7,2 % oz. za 44,1 mio EUR. Delež prodaje na tujih trgih se je v 2019 znižal za 0,2 odstotne točke na 58,8 %, v predhodnih štirih letih je intenzivneje naraščal. Delež izvoza 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.

Dobiček zadnjih sedem let



Vir: Kapos, podatki Ajpes

V logistiki čez 300 novih zaposlenih

V 2019 je bilo v logistiki zaposlenih 3.864 oseb (po delovnih urah), kar je bilo za 9 % oz. za 319 zaposlenih več kot v 2018. V zadnjih petih letih se število zaposlenih povprečno krepi za 6,3 % na leto. Večina večjih družb je povečala število zaposlenih, predvsem družba Kuehne+Nagel, ki je z novim logističnim centrom okrepila mednarodne tokove s Švico. Skupaj

so družbe s prihodki nad 10 mio EUR zaposlovale 48,6 % vseh zaposlenih v dejavnosti.

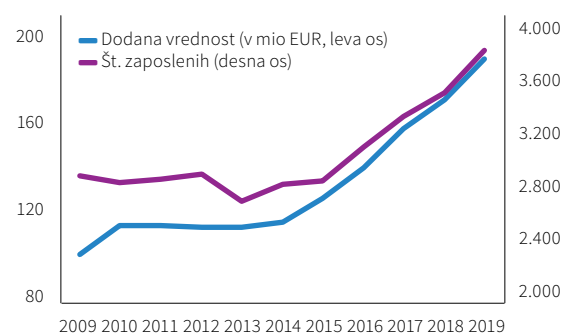
Rast stroškov storitev nižja od dodane vrednosti

Dodana vrednost se konstantno krepi predvsem od 2014. V zadnjih petih letih je porasla v povprečju za 10,4 % na leto. V letu 2019 je dodana vrednost porasla za 11 % oz. za 18,5 mio EUR, na 187,4 mio EUR. Stroški blaga, materiala in storitev so porasli za 7,3 % oz. za 63,3 mio EUR. Med njimi so najbolj porasli stroški storitev (za 34 mio EUR oz. za 12,7 %), stroški energije za 16,3 % oz. za 3,7 mio EUR.

Dodana vrednost na zaposlenega že blizu 50 tisoč EUR

Dodana vrednost na zaposlenega se je v zadnjih petih letih krepila, in sicer povprečno s 3,8-odstotno rastjo. V 2019 je znašala 48.503 EUR in se je zvišala za 1,8 %. V 2019 je bila rast nižja zaradi visokega zaposlovanja v panogi. Med družbami z letno realizacijo nad 10 mio EUR (23 družb) je bila produktivnost nadpovprečno visoka pri Glovis Europe. Še tri družbe so imele produktivnost dela višjo od 100 tisoč EUR, 10 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 mio EUR je znašala 59 tisoč EUR, pri družbah s prometom med 5 in 10 mio EUR je znašala 60 tisoč EUR. Stroški dela v dodani vrednosti so v 2019 upadli na 63,5 % oz. za 1 odstotno točko.

Rast dodane vrednosti in zaposlenih



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Mediana EBITDA marža raste od leta 2012

EBITDA se je v 2019 zvišala za 9 mio EUR oz. za 15,1 % na 59,4 mio EUR. Poslovni izid je bil višji za 10 % (3,2 mio EUR) kljub visokim stroškom dela, ki so porasli za 9,1 % (10 mio EUR), ter stroškom blaga in storitev, ki so porasli za 7,3 %. Zadolženost (neto finančni dolg) dejavnosti se je v 2019 povečala na 2,5-kratnik EBITDA, medtem ko je v 2018 znašala 1,4-kratnik. Med večjimi družbami sta bili le dve družbi med bolj

zadolženimi. Povečanje zadolženosti je bilo posledica višjih investicij, saj je delež investicij v opredmetena osnovna sredstva porasel na 11,9 % čistih prihodkov (1,8 % v 2018). Investicije v opredmetena osnovna sredstva so se lani povečala za 114 mio EUR na 132,6.

Rast neto dobička tudi v 2019

Dosežena neto dobička je bilo največ v zgodovini. Glede na predhodno leto se je povečal za 2,3 mio EUR oz. za 8,9 % na 28,4 mio EUR, kar je pomenilo 2,5-odstotno neto maržo. Med družbami z letnim prometom nad 10 mio EUR (ustvarijo 62,8 % celotnega dobička) sta le dve družbi beležili čisto izgubo.

Večje investicije v opredmetena sredstva.

Logistika

Kazalec/Kazalnik	2019	Sprememba v %, 19/18	2018	Sprememba v %, 19/14	Sprememba v %, 19/09	Povprečje 2009-2019
Število družb	514	-0,2	515	13,5	49,9	444
Št. zaposlenih po del. urah	3.864	9	3.545	35,9	32,9	3.085
Prihodki (v mio EUR)	1.131,3	7,9	1.048,9	54,7	127,3	787,5
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	1.114,6	7,7	1.034,9	54,7	133,1	773,1
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	288.451	-1,2	291.953	13,8	75,5	247.987
Delež prodaje na tujih trgih (%)	58,8	-0,3	59,0	16,4	21,0	53,2
Dodana vrednost (v mio EUR)	187,4	11,0	168,9	63,9	87,8	130,8
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	48.503	1,8	47.652	20,6	41,3	42.011
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	63,5	-1,6	64,5	-8,1	-14,8	67,8
EBITDA (v mio EUR)	69,4	15,1	60,4	90,8	170,1	43,3
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	6,2	6,9	5,8	21,6	14,8	5,6
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	28,2	8,9	25,9	358,6	-	1,8
Donosnost kapitala - ROE (%)	11,1	-3,1	11,5	251,6	-	0,8
Neto finančni dolg na EBITDA	2,5	78,6	1,4	-32,4	-	4,1
Kratkoročni koeficient	1,1	0	1,1	0,0	10,0	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	11,9	561,1	1,8	1222,2	-35,3	3,8

Opomba: Logistika brez družbe DARS

CELOVITE LOGISTIČNE STORITVE ZA CELOTNO GEOGRAFSKO PODROČJE EVROPE



SKLADIŠČENJE

- 60.000 paletnih mest
- Skladiščenje in pretakanje nevarnih in nenevarnih snovi
- Podprto s sodobnim info. sistemom (WMS)
- Lokacija skladišč v Mariboru (SI) in Zagrebu (HR)
- Carinsko skladišče

REŠITVE / STORITVE

- Špeditorske storitve
- Komisioniranje blaga
- Oglaševanje na kamionih
- GPS sledenje vozil
- Odčitavanje digitalnih tahografov

TRANSPORT

- Prevozi ADR blaga
- 350 vozil različnih velikosti in nadgradenj
- Mednarodni in domači prevozi
- Ladijski in zračni prevozi
- Intermodalni transport



fa maik
GLOBAL LOGISTICS

... ker znamo, hočemo in zmoremo.

F.A. MAIK d.o.o.
PE Perhavčeva ulica 10, 2000 Maribor
tel.: (02) 460 00 82 / fax: (02) 460 00 97
info@fa-maik.com

www.fa-maik.com



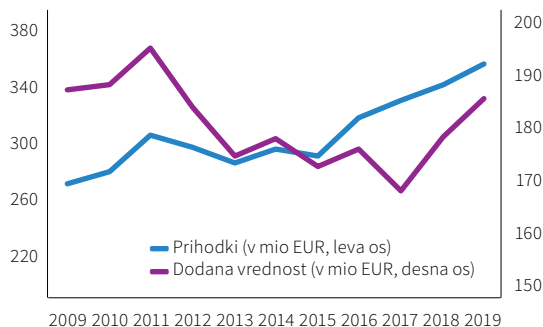
Pošta in kurirske dejavnosti

Vse višji tudi prihodki, ustvarjeni na tujem trgu

Pošta in kurirske dejavnosti so v letu 2019 beležile 354,5 mio EUR celotnih prihodkov, kar je bilo za 13,8 mio EUR oz. za 3,7 % več kot v 2018. V zadnjih petih letih so celotni prihodki porasli v povprečju za 3,7 % na leto. V panogi ima prevladujoč položaj Pošta Slovenije, ki ima 67,4-odstotni tržni delež glede na ustvarjene prihodke in 87,7-odstotnega po ustvarjeni dodani vrednosti. Sledi DHL Ekspres s 6,2-odstotnim deležem po prihodkih ter Neral logistics systems s 5,1- in DPD s 4,4- odstotnim deležem po prihodkih. Nad 10 mio EUR letne realizacije dosega šest družb, ki ustvarijo pretežen (91 %) delež prodaje v dejavnosti. Slednjim so se prihodki v 2019 zvišali za 8,4 % (mediana). Delež prodaje, ustvarjene na tujem trgu, se je v 2019 nekoliko zvišal, in sicer na 11,2 %. Prihodki od prodaje na tujem trgu so se lani zvišali za 5,2 mio EUR oz. za 15,5 %, na domačem trgu so se zvišali za 11 mio EUR oz. za 3,7 %. Družbe dosegajo različne deleže prodaje na tujem trgu.

Prihodki rastejo s
4,1-odstotno
rastjo.

Zadnja 3 leta z višjo rastjo prodaje



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost se krepi zadnji dve leti

V 2019 se je dodana vrednost v dejavnosti zvišala za 7,3 mio EUR oz. za 4,1 %. Velik vpliv na rast dejavnosti v 2019 je imela Pošta Slovenije, ki se ji je dodana vrednost zvišala za 2,8 %. Ostalim trem največjim podjetjem v tej panogi se je dodana vrednost zvišala med 9,3 in 32 %. Stroški blaga, materiala in storitev so se znižali za 7 mio EUR oz. za 4,4 %, med njimi najbolj stroški storitev – strošek transportnih storitev (6,9 mio EUR). Stroški najemnin so se znižali za 2,7 mio EUR.

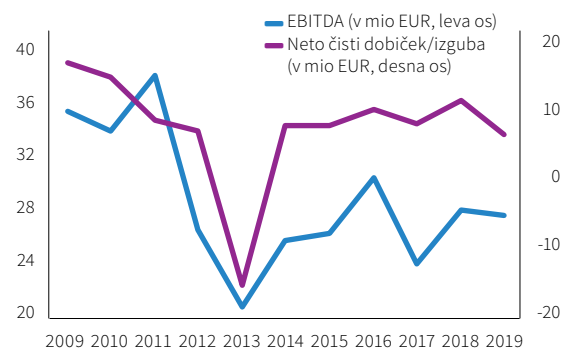
Število zaposlenih raste zadnji dve leti

Število zaposlenih se je vse od leta 2009 do leta 2017 zmanjševalo, zadnji dve leti pa se ponovno povečuje. V 2019 se je število zaposlenih okrepilo za 97, na skupno 6.015 oseb. Več kot 90 odstotkov zaposlenih v dejavnosti je bilo zaposlenih v Pošti Slovenije. Dodana vrednost na zaposlenega (za 2,4 %) je porasla nekoliko manj kot dodana vrednost (4,1 %), saj se je obremen za 1,6 % zvišalo število zaposlenih. Dodana

Dodana vrednost na zaposlenega se krepi zadnji dve leti.

vrednost na zaposlenega se je v 2019 zvišala na 30.966 EUR. V zadnjih petih letih je dodana vrednost na zaposlenega v povprečju porasla za 1,3 % na leto. Dodana vrednost na zaposlenega pri največji družbi je znašala 30 tisoč EUR, mediana tega kazalnika pri večjih družbah (nad 10 milijonov letnega prometa) pa 49,2 tisoč EUR. Strošek dela v dodani vrednosti je porasel za 0,5 odstotne točke, saj se je strošek dela povečal za 4,7 % oz. za 7,1 mio EUR.

Nižja EBITDA v dejavnosti



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Rast stroška dela vrednostno višja od rasti dodane vrednosti

Dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo (EBITDA) se je zmanjšal, in sicer za 406,4 tisoč EUR oz. za 1,5 % na 27,4 mio EUR, saj se je zaradi večjega porasta stroškov dela EBITDA zmanjšala. Poslovni izid panoge je bil v primerjavi z letom 2018 nižji za 3,8 mio EUR oz. za 33,3 %, finančni izid pa je bil za slabo polovico slabši kot v 2018. Odpisi vrednosti so se v 2019 zvišali za 4 mio EUR, med njimi amortizacija za 4,4 mio EUR oz. za 2902 %. Na poslabšanje EBITDA v panogi je imela največji vpliv predvsem Pošta Slovenije. Ta je imela za 52,9 % nižji poslovni izid, saj so se močneje povečali stroški dela in odpisi vrednosti. Pri ostalih večjih družbah s prometom nad 10 milijonov prihodkov, se je EBITDA zvišala med 9 in 62 %. EBITDA marža je po znižanju v letu 2017, v 2018 porasla na 8,4 %, v 2019 pa se je ponovno znižala na 7,9 %. Razlike v EBITDA marži med največjimi šestimi družbami so bile velike in so se gibale med -1,3 % in 10,4 %. Mediana kazalnika je znašala 3,1 %.

Panoga v zadnjih šestih letih z dobičkom

V 2019 je bilo v dejavnosti ustvarjenega 7,3 mio EUR neto čistega dobička. Ta se je v 2019 znižal za 41 % oz. za 5 mio EUR, na kar je vplival predvsem precej nižji dobiček Pošte Slovenije, medtem ko je pri ostalih petih največjih družbah dobiček porasel med 5 in 69 %. Pretežni del dobička je ustvarila največja družba (57,3 %). Šest največjih družb je skupaj ustvarilo 91 % odstotka dobička (med njimi je ena družba poslovala z

izgubo). Dejavnost v celoti ni zadolžena, saj je kazalnik finančni dolg na EBITDA v 2019 znašal 0,2. Predhodna štiri leta je bil celo negativen, kar pomeni, da je dejavnost kot celota imela več denarja na aktivih kot dolga na pasivi. Za investicije so v dejavnosti namenili 32,4 mio EUR, kar je predstavljalo 9,3 % prodaje in največ

v desetletju. Med večjimi investitorji je bila Pošta Slovenije (delež investicij znaša 12,1 %), ki veliko vlaga v modernizacijo, digitalizacijo in poslovne tehnologije. V zadnjih petih letih je panoga za investicije namenila 7 % letne prodaje.

Nižji poslovni izid Pošte Slovenije pomembneje vplival na panogo.

Kazalec/Kazalnik	2019	Sprememba v %, 19/18	2018	Sprememba v %, 19/14	Sprememba v %, 19/09	Povprečje 2009-2019
Število družb	61	7	57	-7,6	38,6	62
Št. zaposlenih po del. urah	6.015	1,6	5.918	-2,1	-12,3	6.300
Prihodki (v mio EUR)	354,5	4,1	340,7	19,9	30,7	306,0
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	348,4	4,9	332,1	20,1	31,1	300,0
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	57.930	3,2	56.127	22,7	49,6	47.941
Delež prodaje na tujih trgih (%)	11,2	9,8	10,2	47,4	202,7	7,3
Dodana vrednost (v mio EUR)	186,2	4,1	178,9	4,3	-1,0	181,3
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	30.966	2,4	30.240	6,6	13,0	28.826
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	85,1	0,6	84,6	-0,7	4,4	84,4
EBITDA (v mio EUR)	27,5	-1,5	27,9	7,0	-22,2	28,7
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	7,9	-6	8,4	-10,2	-40,6	9,7
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	7,3	-41,0	12,3	-15,0	-	8,3
Donosnost kapitala - ROE (%)	3,0	-42	5,1	-19,1	-	3,3
Neto finančni dolg na EBITDA	0,2	-	-1,3	-	0,0	-0,2
Kratkoročni koeficient	1,8	-14,3	2,1	-10,0	-5,3	1,9
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	9,3	1,1	9,2	138,5	66,1	5,7



Your expert in International Transports and Mobility services

Ostanite fokusirani na vaše posle, Easytrip Transport Services bo poskrbel za vse ostalo.

POKLIČITE

+ 386 40 453 833



CESTNINE

TRAJEKTI

VLAKI

TELEMATIKA, SLEDENJE

PREDSTAVNIŠTVA

TUNELI

GORIVO

easytrip

Your Toll partner throughout Europe

divna.celhar-ext@easytrip.eu

www.easytrip.eu

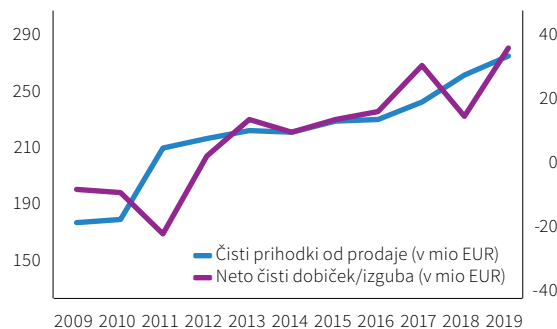
Potniški kopenski promet

Prodaja z večjim pospeškom zadnja tri leta

Celotni prihodki (pred spremembo zalog) so se v 2019 povečali za 35,7 mio EUR oz. za 8,9 % na 436,6 mio EUR. Nanje je vplivala večja prodaja vozovnic. Ker je dejavnost delno sofinancirana iz javnih sredstev, katerih nakazilo pomeni računovodsko gledano kompenzacijo oz. druge prihodke, so čisti prodajni prihodki predstavljali le dve tretjini celotnih prihodkov. V zadnjih petih letih so celotni prihodki porasli v povprečju za 5,6 % na leto. Čisti prihodki od prodaje v vrednosti 277 mio EUR so se v letu 2019 zvišali za 11 mio EUR oz. za 4,2 %. Subvencije, dotacije, regresi, kompenzacije so se v 2019 zvišali za 15,5 mio EUR na 142,7 mio EUR, kar je bilo za 12,2 % več kot v 2018. 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 32,7 % celotnih prihodkov. Družbe iz te dejavnosti so pretežno usmerjene na domači trg, saj je delež prodaje na tujem trgu v letu 2019 znašal 11,8 % (10,6 % v 2018). Od leta 2014 se delež prodaje na tujem trgu viša, kar pomeni, da ta vrsta prihodkov raste nekoliko hitreje.

Dobro leto za potniški kopenski promet.

Prihodki zadnja tri leta s hitrejšo rastjo



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Potniški kopenski promet lahko v grobem razdelimo na železniški kopenski promet (25,9 % celotnih prihodkov) in potniški promet, ki ga predstavljajo predvsem avtobusni prevozniki. Z železniškim kopenskim prometom se ukvarja le družba Slovenske železnice – potniški promet. V železniškem potniškem prometu je bilo v 2019 prepeljanih 13,9 milijona potnikov, od tega 1,3 % več v notranjem (92,3 % celote) in 22,1 % več v mednarodnem prevozu kot v letu 2018. Dvainštirideset avtobusnih prevoznikov podjetij je ustvarilo letno prodajo nad 1 milijonom EUR, pri čemer izstopa Nomago (15-odstotni tržni delež v celotnem potniškem kopenskem prometu, po prevzemu Izletnika, AP Rižana), LPP (12,5-odstotni tržni delež), sledijo tri družbe iz skupine Arriva ter javno podjetje Marprom (zadnje štiri imajo med 3,5- in 5,4-odstotni tržni delež). Vse družbe nad 15 mio EUR

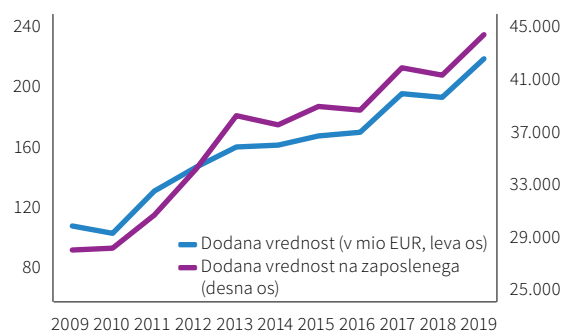
Subvencije za prevoz predstavljajo 32,7 % celotnih prihodkov.

prometa so beležile v 2019 porast celotnih prihodkov. V cestnem javnem prometu je bilo v 2019 po podatkih opravljeno za 0,6 % manj prevozov potnikov (28,4 milijona). V mestnem javnem linijskem prevozu je bilo prepeljanih 58,6 milijona potnikov, kar je bilo 2 % manj kot leto prej.

Dodana vrednost z večjo rastjo v 2019 po večjem upadu 2018

Potniški kopenski promet je v 2019 beležil porast dodane vrednosti za 24,3 mio EUR oz. za 12,8 % na 214,5 mio EUR. Stroški blaga, materiala in storitev so se zvišali za 8,4 mio EUR oz. za 4,2 %. Med njimi so stroški storitev (predvsem transportni in drugi stroški storitev) porasli za 7,8 mio EUR ter so predstavljali 34,2 % vseh poslovnih odhodkov. Med stroške storitev spadajo predvsem plačila samostojnim avtobusnim prevoznikom, ki opravljajo storitev prevoza za avtobusne družbe. V predhodnih letih se je dodana vrednost krepila vse od leta 2010. V zadnjem 5-letnem obdobju je dejavnost beležila 6-odstotno povprečno rast na leto.

Visoka rast dodane vrednosti



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost na zaposlenega v 2019 porasla ob večji zaposlenosti

Število zaposlenih je v 2019 poraslo za 5,7 % na 264 oseb. V predhodnih letih se je število zaposlenih zviševalo vse od leta 2010, z izjemo v letu 2018. Rast je beležil predvsem eden večjih avtobusnih prevoznikov, tudi zaradi predhodnih pripojitev družb. Dodana vrednost na zaposlenega je v 2019 porasla za 6,7 % na 43.859 EUR. Pri družbah s prihodki nad 15 milijonov prihodkov je ta znašala 40 tisoč EUR (mediana). Stroški dela v dodani vrednosti so znašali 62,3 %, kar je bilo nekoliko manj kot v letu 2018 (65,1 %), saj so se stroški dela povečali za 8 % oz. za 9,9 milijona EUR.

EBITDA večja rast

EBITDA je znašala 81,2 mio EUR in se je zvišala za 14,3 mio EUR oz. za 21,3 %, na kar je vplivala predvsem visoka rast dodane vrednosti in nižja rast stroškov dela. Poslovni izid se je okrepil še nekoliko bolj, za

50 %. Med največjimi sedmimi družbami je EBITDA porasla v 5 družbah. EBITDA marža v dejavnosti je znašala 29,3 % in se je glede na predhodno leto okrepila za 4,1 o. t. EBITDA marža v železniškem potniškem prometu je znašala 75 %, pri avtobusnih prevoznikih (med top 6 družbami) pa med 24 in 37 %, kar je posledica različnih poslovnih modelov (ali imajo prevozniki osnovna sredstva v lasti ali jih najemajo).

Dobiček najvišji do sedaj

V dejavnosti se je v letu 2019 neto čisti dobiček zvišal za 20 milijona EUR oz. za 127,2 % na 35,8 milijona EUR, po večjem upadu v letu 2018. Le ena družba med naj-

večjimi sedmimi podjetji je beležila izgubo. Največji porast dobička sta beležili dve največji družbi. V zadnjih petih letih se je dobiček v povprečju povečal za 26,1 % na leto. Za investicije v opredmetena osnovna sredstva so v dejavnosti namenili 88,9 milijona EUR, kar je predstavljalo 32,1 % prodaje. Največjih 7 družb je za investicije porabilo med 15-97 % prodaje. Kljub visoki investicijski aktivnosti je zadolženost v 2019 ostala na nizki ravni. V 2019 je obstala pri 1,3-kratniku EBITDA.

Kljub pretežni usmerjenosti na domači trg, krepitev izvoznih prihodkov.

Potniški kopenski promet

Kazalec/Kazalnik	2019	Sprememba v %, 19/18	2018	Sprememba v %, 19/14	Sprememba v %, 19/09	Povprečje 2009-2019
Število družb	332	1,5	327	19,0	48,9	284
Št. zaposlenih po del. urah	4.890	5,7	4.626	14,9	28,8	4.283
Prihodki (v mio EUR)	436,6	8,9	400,9	31,5	102,3	331,1
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	277,0	4,2	266,0	19,1	55,2	231,5
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	56.652	-1,5	57.497	3,7	20,5	53.860
Delež prodaje na tujih trgih (%)	11,8	11,3	10,6	37,2	306,9	8,3
Dodana vrednost (v mio EUR)	214,5	12,8	190,1	33,9	95,7	158,6
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	43.859	6,7	41.099	16,5	51,9	36.683
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	62,3	-4,3	65,1	-3,0	-14,1	66,1
EBITDA (v mio EUR)	81,2	21,3	67,0	38,8	151,8	56,8
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	29,3	16,3	25,2	16,3	61,9	24,0
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	35,8	127,2	15,7	218,8	-692,1	10,2
Donosnost kapitala - ROE (%)	8,8	79,8	4,9	8,4	-248,7	2,7
Neto finančni dolg na EBITDA	1,3	0	1,3	-61,8	-62,9	2,8
Kratkoročni koeficient	1,5	-16,7	1,8	150,0	114,3	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	32,1	14,2	28,1	104,5	104,5	24,3

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 razsutih 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.

JURČIČ TRANSPORT

JURČIČ & Co., d.o.o., Poslovna cona A 45
4208 Senčur, Slovenija
tel.: + 386 4 27 11 500 fax: + 386 4 27 11 503 gsm: + 386 41 659 902

PREVOZ V MEDNARODNEM
CESTNEM PROMETU

POPRAVILA IN VZDRŽEVANJE
TOVORNIH VOZIL

SKLADIŠČENJE

PREVOZ NEVARNEGA BLAGA
IN VSEH VRST ODPADKOV

Pretovarjanje

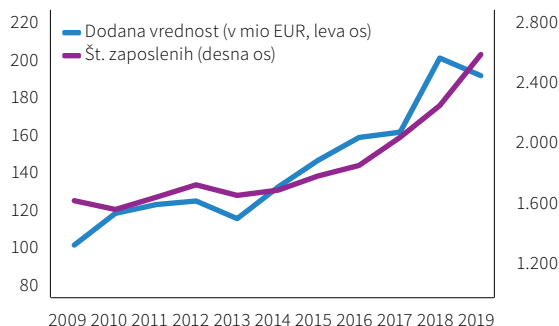
V 2019 upad prihodkov, po rasti vse od 2013

S pretovarjanjem se kot s primarno dejavnostjo ukvarja 32 družb, ki so v letu 2019 ustvarile 326,4 mio EUR celotnih prihodkov, kar je bilo za 3,2 % oz. za 10,9 mio EUR manj kot v letu 2018, ko je bil zabeležen vrh v panogi. Na rast celotnih prihodkov je močno vplivalo poslovanje Luke Koper, ki je ustvarila pomemben delež prihodkov (71 %). Ohlajanje svetovnega gospodarstva v drugi polovici 2019 pa se je že negativno odrazilo v pretovoru surovin, polizdelkov, komponent in končnih izdelkov Luke Koper. Kar 93,7 % celotnih prihodkov v dejavnosti ustvarita družbi Luka Koper in BTC, naslednjih 6 družb (ustvarijo med 1 in 3,7 mio EUR letnih prihodkov) pa še 4 % celotnih prihodkov. Čisti prihodki panoge v vrednosti 316,6 mio EUR so se zmanjšali za 0,2 % oz. za 507 tisoč EUR, pri čemer so prihodki na domačem trgu porasli za 4,3 mio EUR oz. za 2,7 %. Prodaja na tujem trgu se je zmanjšala za 4,8 mio EUR oz. za 3,1 %. Posledično se je delež prodaje na tujem trgu nekoliko zmanjšal – na 48,2 %. Zelo velike razlike so bile pri deležu prodaje na tujih trgih, saj sta močno izstopali družbi Luka Koper (66,9 %) in CHEP logistika (79,8 %). Ladijski pretovor v Luki Koper je znašal 24,8 milijonov ton blaga, kar je bilo 5 % manj kot leta 2018, ko je bil dosežen rekord v zgodovini pristanišča. Pristaniški promet ladij je v 2019 zabeležil 144 tisoč potnikov, kar je bilo za 8,1 % več kot v predhodnem letu, med njimi je Luka Koper za 14 % povečala število potnikov na potniškem terminalu.

Dodana vrednost
nižja za
10 mio EUR.

25 tisoč EUR
dodane vrednosti na
zaposlenega znaša
mediana med 7
največjimi podjetji.

Večja rast števila zaposlenih



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost na zaposlenega upadla ob večjem številu zaposlenih

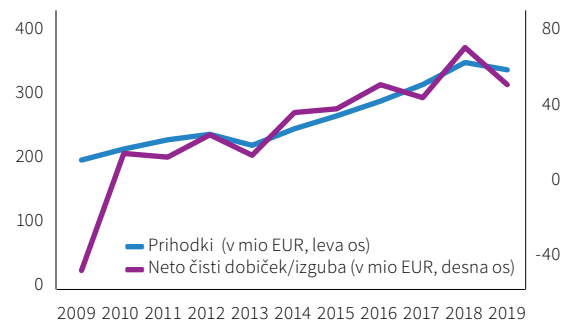
Nižji ustvarjeni prihodki na tujem trgu so kljub nižjim stroškom blaga, materiala in storitev v 2019 prispevali k nižji ustvarjeni dodani vrednosti. Dodana vrednost je v 2019 upadla za 10 mio EUR oz. za 5 % na 188,9 mio EUR. Pri tem so se poslovni prihodki znižali za 10,8 mio EUR, stroški blaga, materiala in storitev so bili nižji za 1,6 mio EUR. V zadnjih petih letih je dodana vrednost v povprečju porasla za 7,5 % na leto. Kar 75,3 % dodane vrednosti je ustvarila največja družba, pri

čemer se je pri slednji v 2019 zmanjšala za 7,5 %. Pri drugi največji družbi, BTC, ki zavzema 18,3-odstotni delež po dodani vrednosti, se je ta zvišala za 13,6 %. Med osmimi družbami (nad 1 mio EUR prihodkov) se je v štirih družbah dodana vrednost povečala, pri ostalih zmanjšala. Dodana vrednost na zaposlenega se je v 2019 znižala za 18,1 % na 74 tisoč EUR, pri tem se je število zaposlenih povečalo za 15,9 % oz. za 351 oseb. V Luki Koper se je število zaposlenih povečalo za 45,7 %, v BTC za 6,3 %, povečanje pa beleži tudi večina ostalih večjih družb. Dodana vrednost na zaposlenega je bila visoka pri največjih dveh družbah (v Luki Koper 95,6 tisoč EUR in v BTC-ju 72 tisoč EUR), medtem ko je mediana pri vseh ostalih večjih družbah znašala 25 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 nameniti večji del dodane vrednosti kot ostale družbe. Zaradi večjega zaposlovanja in s tem rasti stroškov dela se je njihov delež v dodani vrednosti povečal na 51,2 % iz 41,2 % v 2018.

EBITDA po doseženem rekordu v 2018 nižja za petino

EBITDA je v letu 2019 zabeležila večji padec, in sicer se je znižala za 24,7 mio EUR oz. za 21,2 % na 92 mio EUR. Poleg nižje dodane vrednosti (10 mio EUR) so se v 2019 zaradi novih zaposlitev stroški dela povečali za 14,8 mio EUR oz. za 18,1 %. Celotna EBITDA se je znižala predvsem zaradi znižanja tega kazalnika pri največji družbi za 27,2 % (slednja ustvari 77,3 % celotne EBITDA). Druga največja družba je EBITDA povečala za 14,9 %. EBITDA marža je v 2019 upadla na 29,1 % oz. za 7,7 o. t. po visoki rasti v 2018. EBITDA marža se je med družbami precej razlikovala, saj je pri prvih dveh znašala 31,6 in 27,6 %, pri ostalih večjih pa je znašala med 0,3 in 22,1 %.

Prodaja beležila preobrat



Vir: Kapos, podatki Ajpes

V 2019 za 19,1 milijona EUR manj dobička

Neto čisti dobiček je po zmanjšanju v 2017, v 2018 močnejše porastel, v 2019 pa ponovno upadel, in sicer za 19,1 mio EUR oz. za 29,2 % oz. na 46,5 mio EUR. Glavnino zmanjšanja je prispevala družba Luka Koper, kateri se je neto čisti dobiček v 2019 zmanjšal za 33,7 %. Ta je sicer ustvarila 83,5 % celotnega ustvarjenega dobička v panogi. Neto čisti dobiček panoge je v zadnjih petih letih v povprečju naraščal za 7,5 % na leto. Med največjimi sedmimi družbami (nad 1 mio EUR

realizacije) je ena družba poslovala z izgubo, ostale z dobičkom. Zadolženost panoge (neto finančni dolg na EBITDA) se je nekoliko povečala, na 1-kratnik EBITDA. Delež investicij v čistih prihodkih od prodaje je bil v 2019 ponovno višji za 13,3 odstotne točke, in sicer je znašal 21,2 %. V zadnjih petih letih je v povprečju delež znašal 17,7 %. Porast je bil posledica večjega porasta investicij tako v Luki Koper (za 214 %) kot v družbi BTC (za 72 %).

Višji stroški dela ob novih zaposlitvah poslabšali poslovni rezultat panoge.

Pretovarjanje

Kazalec/Kazalnik	2019	Sprememba v %, 19/18	2018	Sprememba v %, 19/14	Sprememba v %, 19/09	Povprečje 2009-2019
Število družb	32	-3	33	-22,0	14,3	36
Št. zaposlenih po del. urah	2.553	15,9	2.202	56,3	63,6	1.804
Prihodki (v mio EUR)	326,4	-3,2	337,3	36,5	69,0	256,2
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	316,6	-0,2	317,1	36,6	71,1	247,5
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	124.026	-13,9	144.032	-12,6	4,6	137.117
Delež prodaje na tujih trgih (%)	48,2	-2,8	49,6	4,3	23,0	45,0
Dodana vrednost (v mio EUR)	188,9	-5,0	198,9	43,6	87,2	141,9
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	74.006	-18,1	90.351	-8,1	14,4	78.310
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	51,2	24,3	41,2	19,3	9,9	43,4
EBITDA (v mio EUR)	92,0	-21,2	116,7	22,7	71,2	79,9
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	29,1	-20,9	36,8	-10,2	0,3	32,3
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	46,5	-29,2	65,6	43,5	-197,6	24,7
Donosnost kapitala - ROE (%)	9,3	-34,7	14,2	3,5	-170,6	5,9
Neto finančni dolg na EBITDA	1,0	25	0,8	-64,3	-84,6	3,1
Kratkoročni koeficient	2,0	11,1	1,8	150,0	566,7	1,0
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	21,2	168,4	7,9	64,3	-35,6	18,0

CETIX D.O.O.

Prodaja in servis **vulkanizerske opreme (tovarni in osebni program):**

- premontirni stroji
- dvigala
- centirni stroji
- tovarne optike

Vulkanizerski material in drugo:

- krpe TECH
- centrirne uteži
- ventili vseh vrst
- balansirni prah
- pnevmatsko orodje
- narezovalci profila
- avtokozmetika
- polnilci avtoklim

Vso našo ponudbo lahko preverite na spletni strani: WWW.CETIX.SI

z vami že
28 let

ZA SAMO 5.900 EUR+ DDV

PREMONTIRNI STROJ

Razpon vpenjanja z opcijo razširitve: 14"-42"
Max. premer pnevmatik: 62" (1600mm)
Max. širina pnevmatike: 42" (1050mm)



OB NAKUPU VAM
PODARIMO
VARNOSTNO KLETKO



SICAM

GEWICHTE



SCHRADER

T-ProSensor

MA-FRA



TECH

HOFMANN
POWER WEIGHTPerfect
EQUIPMENT

Pasquin



EAE



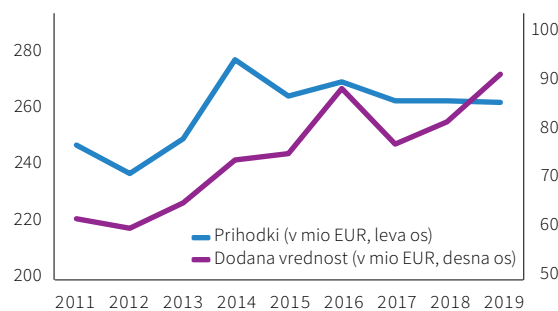
Železniški tovorni promet

Zadnja 3 leta s podobnimi prihodki

V železniškem tovornem prometu so v 2019 ustvarili 260,1 mio EUR celotnih prihodkov, kar je toliko kot v predhodnih dveh letih. Čisti prihodki so se znižali za 1,2 % oz. za 2,9 mio EUR, na 241,2 mio EUR. V letu 2019 je bilo z vlaki prepeljanih več kot 21,9 mio ton blaga in opravljenih 5.292 mio tonskih kilometrov. Količina prepeljanega blaga je bila za 2,7 % večja kot v letu 2018, prav tako za 2,7 % večje je bilo tudi število opravljenih tonskih kilometrov (5.292 milijonov tonskih kilometrov). 86 % blaga je bilo prepeljanega v mednarodnem prevozu (vključno s tranzitom).

Na panožne trende ima največji vpliv družba SŽ - Tovorni promet⁴, ki predstavlja 73,9-odstotni delež celotne panoge. Tej družbi se je prihodek znižal za 0,7 %. V poslovanje panoge ni zajeta družba SŽ - Infrastruktura, ki se ukvarja z upravljanjem in vzdrževanjem železniške infrastrukture. Druga največja družba (Adria kombi, ki beleži 14,9-odstotni delež v prihodkih) je beležila porast prodaje za 0,4 %, tretja, Rail Cargo Carrier, je beležila rast prihodkov (4,7 %), četrta, Adria Transport, pa upad za 4,3 %. Delež prodaje na tujem trgu se je nekoliko znižal na 87,2 %. Vse družbe so nadpovprečno izvozno usmerjene, saj je njihov delež prodaje na tujih trgih znašal med 75 in 100 %. Prodaja na tujem trgu se je v letu 2019 zmanjšala za 2,4 % oz. za 5,2 mio EUR, prodaja na domačem trgu pa povečala za 7,8 % oz. za 2,2 mio EUR.

Prihodki ostajajo na ravni 2018



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Najvišja ustvarjena dodana vrednost v zadnjih 9 letih

Dodana vrednost je v 2019 porasla za 9,3 mio EUR oz. za 11,6 % na 89,5 mio EUR, saj so se stroški blaga, materiala in storitev v panogi znižali za 5,6 % oz. za 9,7 mio EUR. Največji vpliv na panogo ima SŽ - Tovorni promet z 82,8-odstotnim deležem v dodani vrednosti celotne panoge. V 2019 je SŽ - Tovorni promet zabeležila 9,7-odstotno zvišanje dodane vrednosti.

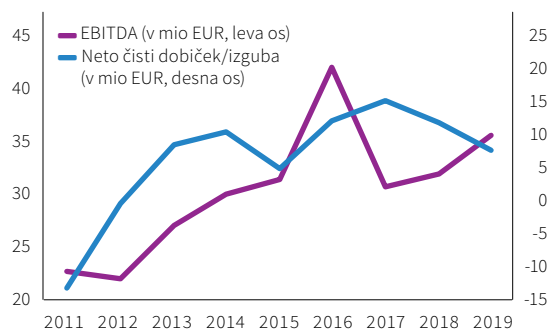
Zadnji dve leti rast zaposlenih, dodane vrednosti in EBITDA.

Dodana vrednost na zaposlenega se je v panogi v 2019 povečala za 9,2 % na 64,5 tisoč EUR. Število zaposlenih se je v 2019 povečalo za 2,3 % oz. za 31 oseb, pri čemer se je število zaposlenih v dveh največjih družbah zmanjšalo. Razlike v vrednosti tega kazalnika so bile med družbami velike. Pri največjih štirih družbah se je dodana vrednost na zaposlenega gibala med 56 tisoč in 309 tisoč EUR. V 2019 so se stroški dela v dodani vrednosti znižali na 60,6 % iz 61,1 % v 2018.

EBITDA zadnji dve leti z rastjo kljub večjemu porastu stroškov dela

Dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo (EBITDA) je v 2019 znašala 35,2 mio EUR. EBITDA se je povečala za 3,5 mio EUR oz. za 11,1 %, kar je vrednostno manj, kot je porasla dodana vrednost. Na nekoliko nižjo rast EBITDA so vplivali višji stroški dela, ki so se okrepili za 10,6 % oz. za 5,2 mio EUR. Amortizacija je porasla za 36 % oz. za 6,6 mio EUR. Največji dve družbi sta beležili zvišanje EBITDA za 11 oz. 26 %. EBITDA marža se je v 2019 v dejavnosti zvišala za 1,6 odstotne točke na 14,6 %. Med največjimi štirimi družbami so bile velike razlike pri ustvarjeni EBITDA marži - med 3,8 in 26,7 %.

Drugo leto zapored nižji dobiček



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Upad dobička 2 leti zapored po lokalnem vrhu v 2017

V dejavnosti je bilo ustvarjenega 7,1 mio EUR neto dobička, kar je bilo za 4,1 mio EUR oz. za 36,4 % manj kot 2018. Pri največji družbi, ki je dosegla pretežni del (73,9 %) dobička panoge, se je ta v 2019 znižal za 55 %. Na nižji dobiček panoge je vplival slabši poslovni izid, ki je bil za 2,2 mio EUR oz. za 17,8 % nižji ter šibkejši finančni izid (za 1 mio EUR oz. za 65,5 %). Neto finančni dolg se je v zadnjih treh letih gibal okoli 4-kratnika EBITDA. Neto dolg-na-EBITDA je pri največji družbi znašal 4,6 (skupina Slovenskih Železnic

⁴ Opazovano obdobje, primerno za analizo, je od leta 2011 naprej, saj so bile pred tem Slovenske železnice enovito podjetje.

na konsolidirani osnovi beleži nižjo zadolženost), ostale so beležile zadolženost med 2,7 in negativno (ni zadolženo). Delež investicij v opredmetena osnovna sredstva v letni prodaji se je iz 10,7 % v 2018 zvišal

na 16,8 % prodaje v 2019. V SŽ - Tovorni promet so investicijam namenili 22,2 % letne prodaje, pri ostalih večjih družbah pa med 0 in 15,2 %.

16,8 %
prodaje za
investicije v
opredmetena
osnovna sredstva.

Železniški tovorni promet

Kazalec/Kazalnik	2019	Sprememba v %, 19/18	2018	Sprememba v %, 19/14	Povprečje 2011-2019
Število družb	11	10	10	22,2	9
Št. zaposlenih po del. urah	1.387	2,3	1.357	0,9	1.391
Prihodki (v mio EUR)	260,1	-0,2	260,7	-5,4	257,3
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	241,2	-1,2	244,1	-9,0	242,5
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	173.856	-3,4	179.941	-9,9	175.007
Delež prodaje na tujih trgih (%)	87,2	-1,1	88,2	8,2	85,4
Dodana vrednost (v mio EUR)	89,5	11,6	80,2	22,7	74,0
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	64.510	9,2	59.096	21,6	53.550
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	60,6	-0,8	61,1	3,4	60,2
EBITDA (v mio EUR)	35,2	11,1	31,7	18,1	30,2
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	14,6	12,3	13,0	30,4	12,4
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	7,1	-36,4	11,2	-27,3	5,9
Donosnost kapitala - ROE (%)	7,1	-41,4	12,2	-54,7	2,1
Neto finančni dolg na EBITDA	3,9	-2,5	4,0	-32,8	6,4
Kratkoročni koeficient	1,5	50	1,0	114,3	1,5
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	16,8	57	10,7	366,7	15,2

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



FINING

• 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 Instratat

• Davčno zastopanje

- poročanje FURS

• Pristaniška logistika

- zagotavljanje vhodne in izhodne

pristaniške dokumentacije za zabojnike

- (kontejnarje), tovornjake, vlake, ladje
- priskrbovanje potrdil o pričvrščevanju in kakovosti 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



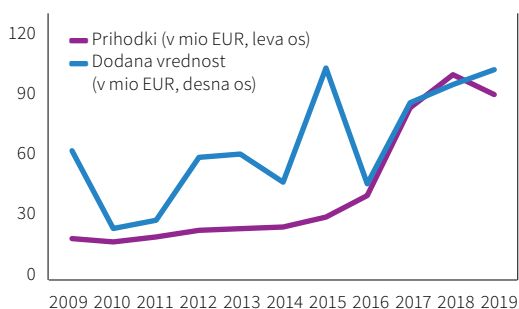
Skladiščenje

Največji dve podjetji vplivali na upad prodaje panoge

V dejavnosti skladiščenje (brez družbe Zavod RS za blagovne rezerve) je bilo 72 aktivnih družb v letu 2019, kar je enako kot v 2018. Dejavnost je v letu 2019 beležila znižanje celotnih prihodkov (brez sprememb vrednosti zalog) za 9 mio EUR oz. za 9,3 % na 88,4 mio EUR. Prihodki so se krepili vse od leta 2010, v zadnjih petih letih bolj, in sicer v povprečju za 26,4 % na leto. Čisti prihodki so upadli za 9,1 mio EUR oz. za 9,5 % na 87,1 mio EUR realizacije.

Prvi dve družbi (Agrocorn in Simtro Energija), ki beležita 35,9- in 15,1-odstotni delež po celotnih prihodkih, sta prispevali k večjemu padcu panoge, saj sta v 2019 evidentirali 12,6- in 36,7-odstotni upad prihodkov. Naslednjih trinajst družb (nad 1 mio EUR celotnih letnih prihodkov) je ustvarilo 38,1 % celotnih prihodkih. Prvih petnajst družb (nad 1 mio EUR celotnih letnih prihodkov) po prihodkih je ustvarilo 89 % celotnih prihodkov, 77,6 % dodane vrednosti in 88,2 % dobička v dejavnosti. Še 25 družb je dosegalo letni promet med 100 tisoč EUR in 1 mio EUR prihodkov. Več kot polovico realizacije (58,4 % čistega prihodka) je dejavnost ustvarila na tujih trgih, kjer se je prodaja znižala za 6,8 mio EUR oz. za 11,7 % glede na 2018. Delež prodaje na tujem trgu se je krepil v obdobju 2014-2018, v 2019 se je znižal za 1,5 odstotne točke. Prodaja na domačem trgu se je v 2019 znižala za 2,3 mio EUR oz. za 6,1 %.

Porast dodane vrednosti tudi v 2019



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost zadnja 3 leta višja

Dodana vrednost se zadnja tri leta krepi. V letu 2019 se je povečala za 705 tisoč EUR oz. za 4,6 % na 16 mio EUR. V predhodnih letih je dodana vrednost precej nihala, v zadnjih petih letih pa je v povprečju rasla za 8,2 % na leto. Ob upadu prihodkov so se stroški blaga, materiala in storitev zmanjšali še bolj (9,4 mio EUR), kar je omogočilo rast dodane vrednosti v 2019. Dodana vrednost se je pri največjih dveh družbah rahlo znižala, pri tretji pa se je močno okrepila (za 675 %). Število zaposlenih je v 2019 upadlo, za 2,9 % oz. za 12 oseb, na 409 zaposlenih. Število zaposlenih je bilo

Visoka rast dobička predvsem pri posameznih družbah.

Dodana vrednost višja za 5 % kljub padcu prodaje za desetino.

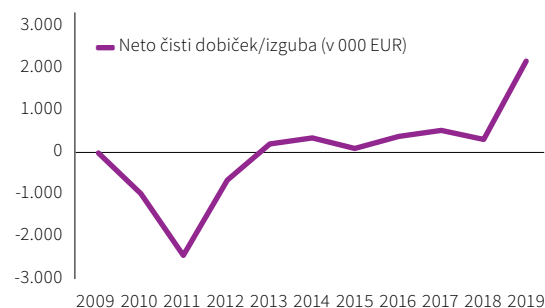
Investicije nižje zadnji dve leti zapored.

manjše v zadnjih dveh letih, sicer pa je v zadnjih petih letih raslo v povprečju za 3,5 % na leto. Dodana vrednost na zaposlenega se zadnje tri leta krepi, v 2019 se je okrepila za 7,8 % na 39 tisoč EUR. Med petnajstimi največjimi družbami se je dodana vrednost na zaposlenega gibala med 25 in 113 tisoč EUR, mediana je bila pri 63 tisoč EUR. Stroški dela v dodani vrednosti panoge so se znižali na 61,6 % ter se znižujejo zadnja tri leta.

EBITDA porasla ob podobnem nivoju stroška dela

EBITDA se je po večjem povečanju v 2017 (za 173 %) in zmanjšanju v 2018 (za 28,2 %) v 2019 povečala za 11,6 % oz. za 736 tisoč EUR na 7,1 mio EUR. EBITDA je porasla predvsem zaradi rasti dodane vrednosti in znižanja stroškov dela (za 73 tisoč EUR oz. za 0,8 %). EBITDA marža je bila v 2018 najnižja v zadnjih desetih letih, v 2019 pa se je zvišala na 8,1 %. V zadnjem petletnem obdobju je v povprečju znašala 14,4 %.

Z dobičkom od leta 2013 dalje



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dobiček panoge nadpovprečen

Neto čistega dobička je bilo v dejavnosti 2,3 mio EUR, kar je bilo za 2 mio EUR oz. za 656 % več kot v 2018, na kar je vplival predvsem večji porast v treh večjih družbah med petnajstimi največjimi (z letno prodajo nad 1 mio EUR). Največje družbe so beležile manj dobička kot v 2018. Neto čisti dobiček se je v zadnjih petih letih v povprečju krepil za 47,1 % na leto. V letih 2013 in 2018 se je dobiček gibal na podobni ravni – med 85 in 544 tisoč EUR. Neto finančni dolg na EBITDA je znašal 4, kar je bilo za 0,7 odstotne točke manj kot v 2018. Zadolženost v prvih petnajstih družbah je znašala 3,7 (mediana). Za investicije v opredmetena osnovna sredstva so v dejavnosti namenili 5,7 mio EUR, kar je bilo precej manj kot v 2018 (7,2 mio EUR), vendar še vedno precej več kot v preteklih letih. To je predstavljajo 6,6 % letne prodaje v dejavnosti.

Skladiščenje brez blagovnih rezerv

Kazalec/Kazalnik	2019	Sprememba v %, 19/18	2018	Sprememba v %, 19/14	Sprememba v %, 19/09	Povprečje 2009-2019
Število družb	72	0	72	20,0	111,8	60
Št. zaposlenih po del. urah	409	-2,9	421	18,6	-4,1	380
Prihodki (v mio EUR)	88,4	-9,3	97,4	223,1	302,7	44,3
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	87,1	-9,5	96,2	227,1	311,8	42,5
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	213.106	-6,7	228.395	175,8	329,4	109.335
Delež prodaje na tujih trgih (%)	58,4	-2,5	59,9	90,2	228,1	38,6
Dodana vrednost (v mio EUR)	16,0	4,6	15,3	48,0	30,7	12,5
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	39.163	7,8	36.332	24,8	36,3	33.179
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	56,7	-5,2	59,8	-10,0	-14,5	61,6
EBITDA (v mio EUR)	7,1	11,6	6,3	71,3	67,6	5,3
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	8,1	22,7	6,6	-47,7	-59,3	15,6
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	2,3	655,5	0,3	587,7	-5198,8	0,0
Donosnost kapitala - ROE (%)	6,7	594,8	1,0	200,5	-2768,0	-0,2
Neto finančni dolg na EBITDA	4,0	-14,9	4,7	-25,9	-27,3	6,1
Kratkoročni koeficient	1,0	0	1,0	25,0	42,9	1,0
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	6,6	-12	7,5	1220,0	-82,8	7,1

Opomba: Panoga ne vsebuje Zavoda Republike Slovenije za blagovne rezerve

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

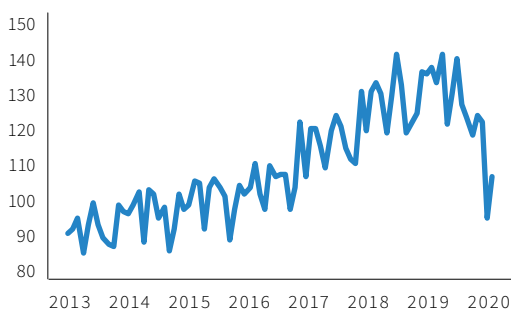
FRIKUS

COVID-19 in poslovanje transporta v prvem polletju 2020⁵

Prihodki do aprila v transportu nižji za desetino

Prihodki v sektorju prometa in skladiščenja so se v prvih petih mesecih leta 2020 po začasnih podatkih znižali za 13 %, pri čemer je bil medletni padec najbolj izrazit v mesecu aprilu (-28 %), predvsem zaradi prepovedi javnega potniškega prometa, v maju pa se padec ni veliko znižal (-24 %). V kopenskem prometu je bil padec enak (-13 %), pri čemer je blagovni promet beležil manjši, potniški pa večji padec, nekje pri 50 %. Sektor skladiščenja je odnesel le z nekoliko manjšim padcem (-12 %), kar je pričakovano, saj se potreba po skladiščenju zmanjša podobno kot po transportu. V poštni in kurirski dejavnosti je padec znašal 9 % (I-V 2020). Ker so ti podatki začasne narave, so lahko kasneje predmet revizije tudi do 3 odstotnih točk.

Indeks prihodka (nom.) v transportu (2015=100)



Vir: Statistični urad RS

Blagovne skupine (v tonah)	I-III 2020	I-III 2019	2020/2019, spremembe v %
Generalni tovari	313.963	368.964	-15%
Kontejnerji	2.293.512	2.428.209	-6%
Avtomobili	256.533	258.138	-1%
Tekoči tovari	869.171	847.866	+3%
Sipki in razsuti tovari	1.479.248	2.016.228	-17%
Skupaj	5.212.427	5.919.405	-12%

Vir: Luka Koper, medletno poročilo I-III 2020

V prvem četrtnem blagovni prevoz še z rastjo

V cestnem blagovnem prevozu so podatki na voljo že za 1. četrtnje, vendar v tem obdobju padci niso bili zabeleženi. Skupno število tonskih kilometrov se je v 1. četrtnem 2020 medletno povečalo za 1,7 %, od česar je bila rast v notranjem prevozu (9,5 % celotnega števila) 1,7-odstotna, v mednarodnem pa je bila le malce nižja (+1,6 %). Število tonskih kilometrov pri

Izvoz storitev nižji za 130 mio EUR

V prvih petih mesecih leta 2020 se je izvoz storitev transporta skrčil za 13 % oziroma za 130 mio EUR. Glavnina padca (45 %) je izviral iz zmanjšanja v Nemčiji, Franciji in Avstriji, medtem ko je bil padec pri italijanskih naročnikih nižji (-4,7 %). Relativno gledano pa je bila petmesečna realizacija slabša za četrtno pri naročnikih transportnih storitev iz Francije, Slovaške, Belgije in Velike Britanije.

Pomorski promet v 1. četrtnem padcem nad 10 %

Zaradi velikega pomena Luke Koper na statistiko celotnega pomorskega prometa ti podatki na straneh Statističnega urada RS zaradi statistične zaupnosti niso na voljo. Luka Koper je v svojem medletnem poročilu za 1. četrtnje 2020 navedla, da se je ladijski pretovor v prvem četrtnem zmanjšal za 12 % na 5,2 mio ton. Pri kontejnerjih, ki predstavljajo glavno skupino, se je zmanjšal za 6 %, pri sipkih in razsutih tovorih za 27 %, medtem ko je bil pri avtomobilih (-1 %) in tekočih tovorih (+3 %) skoraj nespremenjen. Število kontejnerjev, merjeno po TEU, se je znižalo za 7 %, kar je precej podoben padec kot merjeno prek njihove teže.

blagu, naloženem v Sloveniji, se je medletno povečalo za 8 %, pri blagu, razloženem v Sloveniji, pa je upadlo za 3 %. Pri prevozu po tujini in kabotaži sprememb ni bilo. Teža tovora se je v tem obdobju precej povečala (+8 %), medtem ko je število kilometrov celo nekoliko upadlo (za 0,2 %), kar pomeni, da je bilo povprečno tovorno vozilo bolj naloženo ter je naredilo nekoliko krajšo razdaljo kot sicer.

⁵ Zadnji podatki, ki so na voljo, 15. 8. 2020, ko je bila zaključena vsebinska analiza poslovanja.

Javni potniški in linijski prevoz prepeljala pol manj potnikov

Javnemu potniškemu prevozu je bilo zaradi omejitvenih ukrepov onemogočeno poslovanje v polovici marca (od 16. marca), aprila in delu meseca maja 2020 (do 11. maja), kar se je odrazilo v velikem padcu prepeljanih potnikov. Prevoz je vzpostavljen, vendar v omejeni obliki (manjše število potnikov se lahko vozi z istim avtobusom). V prvih petih mesecih je bilo tako prepeljanih skoraj polovico manj potnikov (6,7 milijona). Padec je bil podoben tako v medkrajevnem linijskem prevozu (-49 %), ki sicer predstavlja glavno prevozov (99,5 %), kot v mednarodnem javnem linijskem prevozu (-51 %).

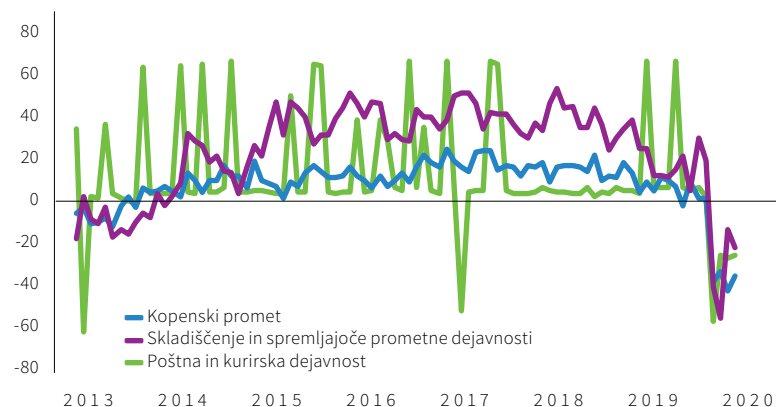
V mestnem javnem linijskem potniškem prevozu spada javni prevoz, ki ga organizira občina, pod javno službo. Najpomembnejši mesti sta Ljubljana in Maribor, predvsem zaradi velikega števila prebivalstva in razvejane javne potniške službe. Vstop potnikov, uporabnikov letnih ali mesečnih vozovnic, na avtobuse, se zaradi zaščitnih ukrepov v mesecu maju 2020 ni beležil, kar pomeni, da so padci morda nekoliko previsoko ocenjeni.

Kazalnik zaupanja navzdol predvsem v 2. četrtletju 2020

Kazalnik zaupanja v izbranih transportnih storitvenih dejavnostih je bil do marca nespremenjen (anketa je

bila izvedena v 1. polovici meseca), v aprilu in maju pa je doživel silovit padec. Najbolj negativno so bili razpoloženi poslovni subjekti v kopenskem prometu (blagovni in potniški), nekoliko manj v skladiščanju, razpoloženje se je poslabšalo tudi v poštni in kurirski dejavnosti. V juliju je prišlo do rahlega izboljšanja zaupanja v kopenskem prometu, medtem ko je zaupanje ostalo na podobni ravni v poštni in kurirski dejavnosti. [gg](#)

Kazalnik zaupanja v izbranih storitvenih dejavnostih




Vir: Statistični urad RS

TAHOGRAFI CUDERMAN

VSE ZA TAHOGRAFE

V družinskem podjetju Tahografi Cuderman ponujamo storitve izključno na področju tahografov. Izvajamo kontrole, popravila, vgradnjo in snemanje tahografov. Pred petimi leti smo razvili tudi spletni program za analizo vozniških kartic in digitalnih tahografov. Na slovenskem trgu smo prepoznali željo po domačem produktu, kateri bi vseboval slovensko zakonodajo. Trenutno produkt uporablja več kot 1.200 slovenskih podjetij. Lepo vabljeni v naše poslovalnice!

031 375 651
05 997 56 51

 www.tahografi-cuderman.si
www.taho-pro.si

DELAVNICE

PE LABORE

Ljubljanska cesta 22
4000 Kranj

PE TRZIN

Blatnica 3a
1236 IOC Trzin

PE OC MIRNA PEČ

Novo v septembru!

MOBILNA DELAVNICA

Pregled tahografa v vašem podjetju.

Za viharno moč vašega motorja



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.



Manufactured by:

OLMA d.o.o. | Poljska pot 2, 1000 Ljubljana, Slovenia, EU | phone: +386 (0)1 587 36 00 | fax: +386 (0)1 54 63 200 | email: prodaja@storm-eu.com | www.storm-eu.com

Lestvica

Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2019

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
1	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.451	238.907	101,3	163.409	102,8
2	LUKA KOPER, d.d.	1.487	231.313	96,3	142.207	92,5
3	SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	1.202	192.131	99,3	74.077	109,7
4	INTEREUROPA d.d.	582	115.895	101,0	28.987	100,1
5	SŽ - Potniški promet, d.o.o.	551	112.977	109,1	46.335	109,4
6	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	17	92.580	105,2	6.887	84,9
7	BTC d.d.	479	74.645	105,2	34.495	113,6
8	NOMAGO d.o.o.	835	65.704	114,4	36.181	118,2
9	LPP d.o.o.	870	54.766	107,1	33.906	137,6
10	DSV Transport d.o.o.	158	49.772	107,7	7.611	116,9
11	SCHENKER d.d.	151	45.606	97,5	8.853	88,9
12	cargo-partner d.o.o.	99	44.374	113,4	4.592	101,3
13	Kuehne + Nagel d.o.o.	198	41.515	123,4	12.097	546,3
14	T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	67	40.859	105,4	3.996	112,0
15	ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	13	38.637	100,4	4.020	118,9
16	AGROCORN d.o.o.	23	31.690	87,4	1.454	97,9
17	EUROTEK Trebnje, d.o.o.	172	30.400	94,3	6.015	106,5
18	DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	61	29.985	108,6	2.689	73,8
19	FRIKUS d.o.o.	170	27.867	106,5	6.107	99,0
20	T.L.Sirk d.o.o.	162	27.271	108,4	7.531	111,9
21	TRANSPORT FINEC d.o.o.	217	25.815	99,2	9.962	99,7
22	GEFCO Adria d.o.o.	29	25.448	118,3	2.111	134,5
23	Arriva Alpetour d.o.o.	311	23.640	103,6	13.246	96,7
24	KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	390	23.520	112,2	9.446	94,0
25	ARRIVA DOLENJSKA IN PRIMORSKA d.o.o.	234	22.688	148,9	9.397	111,1
26	MILŠPED d.o.o.	142	22.680	101,7	5.028	137,2
27	DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	125	22.001	110,8	5.512	109,3

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
28	HOEDLMAYR d.o.o.	167	21.732	138,2	6.939	240,5
29	FERSPED, d.o.o.	61	21.447	89,3	3.892	105,0
30	Rhenus logistika d.o.o.	21	20.658	153,9	1.456	167,1
31	JURČIČ & CO., d.o.o.	172	20.257	101,8	7.136	104,4
32	PETRANS d.o.o.	117	19.992	90,7	4.062	98,3
33	INTERLINE d.o.o.	3	19.421	115,6	769	128,7
34	BOXLINE UCL d.o.o.	28	18.947	128,9	1.131	100,0
35	PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	144	18.575	105,9	4.830	103,0
36	TNT Express Worldwide, d.o.o.	94	18.189	100,2	3.975	126,6
37	GLOBAL SISTEM d.o.o.	145	18.034	112,3	5.004	102,6
38	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	66	18.032	120,6	3.612	116,7
39	DRAGON MARITIME d.o.o.	18	18.010	126,2	1.604	118,1
40	PLOJ d.o.o.	138	17.906	100,3	6.476	96,1
41	FMS LOGISTIKA d.o.o.	17	17.454	114,7	1.062	122,1



Nova generacija sistemov za transportno hlajenje

Vedno ohlajen tovorni prostor

Sistemi Frigo Top: prilagodljivi in zanesljivi

www.webasto.com/si



- Inovativen sistem transportnega hlajenja za gospodarska vozila z zelo majhnim motornim prostorom
- Zagotovljena servisna mreža Webasto
- Velika moč hlajenja za transportna vozila s tovornim prostorom do 30 m³.
- Multi-temperaturni sistem za različne temperature v tovornem prostoru

Webasto

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
42	SIGR d.o.o.	22	17.003	103,2	893	104,6
43	HUBAT d.o.o.	38	16.938	125,1	2.088	115,2
44	GEBRUDER WEISS d.o.o.	76	16.904	107,8	2.749	108,8
45	ARRIVA ŠTAJERSKA d.d.	278	16.886	104,2	10.844	106,0
46	ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	115	16.741	101,9	4.569	122,2
47	GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	48	16.323	103,4	3.153	116,9
48	FIJAVŽ d.o.o.	47	15.668	126,5	2.080	84,9
49	DPD d.o.o.	48	15.597	110,5	2.666	132,2
50	Prevoznništvo Daniel Fijavž d.o.o.	121	15.405	103,9	4.768	98,2

“Opomba: Upoštevanih 50 največjih družb po prihodkih od prodaje (brez sprememb vrednosti zalog) na podlagi nekonsolidiranih finančnih izkazov za leto 2019 v dejavnosti transporta.

Transport zajema:

- 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), brez DARS;
- Pretovarjanje (52.24);
- Pošta in kurirske dejavnosti (53.1 in 53.2)”

Aleksander Svetelj d.o.o.

PE LJUBLJANA

Leskoškova cesta 14
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



Največji Kärcher Center v Sloveniji na Limbuški cesti 79, v Mariboru Vam nudi največjo izbiro naprav znamke Kärcher za domačo kot tudi za profesionalno uporabo. Kot pooblaščenči serviser zagotavljamo kvaliteten in ažuren servis znotraj in izven garancije kot tudi dobavo vseh rezervnih delov. V Kärcher Centru Elesprom najdete največjo izbiro visokotlačnih čistilnikov, sesalnikov, ribalno-sesalnih strojev, strojev za urejanje okolice, čistilnih sredstev, dodatne opreme idr. na enem mestu.



Enostebrna pralnica za tovorna vozila in avtobuse
Kärcher RBS 6014
Višina pranja: 4,20m
Redna cena: 14.850,00 EUR + DDV
Promocijska cena do 31.12.2020: 10.500,00 EUR + DDV



Visokotlačni čistilnik na hladno vodo
Kärcher HDS 12/18-4S
Pretok vode: 600-1200 l/h
Delovni pritisk: 30-180 bar
Redna cena: 5.340,00 EUR + DDV
Promocijska cena do 31.12.2020:
3.050,00 EUR + DDV



Visokotlačni čistilnik na hladno vodo
Kärcher HD 9/20-4M
Pretok vode: 460-900 l/h
Delovni pritisk: 40-200 bar
Redna cena: 1.584,00 EUR + DDV
Promocijska cena do 31.12.2020:
990,00 EUR + DDV

2020
AAA
Zlata odličnost



Globinski sesalnik Kärcher
Puzzi 8/1 C
Pretok zraka: 61 l/s
Vakum: 230 mbar
Sesalna moč: 1.380W
Redna cena: 510,00 EUR + DDV
Promocijska cena do 31.12.2020:
406,55 EUR + DDV



Mokro-suhi sesalnik Kärcher
NT 30/1 Tact Te L
Avtomatsko otresanje filtra
Sesalna moč: 1.380 W
Za sesanje tekočin in suhih delcev
Redna cena: 540,00 EUR + DDV
Promocijska cena do 31.12.2020:
426,22 EUR + DDV

Logistika, 2019

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
1	INTEREUROPA d.d.	582	115.895	101,0	28.987	100,1
2	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	17	92.580	105,2	6.887	84,9
3	DSV Transport d.o.o.	158	49.772	107,7	7.611	116,9
4	SCHENKER d.d.	151	45.606	97,5	8.853	88,9
5	cargo-partner d.o.o.	99	44.374	113,4	4.592	101,3
6	Kuehne + Nagel d.o.o.	198	41.515	123,1	12.097	-536,4
7	T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	67	40.859	105,4	3.996	112,0
8	DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	61	29.985	108,6	2.689	73,8
9	GEFCO Adria d.o.o.	29	25.448	118,3	2.111	134,5
10	FERSPED, d.o.o.	61	21.447	89,3	3.892	105,0

Opomba: upoštevane največje družbe po prihodkih od prodaje (brez sprememb vrednosti zalog) v dejavnosti SKD 52.21 in 52.29, brez DARS.



ArteX



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

ArteX,
 tovarna skladiščne opreme d.o.o.
 Kolodvorska 43, 9220 Lendava, Slovenija
 T: +386 (0) 2 577 62 57
 E: info@artex.si

PROJEKTIRANJE

PROIZVODNJA

MONTAŽA

Z NAMI DO BOLJŠIH REŠITEV!

www.artex.si

Železniški tovorni promet, 2019

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
1	SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	1.202	192.131	99,3	74.077	109,7
2	ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	13	38.637	100,4	4.020	118,9
3	Rail Cargo Carrier, d.o.o.	109	14.937	104,7	6.108	122,3
4	Adria Transport, d.o.o.	46	11.043	95,7	5.036	118,2
5	PRIMOL d.o.o.	1	1.838	62,8	73	55,1

Opomba: upoštevane največje družbe po prihodkih od prodaje (brez sprememb vrednosti zalog) v dejavnosti SKD 49.2.

Cestni tovorni promet, 2019

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
1	EUROTEK Trebnje, d.o.o.	172	30.400	94,3	6.015	106,5
2	FRIKUS d.o.o.	170	27.867	106,5	6.107	99,0
3	T.L.Sirk d.o.o.	162	27.271	108,4	7.531	111,9
4	TRANSPORT FINEC d.o.o.	217	25.815	99,2	9.962	99,7
5	KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	390	23.520	112,2	9.446	94,0
6	MILŠPED d.o.o.	142	22.680	101,7	5.028	133,3
7	HOEDLMAYR d.o.o.	167	21.732	138,2	6.939	240,5
8	JURČIČ & CO., d.o.o.	172	20.257	101,8	7.136	104,4
9	PETRANS d.o.o.	117	19.992	90,7	4.062	98,3
10	INTERLINE d.o.o.	3	19.421	115,6	769	128,7
11	PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	144	18.575	105,9	4.830	103,0
12	TNT Express Worldwide, d.o.o.	94	18.189	100,2	3.975	126,6
13	GLOBAL SISTEM d.o.o.	145	18.034	112,3	5.004	102,6
14	PLOJ d.o.o.	138	17.906	100,3	6.476	96,1
15	SIGR d.o.o.	22	17.003	103,2	893	104,6
16	HUBAT d.o.o.	38	16.938	125,1	2.088	115,2
17	ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	115	16.741	101,9	4.569	122,2
18	GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	48	16.323	103,4	3.153	116,9
19	FIJAVŽ d.o.o.	47	15.668	126,5	2.080	84,9
20	Prevoznništvo Daniel Fijavž d.o.o.	121	15.405	103,9	4.768	98,2

Opomba: upoštevane največje družbe po prihodkih od prodaje (brez sprememb vrednosti zalog) v dejavnosti SKD 49.4.

Potniški kopenski promet, 2019

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
1	SŽ - Potniški promet, d.o.o.	551	112.977	109,1	46.335	109,4
2	NOMAGO d.o.o.	835	65.704	114,4	36.181	118,2
3	LPP d.o.o.	870	54.766	107,1	33.906	137,6
4	Arriva Alpetour d.o.o.	311	23.640	100,3	13.246	91,7
5	ARRIVA DOLENJSKA IN PRIMORSKA d.o.o.	234	22.688	148,9	9.397	111,1
6	ARRIVA ŠTAJERSKA d.d.	278	16.886	104,2	10.844	106,0
7	Javno podjetje Marprom d.o.o.	269	15.194	108,1	8.871	129,5
8	AP MS d.d.	138	7.999	101,3	4.919	108,2
9	VOGEL d.o.o.	73	6.207	109,2	4.242	117,0
10	Arriva Kam-Bus d.o.o.	78	4.895	102,3	3.104	99,3

Opomba: upoštevane največje družbe po prihodkih od prodaje (brez sprememb vrednosti zalog) v dejavnosti SKD 49.3 in 49.1.

Skladiščenje, 2019

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
1	AGROCORN d.o.o.	23	31.690	87,4	1.454	97,9
2	SIMTRO ENERGIJA d.o.o.	18	13.299	63,3	992	99,4
3	EKOL LOGISTIKA d.o.o.	10	5.398	377,8	807	775,1
4	SKALA d.o.o.	9	4.695	121,6	626	90,1
5	ECC d.o.o.	144	4.404	96,8	3.638	98,9

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

Pretovarjanje, 2019

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
1	LUKA KOPER, d.d.	1.487	231.313	96,3	142.207	92,5
2	BTC d.d.	479	74.645	105,2	34.495	113,6
3	T-MOMO d.o.o.	155	3.712	106,2	3.010	110,6
4	EFTEC SL d.o.o.	5	3.334	97,7	188	85,1
5	MILPRO, d.o.o.	61	1.845	109,8	1.101	116,2

Opomba: upoštevane največje družbe po prihodkih od prodaje (brez sprememb vrednosti zalog) v dejavnosti SKD 52.24.

Pošta in kurirske dejavnosti, 2019

Rang	Podjetje	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (ne vključujejo sprememb vrednosti zalog), v 1.000 EUR	Indeks 19/18	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 19/18
1	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.451	238.907	101,3	163.409	102,8
2	DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	125	22.001	110,8	5.512	109,3
3	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	66	18.032	120,6	3.612	116,7
4	DPD d.o.o.	48	15.597	110,5	2.666	132,2
5	IZBERI d.o.o.	19	14.436	93,6	396	86,6
6	UPS Adria (S) Ekspres d.o.o.	44	13.642	106,2	2.861	114,1
7	PS Logistika d.o.o.	64	8.930	116,5	2.662	107,3
8	TMARK d.o.o.	1	2.977	92,2	94	150,6
9	GANCO d.o.o.	3	2.807	112,3	93	120,1
10	MAKSMAIL d.o.o.	3	2.094	163,9	109	311,0

Opomba: upoštevane največje družbe po prihodkih od prodaje (brez sprememb vrednosti zalog) v dejavnosti SKD 53.1 in 53.2.

Vir vseh lestvic: Bisnode Gvin, Ajpes



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

Znižujemo cestnino R2



Uvajamo nov cestninski razred R2,
v katerega se s 1. septembrom 2020 selijo težka dvoosna vozila.
Vsa vozila v novem razredu R2 bodo plačevala nižjo cestnino.

Poskrbite za pravilno nastavitvev števila osi na napravi DarsGo.

Podrobnosti in ostale spremembe preverite na
www.darsgo.si, info@darsgo.si ali +386 1 518 83 50.

Dolžina je pomembna

Vsaj pri Crafterju, ki v dolžino meri kar 5986 mm, a je kljub temu izjemno funkcionalen. Sedaj s 5-letnim tovarniškim jamstvom*, prihrankom do 3.500 EUR** in avtomatskim menjalnikom*** brez doplačila. Pohitite in izberite svojega!



Gospodarska vozila

5 letno jamstvo*

Do 3.500 EUR**
prihranka

Avtomatski menjalnik***
brez doplačila



Emisije CO₂: 247–177 g/km. Kombinirana poraba goriva: 9,4–6,7 l/100 km. Emisijska stopnja: Euro 6. Ogljikov dioksid (CO₂) je najpomembnejši toplogredni plin, ki povzroča globalno segrevanje. Emisije onesnaževal zunanjega zraka iz prometa pomembno prispevajo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka. Prispevajo zlasti k čezmerno povišanim koncentracijam prizemnega ozona, delcev PM₁₀ in PM_{2,5} ter dušikovih oksidov. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, 1000 Ljubljana. Akcija velja za nova naročila do 31.12.2020. *Podaljšano tovarniško jamstvo za 3., 4. in 5. leto ali do 200.000 prevoženih km, kar nastopi prej. **V ceni je upoštevan podjetniški bonus do 2.500 EUR z DDV ter bon v obliki znižanja maloprodajne cene vozila v vrednosti 1.000 EUR z DDV, ki velja v primeru hkratnega financiranja/najema vozila preko družbe Porsche Leasing SLO d.o.o. in sklenitvijo AO in kasko zavarovanja preko družbe Porsche Zavarovalno Zastopništvo. Več na www.porscheleasing.si. ***Velja za določene modele Crafter v omejeni količini. Slika je simbolna.