



Poština plačana pri pošti 1102 Ljubljana

glas gospodarstva **TRANSPORT**

panožna številka, september 2022



IZZIVI TERJAJO SODELOVANJE

Rabimo stabilne pogoje
Intervju z Milanom Slokarjem

**V Luki Koper si želijo postati
čim bolj energetske neodvisni**
Intervju z Andrejem Cahom

**Poslovanje transporta
v začetku leta 2022**
Analiza

Gospodarska
zbornica
Slovenije 

Continental 
The Future in Motion



Samo najboljši gredo dlje.

Nova Conti Hybrid HT3+

Pnevmatika za regionalno vožnjo in vožnjo na dolge razdalje.
Vsestranska, kilometer za kilometrom.

www.continental.si





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 tovorišč, polprikolic, tovornjakov po železnici
- storitve na ključ
- od vrat do vrat

g glas gospodarstva

TRANSPORT

september 2022



Izzivom kljubujejo s prilagoditvami in digitalizacijo

Prevozniki

14



Železniški promet ima zagotovo največji potencial

Intervju z Melito Rozman Dacar

19



Potrebne so hitrejšje spremembe

Razmere

34

Uvodnik

Logistika je v prihajajočem obdobju pred velikimi izzivi

7

Intervju

»Rabimo stabilne pogoje«

9

Prevozniki

Izzivom kljubujejo s prilagoditvami in digitalizacijo

14

Intervju

Železniški promet ima zagotovo največji potencial

19

Železniški promet

Neusklajevanje del med državami je vse večja ovira

24

Intervju

V Luki Koper si želijo postati čim bolj energetsko neodvisni

29

Razmere

Potrebne so hitrejšje spremembe

34

Letalski promet

Na raven pred pandemijo do leta 2026

40

Zakonodaja

Novosti, ki jih morate poznati

44

Izdajatelj:

Gospodarska zbornica Slovenije
Dimičeva 13, 1504 Ljubljana



Odgovorna urednica:

Ester Fidel

Izvršna urednica:

Barbara Perko

Oblikovanje:

Samo Grčman

Uredniški odbor:

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

Uredništvo:

Dimičeva 13, 1504 Ljubljana
01 5898 000
urednistvo@glasgospodarstva.si

Trženje oglasnega prostora:

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

Analiza: Transport 2021**Analitika**

Poslovanje transporta v začetku leta 2022 50

Finančna analiza transporta v letu 2021

Bruto marža v letu 2021 nižja v vseh skupinah transporta, razen v poštini in komunikacijski dejavnosti 52

Cestni tovorni promet 57

Logistika 59

Poštne in kurirske dejavnosti 60

Potniški kopenski promet 62

Pretovarjanje 64

Železniški tovorni promet 66

Skladiščenje 68

Lestvica

Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2021 72

Digitalizacija

Trenutna situacija sili v optimizacijo logističnih operacij 78

Sledljivost

Piščanci, železniški vlaki in standardi GS1 84

Dostava

Alternativne oblike dostave čedalje bolj razširjene 87

Alternativa

Različni sistemi za različno namembnost 92

Vozila

Nove generacije energetsko učinkovitih vozil 98

Infrastruktura

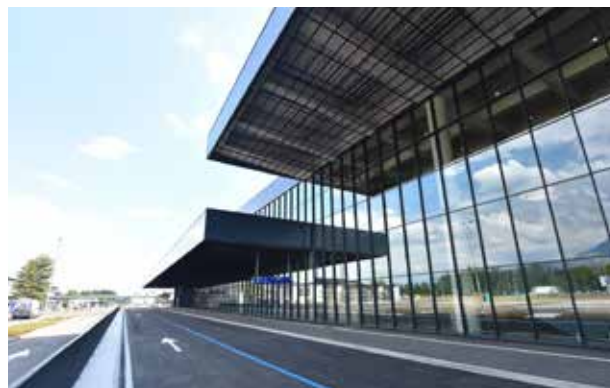
Zamude pri dobavi materialov daljšajo potek izgradnje 104

Notranja logistika

Poudarek na optimizaciji in varnosti 108

Financiranje

Rastoča inflacija zaostre pogoje financiranja 114

**Na raven pred pandemijo do leta 2026 40**

Letalski promet

**Bruto marža nižja v vseh skupinah transporta, razen v poštini in komunikacijski dejavnosti 52**

Finančna analiza transporta v letu 2021

**Trenutna situacija sili v optimizacijo logističnih operacij 72**

Digitalizacija

Tisk:

Present, d. o. o.

Datum natisa:

5. 9. 2022

Distribucija:

Pošta Slovenije

ISSN 13183672

Revija Glas Gospodarstva prejmejo člani GZS brezplačno (1 izvod). Letna naročnina za dodatni izvod je: 80,00 evrov z vključenim DDV. Poština za tujino se zaračuna posebej.

Medij Glas gospodarstva izdajateljica 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.

Foto na naslovnici: Kraftart

Revija je natisnjena na papirju:



Papirnica GORIČANE ima vzpostavljen certificiran sistem ISO 9001, ISO 14001 in FSC® ter PEFC™ sistem zagotavljanja trajnega gospodarjenja z gozdovi.

Pri tiskanju smo uporabili okolju prijazne barve na rastlinski osnovi.



Air | Sea | Road | Rail | **Logistics** | IT

Kmalu nove skladiščne kapacitete

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

UVODNIK

Logistika je v prihajajočem obdobju pred velikimi izzivi

V Sloveniji se po obdobju epidemije covid-19 soočamo z novimi izzivi, ki se napovedujejo s kriznim obdobjem, tokrat z energetske krizo in posledicami rusko-ukrajinske vojne.

Panoga pa se sooča tudi z omejitvami na ključnih koridorjih železniške infrastrukture zaradi številnih prenov oziroma modernizacije in vzdrževanja posameznih odsekov železniških prog. Kapacitete na železniški infrastrukturi so prezasedene. Zaradi izrednih razmer, ki jih dodatno zastruje ruska invazija na Ukrajino, so prioritete na železniških prevoznih iz in v Luko Koper, kjer povpraševanje po logističnih storitvah prav tako že presega ponudbo in kapacitete. Skladiščne kapacitete v pristanišču so polno zasedene, tovorno železniško vozlišče Koper pa je zaradi prezasedenosti slabo pretočno, posledično prihaja do zamud pri odpremi pošiljk. Poleg tega se v panogi soočamo s posledicami zvišanja cen energentov, kar ima močan negativni vpliv na dvig stroškov poslovanja logističnih podjetij. Konkretno: strošek goriva v strukturi celotnih stroškov pri cestnih prevoznikih predstavlja že 30 odstotkov, podoben odstotek predstavlja tudi elektrika v strukturi stroškov železniškega transporta. Pritiski na zvišanje cen prevoznin so posledično upravičeni in pričakovani. Tudi v letalski industriji so razmere zahtevne, zato se tudi naše največje letališče sooča z velikimi izzivi, predvsem kako spet vzpostaviti normalno letalsko povezljivost Slovenije s ključnimi trgi v naši sosesčini. Vsi pretekli dogodki: stečaj Adrie Airways leta 2019, upad prometa zaradi pandemije covid-19 in posledice rusko-ukrajinske vojne so negativno vplivali na letalsko povezljivost majhnega slovenskega trga.



Foto: Krašnik

V panogi pričakujemo, da bo k reševanju številnih izzivov, ki jih imajo logistična podjetja pred seboj, pristopila tudi Vlada RS s čim prejšnjimi ukrepi pomoči gospodarstvu. Nabor teh ukrepov se daljša tudi glede na nove in nove izzive, ki pestijo gospodarstvo v teh zahtevnih časih. Na področju infrastrukture se predlaga prioritarno reševanje domačih potreb gospodarstva in nemotena oskrba domačega gospodarstva. Na tem področju še vedno ostaja prioriteta tudi čim prejšnja zagotovitev pogojev TEN-t, ki zajema dolžino vlakovnih kompozicij in hitrosti. Nadalje se predlaga izvedbo projekta posodobitve in širitve tovornega vozlišča Koper, ki mora zagotavljati pretočnost med pristaniško in železniško infrastrukturo. Gospodarstvo zaradi energetske krize pričakuje ukrepanje Vlade RS tudi na trgu energentov, predvsem s subvencijami in regulacijo na področju cen. To so poznani in razširjeni ukrepi držav, zato se pričakuje enakopravno obravnavo gospodarstva in gospodinjestev pri regulaciji cen energentov.

Eden od ukrepov je vsekakor tudi digitalizacija, kar je bilo večkrat poudarjeno. V kriznih obdobjih je treba razmišljati izven okvirjev, zato tudi predlogi za takojšnjo pospešeno digitalizacijo logistične dejavnosti. Prihranki v kadrih in zmanjšanju stroškov z implementacijo digitalnih rešitev so znani in primerljivi, poleg tega pa se poveča transparentnost postopkov, kar poveča produktivnost in varnost oskrbovalnih verig. Združenje za promet je oblikovalo nabor podrobnejših predlogov ukrepov države in ga posredovalo pristojnim ter jih pozvalo k ukrepanju.

Dejstvo je, da je logistična dejavnost pred velikimi izzivi. Lažje jih lahko rešimo s preišljenimi in ciljno usmerjenimi ukrepi države. ■

Gospodarstvo pričakuje enakopravno obravnavo gospodarstva in gospodinjestev, ko gre za regulacijo cen energentov.

Robert Sever
direktor GZS - Zdrženja za promet



Milan Slokar

podpredsednik UO Združenja za promet

INTERVJU

»Rabimo stabilne pogoje«

Prevozniki si najbolj želijo stabilnih pogojev poslovanja in posluha države za reševanje težav, na katere že dlje časa opozarjajo.

Jerneja Srebot, foto: Barbara Reya

Milan Slokar je podpredsednik upravnega odbora GZS – Združenja za promet in član skupine za cestne prevoznike ter prokurist ajdovskega prevozniškega podjetja SLO-CAR. Z nami je spregovoril o trenutnih razmerah v cestnem prometu in težavah, ki prevoznike najbolj pestijo. »Že tri leta govorimo, da je problem zaposlovanje, pa se ne premakne na nobenem nivoju. Če vsi, ki to rabi- mo, pravimo, da je nekaj narobe, bi nas morali poslušati in poskušati to rešiti,« poudarja sogovornik.

Kakšne so trenutne razmere v cestnem prometu?

Glede razmer v cestnem prometu se – razen, ko gre za delovno silo – ni za pritoževati. Posel funkcionira, tudi na evropski ravni je povpraševanje večje od ponudbe vozil, zadnje leto in pol pa manjka šoferjev. Problem je, da je okrog 35.000 ukrajinskih šoferjev, ki so delali po Evropi, šlo domov in ni verjetno, da se bodo ti ljudje vrnili.

Lani je primanjkovalo tudi vozil – prikolic in tovornjakov. Kar nekaj vozil sicer trenutno stoji zaradi pomanjkanja šoferjev, nekateri pa tudi tovornjakov ne dobijo. V našem podjetju smo jih naročili že za leto 2025, ker jih je težko dobiti, če ne naročiš vnaprej.

Kakšen pa je vzrok za to pomanjkanje?

Prevozniki imamo vsak svoj odgovor. Najprej je bil problem v komponentah, ki

so povezane s Kitajsko, nato železo, potem se je vse tudi grozno podražilo ... Prevozniki razmišljamo, da namerno nočejo povečevati proizvodnje, ker resnično vsi skupaj ne vemo, kaj se bo zgodilo. Ali bo povpraševanje po vozilih še takšno, kot je, ali bo upadlo.

Nova vozila smo naročili že za leto 2025, ker jih je težko dobiti, če ne naročiš vnaprej.

Razmišljanja in pričakovanja so različna. Lahko se še kaj takega zgodi, da se bo vse skupaj res ustavilo. Je pa tako, da je slovenski transport odvisen od mednarodnega. Pri nas je morda 20 odstotkov tovornjakov, ki vozijo samo po Sloveniji.

Rekli ste že, da so težave s pridobivanjem zaposlenih. Katerega kadra najbolj primanjkuje, so to šoferji?

Kadra primanjkuje povsod. Mi, SLO-CAR, nimamo mehanikov v delavnici, niti v prometu prometnikov. Šoferjev pa sploh ni oz. jih je težje pridobiti. V podjetju se trudimo, da bi bile plače višje kot pri ostalih, a moramo potem dobivati nove posle, ki so dovolj plačani, da lahko upravičijo ta povišanja. Se je pa neto plača gotovo dvignila med 15 in 20 odstotkov.

Se vam zdi, da so potrebni še kakšni ukrepi na področju zaposlovanja?

Mi smo že zaprosili tako državo kot vse institucije, ki izdajajo dokumentacijo za tuje delavce, da bi morali ta postopek



poenostaviti. Nagibamo se k nemškemu modelu, kjer se delavca, ki je pripravljen delo opravljati, zaposli in najkasneje v treh mesecih so dokumenti za tega delavca priskrbljeni. Če je kaj spornega, delavec ne dobi dokumentov in mu preneha delovno razmerje.

To je sploh problem z Bosno in Srbijo, kjer mora delavec dati odpoved na svojem delovnem mestu, pri nas pa potem tri mesece čakati, da dobi papirje, v vmesnem času pa ne sme delati.

Kaj pa pri slovenskih delavcih? Se vam zdi, da gre za deficitaren poklic, bi bilo treba še na ta način kaj spodbuditi?

To so skušale že druge države pred nami. Standard se v evropskih državah dviguje in državljanov Evrope za ta poklic jaz ne vidim. Tako da niti kakšno izobraževanje oz. šola niti tečaj, nič ne pomaga. To je tudi osebna odločitev posameznikov in izgleda, da je drugih zaposlitev toliko, da tu ni toliko zanimanja.

Kako pa rast cen energentov vpliva na panogo?

Če gledamo tu, je cena previsoka, ampak je previsoka v celi Evropi. Sod nafte je zdaj 100 dolarjev in cena, ki je trenutno

v Sloveniji, ni primerljiva s sto dolarji. To nas malo moti, ampak izgleda, da vse evropske države uporabljajo ta model in glede na razmere v drugih državah smo mi zadovoljni.

Problem pa je, da je treba pri strankah izposlovati podražitve ali pa iti nekam drugam, kjer ti to priznajo. Slovenski prevozniki so pri tem malo togi, češ da ne bodo dobili dela. Ampak dela je dovolj, samo potruditi se je treba in ga dobiti tam, kjer je poštena cena. Vedno pravim, da moramo tudi, ko delamo s podjetji v tujini, biti pokončni. Če cena ne odgovarja, je treba iskati drug posel, kjer je primerljiva cena, da imaš nekaj od tega.

Kako ocenjujete dosedanje ukrepe vlade glede tega? Bi si želeli še kakšno pomoč, če se bo rast cen nadaljevala?

EksPLICITNO jaz že povsod govorim: mi, prevozniki pomoči ne rabimo. Mi rabimo stabilne pogoje v državi, za katere vemo, da bodo čez eno leto še vedno enaki, ne pa, da se nenehno nekaj spreminja. Največji problem v Sloveniji je, da imamo dajatve nekje od 15 do 20 odstotkov večje, kot jih imajo sosednje evropske države. To nam praktično ali podraži delovno silo ali pa naš delavec dobi manjše neto izplačilo,

kot bi ga nekje drugje. Lani je prejšnja vlada pri tem naredila eno približevanje Evropi, a zdaj to že rušijo.

To ni dobro, ker potem zaposleni tujci to slišijo, si razlagajo po svoje in ob prvi priložnosti zapustijo Slovenijo. Tako da imamo še težavo s fluktuacijo – v Sloveniji uredijo papirje, ker so jezikovno lažji za njih, potem ko imajo enkrat delovno dovoljenje, pa ni več nobene ovire. To velja za vse poklice.

Rabimo stabilne pogoje v državi, za katere vemo, da bodo čez eno leto še vedno enaki, ne pa, da se nenehno nekaj spreminja.

Kakšno podporo bi trenutno še potrebovali prevozniki?

Prevozniki ne rabimo ne nepovratnih sredstev ne podpore, mi rabimo spodbudo. In spodbuda bi bila to, da bi državni aparat zasledoval, kaj se dogaja v Evropi. Že tri leta govorimo, da je problem zaposlovanje, pa se ne premakne na nobenem nivoju. Če vsi, ki to rabimo, pravimo, da je nekaj narobe, bi nas morali poslušati in poskušati to rešiti. Če podjetja delujejo in to dobro, imamo vsi nekaj od tega.

Država naj poskrbi, da imajo tuji delavci dokumentacijo, podjetjem se ne bi bilo treba s tem ukvarjati. Če bomo pri nas ustvarili dovolj dobre pogoje, da se bodo delavci dobro počutili, jih bomo imeli, sicer pa bodo šli naprej v tujino.

Pred tridesetimi leti smo imeli največje probleme z davkarijo. Danes sploh ne vemo, da obstaja, ker vse teče. Če je višek, pošljejo nazaj, če je treba plačati, plačamo – nobenega problema ni, če so stvari urejene.

Kje se trenutno gibljejo prevoznine? Se je to v zadnjem času spremenilo?

Prevoznine so vedno povpraševanje, cena nafte in zdaj je še več, kot je bilo, cena delovne sile. Osnovna sredstva so se sicer podražila za kakšnih 20 odstotkov, ampak to na dobo amortizacije ne vpliva toliko.

Moram reči, da so mednarodni prevozi celi dve covidni leti delali. Transport je bil nujen, da je vse še zmeraj funkcioniralo.





Vojna v Ukrajini je neke tokove spremenila. Je pa res, da slovenski prevozniki niso bili masovno vezani ne na Rusijo ne na Ukrajino. Tisti pa, ki so bili, so se že obrnili.

Če bo problem v Evropi plin, bo težava, da se bodo začela podjetja ustavljati. Tovarne ne bodo delovale, ker ne bodo imele energentov in bo posledično tudi manj prevoza. Mi smo prvi, ki vidimo povečanje, in prvi, ki vidimo usihanje proizvodnje. Pri transportu se to takoj pozna.

Pa ste zdaj že kaj specifično zaznali?

Ne, nič. Resne firme so vse optimistične. Za drugo leto tudi že povečujejo proizvodnjo.

Težava pri nas je, da se razširitve in posodobitve delajo, ko že nastane problem. To bi morali načrtovati vnaprej.

Kako bi ocenili stanje cestne infrastrukture pri nas? Kaj bi bilo treba še urediti?

Mi, ki vozimo v Evropo, se nič ne čudimo, če je kakšna kolona do Ljubljane. To je v tujini normalno. Če vozimo na istih relacijah, že tudi upoštevamo, da je ob določenih urah problem. Če prevoznik sporoči, da je nekaj na cesti, je to

upravičen razlog in sploh ni težave. Morajo pa informacije teči.

Na splošno v Sloveniji promet teče. Zaradi prepovedi prehitavanja tovornjakov na avtocestah je bil najprej malenkost upočasnjen, zdaj pa deluje normalno. Konvoji tovornjakov, ki se zdaj ustvarjajo, so podlaga za samovozeča vozila.

Težava pri nas pa je to, da se razširitve in posodobitve delajo, ko že nastane problem. To bi morali načrtovati vnaprej. Točno se ve, da se tovorni promet povečuje približno 5 do 6 odstotkov na leto in na ta način bi morali tudi razmišljati, zato da se posodobitve izvedejo dovolj zgodaj.

Omenili ste samovozeča vozila v konvoju. Kako oddaljeno je še to, kdaj jih bomo dočakali?

To bo trajalo, to je proces. Mi v transportu skrbimo, da imamo najnovejša in najbolj opremljena vozila, ker je to za nas tudi stroškovno najbolj optimalno. Danes recimo ni več tovornjaka, ki nima radarja, sledenja ... Da pa bi bilo vozilo čisto brez voznika, tega po mojem še kakšnih 10, 15 let ne bo.

Sem za razvoj, ampak za normalen. Pri elektriki, recimo, v Evropi že vidimo, da ni težava narediti avto – tudi če je neupravičeno, ker lahko baterija še bolj

onesnažuje – ampak to, da ga nimamo niti kam priklopiti. Nemci pravijo, da bo treba najbrž že dobiti dovoljenje od občine oz. distributerja električne energije, da boš lahko kupil električni avto, ker so določene soseke že preobremenjene. Saj vidimo pri fotovoltaiki, kako je – postavijo panele, potem pa jih ne morejo priklopiti na transformatorsko postajo. Isto se dogaja tudi tu.

Prevozniki prvi zaznavamo povečanje in usihanje proizvodnje. Pri transportu se to takoj pozna.

Sem za to, da so avtomobili, ki se vozijo po mestih in imajo stalne in znane vožnje ter urejeno polnjenje, električni. To pomeni skupno gledano manjše onesnaževanje. Strošek čez nekaj let bo pa enak, kot je danes za bencin, saj država živi od trošarin. Nič ne more biti zastoj.

Kako pa je na področju cestnega prevoza z digitalizacijo? Kako (če) je pomagala pri prilagajanju razmeram?

To je večer problem, saj se zelo hitro razvija. Ena podjetja vlagamo ogromno v to in moram reči, da se potem tudi obrestuje. Podjetja v tujini, sploh severneje, so s tem opremljena in je komunikacija veliko lažja, da ne govorimo o podatkih, s katerimi takoj vidiš, kaj delaš narobe. Če nimaš podatkov, sploh ne veš, ali delaš luknjo v firmi, ali poslušješ pozitivno ali celo z dobičkom.

Jaz tukaj nisem doma, vem pa, da je velika razlika že v samem delu. Prihraniš zaposlene, lažje delajo in bolj z lahkoto, podatki in upravljanje firme pa so veliko bolj transparentni. Tudi na ravni zbornice smo rekli, da je tako kot nabava tovornjaka tudi posodabljanje računalnikov in programov upravičen strošek.

Kako pa je s tem med ostalimi prevozniki?

Izredno malo prevoznikov je opremljenih – še vedno operirajo z mobilnim telefonom in to je največ, kar imajo. Zato pa so tudi med nami razlike. Ogromno teh, ki nimajo nadzora nad vsem skupaj, pravi, da so propadli zaradi drugih stvari (npr. konkurence). ■


SLOVENSKE ŽELEZNICE POTNIŠKI PROMET


Potovanja z vlakom so ugodna, z novimi vlaki pa še bolj udobna

Ljudje se čedalje bolj zavedamo pomena skrbi za okolje in trajnostnega razvoja. Število potnikov, ki za svojo pot na delo izberejo vlak, v povprečju zadnja leta narašča. Na slovenskih tirih lahko opazimo vse več novih vlakov. Cene goriva so se sploh letos v povprečju precej zvišale, cene voznic za vlak pa so nespremenjene. Če pomislimo še na izkoristek časa na vlaku za delo, uporabo mobilnega telefona, branje ... in seveda na varstvo okolja, so vse to zelo dobri razlogi, da tisti, ki za prevoz na delo še ne uporabljamo javnega prevoza, preverimo ali se lahko na delo vozimo vsaj del poti z vlakom?

Novi vlaki zagotovo pomembno vplivajo na boljšo kakovost prevozov potnikov v železniškem prometu. V septembru 2022 bo na naših tirih vseh 52 novih potniških vlakov. Od tega je 21 enopodnih in 10 dvopodnih (dvonadstropnih) električnih ter 21 enopodnih dizelskih vlakov. Vsi novi vlaki so zelo prostorni. Vsa vrata so opremljena z izvlečnimi stopnicami, kar omogoča preprostejši vstop in izstop tudi za gibalno ovirane osebe. Na voljo je več prostora za prevoz koles, toaletni prostori so prostorni, prilagojeni tudi za invalide in mlade starše - s previjalno mizo, avtomatsko klimo in velikimi panoramskimi okni. Vlaki omogočajo sodoben informacijski sistem, vtičnice za polnjenje elektronskih naprav, opremljenost s signalom Wi-Fi in s tem dostop do internetnih vsebin.



Cestni promet:
72 % 

Železniški promet:
0,5 % 

Emisije toplogrednih plinov iz prometa

Vir: Evropska komisija, EU-28, 2017, Statistični priročnik 2019

Objavljen je že razpis za dodatnih 20 novih potniških garnitur. V načrtu so tudi dodatni novi potniški vagoni (20 vagonov) in vsaj 4 nove večsistemske električne lokomotive za mednarodni promet. S prihodom teh vozil se bodo stara amortizirana vozila izključevala iz prometa in potnikom v Sloveniji se tako ponuja občutno še bolj udobna potovanja z vlaki.

Cene energentov so višje, cene voznic za vlak so ostale nespremenjene

Za razmislek in primerjavo smo v spodnji tabeli prikazali primerjavo stroškov vožnje z avtomobilom v primerjavi z vlakom.

Najbolj ugodna izbira za vsakodnevna potovanja je zagotovo letna abonentska vozovnica s katero se praktično 4 mesece vozite brezplačno.

Vlak je na posameznih odsekih tudi časovno zelo konkurenčen cesti

Potovalni čas je precej odvisen od konfiguracije proge in dovoljenih hitrosti voženj. Z investicijami v infrastrukturo lahko pričakujemo vedno boljše vlakovne povezave. So pa že sedaj odseki prog, ki so časovno absolutno konkurenčni cesti, npr. pot iz Borovnice v Ljubljano, ali proga Ljubljana–Dobova, Jesenice–Kranj–Ljubljana in Kamnik–Ljubljana itd.

V evropska mesta že od 8 evrov

Ugodna so tudi potovanja v evropska mesta. Če omenimo samo nekatere: za potovanja potnikov iz Slovenije v Trst so na voljo vozovnice že za 8 evrov, v Zagreb, Opatijo ali Reko lahko potujejo že za 9 evrov, v Pulj za 19 evrov, v Split ali Šibenik že za 29 evrov, v Budimpešto že od 15 evrov dalje, na Dunaj še od 24,90 evrov, v Gradec (Graz) že od 17,90 evrov. Iz kateregakoli mesta v Sloveniji lahko potnik potuje v katerokoli mesto v Nemčiji že od 27,90 evrov itd.

Več ponudb in namigov za ugodna potovanja z vlaki lahko preverite tudi na spletni strani www.slo-zeleznice.si

MESEČNI STROŠEK		
Relacija	Strošek prevoza z avtomobilom - gorivo, brez vinjete, za 20 delovnih dni v mesecu*	Cena mesečne vozovnice za vlak
Celje-Ljubljana-Celje (176 km)	483,60 evrov	196 EUR

LETNI STROŠEK		
Relacija	Strošek prevoza z avtomobilom - gorivo, brez vinjete, za 20 delovnih dni v mesecu*	Cena letne vozovnice za vlak
Celje-Ljubljana-Celje (176 km)	5.803,20 EUR	1.568 EUR

*Vir izračuna stroška prevoza z avtomobilom s povprečno porabo 98 oktanskega goriva 7 litrov na 100 km, na dan 25. 8. 2022: <https://www.amzs.si/>
Izračun cene abonentske tedenske, mesečne, polletne ali letne vozovnice za vlak lahko preverite na spletni strani <https://potniski.sz.si/abonentske-vozovnice/>

Iščete raznovrstne logistične rešitve po meri na enem mestu? Potem je Milšped Slovenija prava izbira za vas!



DISTRIBUTION &
LOCAL TRANSPORT



WAREHOUSING



CUSTOMS
CLEARANCE



OCEAN
TRANSPORT



AIR
TRANSPORT



RAIL
TRANSPORT



INTERNATIONAL
ROAD TRANSPORT

Milšped Slovenija znotraj Skupine Milšped s svojimi celovitimi logističnimi rešitvami predstavlja most med državami Evropske unije in Balkanom. Z regionalno prisotnostjo v JV Evropi, Aziji in ZDA oblikujemo logistične rešitve po meri, ki glede na željeni rok in razpoložljivost vključujejo cestne, letalske ali pomorske transportne storitve s carinskim svetovanjem in skladiščenjem.

Posedujemo lastne vire, tako floto tovornih vozil za mednarodni in domači cestni transport kot tudi intermodalno infrastrukturo, ob tem pa razvijamo dobre partnerske odnose z letalskimi prevozniki, ladjarji in ostalimi špediterji na globalnem logističnem tržišču. Vse to nam omogoča nudenje visoko zanesljivih logističnih rešitev na vsakem koraku dobavne verige.

Kontaktirajte nas in nam zaupajte svoje izzive, mi pa bomo poskrbeli za optimalno rešitev.

Office Grosuplje, Slovenija ☎ +386 1 555 5440 ☎ +386 1 555 5464 🌐 www.milsped.com
✉ prodaja.si@milsped.com ✉ office.si@milsped.com



MILSPED
/ GROUP

Value in
all directions

www.milsped.com

PREVOZNIKI

Izzivom kljubujejo s prilagoditvami in digitalizacijo

Na eni strani vse višji stroški, na drugi pomanjkanje kvalificirane delovne sile. Za mnoga prevozniška podjetja je trenutno obdobje precej razburkano, saj se cene zelo hitro spreminjajo, kaj bo prinesla inflacija pa je težko napovedati.

Jerneja Srebot

Poleg zviševanja cen izdelkov in storitev ter cen energentov postaja vedno bolj pereča težava pomanjkanje poklicnih vozikov, izpostavlja **Igor Pristavec, direktor podjetja Prigo**. Težava je večplastna in je povezana tako s staranjem vozniške populacije in upokojevanjem, pomankanjem dotoka mladih voznikov ter kadra iz tretjih držav. Primanjkuje tudi skladiščnikov, mehanikov, pisarniških delavcev. V podjetju **Nomago** menijo, da je to deloma

posledica pomanjkanja ustrezne politike izobraževanja in usposabljanja deficitarnih poklicev.

Pri pridobivanju kadra iz držav bivše Jugoslavije velik problem predstavljajo dolgotrajni procesi za pridobivanje delovnih dovoljenj. Prevozniki zato pozivajo državo k poenostavitvi postopkov na način, ki bi delavcem omogočil takojšnji pričetek dela v podjetju, breme administracije pa s podjetij prenesel na ustrezne

državne institucije. Trenutno delavci pri nas brezposelni čakajo tudi po tri mesece, preden pridobijo delovno dovoljenje, s katerim se lahko zaposlijo.

Država bi morala poenostaviti postopke, da bi delavci lahko takoj začeli z delom v podjetju.

Neposrednih vplivov vojne ne občutijo

Slovenski prevozniki povečini niso bili masovno vezani na Rusijo ali Ukrajino, zato učinkov vojne niso zaznali neposredno. »Prvih nekaj dni, ko se je vojna začela, je bilo veliko povpraševanje po transportnih kapacitetah. V Evropi – predvsem na Poljskem, pa tudi v Litvi in Latviji – je ogromno voznikov iz Ukrajine, ki so se v tem času vrnili domov, tako da je bilo na trgu veliko pomanjkanje,« pojasnjuje **Gregor Bizjak iz podjetja SIGR**. Zaznali so tudi večje število ukrajinskih delavcev, ki so začeli povpraševati po delu v slovenskem delovnem okolju.

Kriza se odraža predvsem v podražitvah, daljših dobavnih rokih tovornih vozil in opreme, prekinjenih ali zmanjšanih določenih blagovnih tokovih. »Ob okoliščinah, ko se draži prav vse, skoki pa so tako nepredvidljivi in neobvladljivi kot v zadnji dobri polovici letošnjega leta,





Foto: Nomago

pa nas ob tem, da naše prodajne cene tej rasti ne sledijo, dodatno pesti tudi dejstvo, da večino stroškov, povezanih s prevozi, plačujemo pred izvedbo, samo storitev pa dobimo plačano pozneje. V vmesnem času pa se lahko posamezne ekonomske

postavke spet tako spremenijo, da plačilo, ko ga prejmemo, ne dohaja več dogovorjene cene,« pove Pristavec.

Učinke nepredvidenih dogodkov skušajo blažiti s sledenjem ključnemu dogajanju in z ocenjevanjem možnih vplivov

na področjih, ki so povezana z njihovo dejavnostjo in strankami. Osredotočajo se na dolgoročno zanesljivejše in varnejše posle ter se skušajo hitro odzivati na nove okoliščine s prilagodljivimi lastnimi strukturami. »Osebnost največ stavim na sodelavce s karseda širokim naborom znanj in veščin, ki so jih pripravljene nadgrajevati z dodatnim usposabljanjem in so se sposobni, če okoliščine to narekujejo, hitro in uspešno soočiti z novimi izzivi,« poudarja Pristavec. Spodbujajo tudi združevanje zmogljivosti in možnosti skupnega nastopanja.

V družbi Nomago se »proti višjim stroškom energentov na eni strani borimo z bolj učinkovito in varčno vožnjo, na drugi strani pa s pomlajevanjem voznega parka, v katerega vključujemo le še vozila standarda EURO6«.

Še kar čakajo obljubljenе subvencije

Večji del stroškov pri prevoznih podjetjih predstavlja gorivo. Nekatera podjetja so denimo v obdobju velikih skokov namesto

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 in 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

Specializirani smo za pretovor različnih blagovnih vrst kot so les, papir, celuloza, jeklo in končni izdelki, paletiziran tovor ter tudi hitro pokvarljivo blago pri čem predstavljamo enega največjih partnerjev Luke Koper d.d.

mesečnega uvedla tedenski dodatek za gorivo, dobršen del energije pa je treba pri tem vložiti v to, da stranko obdržijo kljub višanju cen.

Izkušnje zaposlenih v podjetju SIGR so pokazale, da so bile stranke za dostave v sektorju hitro pokvarljivega blaga zelo razumevajoče, medtem ko so v hčerinskem podjetju na Hrvaškem, ki se ukvarja z generalnim tovorom, imeli s tem več izzivov. »Zdaj se je začelo dogajati, da stranke pritiskajo nazaj za znižanje stroškov, ampak mi smo vpeljali samo dodatek za gorivo, ta pa je tako ali tako variabilen. Tako da cene storitev trenutno v našem primeru padajo zaradi dodatka na gorivo, ker se cena tega znižuje,« trenutno dogajanje opiše Gregor Bizjak.

Večji izziv kot cena nafte jim predstavlja cena zemeljskega plina, saj imajo v svojem voznem parku štirinajst plinskih vozil. »V prva plinska vozila smo investirali konec leta 2018, ko je bil kilogram plina okrog 50 centov, zdaj pa ista količina stane že 4 evre. Država nam že od leta 2018 naprej obljublja subvencije za nakup teh vozil in dobro bi bilo, da se dejansko realizirajo, ne le za tekoče leto, ampak tudi za daljše obdobje za nazaj,« poudarja sogovornik in pojasnjuje: »Plinsko vozilo proizvaja 20 odstotkov manj CO₂, ampak je tudi za 50

odstotkov dražje od klasičnega dizelskega vozila.«

Novo koncesijsko obdobje naj bi prineslo številne izboljšave za potnike.

Povečuje se število uporabnikov javnega prometa

Ko gre za prevoz ljudi, javnemu potniškemu prometu največjo konkurenco še vedno predstavljajo osebna vozila. Kljub temu pa se na račun visokih cen pogonskih goriv in dejavnosti za popularizacijo javnega prometa število potnikov povečuje iz meseca v mesec. V podjetju Nomago opažajo, da je njihovo število praktično na ravni pred epidemijo.

V medkrajevnem javnem linijskem prevozu so samo v mesecu maju zabeležili več kot 2,2 milijona prepeljanih potnikov, kar je 50 odstotkov več kot marca lani. V prvih petih mesecih letošnjega leta pa je bilo v medkrajevnem javnem linijskem prevozu skupno prepeljanih 9,4 milijona potnikov, kar je skoraj enkrat več kot v enakem obdobju lani.

»Visoka rast števila potnikov vsekakor predstavlja velik izziv, saj v primeru lepega vremena kljub vključitvi dodatnih vozil

občasno pride do prezasedenosti linij, vendar verjamemo, da se bodo te težave rešile z novim koncesijskim obdobjem, ki predvideva številne izboljšave za potnike in tudi dodatno 20-odstotno povečanje dostopnosti medkrajevnega potniškega prometa,« se nadejajo v podjetju.

Ključna je optimizacija delovnih procesov

Digitalizacija je postala tako rekoč neizogibna tudi med prevozniki. V Nomagu so digitalizirali praktično vse vidike poslovanja, od informacijskih sistemov za uporabnike do zalednih sistemov in operative.

Večji del operativnih procesov so digitalizirali tudi v podjetju SIGR, kjer jih je proces doslej stal že več kot milijon evrov. Ob tem menijo, da bo digitalizacija za podjetja kaj kmalu tako ali tako nuja.

Če vpeljava digitalizacije na prvi pogled zakomplicira delovni proces, pa sogovornik poudarja, da sčasoma, ko se zaposleni z njo dobro spoznajo, postane nepogrešljiva. Gre namreč za res velik nabor informacij, ki jih je moč brez problema obvladovati. »Zdi se mi, da je to ena izmed največjih optimizacij. Naše stroške namreč sestavljajo gorivo, amortizacija in delovna sila, na cene katerih nimamo nobenega vpliva. Tako nam določen delež prihranka drži samo optimizacija delovnih procesov, kar je v našem poslu ključno, saj so naše marže dejansko minimalne,« pojasnjuje Gregor Bizjak.

»Digitalizacija nam prinaša celovit in bistveno bolj učinkovit pristop k pripravi in k načrtovanju izvedbe dela, samodejno zajemanje podatkov o poteku, kar nam omogoča boljšo odzivnost in nudi več možnosti preventivnega ukrepanja, ter generiranje elektronskih spremnih dokumentov, ki jih lahko z deležniki delimo v realnem času,« o valu digitalizacije v logističnem vsakdanjiku pravi Pristavec. Digitalizacija jim po eni strani olajšuje delo, obenem pa zahteva še večjo doslednost pri spoštovanju procesa, zagotavljanju pravih in pravočasnih podatkovnih tokov ter sprotne interakcije vseh udeležencev, od voznika do dispečerja in koordinatorja dela s strankami. ■





Grafični papirji in kartoni
Kreativni papirji
Embalažni papirji in kartoni
Grafični materiali
Pisarniški papirji in kuverte
Industrijska embalaža
Vizualne komunikacije
Higienski program



Europapier Alpe d.o.o.
Leskoškova cesta 14
SI - 1000 Ljubljana
T (+386 1) 54 72 100

Europapier Alpe d.o.o.
Poslovna enota Maribor
Perhavčeva ulica 40
SI - 2000 Maribor
T (+386 2) 42 61 116



TRAJNA ZAVEZANOST K INOVATIVNOSTI, KAKOVOSTI IN NAJBOLJŠIM
STORITVAM NA PODROČJU PAPIRNE INDUSTRIJE

EUROPAPIER



Melita Rozman Dacar
direktorica SŽ-Tovorni promet, predsednica UO Združenja za promet

INTERVJU

Železniški promet ima zagotovo največji potencial

Zamude pri prevozu tovora so ogromne, težave so v celotni logistični verigi, na morju zamujajo ladje, svoje težave imajo v lukah, železniški prevozniki so v težavah zaradi infrastrukturnih del.

Darja Kocbek, foto: Barbara Reya

V družbi SŽ-Tovorni promet so s poslovanjem v prvih šestih mesecih letos ob upoštevanju okoliščin zadovoljni, saj so načrt, ki je bil sicer planiran manjši, preseгли za dobrih 8 odstotkov. Če upoštevajo možnosti, koliko tovora bi lahko prepeljali, če ne bi bilo omejitev, zlasti zaradi prenove in gradnje infrastrukture, pa ne morejo biti zadovoljni, nam je razložila mag. Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovorni promet.

Do konca leta lahko pričakujete kakšne izboljšave?

Do konca leta nas čakajo izzivi, kako izboljšati storitve, večje spremembe pa pričakujemo v prihodnjem letu. Pojavljajo se že prve spremembe pri zmanjšanju povpraševanja v določenih segmentih, kot so na primer izdelki iz železa in jekla, kar bi lahko vplivalo na avtomobilsko industrijo in proizvodnjo končnih izdelkov. Če bo inflacija še naprej rasla, bo tudi kupna moč končnega uporabnika manjša.

Katere so glavne vrste blaga, ki ga prepeljete po železnici?

Po železnici več ali manj vozimo masovni tovor, glavne vrste blaga so zabojniki, žita, premog, pločevina, nafta, avtomobili ... Imamo tudi kar nekaj novih produktov, s katerimi se prilagajamo potrebam kupcev

in spodbujamo slovensko gospodarstvo k preusmeritvi tovora s cest na železnico. Kot edini železniški prevoznik v Sloveniji namreč ponujamo prevoz posameznih vagonov za potrebe slovenskih podjetij.

Kateri so glavni produkti?

Za posamezne pošiljke uporabljamo in organiziramo mešane vlake, večinoma na stranskih progah po postajah prevzemamo manjšo količino blaga, ki ga nato distribuiramo na različnih relacijah

doma in v tujini, ravnokar je v uvajanju produkt za prevoz lesa. Skupaj z dolgoletnimi partnerskimi prevozniki smo vzpostavili produkt Sava Express, ki povezuje Slovenijo in Srbijo ter zaledne trge. S produktom Ljubljana Line pa smo povezali Slovenijo in Nemčijo, z lastno vleko v Avstriji. Že nekaj časa Češko povezuje s produktom Breza. Je pa treba izpostaviti, da produkt ne more biti uspešen, če ne moremo izpolniti kakovosti, če se vozni časi izjemno podaljšajo, kakovost storitev





pada in potencial produkta zvedeni tudi zaradi drastično povečanih stroškov.

Katere so največje ovire?

Vsekakor je največja ovira nadgradnja železniške proge Ljubljana–Divjača, kjer je pretok blaga zmanjšan tako za prevoze iz in v smeri Kopra kot iz in v smeri Sežane, tu je problem tudi pomanjkanje razpoložljivih kapacitet. Velike ovire imamo prav tako zaradi nadgradnje vozlišča na Pragerskem, kjer so investicijo podaljšali za en mesec. Dela pa potekajo še na številnih drugih odsekih po Sloveniji. Vse to za nas pomeni podaljšanje transportnega časa, zamude na meji, slabši obrat resursov, povečanje stroškov, slabšo kakovost storitev in na koncu, kar je najpomembnejše, nezadovoljstvo naših uporabnikov storitev.

Kdaj naj bi se dela na progi Ljubljana–Divjača končala?

Projekt nadgradnje proge Ljubljana–Divjača je povezan z drugim tirom, kar pomeni, da nas v prihodnjih letih čakajo veliki izzivi. Predvidoma bodo dela potekala vse do leta 2027. Dejansko lahko občutno izboljšanje položaja pričakujemo šele z izgradnjo drugega tira med Kopro in Divjačo. Hkrati potekajo priprave na začetek gradnje železniške postaje Ljubljana, kar nas prav tako precej skrbi, saj bo število tirov na njej zaradi del zmanjšano.

Kakšne možnosti imate pri iskanju rešitev, da bi kupci te ovire čim manj čutili?

Nenehno optimiziramo naše logistične storitve. Prizadevamo si, da so naše vlakovne poti čim bolj optimalno zasedene, vozimo težje vlake, s kupci iščemo rešitve. Z uporabo zalednih terminalov in vozliščnih točk, kot sta Celje in Jesenice, vozimo tudi daljše vlake, saj je dolžina vlakov proti Kopru omejena. Skladiščimo tovor in vagone razporejamo na postajah po vsej Sloveniji, vse s ciljem kar največje pretočnosti. Zamude so ogromne, štejejo se v urah, dnevih. Potrebno je poudariti, da so težave v celotni logistični verigi. Začne se na morju, kjer zamujajo ladje, svoje težave imajo v lukah, železniški prevozniki smo v težavah zaradi infrastrukturnih del in posledično tudi z omejenimi resursi. Rešitve moramo iskati vsi skupaj, zato je naš cilj, da se pogovarjamo, da je pretok informacij pravočasen in neprekinjen. Kupci so seveda nezadovoljni, saj zelo težko načrtujemo, kdaj bo tovor prišel na končno destinacijo.

Osebjata imate dovolj?

Ob vseh aktivnostih, spremembah na trgu se moramo zahvaliti vsem našim sodelavcem, kajti vlagajo res velikanske napore v to, da se prilagajajo na spremembe in svoje delo opravljajo z odliko ter s tem omogočajo, da lahko storitve opravljamo

optimalno v danih razmerah. Precej delamo na pomlajevanju kadra, optimizaciji procesov, kar pomeni, da spreminjamo tudi način dela. Iščemo rešitve tudi z drugimi partnerji. Je pa dejstvo, da ko so ovire tako zahtevne, kot jih imamo zdaj, te vplivajo tudi na razpoložljive resurse. Naj kot primer povem, da strojevodja sedi tudi pet do šest ur na vlaku in na zaporah oziroma progi čaka, da bo lahko odpeljal vlak naprej in potem se vse podre kot domine. Izpostaviti je treba, da se je v družbi spet začel pojavljati tudi covid, zato smo zaskrbljeni, kaj se bo na tem področju dogajalo v jeseni.

Kako pa si lahko pomagata z digitalizacijo?

Na digitalizaciji procesov kar veliko delamo. Na vseh področjih izvajamo projekte, ki nam bodo omogočili sodobno delovanje podjetja. Obenem pa nove rešitve pomenijo tudi lažje delo za naše kupce. Ob tem ne gre pozabiti, da je tudi ob uvedbi digitalizacije treba imeti strokoven kader, brez katerega tudi računalniki ne delujejo in se prilagajajo spremembam.

Nove rešitve na področju digitalizacije pomenijo tudi lažje delo za kupce.

Kako pa se soočate z energetske draginjo?

Na Slovenskih železnicah smo imeli oziroma še imamo do konca leta res ugodno ceno električne energije. Trenutno so cene na trgu 4-krat do 5-krat višje, kar bo z januarjem kar precej vplivalo na povečanje cen naših storitev. Upam, da se bo našla rešitev, ki bo zagotovila normalno delovanje podjetij. Tu ne gre samo za naše podjetje, ampak tudi za druga pomembna podjetja, celotno gospodarstvo ima težave. Problem niso samo dragi energenti, ampak tudi povišanje cen materialov, vzdrževanja ... Niso poskočile samo cene električne energije, dizelsko gorivo se je v zadnjem letu pri nas podražilo za kar 39 odstotkov. Tudi v tujini se soočajo s podobnimi problemi in to bo vse vplivalo na končnega kupca, zaradi tega je treba poskrbeti za rešitev, da bomo lahko vsi preživeli.

Kje vidite vlogo države pri tem prehodu?

Pomembno je, da v krizi tudi država prisluhne našim težavam in pomaga pri iskanju rešitev. Poleg ukrepov za gospodinjstva bi država morala upoštevati tudi industrijo. Tudi naši stroški so drastično povečani, in ti se bodo na koncu odražali pri končnih uporabnikih. Veseli me, da se že pogovarjamo in iščemo rešitve ter da jim je mar za probleme, s katerimi se soočamo.

V SŽ-Tovorni promet po prihodu strateškega partnerja pričakujemo nov dotok tovara na naše koridorje.

Kakšen strošek je za SŽ-Tovorni promet energija?

Po zadnjih informacijah nas bo zaradi podražitev na leto stala okrog 35 milijonov evrov več kot do zdaj. Kot prevoznik upamo, da bomo našli rešitev, ki nam bo zagotovila normalno delovanje. Sami tega stroška ne moremo prenesti. Vsak strošek se konča pri končnem kupcu, ne samo strošek železnice, ampak tudi strošek vseh drugih členov logistične verige.

Kakšna je konkurenca med železnico in cestnim prometom?

Za razvoj železniške logistike je dobro, da je država kot lastnica Slovenskih železnic prepoznala pomembnost železnice in je začela izvajati investicije, ki so zaradi iztrošenosti infrastrukture nujne. Poleg tega pozdravljamo, da so odobrene subvencije za posamezne pošiljke za kombinirani promet in prevoze posameznih vagonov. To pomeni, da gremo v trajnostno, zeleno in da nam je mar za okolje in trajnostni razvoj. Prepričana sem, da ima železniški promet v prihodnosti zagotovo največji potencial. To je navsezadnje prepoznala tudi Evropska unija, ki razvoju železniških prevozov namenja veliko pozornost. Ne smemo pa zanemariti, da se tudi na obvoznih konkurenčnih poteh pospešeno gradi, tako da je res nujno, da se dela čimprej končajo. Javna železniška infrastruktura, ki je last države, je v nezavidljivem stanju že več desetletij, zato so dela nujna. Investicije vanjo bodo pripomogle k našemu razvoju ter razvoju transportnih poti, ki tečejo čez našo državo.

Kateri del omrežja je najbolj kritičen?

Poleg priprave podlage za drugi tir se istočasno sanira vse problematične odseke na koprski progi, ki je tudi najbolj iztrošena. Gre za ključno progo slovenskega železniškega omrežja, ki je še enotirna, kar pomeni, da nimamo alternative.

Ali tudi vlaki iz tujine zamujajo?

Seveda, in zato ne moremo reči, da so težave samo v Sloveniji. Tudi drugod po Evropi se zdaj ogromno investira v infrastrukturo, zlasti na desetem koridorju, na Madžarskem, v Avstriji. Iz Srbije, s Hrvaške skoraj ni vlaka, ki bi po voznem redu pripeljal do meje, enako je na Madžarskem, v Nemčiji, Avstriji. Nujno je, da države bolj sodelujejo in se dogovarjajo o izvedbi investicij, da ne bi več prihajalo do neskladij, da se nekje dela zaključijo, hkrati pa je že čez nekaj sto kilometrov čez mejo nova zapora zaradi podobnih del. To dogovarjanje pogrešamo.

Kaj vam je prinesel EP Holding?

Kot predsednica uprave družbe SŽ-Tovorni promet lahko povem, da imamo v naši družbi jasna stališča in cilje, zakaj je strateški partner potreben. Nujno moramo modernizirati oziroma obnoviti vozni park, povečati konkurenčnost in se širiti na tuje trge kot prevoznik SŽ-Tovorni promet. Vsekakor pričakujemo nov dotok tovara na naše koridorje. To je tisto, za kar smo strateškega partnerja potrebovali in tem ciljem bomo tudi sledili.

Kakšen je sploh vozni park Slovenskih železnic za tovorni promet?

Smo v fazi priprave dokumentacije za investicijo v 30 lokomotiv, remotorizacijo 12 dizelskih lokomotiv in obnovitev 750 vagonov. Imamo velike cilje, do leta 2030 načrtujemo temeljito pomladiti naš vozni park, tako lokomotive kot vagoni. Dejstvo je, da imamo dolgoletne strateške kupce, slediti moramo njihovem razvoju. Za to potrebujemo vozna sredstva, moje mnenje je tudi, da noben prevoznik ni resen prevoznik, če nima lastne flote. Brez lastne flote se ne moreš prilagajati, se hitro odzivati. To je naša konkurenčna prednost. ■



PORTON LOGISTICS

Ženejo jih dolgoletne izkušnje v logistiki

Podjetje Porton Logistics se ukvarja z logistiko v najširšem smislu: opravlja dejavnost špedicije in transporta. Gre za mlado podjetje, saj je bilo ustanovljeno šele januarja letos, a so k njegovi ustanovitvi pripomogle dolgoletne izkušnje na področju logistike. »Izhajajoč iz izkušenj in nedavno prodanega lastnega podjetja, ki je bilo v mojem času nišno usmerjeno, sem se tokrat odločil razširiti paleto storitev,« pojasnjuje direktor podjetja Daniel Tomljanović.

Nudijo celotno paleto storitev

Porton Logistics trenutno zaposluje dve osebi, po potrebi pa angažirajo dodaten pogodbeni kader, ki ga večinoma uporabljajo ob večjih špicah. Ob tem najemajo izključno logiste – špediterje. Zaradi bogatih izkušenj na področju logistike podjetje ponuja širok nabor dejavnosti in s tem celo vrsto storitev:

- organizacijo ladijskih prevozov FCL, LCL,
- organizacijo cestnih klasičnih prevozov FTL, LTL,
- organizacijo kontejnerskih cestnih prevozov,
- organizacijo železniških prevozov,
- izdelavo vseh vrst carinske dokumentacije z lastno carinsko garancijo,
- izdelavo zdravstvene dokumentacije,
- skladiščenje blaga,
- pristaniško špedicijo in drugo.

Za podjetje kot ponudnika celovitih logističnih storitev je zajemanje celotne palete storitev nujno potrebno za organizacijo prevoza blaga od vrat do vrat.

Uspešno krpajo luknje, ki jih puščajo konkurenti

Ker je podjetje aktivno le nekaj mesecev, si šele zastavljajo vprašanja nadaljnje rasti, ampak zgolj rastejo strmo navzgor. »Če se navežem na življenjski cikel pod-



Direktor podjetja Daniel Tomljanović

jetja, smo proti koncu faze uvajanja. Trenutni cilj je, da konec leta preidemo v fazo rasti. Tu začnemo z zaposlovanjem novega kadra in strukturiranjem podjetja, skladno z zastavljeno strategijo,« pojasnjuje direktor podjetja.

Njihova najbolj ključna vrlina, ki gradi osnovo konkurenčnosti, je znanje in z njim pridobljene izkušnje, ob obilici tržnih priložnosti pa se najbolj vidijo v prostoru, ki ga predstavljajo ciljne države. »Zaznali smo določene pomanjkljivosti konkurentov in tu delamo razliko. Trenutni rezultati kažejo, da smo na pravi poti,« meni sogovornik.

Blago premeščajo širom celega sveta

S ponujanjem celovitih logističnih storitev sega podjetje Porton Logistics na vse strani sveta. Dnevno komunicirajo s Kitajsko, Tajsko, Poljsko, Madžarsko in drugimi državami, blago

pa premeščajo iz Evrope na Srednji in Daljni vzhod v Ameriko in obratno. »Ker smo majhni in nimamo lastne mreže kot NVOCC, komuniciramo direktno z dobavitelji logističnih storitev. Naša dolžnost je, da povežemo vse segmente v celoto in stranki ponudimo najboljše. V lasni režiji opravimo carinsko posredovanje in izdelavo vseh transportnih listin,« pojasnjuje sogovornik.



PORTON
LOGISTICS

www.porton-logistics.com

TRANSFER

TRANSANT

SMARTLINK



MIKE

TRANSNET

A NEW ERA IN RAIL FREIGHT TRANSPORT

We've steered our services into the digital world to make easy access to rail a reality. TRANSFER connections, Equipment, Services and Add-ons – Welcome to the SmartLINK.

ŽELEZNIŠKI PROMET

Neuskklajevanje del med državami je vse večja ovira

V podjetjih ne vidijo rešitev za motnje, ki so posledica del na železniški infrastrukturi, ki med državami niso usklajena in so slabo vodena, pa tudi vse bolj nezanesljivih tokov pomorskega prometa.

Darja Kocbek

Vlaki so v letu 2021 prepeljali 20,3 milijona ton blaga in opravili 4.937 milijonov tonskih kilometrov. Količina prepeljanega blaga in opravljenih tonskih kilometrov je bila za 5 odstotkov večja kot leto prej, 86 odstotkov blaga je bilo prepeljanega v mednarodnem prevozu (vključno s tranzitom), je objavil državni statistični urad.

Družba **Rail Cargo Carrier** je v letu 2021 v Sloveniji prepeljala približno 4.500 vlakov in opravila 1 milijon vlakovnih kilometrov. »Leto 2022 smo začeli zelo dobro in v prvih mesecih naredili več, kot smo načrtovali. Zaradi vojne v Ukrajini so

se blagovni tokovi spremenili, hkrati smo se soočali z infrastrukturnimi omejitvami, ki so negativno vplivale na pretočnost železniškega omrežja,« nam je povedal **direktor Peter Janežič**.

V juliju so morali poskrbeti za veliko število obvoznih vlakov zaradi zapore ponteske proge v Italiji. Podjetje Rail Cargo Carrier Slovenija je po njegovih besedah poleg dnevnih vlakov med Luko Koper ter avstrijskim in nemškimi trgov v mednarodnem tranzitnem transportu vzpostavilo učinkovite tranzitne povezave med Hrvaško in Italijo, Hrvaško in

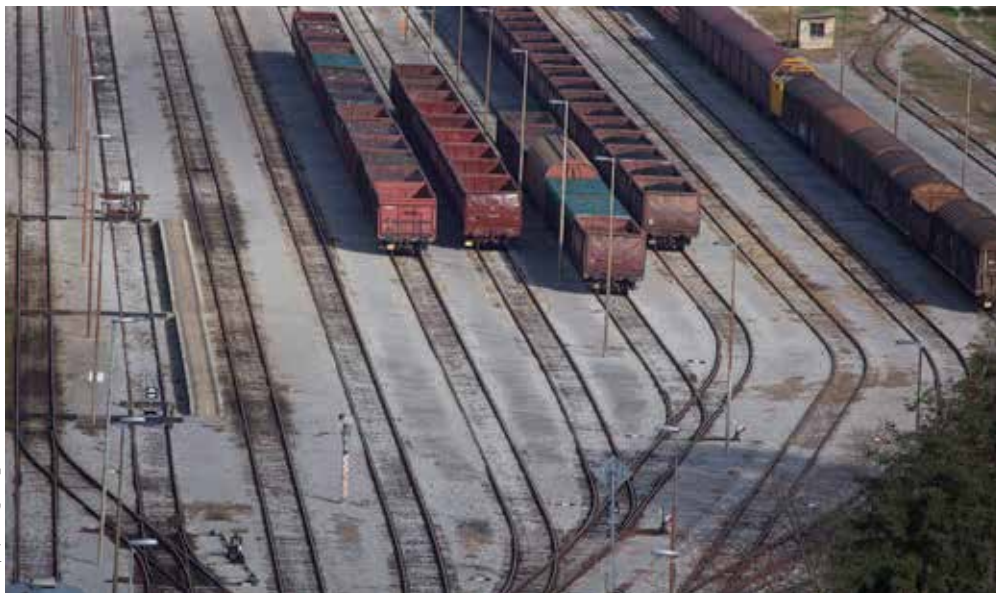
Avstrijo, Srbijo, Madžarsko in ostalimi zalednimi državami.

Za zmanjšanje operativnih motenj bi bilo treba uskladiti dela na železniški infrastrukturi med državami EU.

Okrevanja po covidu-19 je konec

Janez Merlak, predsednik uprave Adria kombi, nam je pojasnil, da se je uspešnost evropskega kombiniranega prometa v drugem četrtletju 2022 zmanjšala za 0,46 odstotka v primerjavi z enakim obdobjem lani. S tem se je končalo šest četrtletij okrevanja po covidu-19. Indeks razpoložanja družb Mednarodnega združenja družb za kombinirani promet železnica - cesta (UIRR) se je dodatno poslabšal na »nevtralno«, saj intermodalni operaterji ne vidijo možnosti, kako bi bilo mogoče premagati operativne motnje, ki so posledica del na železniški infrastrukturi, ki med državami EU niso usklajena in so slabo vodena, pa tudi vse bolj nezanesljivih tokov pomorskega prometa.

Zamude v družbi Adria kombi rešujejo s prilagajanjem načrtov odpremljav vlakov in določanja prioritete. Predvideno je, da bo precejšen del sredstev Sklada EU za okrevanje in odpornost porabljen za



izboljšanje železniške infrastrukture, kar je treba skupaj z denarjem Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF) po Merlakovih besedah načeloma pozdraviti.

Vlaganja v infrastrukturo niso dovolj za odpravo težav

»Tržni delež železniškega tovornega prometa pa bo izgubljen, ne pridobljen, če Evropski komisiji ne bo uspelo uvesti novega režima dodeljevanja vlakovnih poti in upravljanja prometa s poudarkom na obvladovanju začasnih omejitev zmogljivosti, povezanih z gradbenimi deli na progah. Družbeno-ekonomska analiza stroškov in koristi bi morala odločiti, kateri vlak bo dobil obvozno vlakovno pot v regijah, na katere vplivajo omejitve zmogljivosti, povezane z deli. Treba bi bilo iznajti kratkoročno rešitev za obvladovanje posebnih razmer,« nam je povedal Merlak.

V podjetju Rail Cargo Carrier prav tako pozdravljajo vsakršno vlaganje v obnovo in posodobitev javne železniške infrastrukture v Sloveniji, saj to pomeni, da

bodo v prihodnje lahko prepeljali še večje količine tovarov v krajšem času. »Hkrati pa je to dvorezen meč, saj se moramo v času obsežnih obnovitvenih del in krajših zapor stalno prilagajati trenutnim razmeram in iskati drugačne rešitve,« nam je razložil Peter Janežič.

Prilagajanje vsakodnevnim razmeram po njegovih besedah pomeni dosledno načrtovanje vlakov in osebja in prilagajanje glede na realizacijo. Poleg organizacije dela je bistveno tudi sodelovanje in dnevna komunikacija z vsemi vključenimi partnerji. »Odprava ozkega grla z dograditvijo drugega tira med Divača in Koper in ostale posodobitve so za nas pomemben korak naprej, saj je Luka Koper pomemben strateški partner, s katerim želimo še naprej ohranjati uspešno poslovno sodelovanje,« pravi Janežič.

Po začetku vojne v Ukrajini se vrsta blaga načeloma ni spremenila. »So se pa pojavila dodatna povpraševanja po prevozu žit in naftnih derivatov na relacijah do ukrajinske meje. Vpliv vojne je opaziti pri popolnoma zasedenih kontejnerskih

terminalih po Evropi, saj se je uvoz za Ukrajino popolnoma ustavil in na terminalih čaka veliko polnih zabojnikov,« nam je pojasnil Janez Merlak.

Popolnoma zasedeni kontejnerski terminali po Evropi so eden od vplivov vojne v Ukrajini.

Peter Janežič pa je opozoril, da so bile zaradi vojne v Ukrajini stranke prisiljene poiskati nove dobavitelje in spremeniti dobavne verige v vseh blagovnih segmentih. »Visoke cene in potencialne težave pri dobavi plina silijo stranke v alternativne vire energentov, znova povprašujejo tudi po premogu. Ogromen je tudi pritisk pri prevozih žit,« nam je razložil.

Pritisk stroškov je zaradi dvigov cen nevzdržen

Problem je tudi dvig cen energentov. »V sosednjih državah so cene elektrike in goriva izjemno podražile železniški transport. Inflacija je pri nas že v dvomestnih številkah, dvigujejo se stroški vzdrževanja



VV-LOG

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

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

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

www.vv-log.com

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



Foto: Depositphotos

voznih sredstev in ostali stroški produkcije. V Sloveniji ravno prihaja do medletne korekcije cen, ker je pritisk stroškov nevzdržen. Visok dvig stroškov energentov in uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture pa lahko pričakujemo v letu 2023,« nam je povedal Peter Janežič.

V naslednjem letu lahko pričakujemo visok dvig stroškov energentov in uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture.

V podjetju Rail Cargo Carrier po njegovih besedah upajo, da bo slovenska

vlada z ukrepi pomagala gospodarstvu v boju s podražitvijo energentov in ohranila cene uporabnine na trenutni ravni. Janez Merlak pravi, da večletne pogodbe za električno energijo sicer blažijo vpliv, vendar zaradi pričakovanj o porastu cene energije ob izteku pogodb železniški prevozniki dvigajo cene oziroma želijo dvigniti cene električne vleke vsaj za višino inflacije. Kaj bo v naslednjem letu, ne more nihče natančno napovedati. V podjetju Adria kombi se pospešeno ukvarjajo z digitalizacijo poslovanja, ki omogoča tudi potrebno prožnost za prilagajanje spremenljivim razmeram. »Povpraševanja za intermodalni prevoz je veliko, vendar ga v celoti

ne moremo zadovoljiti zaradi vseh navedenih težav na infrastrukturi,« pravi Merlak.

Peter Janežič razlaga, da je bil zaradi omejenih vlakovnih poti in zniževanja stroškov v preteklosti trend v smeri povečevanja teže vlakov, torej v enem vlaku prepeljati več vagonov kot doslej – s 1.600 na 22.00 ton po vlaku, kar je zelo obremenilo tudi progo. Obstajajo pa tudi druge možnosti. V Rail Cargo Group so si v okviru projekta Borderless zastavili kot cilj skrajšanje potrebnega časa za prehod meje in tranzitnih časov vlakov. Tako uporabljajo več systemske lokomotive, ki jih na meji ni potrebno zamenjati, strojevodje imajo licence za vožnjo vlakov v tujini (poleg Slovenije še v Avstriji, Italiji in na Hrvaškem), primopredaja vlakov na meji se opravi znotraj skupine in zato ne potrebujejo dodatnih tehničnih pregledov vlakov.

»To se je pokazalo za izredno učinkovito v juliju med zaporo ponteske proge,« razlaga Janežič. Zelo pomembni pa so tudi projekti digitalizacije in poenotenja železniških standardov. Znotraj celotne skupine Rail Cargo Group poteka postopek digitalizacije in vpeljava projekta Multi Level Dispatcher (MLD), ki je mišljen kot skupni informacijski sistem celotne skupine. To prinaša enovit sistem za planiranje in odpravo vlakov, povezljivost z zunanjimi sistemi in popoln pregled nad mednarodnim planiranjem vlakov na evropskih železniških koridorjih. ■



South Europe Gateway Koper d.o.o. / Ankaranska cesta 7 b, 6000 Koper

www.seg.si

SOUTH EUROPE GATEWAY: NEUTRAL SMART CREATIVE

SOUTH EUROPE GATEWAY (SEG) Koper d.o.o. je logistično podjetje, specializirano za zbirne kontejnerske prevoze (LCL) in polne kontejnerske prevoze (FCL). Delujemo kot nevtralni ladjar brez ladje (NVOCC), pokrivamo pa trge Srednje in Vzhodne Evrope (Avstrijo, južno Nemčijo, severno Italijo, Češko, Slovaško, Poljsko, Madžarsko, Srbijo, Hrvaško, Romunijo in Bolgarijo) ter jih povezujemo s trgi v Sredozemlju, na Bližnjem vzhodu, Daljnem vzhodu, v Avstraliji in na Novi Zelandiji.





TRANSPORT

KOLI

LOGISTICS



TRANSPORT & LOGISTIKA





Andrej Cah
vodja področja komercialne v Luki Koper

INTERVJU

V Luki Koper si želijo postati čim bolj energetska neodvisni

Novo skladišče za železove proizvode bodo nadkrili s fotovoltaičnimi paneli, do leta 2025 pa načrtujejo izgradnjo fotonapetostnih elektrarn do šest megavatov moči, s katerimi bi lahko pridobili do 20 odstotkov lastne letne porabe električne energije. Do leta 2030 bodo moč še povečali, in sicer na 10 megavatov.

Nina Šprohar

V Luki Koper imajo letos velike načrte – skupno bodo izvedli za 70 milijonov evrov investicij, so pa že podaljšali južni del prvega pomola ter namestili dve novi dvigali, pravi **vodja področja komercialne v Luki Koper Andrej Cah**. A število kontejnerjev v svetovni trgovinski menjavi še vedno narašča, pristanišča se morajo prilagajati vse večjim ladjam, saj jih bodo v nasprotnem primeru logistične poti zaobšle. Tega se, zatrdi Cah, zavedajo tudi v koprskem pristanišču.

Stanje na vseh področjih logistike se je v zadnjih dveh letih korenito spremenilo. Kateri so največji izzivi, s katerimi se kot pristaniški operater soočate?

Razmere v logistiki niso nikoli bile tako kompleksne, kot so v zadnjem obdobju, kar velja tako za kopenski kot pomorski promet. Globalna logistika se sooča s številnimi izzivi, med drugim z zasičenostjo pristanišč, pomanjkanjem voznikov tovornjakov in druge delovne sile, pogostimi zaporami na železniški infrastrukturi, ki so posledica vzdrževalno-investicijskih del, naraščajočimi stroški energentov in voznin. Poleg tega so postale tako rekoč stalnica tudi zamude v dobavnih verigah. Globalni pretresi se v koprskem pristanišču, pa tudi v drugih

lukah, poznajo predvsem pri nerednih prihodih nekaterih ladijskih servisov, zasedenosti skladiščnih površin zaradi zamud pri odpremi tovora, vse to pa vpliva na dinamiko dela in od nas zahteva hitro prilagajanje novim okoliščinam. Kljub temu so razmere za zdaj obvladljive, z angažiranjem dodatnih resursov in intenzivnim usklajevanjem s poslovnimi partnerji nam še vedno uspeva zagotavljati kakovosten servis.

Katere naložbe načrtujete za letos?

Naložb, ki jih v Skupini Luka Koper načrtujemo v letu 2022, je veliko, njihova skupna vrednost pa znaša kar 70 milijonov evrov. Letos smo zaključili eno večjih investicij zadnjih let, to je podaljšanje južnega dela prvega pomola oziroma kontejnerskega terminala. V juniju smo na operativno obalo terminala namestili še dve novi dvigali tipa super post-panamax, v letošnjem planu je tudi nabava treh električnih mostnih dvigal za pretovor na skladiščnih površinah. Na območju drugega pomola gradimo skladišče za generalne tovore, v zaledju pristanišča ob serminskem vhodu pa raste nov kamionski terminal. Pridobili smo tudi potrebno dokumentacijo za začetek urejanja površin na t. i. kaseti 5A, kjer bomo

zgradili prepotrebne skladiščne površine za avtomobile.

V minulih letih je Luka Koper – pa tudi konkurenčna pristanišča – veliko vlagala v nove kapacitete. Kakšni so načrti za naprej?

Število kontejnerjev v svetovni trgovinski menjavi še vedno narašča. Ladjarji gradijo vse večje ladje, pristanišča pa se morajo temu trendu prilagoditi s podaljševanjem pomolov, poglobljanjem morja in večanjem skladiščnih površin. V nasprotnem primeru jih bodo logistične poti zaobšle. Tega se dobro zavedamo tudi v koprskem pristanišču, kjer se po zaključku projekta podaljšanja prvega pomola na južni strani nismo ustavili. Ravno obratno, intenzivno se pripravljamo na naslednjo fazo – podaljšanje severnega dela pomola. Projekt, težak 248 milijonov evrov, bo potekal fazno in vključuje dograditev operativne obale in skladiščnih površin, nabavo dodatnih obalnih dvigal, podaljšanje terminalskih železniških tirov, širitev skladiščnih kapacitet za kontejnerje v zaledju terminala in nabavo talne mehanizacije. Na ta način bomo pripravljeni na izgradnjo dodatnega železniškega tira med Kopro in Divačo, ki naj bi bil polno operativen leta 2026. Z letno kapaciteto približno dveh milijonov kontejnerskih



Foto: Peter Kleva

Luka Koper poleg naložb v kontejnerski in avtomobilski segment načrtuje tudi dodatne zmogljivosti, ki bodo namenjene pretovoru in skladiščenju generalnih tovorov.

enot želimo ohraniti primat največjega kontejnerskega terminala na Jadranu, status, ki ga imamo že od leta 2010.

Poleg naložb v kontejnerski in avtomobilski segment načrtujemo tudi dodatne zmogljivosti, namenjene pretovoru in skladiščenju generalnih tovorov. V okviru tega projekta bomo zgradili novo namensko skladišče za jeklene kolute na območju drugega pomola, ki bo imelo visoko nosilnost tal in bo opremljeno z avtomatsko vodenimi mostnimi dvigali. Tudi sicer bo eno sodobnejših, saj bo ustrezno informacijsko podprto. S to naložbo želimo povečati svoje skladiščne zmogljivosti za napovedane rasti pretovora jeklenih proizvodov v prihodnjih letih in hkrati optimizirati izkoriščenost skladiščnega prostora ter poslovnih procesov. Poleg tega bomo z novim specializiranim skladiščem razbremenili in sprostiti določene obstoječe skladiščne kapacitete in jih namenili drugim blagovnim skupinam. Če bo šlo vse po načrtih, bi lahko projekt, katerega skupna vrednost znaša 27 milijonov evrov, sklenili v letu 2024.

Ena od pomembnejših naložb, za katero so postopki že stekli, je tudi gradnja novega kamionskega terminala v

neposredni bližini serminskega tovarnega vhoda. Ta bo nadomestil obstoječega, ki se nahaja tik ob mestnem jedru, kjer se tovarni promet prepleta z lokalnim. To bo v prvi vrsti razbremenilo prometne tokove, omogočilo direkten in hitrejši dostop tovornjakov v pristanišče ter nasploh izboljšalo interno logistiko v pristanišču.

Kakšno povečanje pretovora načrtujete za letos?

Po podatkih prvega polletja 2022 je naša družba poslovala uspešno in dosegla zelo dobre poslovne rezultate. Zadovoljni smo, da smo tudi na obeh strateških blagovnih skupinah – kontejnerjih in avtomobilih – presegli tako rezultate, dosežene v prvem polletju lanskega leta, kot tudi načrtovane kazalnike poslovanja za prvo šestmesečje leta 2022.

Kako v Luki Koper določate cene vaših storitev?

Cene pristaniških storitev so podvržene tržnim zakonitostim. Nenazadnje se v neposredni bližini soočamo s konkurenco sosednjih pristanišč, ki ponujajo take storitve. Cene, ki jih določamo, seveda odražajo raven kakovosti storitev in njihovo prilagodljivost potrebam kupcev.

Kakšni pa so načrti za digitalizacijo?

Razvoj informacijskih sistemov družbe prilagajamo potrebam naših strank in operative, da bi omogočili največjo možno mero digitalizacije poslovanja in integracije sistemov s povezovanjem različnih členov v logistični verigi ter brezpapirno poslovanje. Hkrati dajemo velik poudarek zagotavljanju kibernetске varnosti in preprečevanju napadov, ki lahko potencialno ohromijo poslovanje podjetja.

Luka Koper je v zadnjih dveh desetletjih razvijala koncept zelenega pristanišča, sistem varovanja okolja pa stalno izboljšuje.

V zadnjem obdobju se gospodarstvo sooča s podražitvami surovin in energije. Kakšne načrte imate na področju varne oskrbe z energijo?

Zagotovo si želimo postati čim bolj energetske neodvisni, s prehodom na bolj čiste in obnovljive vire energije pa tudi okolju in zdravju prijaznejši. Ena od prednosti naše dejavnosti je, da imamo v pristanišču več hektarjev skladiščnih površin z ravnimi

strehami, ki jih želimo izkoristiti za namestitve fotonapetostnih elektrarn. Tega se bomo lotili postopoma. Trenutno projektiramo novo skladišče za železove proizvode, ki ga bomo nadkrili s fotovoltaičnimi paneli, do leta 2025 pa načrtujemo izgradnjo fotonapetostnih elektrarn do 6 megavatov moči, s katerimi bi lahko pridobili do 20 odstotkov lastne letne porabe električne energije. Do leta 2030 bomo moč še povečali, in sicer na 10 megavatov, kar bo predstavljalo več kot 30 odstotkov skupne letne porabe električne energije v pristanišču.

Luka Koper veliko napora vlaga v varovanje okolja oziroma v t. i. koncept zelenega pristanišča. Kaj obsegajo te aktivnosti?

Pristaniška dejavnost vpliva na ljudi, ki v pristanišču delamo, ali ob njem živimo, vpliva pa tudi na naravno okolje, zato moramo pri našem delovanju nenehno iskati ravnotežje med interesi Luke Koper kot gospodarske družbe ter družbenega in naravnega okolja. Tudi poslovno okolje je čedalje bolj okoljsko ozaveščeno. Vse več globalnih logistov poudarja skrb za okolje. Dober ugled podjetja med kupci, podpora razvoju s strani lokalnih skupnosti, zavzeti zaposleni – vse to povečuje konkurenčnost podjetja in vodi k uspešnemu poslovanju ter trajnostnemu razvoju. To je tudi cilj, ki si ga je Luka Koper zastavila v svojih strateških dokumentih. Luka Koper je v zadnjih dveh desetletjih razvijala koncept zelenega pristanišča in na tem področju naredila res velike korake ter postala zgled nekaterim drugim pristaniščem. Z okoljskim certifikatom se ponasamo že od leta 2000, leta 2010 pa smo ga nadgradili še z registracijo v sistemu EMAS in s tem dosegli visoke standarde na področju trajnostnega razvoja po sistemu EU za okoljevarstveno vodenje. Naš sistem varovanja okolja stalno izboljšujemo in ga prilagajamo, prek spletnega portala Živeti s pristaniščem, kjer zagotavljamo transparentne informacije ter objavljamo on line meritve hrupa in prašnih delcev, pa vodimo odprt dialog z lokalnimi in drugimi zainteresiranimi javnostmi ter v proces aktivno vključujemo zaposlene. Veliko vlagamo tudi v projekte s področja trajnostnega razvoja,

za katere smo v letošnjem letu predvideli 12,3 milijona evrov.

Kateri so najbolj pereči problemi, s katerimi se trenutno ukvarjate?

V zadnjih letih smo veliko truda vlagali v zmanjšanje in omilitev vplivov pristaniške dejavnosti: po eni strani z modernizacijo in optimizacijo procesov ter mehanizacijo, po drugi pa s sprejetjem določenih ukrepov in uvedbo nekaterih sprememb. Na ta način smo se med drugim soočili s prašnimi delci na terminalu razsutih tovorov, kjer smo uvedli sistem prekrivanja kupov premoga s celulozo. Gre za sistem, ki so ga prvi začeli uporabljati v pristanišču Rotterdam in zares uspešno preprečuje dvigovanje prahu s kupov razsutih tovorov, tudi v vetrovnem vremenu. Eden od večjih izzivov je tudi hrup, čeprav ta ni v celoti odvisen samo od naše dejavnosti. Veliko težavo namreč predstavljajo nekatere prehrupne ladje, predvsem ko so privezane v bližini naselij. V odsotnosti državne in evropske regulative, ki bi omejevala hrup tovrstnih ladij, smo se povezali z drugimi evropskimi pristanišči, s katerimi poskušamo določiti osnovne standarde in omejitve. Po drugi strani sodelujemo z vsakim ladjarjem, prisotnim v Kopru. V sodelovanju z ladijskimi agenti smo tako sprejeli protokol, kam morajo biti usmerjeni izvori hrupa pri ladjah, kadar so te privezane blizu naseljenih območij. Tak pristop se je za zdaj izkazal za zelo učinkovitega. Dolgoročno bomo hrup z ladij dodatno omilili z vzpostavitvijo sistema za električno napajanje ladij z obale (t. i. Onshore Power Supply), ki ga morajo države članice po evropski direktivi zagotoviti do leta 2030. S tem namenom smo se že lotili skupnega projekta z družbo Eles, v okviru katere izvajamo aktivnosti za izgradnjo 110.000 V/20.000 V razdelilne transformatorske postaje v Dekanah. Prvi korak je vzpostavitev prostorskih pogojev (sprejem DPN-ja), v letošnjem letu so v teku postopki izdelave projektne in prostorsko-okoljske dokumentacije.

Poleg tega je eno izmed pomembnejših področij, ki jim v zadnjih letih namenjamo veliko pozornosti, tudi energetika. Leta 2020 smo vpeljali sistem upravljanja

z energijo skladno z ISO 50001, v okviru tega pa ciljno spremljamo porabo energije in na podlagi letnih pregledov vpeljujemo nove izboljšave. Med drugim smo z vpljavo kotlovnice na biomaso na letni ravni zmanjšali izpuste CO₂ za 300–350 ton, z nabavo eRTG električnih mostnih dvigal na skladišču za kontejnerje pa zmanjšali porabo pogonskega goriva za približno en milijon litrov letno in tako bistveno izboljšali ogljični odtis družbe.

Luka Koper bo hrup z ladij dolgoročno dodatno omilila z vzpostavitvijo sistema za električno napajanje ladij z obale.

Kako pa ste se v pristanišču odzvali na izzive s pomankanjem pitne vode na območju Obale?

Nezadostne količine pitne vode zlasti v poletnih mesecih so na Obali stalnica, zato z vodo že vrsto let ravnamo kar se da gospodarno. Letos smo storili še korak dlje in že pred sprejetjem prvih ukrepov za zmanjšanje porabe vode naše poslovne partnerje pozvali, naj se še pred vplutjem v pristanišče z ladjarji dogovorijo za dobavo manjših količin vode. Prosili smo jih tudi, naj preučijo možnost, da bi se ti z vodo oskrbeli v drugih pristaniščih. Kasneje smo, zaradi vse bolj zaostrenih razmer, sprejeli odločitev, da tako tovrstnim kot potniškim ladjam ne bomo več zagotavljati dobave pitne vode. Ob tem smo prekinili uporabo pitne vode v vseh nenujnih tehnoloških procesih in delovnih postopkih, kjer ni zaprtega sistema za kroženje vode. Pitno vodo tako zdaj uporabljamo le na terminalu za živino (za oskrbo živali) in na terminalu za hlajene tovore, kjer pretovarjamo in skladiščimo hitro pokvarljivo blago (zamrznjena živila, zdravila in drugo). Marsikdo ne ve, da imamo v pristanišču poleg tega še dve lastni vrtini za črpanje podtalnice, ki je delno slana in ni pitna. To vodo uporabljamo za pripravo protiprašne mešanice s celulozo, s katero, kot že rečeno, prekrivamo razsuti tovor na drugem pomolu. Vodo iz vrtin po uporabi zbiramo v bazene in jo ponovno uporabljamo. ■

MERIT INTERNATIONAL

Zaupajte jim upravljanje in izvajanje svoje logistike

Ljubljanski Merit International za svoje naročnike opravlja logistično dejavnost po sistemu 3PL, pri čemer jim je v veliko pomoč sodobni logistični center LC Bekra v Grosupljem.

Podjetje Merit International izvaja celovite logistične storitve, in sicer za lastniško povezana podjetja v skupini Bemit (katere del je) in tudi za zunanje naročnike. Sledijo svoji viziji, v okviru katere želijo postati pomemben ponudnik celovitih logističnih storitev v Sloveniji, znan po inovativnih tehnoloških rešitvah, cenovni dostopnosti in odlični kakovosti storitev. Pri tem so jim v pomoč dolgoletne izkušnje, prilagajanje potrebam posameznega partnerja in tudi zelo konkurenčne cene storitev.

Prevozi s pomočjo poslovnega partnerja

Logistične storitve opravljajo po konceptu 3PL, pri čemer jim naročnik svojo logistično funkcijo zaupa v upravljanje in izvajanje delno ali v celoti. To poleg klasičnega skladiščenja blaga vključuje tudi razlaganje, pretovarjanje, prevzemanje, sortiranje, komisioniranje, deklariranje, opremljanje blaga z navodili, promocijska pakiranja in druge aktivnosti. Odprti so za vse dopolnilne in napredne storitve, za



katere se glede na njene specifične potrebe dogovorijo z vsako stranko posebej.

V sodelovanju s poslovnim partnerjem opravljajo tudi transportne storitve, organizacijo mednarodnega prevoza (cestnega, letalskega, ladijskega) in carinsko posredništvo za vse vrste uvoznih in izvoznih postopkov. To uporabnikom njihovih storitev omogoča, da se popolnoma osredotočijo na svojo osnovno dejavnost in so tako uspešnejši ob minimalnih tveganjih.

Logistični center v Grosupljem

Pri kakovostnem opravljanju logističnih storitev jim je v veliko pomoč nov sodobno opremljen logistični center v Grosupljem LC Bekra, ki se razprostira na 28.000 kvadratnih metrih. Je blizu Ljubljane in v neposredni bližini avtoceste. Visok je 12 metrov in ima

10.000 tekočih metrov poličnih regalov in 19.000 paletnih mest.

Na voljo je 10 razkladalno-nakladalnih ramp za kamione in deset za kombinirana vozila. Skladiščijo različne izdelke – živila, tekstil, obutev, igrače, belo tehniko in drugo tehnično blago, hrano za male živali ...

Avtomatizirano upravljanje skladišča

Za upravljanje skladišča skrbi naj-sodobnejša rešitev, ki so jo razvili v slovenskem podjetju iPlus. Gre za rešitev iWMS, ki je plod domačega znanja in je tudi največkrat implementiran WMS v naši regiji, uveden že v več kot 50 skladiščih po Sloveniji, Hrvaški, BiH in Srbiji. Informacijska rešitev iWMS omogoča celostno in optimalno izvajanje logističnih storitev, skrbi za načrtovanje dela, izvedbo natančnih meritev in optimizacijo poslovanja ter dokumentacijsko podporo poslovanju. Sodobna oprema in informacijska podpora omogočata hitrejše, učinkovitejše in cenejše postopke izvajanja storitev. Njihove storitve so primerne predvsem za trgovska, pa tudi za določena proizvodna in farmacevtska podjetja.



MERITINTERNATIONAL



Brezskrbno po Evropi.

S TREMI PAMETNIMI REŠITVAMI.



Prihranite čas in denar z največjo evropsko mrežo bencinskih črpalk. Približno **67.000 SERVISOV ZA OSKRBO Z GORIVOM** v Evropi zagotavlja, da se lahko vedno zanesete na nas, kjer koli že ste.



Z **DKV BOX EUROPE** uživajte v vožnji brez ustavljanja skozi številne cestninske postaje v Evropi. Prihranite čas in si odprite vrata do 11 držav EU z eno samo enoto v vozilu.



Z našim digitalnim asistentom **DKV LIVE** lahko znatno povečate učinkovitost svojega voznega parka. Med drugim vas v realnem času podpira pri upravljanju točenja goriva in iskanju tovora, da bi se izognili praznim vožnjam.

dkv-mobility.com

YOU DRIVE, WE CARE.

RAZMERE

Potrebne so hitrejšje spremembe

Nekatere spremembe, ki so nujno potrebne in na katere logistika in transport opozarjata že dlje časa, prihajajo prepočasi.

Barbara Perko

»Cene energentov se višajo, kar neugodno vpliva na transportno dejavnost. Napovedane podražitve električne energije bodo zelo vplivale na ceno prevozov,« meni **Čedomir Bojanić, direktor podjetja Fining in predsednik sekcije pristaniških špediterjev**, pri čemer izpostavlja železniške prevoze. Podražitve se bodo odrazile na povišanih cenah končnih izdelkov, ki jih plačujemo potrošniki.

»Analitiki poročajo, da so ladjarji, predvsem linijski, v preteklem času posodobili svoje flote, tako da trenutno lahko sledijo povpraševanju. Tudi cene ladijskih voznin počasi sledijo razmeram in se počasi znižujejo ter umirjajo. Kljub temu ni pričakovati, da se bodo cene bistveno znižale,

saj ladjarji še vedno občutijo nasičenja na infrastrukturi, ki za svojo prilagoditev potrebuje daljše časovno obdobje,« o razmerah v pomorskem prometu pravi Bojanić. Na vprašanje, ali lahko država na kakšen način pomaga v dani situaciji, odgovarja: »Vsekakor lahko država s svojimi politikami na tem področju stori veliko. Pomembno je sprejeti odločitev, ali bo Republika Slovenija, skladno s svojo pomorsko usmeritvijo (Resolucija iz 1991), pravočasno zagotavljala potrebno infrastrukturo in pogoje za delovanje logističnih podjetij ali pa bo to področje še vedno podrejeno vsakokratnim interesom posamezne politične opcije, ki bo na oblasti.«

Ker je infrastruktura ladjarjev še vedno zasičena, v kratkem ne pričakujejo bistvenega znižanja cen.

Druga pereča tema, ki jo izpostavlja Bojanić, je slovenska prometna infrastruktura. »Ni potrebno biti strokovnjak na prometnem področju, da ugotovimo, da so slovenske ceste (pre)obremenjene s tovornjaki. Razlog za veliko število tovornjakov na cestah je trenutna slabša prepustnost slovenske železniške infrastrukture zaradi obnovitvenih del na več trasah kot tudi v sosednjih državah,« pravi Bojanić. »Brez odlične železniške infrastrukture bo pritisk na avtocestni križ veliko intenzivnejši, zato v tem smislu pozivam Vlado RS, da ukrene vse potrebno, da se investicije v železniško

infrastrukturo izvedejo v čim krajšem roku. Vlade so v preteklosti obljubljale določene ukrepe, od katerih jih nismo (še) doživeli veliko.«

Neravnovesje vpliva na stroške

»Tudi letošnje leto zaznamuje visoka nestanovitnost. Nabavne verige so se močno preoblikovale, koncept oskrbe »just in time« je deloma nadomestila oskrba znotraj regije, t. i. »nearsourcing«. Zaradi omejenih razpoložljivosti materialov in surovin si podjetja ustvarjajo zaloge, da so lahko bolj fleksibilna,« trenutne razmere opisujejo v **Gebrüder Weiss**. »Neravnovesje med nizko tovarno zmogljivostjo in velikim povpraševanjem močno vpliva na stroške in višino voznin. Poleg globalnega pomanjkanja tovarnega prostora pa na rast voznin vpliva tudi višanje cen goriva. Pričakovati je, da bodo cene transporta še rasle, še zlasti, če cene energentov ne bodo upadle. Velik vpliv na rast ima tudi veliko pomanjkanje delovne sile – voznikov.« Na končne cene uporabnikov vpliva tudi prehod večjih logistov na zelene tehnologije in vozila na alternativne pogone. V Gebrüder Weiss menijo, da se bo moral v prihodnje spremeniti pogled na logistiko kot na dodano vrednost za okolje, ne samo kot strošek v oskrbovalni verigi.

Izziv tudi zagotavljanje zadostnih kapacitet

Prihodki od prodaje v prvem kvartalu 2022 na produktu cestnega prometa so



Foto: Fining

»Cene ladijskih voznin počasi sledijo razmeram in se počasi znižujejo ter umirjajo,« pojasnjuje Čedomir Bojanić.

se v primerjavi z enakim obdobjem lani zvišali za 13 odstotkov, kar je v pomembni meri posledica višjih prodajnih cen, pravijo v **Intereuropi**. Na področju cestnega prometa predstavlja poleg dviga cen energentov dodaten izziv zagotavljanje zadostnih transportnih kapacitet za potrebe obstoječih in novih kupcev Intereurope. V podjetju želijo zagotoviti stabilen servis, ki ne glede na tržne razmere omogoča nemoteno in optimalno delovanje dobavnih verig njihovih kupcev.

Višji stroški goriv in energije predstavljajo dodaten izziv in vplivajo na dvih cen voznin in drugih stroškov logistike. »Na strani logističnih podjetij je zato pomembna predvsem fleksibilnost in dogovarjanje s strankami glede zagotavljanja kakovostnih logističnih rešitev po primernih cenah. Ključno v teh trenutkih je tesno sodelovanje med strankami (uvozniki/izvozniki) in logisti, da se lahko ključne informacije posredujejo v naprej in preverjajo vse možne rešitve,« pravijo.

Logisti se trenutno soočajo s pritiski na dvig vhodnih stroškov dobaviteljev ter s pomanjkanjem kapacitet.

Skupina Intereuropa je po zadnjih javno objavljenih podatkih v prvem četrtletju letos presešla lanskoletne primerljive prihodke od prodaje za 19 odstotkov. Rast je dosegla na vseh treh poslovnih področjih; kopenski promet je dosegel 13-odstotno

rast, logistične storitve 21-odstotno, interkontinentalni promet pa je porasel za 30 odstotkov glede na prvi kvartal leta 2021. V letošnjem letu želi Skupina Intereuropa izkoristiti priložnosti na trgih regije in z agresivnimi trženjskimi aktivnostmi načrtuje prihodke od prodaje v višini 174,6 mio EUR.

Investicije v podporo osnovni logistični dejavnosti

Letos načrtujejo 13,9 milijona evrov investicij. »Največji naložbeni projekti skupine Intereuropa so usmerjeni v podporo osnovne logistične dejavnosti: nadgradnja skladiščne infrastrukture za potrebe kupcev, posodobitev skladiščne in transportne mehanizacije in posodobitev IT infrastrukture z izvedbo razvojnih IT projektov,« naštejejo načrte, ki so si jih zastavili.

»Nazadnje je rusko-ukrajinska kriza dodatno povzročila izzive predvsem v dvigu cen energentov in iskanju novih zračnih poti, kar v veliki meri vpliva na logistiko. Na področju cestnega prometa predstavlja dodaten izziv zagotavljanje zadostnih transportnih kapacitet za potrebe obstoječih in novih kupcev Intereurope. V Intereuropi tovrstne izzive uspešno premeščamo tako s pomočjo lastnih kapacitet kot tudi široke baze domačih in tujih prevoznikov,« povedo. V drugi polovici avgusta se je že nakazovalo manjše povpraševanje po cestnih prevoznih, vendar pa težko ocenijo ali gre za nihanje zaradi

dopustov ali morda za začetek drugačnega trenda. »Ključ za stabilno poslovanje in nadaljnjo rast je v širokem naboru poslov, kar Intereuropi omogoča visoko mero prilagodljivosti različnim potrebam kupcev,« pravijo o tem, kako rešujejo nihanje.

Še vedno je povečano povpraševanje na področju zbirnega in domačega prometa. Pri izvedbi, ki jo skušajo v čim večji meri prilagajati trenutnim razmeram oz. potrebam kupcev, se soočajo s pritiski na dvig vhodnih stroškov dobaviteljev ter pomanjkanjem kapacitet, kar trenutno zadovoljivo obvladujejo. »Na podlagi spremljanja trga in globalnih trendov pričakujemo rahel upad povpraševanj oz. števila naročil na področju domačega prometa,« napovedujejo.

Zaznali prve znake sproščanja

Pomanjkanje prostora je še vedno težava tako pri ladijskem kot letalskem transportu. »Na področju letalskega transporta v cargo-partnerju to uspešno rešujemo z zakupom čarterskih letov. Pri ladijskih prevoznih se še vedno pojavljajo blank sailingi in zamude ter hkrati dolge čakalne vrste za razklad v lukah. Del blaga preusmerimo preko zbirnikov, kjer je zanesljivost malo boljša kot pri polnih zabojnikih. Vendar pa so se pri ladijskem transportu začeli kazati prvi znaki sproščanja prostora, kar posledično čutimo tudi preko nižanja voznin na uvozu (relacija Daljni Vzhod – EU). Jeseni lahko pričakujemo, da se bo takšen trend tudi



Ko-trans d.o.o.



KO-TRANS D.O.O.

📍 Muretinci 46/b
2272 Gorišnica
☎ 02 743 00 50
☎ 02 743 00 57
✉ info@ko-trans.si
🌐 www.ko-trans.si

30 letna tradicija izvajanja mednarodnih prevozov blaga
Preko 90 sodobnih tovornih vozil v lastnem voznem parku (ADR, cerada, termo, zabojnik)
Skladišče, mehanična delavnica, avtopralnica

nadaljeval. Velik problem je tudi pomanjkanje voznikov tovornjakov,« trenutne razmere opisuje **Viktor Kastelic, direktor podjetja cargo-partner**.

V panogi izzivov ne manjka, poudarja Kastelic in omeni zaprtja mest v azijskih državah, kjer so se razmere nekoliko umirile zgolj v juliju, in vojno v Ukrajini, ki je vplivala na spremembo transportnih poti. »Zaradi gneče v pristaniščih prihaja do zamud pri razkladnih in dobavah, zato iz pristanišč, ki imajo zmanjšan obseg poslovanja, pošiljke preusmerjamo v druga pristanišča, kar pa povzroča dodatne zamude,« opiše primer reševanja izzivov. »Pričakujemo, da se razmere ne bodo povsem umirile še vsaj do konca letošnjega leta. Kaj bo drugo leto, je nemogoče napovedati. Kljub temu pa ostajamo optimistični, saj nam naša fleksibilnost omogoča, da se lahko hitro prilagodimo na spremenjene razmere.«

Nujno bo popolno preoblikovanje panoge

Kljub še vedno motenim globalnim oskrbovalnim verigam v **Pošti Slovenije** pričakujejo nadaljnje širjenje logističnih kapacitet. »Zaradi omejenih zmogljivosti na

trgu – pomanjkanja letal in ladijskih zabožnikov – so cene rastle in donosi v panogi so bili zelo dobri. Omogočili so številne akvizicije logistov, vertikalno (širjenje dejavnosti po verigi dodane vrednosti, npr. vstop logistov na trg e-commerce logistike) ali horizontalno (širjenje obstoječe dejavnosti). Vojna v Ukrajini, trgovinske napetosti, geopolitična tveganja, klimatske spremembe, rastoči protekcionizem, začasno ustavljanje proizvodnje, ker ni surovin, visoke cene elektrike, goriva ali plina ter pomanjkanje delovne sile, premiki od »just-in-time« zalog k večjim varnostnim zalogam – vse to so vplivni dejavniki v logistiki. Pandemija je pospešila trende, ki bodo pospešili spremembe v logistiki: digitalizacija in avtomatizacija ter robotizacija, hkrati pa bo morala panoga v popolno preoblikovanje in dekarbonizacijo, za kar bodo nujne obsežne naložbe v e-mobilnost, polnilno infrastrukturo in sončne elektrarne,« poudarjajo.

Na logistiko bo treba v prihodnje gledati kot na dodano vrednost za okolje.

Panoga pa se sooča tudi s tekmeči iz e-commerce področja. Amazon in

Alibaba, na primer, gradita svoje logistične kapacitete, vse bolj tudi v Evropi. Pandemija je vzpodbudila delovanje dostavnih start-upov, ki dostavljajo pošiljke fizičnim osebam in podjetjem. »Logistika tako odkriva nove poslovne modele in uporablja ali testira tehnologije, kot so veriženje podatkov (blockchain), ume tarjena inteligenca (AI), internet stvari (IoT), digitalni dvojčki, samovozeča vozila in droni, robotizirana skladišča ipd. Zelena logistika je še eden izmed trendov, ki se nadaljuje v 2022: logisti vlagajo v okolju prijazne logistične hale in skladišča ter e-vozne parke za obvladovanje CO₂ emisij, zvočnega onesaženja in odpadkov. Hkrati je prišlo do znatne rasti infrastrukture za dostavo izven doma (out-of-home) – širijo se omrežja paketomatov idr. PUDO (pick-up drop-of) točk.«

Brez enotne platforme ne bo šlo

Visoka stopnja digitaliziranosti je pogoj za nemoteno sodelovanje v sodobnih oskrbovalnih verigah. Eden izmed projektov, ki ga transport in logistika nestrpno čakata, je projekt enotnega vstopnega okenca, ki ga je Evropska komisija že konec leta 2020 uvrstila med prioritete pri zagotavljanju poenostavitve pri čezmejnem trgovanju s tretjimi državami. »Slovenska carinska administracija projekt koordinira skladno s smernicami komisije in vlade. Kar pogrešamo, je konkretnije sodelovanje ostalih organov in služb v sestavi vlade. Smisel enotnega vstopnega okenca je poenotiti komunikacijo deležnikov v oskrbovalnih verigah z organi, ki jih nadzorujejo. Vsekakor je projekt obsežen in ga samo en organ ne more izpeljati sam. Potreben bo angažma vseh deležnikov, da se projekt premakne do take točke, da bo uporaben za gospodarstvo. Upoštevajoč vse večji nabor kontrol, analiz tveganja in ostalih administrativnih ter logističnih zahtev v prihodnje brez enotne platforme ne bo nemotene logistike,« opozarja Bojanić.

Za sodobno komuniciranje med deležniki v logističnih verigah je ključen komunikacijski standard Edi Fact. »Prehod na Edi Center 2 je obsežen projekt, ki se ga je lotila Luka Koper. Prehod na EC 2



Foto: Intereuropa

Intereuropa ponuja široko paleto logističnih storitev in je s prodajo produktov iz vseh treh področij: interkontinentalnega in kopenskega področja ter s področja logističnih rešitev.

je bil potreben. V začetni fazi je prihajalo do zastojev, ki pa so sedaj izzveneli. Resda imamo operaterji še precej izzivov, na kakšen način zagotoviti čim hitrejši pretok blaga,« pravi Bojanić. »Z izboljšanjem komunikacij preko EC 2 si obetamo, da bomo v bližnji prihodnosti lahko na pretekke težave gledali s kančkom nostalgije po neki bolj »romantični« logistiki, ki se vse bolj spreminja v brezosebno logistiko sistemov.«

Prehodi na nove sisteme

S 1. majem 2023 je predviden začetek uporabe aplikacije SIAES. »Od leta 1996, ko je carinska uprava vpeljala računalniško izmenjavo podatkov (sistem RIP), smo bili na dolgi poti prehodov, med drugim tudi vstop v EU. Vsak prehod je bil po svoje tveganje za nedelovanje sistemov. Slovenski operaterji smo se ob vsakem prehodu prilagodili novim zahtevam in novi »filozofiji« uporabe novih računalniških rešitev. Verjamem, da bodo kolegi pravočasno prilagodili svoje IKT sisteme, da bo prehod na nov izvozni sistem čim manj stresen,« svoja pričakovanja opiše Bojanić.

Na nivoju državnih odločevalcev bi se morale zadeve, povezane z zagotavljanjem dobrih pogojev na infrastrukturi, odvijati hitreje.

Pred logistiko je tudi vpeljava druge faze uvoznega kontrolnega sistema (ICS-2). Carinske administracije držav članic EU »pričakujejo boljše učinke svojih kontrolnih aktivnosti, saj bodo z večjim naborom podatkov, ki jih bomo operaterji vnašali v sistem ICS-2, lažje opravljali analize tveganja. Vpeljevanje novih kontrolnih sistemov je povezano z nadgradnjo obstoječih sistemov, posledično pa to pomeni morebitno tveganje, da v fazi prehoda posamezni sistemi ne bodo v celoti kompatibilni, kar bi lahko negativno vplivalo na hitrost postopkov in prepustnost posameznih točk v oskrbovalnih verigah,« pravi Bojanić. Letalski in poštni operaterji omenjeni sistem že uporabljajo, pomorska logistika pa bo v celoti na sistem ICS prešla leta 2024.



Foto: Arhiv Pošte Slovenije

V Pošti Slovenije pričakujejo, da se bodo logistične kapacitete še nadalje širile.

»Zadeve se odvijajo prepočasi«

Bojanić opozarja na zahteve TEN-t, katerih cilj je doseči čim manjši okoljski vpliv na železniški infrastrukturi. Do leta 2030 bo tako treba izpolniti zahtevo po zagotavljanju vlakovnih kompozicij dolžine 740 metrov. »Zagotoviti bo treba pogoje za doseganje bistveno višjih povprečnih hitrosti od tistih, s katerimi se danes prevažata tovor (tudi potniki) po slovenskem železniškem omrežju. Slovenske železnice sicer ves čas posodablja omrežje, a se bojimo, da gredo zadeve preveč počasi. Deloma je to sicer razumljivo, saj je potrebno dela izvajati med zagotavljanjem

običajnih prevoznih storitev, po drugi strani pa se na nivoju državnih odločevalcev zadeve odvijajo prepočasi,« opozarja sogovornik.

Špediterji še vedno čakajo na spremembe, povezane z direktivo 719/2015, s katero je komisija EU predlagala, da se poveča skupna masa tovornih vozil s sedanjih 40.000 kg na 44.000 kg. Prav tako je komisija predlagala, da se podaljša skupna dolžina tovornih vozil. »Leta 2017 je Sekcija pristaniških špediterjev predlagala tedanji vladi, da ustrezno spremeni zakon o cestah. Do danes se na to temo ni spremenilo še nič,« razloži Bojanić. ■

Največja težava so »nejasna« navodila

Spopad v Ukrajini je v določeni meri spremenil oskrbovalne poti, saj so jih nekateri iz Črnega morja »preselili« v severni Jadran. Čedomir Bojanić iz podjetja Fining dodaja, da je še prezgodaj trditi, da gre za dolgoročne premike. Omejitve poslovanja z Rusijo veljajo že od leta 2014, letos pa so se še zaostrile. »Trenutno sankcije povzročajo veliko težav. Predvsem se to kaže na področju kopenskih prevozov, pa tudi posamezni ladjarji zavračajo tovore za Rusijo. Marsikdo se zato poslužuje obvodov preko držav, ki niso uvedle sankcij zoper Rusijo,« pojasnjuje in opozarja na težavo, ki je nastala. »Največja težava pri poslovanju z Rusijo so »nejasna« navodila, ki jih posreduje Komisija, kar povzroča nepotrebne zaplete na vseh ravneh, tako pri državnih organih kot tudi pri deležnikih, ki so vpleteni.«

JAVNA AGENCIJA RS ZA VARNOST PROMETA

Za večjo varnost voznikov tovornih vozil in avtobusov

Agencija za varnost prometa je v sklopu druge od letošnjih treh nacionalnih preventivnih akcij za večjo varnost voznikov tovornih vozil in avtobusov 23. julija 2022 v centru varne vožnje na Vranskem izvedla dogodek Vozniki gospodarskih vozil – varni v prometu. Skoraj 100 udeležencev iz vse Slovenije so nagovorili direktor Agencije za varnost prometa Jože Hribar, predsednik Sekcije za prevoz blaga v cestnem prometu pri Gospodarski zbornici Slovenije Milan Slokar, predsednik Sekcije za promet pri Obrtni zbornici Slovenije Peter Pišek in vodja Sektorja prometne policije na Generalni policijski upravi mag. Ivan Kapun.

Udeleženci so se poglobljeno seznanili z novimi tehničnimi rešitvami, ki zmanjšujejo tveganja zaradi mrtvih kotov velikih vozil, z najsodobnejšimi sistemi vzvratnih kamer, zavornimi potmi različnih tipov vozil, umikanjem nenadni oviri in vzvratni vožnji. Teoretični poudarek je bil namenjen varnemu pritrjevanju tovora in vplivu preobremenjenih tovornih vozil na varnost v prometu. Praktično in teoretično izobraževanje je bilo namenjeno dvigu varnosti za vse udeležence v prometu, saj v Sloveniji cestni tovorni

promet narašča, z večanjem njegovega obsega se povečujejo tudi možnosti za nastanek neljubih dogodkov.

Usposabljanja za varno vožnjo

Direktor Agencije za varnost prometa Jože Hribar je poudaril, da so tovorna vozila, registrirana v Sloveniji, v prvem četrtletju letošnjega leta prepeljala 24,5 milijona ton blaga in pri tem opravila več kot 6 milijard tonskih kilometrov. Glede na enako obdobje lani to pomeni 3 % več prepeljanega blaga in 7 % več opravljenih tonskih kilometrov. Agencija za varnost prometa nadgrajuje usposabljanja, saj se zaveda, kako pomembna je varna vožnja voznikov tovornih vozil in avtobusov. Delo voznikov gospodarskih vozil je zelo odgovorno, izpostavljeni so premnogim tveganim situacijam, v katerih je ključno dobro poznavanje in obvladovanje vozila, razmer na cestah in predvidevanje možnih scenarijev, na katere se je treba nenehno odzivati.

Tehnično dovršena vozila so bolj varna

Predsednik Sekcije za prevoz blaga v cestnem prometu pri Gospodarski zbornici Slovenije Milan Slokar se je zahvalil



Z leve proti desni: Peter Pišek (Obrtna zbornica Slovenije), Ivan Kapun (Policija), Jože Hribar (Agencija za varnost prometa), Milan Slokar (Gospodarska zbornica Slovenije).

za sodelovanje in pozval udeležence, naj dogodek, ki ima veliko uporabno vrednost, izkoristijo za kar največ vprašanj, na katera bodo lahko odgovorili zbrani strokovnjaki. »Sekcija za promet si želi kar najboljšega sodelovanja z vsemi deležniki, saj bomo le na ta način jutri boljši, boljša pa bo pretočnost in varnost naših cest. Člane in voznike pa pozivamo, naj bodo pri nakupu novih vozil pozorni na tehnično dovršena vozila s sodobno opremo, da se bodo v prometu uporabljala čim bolj varna vozila,« je dejal predsednik Slokar.

Napotki za varno pritrjevanje tovora

Agencija za varnost prometa je izdala tudi poseben pripomoček za pritrjevanje tovora v obliki priročnega izvlečnega kartončka, ki nudi napotke za varno pritrjevanje tovora in vodi skozi postopek izračuna, prejeli pa so ga vsi udeleženci dogodka. Predavanjem so sledili demo prikazi in praktični preizkusi na poligonu.



JAVNA AGENCIJA
REPUBLIKE SLOVENIJE
ZA VARNOST PROMETA



Shell LNG



Korak naprej k čistejšemu prevozu

V prizadevanju za dolgoročno nizkoogljično prihodnost, LNG predstavlja takojšnjo priložnost in pomaga zmanjšati emisije toplogrednih plinov (CO_2 , metan in N_2O) od izvora-do-vozila. V primerjavi z običajnim dizelskim gorivom, LNG omogoča:

- nižje stroške goriva zaradi višje energijske gostote
- znižanje emisij toplogrednih plinov
- manjši hrup motorja
- zmogljivost motorja, enakovredno dizelskemu motorju

Za prodobitev Shell LNG kartice, pokličite našega prodajnega predstavnika ali za več informacij obiščite www.shell.si/LNG



LETALSKI PROMET

Na raven pred pandemijo do leta 2026

Letošnje leto je za zdaj dobro in v družbi Fraport Slovenija pričakujejo, da bodo do konca leta presegli načrtovano število potnikov. Poudarjajo pa, da se letalska industrija sooča z velikimi ovirami pri okrevanju.

Barbara Perko

Po tem, ko je pandemija covid-19 prekinila običajne prometne tokove in pomembno okrnila letalski promet, se stvari počasi vračajo v normalne tirnice. »Potniki so med pandemijo pogrešali potovanja. Veseleli nas, da je na letališču spet zelo živahno,« pravijo v podjetju Fraport Slovenija, kjer so lahko z dosedanjimi številkami zadovoljni. »V poletni sezoni beležimo dinamično rast

potniškega prometa, ki jo spodbuja sproščanje omejitev potovanj in naraščajoče povpraševanje po letih. V prvih sedmih mesecih leta 2022 je prek ljubljanskega letališča v javnem prometu potovalo več kot pol milijona potnikov (512.409), kar 3,6-krat več kot v primerljivem obdobju lani. V letošnjem juliju je bilo oskrbljenih enkrat več potnikov (125.646 potnikov) kot julija 2021. Rast znatno podpira tudi čarterski promet. V juliju je bila izmed vseh oskrbljenih potnikov kar četrtina (25,7 %) čarterskih,« povedo.

Dober julijski izid napoveduje, da bodo številke izkazovale rast prometa tudi v avgustu in septembru. »Verjamemo, da nam bodo prometno močni poletni meseci, ko oskrbimo dobršen del letnega potniškega prometa, pomagali preseči načrtovano število potnikov ob koncu leta, ko naj bi jih oskrbeli 880.000, in se že bolj približati milijonu potnikov. To bi pomenilo, da bi v letu 2022 najmanj podvojili promet iz leta 2021,« razkrijejo svoja pričakovanja. Na raven iz časa pred pandemijo, torej leta 2019, pa pričakujejo, da se bo potniški promet vrnil do leta 2026, v segmentu čarterskega prometa pa že do leta 2024.

Privabljajo nove partnerje

V obdobju okrevanja po pandemiji covid-19 intenzivno delajo na krepitvi mreže letov, tako s povečevanjem pogostosti letenja kot s privabljanjem novih partnerjev in destinacij, kjer vidijo potencial za

dolgoročne pridobitve. V letošnji poletni sezoni tako ponujajo mrežo neposrednih letov s 15 letalskimi prevozniki na 19 destinacij, z dobrimi možnostmi nadaljevanja poti na vse konce sveta prek največjih evropskih vozlišč. »Pričakujemo, da bo večina prevoznikov v zimskem voznom redu ohranila trenutno ponudbo letov. V poletni sezoni 2023 bosta ponudbo letov okrepili povezavi Finnaira v Helsinke in Iberie v Madrid,« napovedujejo.

Fraport Slovenija pričakuje nove krepitve povezav, tako rednih kot čarterskih letov.

Pestrejša je tudi ponudba čarterskih letov, ki so letos na voljo daljše obdobje in na več destinacij. »Potnikom je na voljo 26 destinacij v 16 državah. Turistične agencije, ki organizirajo čarterske lete z ljubljanskega letališča, ponujajo privlačne počitniške pakete vse od Portugalske do Jordanije, najbolj priljubljene destinacije čez poletne mesece pa so grški otoki, Turčija, Španija in Egipt. Pričakujemo, da se še kakšna pridruži v okviru zimskega voznege reda.«

Rekordna mesečna rast

Rezultati so dobri tudi na področju tovornega prometa. »Na področju oskrbe tovornega prometa smo na ljubljanskem letališču letos zabeležili rekordno mesečno rast, in sicer v aprilu s 3.036 tonami



oskrbljenega tovora. V prvih sedmih mesecih leta 2022 smo v primerjavi z enakim obdobjem lani s skupno količino 17.702 ton oskrbljenega tovora zabeležili 8,7-odstotno rast. Rast, ki jo je v prvi polovici leta poganjala močna svetovna blagovna menjava, se umirja. Pričakujemo, da bo ob ugodnih gospodarskih razmerah do konca leta ostala stabilna,« napovedujejo.

Razširitev tovarnega terminala

Od vstopa Fraporta AG v strateško partnerstvo na ljubljanskem letališču leta 2014 je bilo v razvoj in posodobitev letališke infrastrukture, opreme in informacijske tehnologije vloženi že več kot 70 milijonov evrov. »Velik potencial za razvoj je na področju tovora in v letališkem mestu v neposredni bližini letališča, zato se bodo naložbe z namenom povečevati konkurenčnost in pomen letališča za celotno regijo, nadaljevale. Najobsežnejša do zdaj je bila investicija v nov potniški terminal, v vrednosti 23 milijonov evrov. Z izgradnjo, ki je bila zaključena v le dveh letih, smo pridobili moderen objekt z 10.000

m² površine, ki uporabnikom ponuja višjo kakovost in večjo pestrost storitev ter boljše delovno okolje. Ta investicijski cikel smo zaključili v začetku letošnjega leta z nekaj dodatnimi prilagoditvami. Zaživel je povezovalni hodnik med starim in novim terminalom, deli stare stavbe so bili prenovljeni in preurejeni za sprejem prihodnih potnikov izven schengenskega območja,« naštejejo najnovejše pridobitve, ki pa niso zadnje. »Letos bo razširjen še poslovni salon ter nadkrita njegova terasa. Pri prihodnih investicijah se bomo osredotočili na manevrske površine letališča in tovarno infrastrukturo. Popolnoma bomo prenovili del obstoječe vozne steze in zgradili dodatnega, zamenjali bomo priletne luči steze ter svetlobne usmerjevalne in označevalne table na manevrskih površinah. Izpostavimo lahko še letošnjo investicijo v razširitev tovarnega terminala. Z grajeno konstrukcijo bo nadomeščen dotrajan montažen šotorski objekt. V okviru tega bo še naprej v funkciji obstoječa hladilnica za temperaturno občutljiv tovar, dodanih pa bo okoli 250 m² površin

z novo tehnološko opremo za učinkovitejši sprejem in odpremo blaga. Začetek gradnje novega objekta je predviden za september, dokončan naj bi bil še letos.«

Ob ugodnih gospodarskih razmerah bi morala rast tovarnega prometa do konca leta ostati stabilna.

Napredne tehnologije za boljše uporabniško izkušnjo

V podjetju se zavedajo, da je za boljše uporabniško izkušnjo nujna uporaba naprednih tehnologij. Te v novem terminalu že omogočajo uporabnikom boljše izkušnjo, saj »do varnostno-kontrolne točke potniki prehajajo čez vrata z avtomatsko zaznavo letalskih vozovnic, pretočnost ob varnostnem pregledu pa je povečana s pomočjo dveh pametnih varnostnih linij in napredno tehnologijo za pregled prtljage«.

To pa še ni vse. »Novost za prihodne potnike bodo letos še točke za avtomatsko mejno kontrolo, načrtujemo pa tudi

pristaniški špediterji in carinski posredniki



fining
SUPER TIM • SUPER STORITEV

• 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

MEMBER OF:



namestitev točk za samostojno prijavo potnikov na let. V okviru novega terminala veliko tehnološko pridobitev predstavlja nova sortirnica prtljage. Nov sistem omogoča samodejno sortiranje prtljage glede na destinacijo, številko leta ali prevoznika, obsega pa dva krožna trakova za prevzem standardne prtljage in en trak za izvendimenzijsko in lomljivo prtljago,« pojasnjujejo.

Na ljubljanskem letališču načrtujejo namestitev točk za samostojno prijavo potnikov na let.

Krepiti je treba tudi prepoznavnost

Letalska industrija se je zaradi zadnjega dogajanja znašla v nezavidljivih razmerah. »Posledice rusko-ukrajinske vojne, pomanjkanje kadrov, skokovita rast cene goriva in visoka inflacija, ki vodi v dvig cen vozovnic ter s tem v zmanjševanje povpraševanja, so velike ovire pri okrevanju letalske industrije, letalske družbe pa še naprej potrebujejo močno finančno



Foto: Fraport Slovenija

podporo,« pravijo v Fraport Slovenija. V danih razmerah je pomembno, da svoj del odigra tudi država. »Ključno je, da se državna podpora za spodbujanje letalske povezljivosti Slovenije načrtuje in zagotovi tudi v prihodnjih letih. Shema, ki je bila vzpostavljena v letih 2021 in 2022, je

pomembno prispevala k pripravljenosti prevoznikov za krepitev prisotnosti in širitev mreže letov z ljubljanskega letališča ter omogočila hitrejše okrevanje prometa. Enako pomembna so tudi prizadevanja na področju krepitve prepoznavnosti Slovenije kot turistične destinacije,« poudarjajo. ■

Študij na fakulteti za pomorstvo in promet za kadre, ki jih gospodarstvo potrebuje

Fakulteta za Pomorstvo in promet, članica Univerze v Ljubljani, je lani praznovala 60 let obstoja. Fakulteta premore sodobna simulacijska orodja, informacijske programe in sodobne predavalnice za kakovosten študij in raziskovanje. Prenovili smo predavalnice in računalniške učilnice, podaljšali smo pomol, ki ga uporabljajo študenti navigacije ter v zadnjih letih prenovili nekatere študijske programe.

Študenti imajo priložnost poslušati predavanja domačih in mednarodnih strokovnjakov, se udeležiti ekskurzij doma in v tujini, opraviti prakso v transportno logističnem podjetju, sodelovati na projektih in del študijskih obveznosti opraviti na tujih partnerskih fakulteti. Naši diplomanti ob pridobljenem znanju po zaključku študija zasedajo pomembna delovna mesta v gospodarstvu in na ministrstvih. S

pedagoškim delom in znanstvenim raziskovanjem ter projektnim delom oblikujemo znanje in kadre prihodnosti, ki jih gospodarstvo potrebuje.

Poleg rednega študija na visokošolskih programih Prometna tehnologija in transportna logistika, Navigacija in Pomorsko strojništvo ter univerzitetnem programu 1. stopnje Tehnologija prometa in logistika izvajamo tudi izredni študij z zaposlenim študentom prilagojenim urnikom. Naše študijske programe smo nadgradili tudi v smeri izobraževanja pripadnikov Slovenske vojske, tako sedaj ponujamo tudi vojaški modul izobraževanja.

Diplomanti naših dodiplomskih programov, kot tudi iz drugih fakultet, lahko študij nadaljujejo na 2. stopnji po prenovljenih dvehletnih programih Promet ali Pomorstvo in kasneje na doktorskem študiju 3. stopnje po programu Pomorstvo in promet. Magistrska študija se izvajata v popoldanskem terminu, kar

omogoča aktivno sodelovanje v študijskem procesu tudi študentom, ki so zaposleni. Študent opravi 14 učnih enot, med katerimi je veliko izbirnih vsebin. Doktorski študij traja 4 leta, doktorand po dveh letih in opravljenih

obveznostih petih učnih enot prijavi doktorsko tezo in v nadaljevanju na njej dela pod mentorstvom izbranega mentorja. Študij, ki se zaključi z javnim zagovorom doktorske disertacije, je subvencioniran s strani RS.

Univerza v Ljubljani
Fakulteta za pomorstvo in promet
60

Izberite študij na Fakulteti za pomorstvo in promet, Univerze v Ljubljani

Pot pomorščakov 4
6320 Portorož
T: 00 386 (0)5 6767 100
E: dekanat@fpp.uni-lj.si
E: referat@fpp.uni-lj.si
www.fpp.uni-lj.si

Znanje je svetilnik, ki nikoli ne ugasne!

Zgrabi priložnost za uspešno prihodnost.

Vpisi že
potekajo.

Izberi program



B&B šola po tvoji meri



Usposabljanja s področja cestnega prometa in logistike

KODA 95

- Pridobitev temeljne kvalifikacije - kode 95
- Redna usposabljanja - podaljšanje kode 95

USPOSABLJANJE DISPONENTOV

- Pridobi certifikat strokovne kvalifikacije "Disponent"

Poglej termine



*Odloči se za kakovost, strokovnost
in prilagodljivost v postopku usposabljanja.*



B&B POKLICNA USPOSABLJANJA

ZAKONODAJA

Novosti, ki jih morate poznati

Na področju zakonodaje EU je prišlo do nekaterih pomembnih sprememb za deležnike v logistiki in transportu, nekatere pa lahko pričakujemo v bližnji prihodnosti.

Igor Sep, GZS - Združenje za promet

Pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike

Spremenjena uredba 561/2006 velja od 20. avgusta 2020 in prinaša spremembe na področju pravil o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike. Kaj morate vedeti?

Od 1. 7. 2026 se bodo pravila Uredbe 561/06 (pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike) uporabljala **tudi za mednarodne prevoze blaga ali izvajanje kabotaže z vozili (ali skupino vozil), ki presega 2,5 t.**

Uredba prinaša **dodatne »izjeme«**, saj se ne uporablja za prevoze po cesti z vozili (ali skupino vozil):

- katerih NDM ne presega 7,5 t in se uporabljajo za prevoz materiala, opreme ali strojev za voznikovo uporabo pri voznikovem delu ali za dostavo blaga, izdelanega v okviru obrtne dejavnosti, le v radiju 100 km od baze podjetja ter pod pogojem, da vožnja vozila ni glavna voznikova dejavnost in da se ne opravlja komercialni prevoz;
- katerih NDM presega 2,5 tone, vendar ne presega 3,5 tone, in ki se uporabljajo za prevoz blaga, kadar se ne opravi komercialni prevoz, temveč za lastni račun podjetja ali voznika, in vožnja ni glavna dejavnost osebe, ki vozi vozilo.

Uredba spreminja določbe, vezane na **čas počitka za voznike**. Voznik mora imeti v dveh zaporednih tednih vsaj dva

redna tedenska časa počitka ali en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur. Tedenski čas počitka se začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobij od konca predhodnega tedenskega časa počitka.

Vsakršno skrajšanje tedenskega časa počitka se nadomesti z enako dolgim obdobjem počitka, ki se koristi v enem kosu pred koncem tretjega tedna, ki sledi zadnjemu tednu.

Redni tedenski počitek se ne sme izvajati v vozilu, ampak v za to primerni nastanitvi.

Voznik, ki opravlja mednarodni prevoz blaga zunaj države članice sedeža, ima lahko dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka pod pogojem, da ima v katerih koli štirih zaporednih tednih vsaj štiri tedenske čase počitka, od katerih sta vsaj dva redna tedenska časa počitka. Za namene tega pravila se šteje, da voznik opravlja mednarodni prevoz, kadar voznik začne dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka zunaj države članice sedeža delodajalca in zunaj svojega kraja prebivališča. Kadar se koristita dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka, se pred naslednjim tedenskim časom počitka koristi čas počitka, ki je nadomestilo za navedena skrajšana tedenska časa počitka.

Koriščenje rednega tedenskega počitka in kakršnegakoli tedenskega počitka, ki

traja več kot 45 ur (in je nadomestilo za predhodne skrajšane tedenske čase počitka), se ne sme izvajati v vozilu. Lahko se ga preživi v ustrezni in spolu primerni nastanitvi z ustreznimi spalnimi in sanitarnimi prostori. Vse stroške zunaj vozila mora kriti delodajalec.

Koriščenje počitka, kadar voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku, je urejeno tako, da se lahko redni dnevni čas počitka (min. 11 ur) ali skrajšani tedenski čas počitka (min. 24 ur) največ dvakrat prekine z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure, vendar pod pogojem, da ima voznik na voljo spalno kabino, ležišče na ladji ali ležalni vagon.

Prevozno podjetje mora organizirati delo voznikov tako, da se lahko v vsakem obdobju štirih zaporednih tednov vrnejo v operativni center delodajalca, v katerem so ponavadi bazirani in kjer se začne njihov tedenski čas počitka, v državi članici, kjer ima delodajalec sedež, ali v svoj kraj prebivališča, da tam preživijo vsaj en redni tedenski čas počitka ali tedenski čas počitka, ki traja več kot 45 ur in je nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka.

Če pa ima voznik dva zaporedna skrajšana tedenska časa počitka (skladno z dovoljeno izjemo), organizira prevozno podjetje njegovo delo tako, da se lahko vrne pred začetkom rednega tedenskega časa počitka, ki traja več kot 45 ur in se koristi kot nadomestilo.

Podjetje mora dokumentirati (plan dela ali načrt voženj), kako izpolnjuje to

obveznost. Dokumentacijo mora hraniti v svojih prostorih, da jo lahko predloži na zahtevo nadzornih organov.

Seznam varnih parkirišč

Evropska komisija mora zagotoviti, da so informacije o varnih in varovanih parkiriščih lahko dostopne voznikom, ki opravljajo cestni prevoz blaga in potnikov. Komisija bo objavila seznam vseh certificiranih parkirišč, da se voznikom v ustrezni obliki zagotovijo odkrivanje in preprečevanje vdorov, razsvetljava in vidljivost, kontaktne točke in postopki v sili, spolu primerni sanitarni prostori, možnosti za nakup živil in pijač, komunikacijske povezave in električno napajanje.

Seznam takšnih parkirišč bo na voljo na enotnem uradnem spletnem mestu, ki se redno posodablja. Parkirišča, ki bodo ustrezala zahtevam in standardom Evropske unije, bodo ustrezno certificirana.

Kdaj bonusi ali dodatki niso dovoljeni

Prevozno podjetje voznikom ne sme izplačevati nikakršnih plačil, niti v obliki

bonusov ali dodatkov k plači, ki so povezana s prevoženimi razdaljami, hitrostjo dostave in/ali količino prevoženega blaga, če so ta plačila takšna, da ogrožajo varnost v cestnem prometu in/ali spodbujajo kršitve te uredbe.

Države članice morajo v nacionalni zakonodaji določiti sankcije zoper kršitve uredbe 561/2006.

Izjemoma, a le za eno uro

Voznik izjemoma lahko prekorači dnevni čas vožnje in tedenski čas vožnje in odstopa od dnevnega časa počitka, če s tem ne ogrozi varnosti v cestnem prometu ter dnevni in tedenski čas vožnje prekorači največ za 1 uro, da prispe v operativni center delodajalca ali kraj svojega prebivališča za tedenski čas počitka.

Pod enakimi pogoji lahko voznik, da bi dosegel operativni center delodajalca ali kraj svojega stalnega prebivališča za tedenski čas počitka, dnevni in tedenski čas vožnje prekorači za največ dve uri, če

je imel neposredno pred dodatno vožnjo neprekinjen 30-minutni odmor.

Voznik navede razlog za tako odstopanje ročno na tahografskem vložku ali izpisu ali v svojem urniku dela najpozneje, ko prispe v namembni kraj ali na primereno mesto, kjer lahko ustavi.

Vsakršno podaljšanje vožnje se nadomesti z enako dolgim obdobjem počitka, ki se koristi v enem kosu skupaj s katerim koli obdobjem počitka pred koncem tretjega tedna po zadevnemu tednu.

Izjeme pri uporabi tahografa

Države članice lahko med izjeme obvezne uporabe tahografa uvrstijo tudi vožnje z vozili ali kombinacijami vozil, ki prevažajo gradbene stroje za gradbeno podjetje znotraj polmera 100 km od baze podjetja, če vožnja vozil ni glavna voznikova dejavnost ali vožnje z vozili za dostavo sveže betonske mešanice.

Komisija bo do konca leta 2024 pripravila celovito poročilo o razpoložljivosti ustreznih prostorov za počitek voznikov in varovanih parkirišč ter o

GATEWAY
TO THE WORLD

www.lca-sued.at

NAŠE OMREŽJE. VAŠA PREDNOST.

Vaše odlično prometno in logistično vozlišče na jugu Avstrije.

STRATEŠKE PREDNOSTI ZARADI ODLIČNE LOKACIJE

- [Nahaja se na Koroškem – na tromeji Avstrije, Italije in Slovenije](#)
- [Optimalna povezava s pristanišči Trst, Benetke, Ravena, Koper in Reka](#)
- [Na stičišču koridorja Alpe-Zahodni Balkan in osi Baltik-Jadran, nedaleč od gospodarskega območja Bavarske – južne Nemčije](#)
- [Intermodalni terminal in pomembna ranžirna postaja ÖBB](#)
- [Špedicijski partnerji na lokaciji organizirajo vaš prevoz](#)

LOKACIJSKA AGENCIJA VAM V VSEH ZADEVAH STOJI OB STRANI.



LOGISTIK CENTER
Austria Süd

ZAINTERESIRANI,
NAS
KONTAKTIRAJTE:
office@lca-sued.at








razvoju varovanih in varnih parkirišč z ustreznim certificiranjem.

Nova pravila glede tahografov

Od 20. avgusta 2020 velja spremenjena uredba 165/2014 o tahografu. Uredba določa, da vozniki uporabljajo tahografske vložke ali vozniške kartice vsak dan vožnje od trenutka, ko prevzamejo vozilo. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne odvzame pred koncem dnevnega delovnega časa, razen če je odvzem drugače dovoljen ali potreben, da se po prečkanju meje vnese oznaka države. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne uporablja dlje, kot je predvideno.

Vozniki morajo upravljati preklopne mehanizme, ki omogočajo ločen in razločen zapis naslednjih časovnih obdobij:

- pod oznako  : čas vožnje;
- pod oznako  : »drugo delo«, ki pomeni vsako dejavnost, razen vožnje, kot je opredeljena v točki (a) člena 3 Direktive 2002/15/ES, in tudi vsako delo za istega ali drugega delodajalca v prevozniskem sektorju ali zunaj njega;
- pod oznako  : »čas pripravljenosti«, kot je opredeljen v točki (b) člena 3 Direktive 2002/15/ES;
- (pod oznako  : odmore, počitek, letni ali bolniški dopust;
- pod oznako za »trajekt/vlak«: poleg oznake  : čas počitka na trajektu ali vlaku v skladu s členom 9 Uredbe (ES) št. 561/2006.

Vsak voznik vozila, na katerem je nameščen **analogni tahograf**, na svoj tahografski vložek vpiše na začetku uporabe tahografskega vložka ime in datum in kraj začetka in prenehanja uporabe tahografskega vložka. Vpisati mora tudi registrsko številko vsakega vozila, ki mu je dodeljeno, na začetku prve vožnje, ki se zapisuje na tahografskem vložku, in pozneje, če med uporabo tahografskega vložka zamenja vozilo. Vnesti mora podatek o stanju kilometrskega števca, in sicer na začetku prve vožnje, ki se zapiše na tahografskem vložku, na koncu zadnje vožnje, ki se zapiše na tahografskem vložku. Če zamenja vozilo med delovnim dnem, mora zapisati stanje števca

v prvem vozilu, ki mu je bilo dodeljeno, in stanje števca v naslednjem vozilu. Na tahografskem vložku mora biti zabeležen tudi čas vsake zamenjave vozila in oznaka države, v kateri se dnevni delovni čas začne, in oznaka države, v kateri se dnevni delovni čas konča. Voznik vnese tudi oznako države, v katero vstopi po prehodu meje države članice, in sicer na začetku prvega postanka v tej državi članici. Ta prvi postanek se opravi na najbližjem mestu, kjer je mogoče ustaviti, na meji ali po njenem prečkanju. Kadar se meja države članice prečka na trajektu ali vlaku, voznik oznako države vnese v pristanišču ali na postaji prihoda.

Voznik v **digitalni tahograf** vnese oznaki držav, v katerih je začel in končal dnevni delovni čas.

Od **2. februarja 2022 mora voznik vnesti tudi oznako države, v katero vstopi po prečkanju meje države članice in sicer na začetku prvega postanka v tej državi članici**. Ta prvi postanek se opravi na najbližjem mestu, kjer je mogoče ustaviti, na meji ali po njenem prečkanju. Kadar se meja države članice prečka na trajektu ali vlaku, voznik oznako države vnese v pristanišču ali na postaji prihoda.

Države članice lahko zahtevajo, da vozniki vozil, ki so vključena v prevoze na njenem ozemlju, oznaki države dodajo podrobnejše geografske podatke (npr. Španija – obvezen vnos pokrajine). Voznikom ni treba vpisovati podatkov države, če tahograf te podatke že avtomatsko zapisuje sam.

Podrobnejše pojasnilo
Evropske komisije



Spremembe, ki bodo stopile v veljavo 31. decembra 2024

Od 31. decembra 2024 bodo veljale tudi spremembe uredbe o tahografu, ki se nanašajo na zapise, ki jih opravi voznik. Od navedenega datuma dalje bo veljalo, da mora voznik, ki vozi vozilo, opremljeno z **analognim tahografom**, na zahtevo nadzornega organa kadar koli predložiti:

- tahografske vložke za tekoči dan in tiste, ki jih je uporabljal v predhodnih 56 dneh;
- vozniško kartico, če jo ima, in
- vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in predhodnih 56 dneh.

Voznik, ki vozi vozilo, opremljeno z **digitalnim tahografom**, mora na zahtevo nadzornega organa kadar koli predložiti:

- vozniško kartico;
- vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in predhodnih 56 dneh;
- tahografske vložke in vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in predhodnih 56 dneh, v katerem je vozil vozilo z vgrajenim analognim tahografom.

Spremenjeni pogoji za pridobitev licence skupnosti

Od **21. februarja 2022** se uporabljajo spremembe uredbe 1071/2009, ki določa pogoje za pridobitev licence skupnosti za mednarodne prevoze. Dodatno (poleg finančne sposobnosti, strokovne usposobljenosti, dobrega ugleda, poravnanih davčnih obveznosti) so opredeljeni pogoji v zvezi z zahtevo glede sedeža podjetja.

Določeno je, da mora podjetje imeti prostore, v katerih lahko dostopa do izvirnikov svoje temeljne poslovne dokumentacije (v elektronski ali kakršnikoli drugi obliki). Svoje administrativne in komercialne dejavnosti morajo dejansko opravljati z ustrezno opremo in napravami v prostorih. **Podjetje mora organizirati delovanje svojega voznega parka tako, da zagotovi, da se vozila vrnejo v državo članico sedeža podjetja najkasneje v 8 tednih po odhodu iz matične države.** Podjetje mora imeti sorazmerno z obsegom prevoznih dejavnosti število zaposlenih voznikov.

Države članice se lahko odločijo za dva dodatna pogoja. Prvi dodatni pogoj je, da ima podjetje ustrezno število zaposlenega administrativnega osebja, drugi pogoj pa, da ima podjetje poleg tehnične opreme tudi operativno infrastrukturo na ozemlju države članice, vključno s pisarno, ki je odprta v običajnem delovnem

času. V Sloveniji sta ta dva dodatna pogoja natančneje opredeljena s Pravilnikom o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o licencah za opravljanje prevozov v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 102/20).

Spremembe je doživela tudi uredba 1072/2009, ki določa pogoje za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza. **Od 21. maja 2022 se zahteva licenca Skupnosti (za opravljanje mednarodnih prevozov) za prevoz blaga z vozili, katerih NDM presega 2,5 t (pogoj finančne sposobnosti je znižan).**

Predpisano dodatno obdobje mirovanja

Od **21. februarja 2022** so spremenjena pravila za opravljanje kabotaže. Ohranila so se veljavna pravila glede dolžine kabotaže in števila dovoljenih operacij (trije prevozi v sedmih dneh v gostujoči državi). Dodatno pa je predpisano obdobje mirovanja, in sicer na štiri dni mirovanja, kar pomeni, da štiri dni ni dovoljeno ponovno opravljanje kabotaže z istim vozilom v gostujoči državi članici.

Veljavna pravila kabotaže narekujejo, da se prevoznikom po opravljenem mednarodnem prevozu v državo gostiteljico dovoli opravljanje do treh kabotažnih voženj v obdobju sedmih dni z istim vozilom (v državi gostiteljici). Lahko pa te tri kabotažne vožnje voznik opravi (v roku sedmih dni) v treh različnih državah članicah (v katero vstopi prazen), vendar le v roku treh dni samo eno kabotažno vožnjo (v smislu povratne vožnje v državo registracije vozila).

Kaj mora biti razvidno iz dokumentacije?

Voznik mora dokazovati mednarodni prevoz – tudi v primeru, ko opravlja zgolj eno kabotažo v državi, v katero je vstopil prazen – in opravljene kabotaže z dokumentacijo, iz katere je razvidno (vsebina tovrstnega lista):

- ime, naslov in podpis pošiljatelja,
- ime, naslov in podpis prevoznika,
- ime, naslov in podpis prejemnika ter, ko je blago dostavljeno, datum dostave,

- kraj in datum prevzema blaga ter kraj, določen za dostavo,
- splošno uporabljene vrste blaga in načina pakiranja ter v primeru nevarnega blaga njegov splošno uveljavljen opis kot tudi številko pošiljk ter njihove posebne oznake in številke,
- bruto maso blaga ali njegovo drugače izraženo količino,
- registrske tablice motornih vozil in priklopnikov.

Prvi in zadnji cestni odsek v sklopu kombiniranega prevoza se lahko smatra kot kabotaža. Države članice lahko v tem primeru določijo daljša kot sedemdnevna obdobja in krajša kot štiridnevna obdobja »mirovanja« vozila. Vsako odstopanje mora država članica predhodno sporočiti Komisiji. ■

Dodatna pojasnila v zvezi s kabotažnimi prevozi



Branko Kolenc s.p., Logistika-transport, gostinstvo nepremičnine in trgovina
Gaji 46, 3000 Celje, Slovenija
Telefon: +386 34254-300; -302; -308
Fax: + 386 34254-303
E-mail: prevozi.kolenc@siol.net
logistika@kolenc.si
www.transport-kolenc.si



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

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

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



AS KENDA

Pravi naslov za nadgradnje tovornih vozil ter izdelavo polprikolic in prikolic



Logaška družba AS Kenda sodi med vodilne nadgraditelje tovornih vozil v Sloveniji, izdeluje tudi polprikolice in prikolice, v svoji ponudbi pa ima tudi nakladalne ploščadi.

AS Kenda, d. o. o., je družinsko podjetje, ustanovljeno leta 1992. Na trgu delujejo že 30 let. Podjetje ima izkušeno ekipo, kvalitetno storitev, individualen pristop ter unikatno zasnovano strategijo, saj so se specializirali za izdelavo nadgradenj na tovornih vozilih in izdelavo pol prikolic ter prikolic, enoosnih in dvoosnih, ter izdelavo eno in dvoosnih tandem prikolic po meri naročnikov, ter s svojimi proizvodi postali eni izmed vodilnih nadgraditeljev v Sloveniji.

»Kupci cenijo našo kakovost, fleksibilnost, vsestranskost, nasvete in strokovno znanje. Stranke so za nas na prvem mestu, z njimi ohranjamo dobre in trajne odnose,« poudarjajo.

Nadgradnje po želji naročnikov

V izdelavo nadgradnje vključijo vse potrebe in želje naročnika, ki jih nadgradijo s svojim znanjem in izkušnjami, upoštevajo zakone in omejitve, vse njihove nadgradnje so izdelane skladno s cestno prometnimi predpisi in navodili

proizvajalca vozila. Rešitve so popolnoma unikatne, v celoti zadostijo potrebam kupcev, saj so njihove nadgradnje funkcionalne in estetske.

Široka paleta storitev

Poleg izdelave različnih nadgradenj strankam lahko tovrno vozilo nadgradijo z spalnimi kabinami, vgradijo webasto ter zračne blazine.

Imajo zastopstvo za tandem prikolice nemškega proizvajalca WECON, ter zastopstvo nakladalnih ploščadi znamke DAUTEL.

»Svojim strankam na enem mestu zagotavljamo tudi hiter in kvaliteten servis vseh vrst tovornih nadgradenj in prikolic. Smo edini pooblaščenih serviser dvizžnih ploščadi znamke DAUTEL v Sloveniji. Nudimo prodajo rezervnih delov za prikolice in nadgradnje ter prodajo dvizžnih ploščadi znamke DAUTEL in njihove rezervne dele,« razlagajo v družbi AS Kenda.

Obiščete jih lahko v podjetju: Pod lipami 2, 1370 Logatec ali pokličite na tel.: 051 727 048 in jim sledite na: Facebooku: As Kenda Since1992; Instagramu: askendasince1992; www.askenda.com

Ponudba družbe AS Kenda

Po želji stranke izdelujejo različne nadgradnje:

- **NADGRADNJE S PONJAVO**, klasične nadgradnje s ponjavo, bočne zavese, dvizžni sistem, pomične strehe, pomožna šasija ... Vse nadgradnje do 26.000 kg so vroče cinkane in varjene;
- **ODPRTE NADGRADNJE** za prevoz gradbenega materiala,
- **LAHKE ALU NADGRADNJE**, nadgradnje do skupne mase 11.990 kg so v celoti izdelane iz aluminija, vijane,
- **KOMORE Z BOČNIM ODPIRANJEM** za prevoz pijače,
- **KOMORE** za prevoz nevarnih snovi ADR,
- **KOMORE ZA PREVOZ ŽIVIL IN ZDRAVIL**,
- **IZOLIRANI FURGONI/ HLADILNE KOMORE**,
- **SPALNE KABINE, WEBASTO, ZRAČNE BLAZINE**,
- **DVIŽNE PLOŠČADI**.



Intereuropa®

Globalni logistični servis

Pravi logistični partner - iz Slovenije pokrivamo svet

→ **Kopenski promet:**

zbirni promet, ekspresni promet, cestni promet, železniški promet, carinske storitve, distribucija rezervnih delov

→ **Interkontinentalni promet:**

zračni promet, pomorski promet, pomorska agencija, avtomobilska logistika

→ **Logistične rešitve:**

skladiščenje in distribucija, logistični projekti



ANALITIKA

Poslovanje transporta v začetku leta 2022

Ugodni trendi iz leta 2021 se nadaljujejo.

Darja Močnik, Bojan Ivanc, Analitika GZS

Realni prihodki za dobro desetino višji kot pred izbruhom epidemije

Prihodki v sektorju prometa in skladiščenja so se v prvih petih mesecih leta 2022 po začasnih podatkih realno zvišali za 13,8 % v primerjavi z enakim obdobjem 2020 ter so bili za 13,1 % realno višji v primerjavi z enakim obdobjem leta 2019. Rast je bila visoka zaradi velike rasti povpraševanja po storitvah potniškega prevoza zaradi ukinitve pretežnega dela omejitvenih ukrepov ter krepitve potrošnje gospodinjstev, ki narekuje večje logistične potrebe v gospodarskem prometu (za industrijo, trgovino ipd.). V kopenskem prometu in cevovodnem transportu so bili prihodki višji za šestino v primerjavi s prvimi petimi meseci 2021, v skladiščanju ter spremljajočih dejavnostih so bili višji za 13 %, medtem ko so

v poštni in kurirski dejavnosti nekoliko upadli (za 2 %). Prihodki zračnega prometa so bili za 37 % višji kot v enakem obdobju 2021. Povečal se je tako tovorni kot potniški promet, predvsem zaradi rasti prihodov in odhodov turistov.

Izvoz transportnih storitev višji za 259 mio EUR

V prvih petih mesecih 2022 se je izvoz storitev transporta okrepil za četrtno oziroma za 259 milijonov EUR v primerjavi z enakim obdobjem 2021. Glavnina porasta je izvirala iz višjega izvoza storitev cestnega transporta – blaga (+801 mio EUR), izvoza pomorskega transporta (+375 mio EUR), prenosa električne energije (+135 mio EUR), železniškega transporta (+116 mio EUR) in zračnega transporta (+74 mio EUR).

Pomorski blagovni promet se je okrepil

Pristaniški blagovni promet se je v prvih petih mesecih 2022 okrepil za 9,6 % v primerjavi z enakim obdobjem 2021 in je na podobni ravni kot v enakem obdobju leta 2019. Ob ukinitvi izrednih ukrepov in vračanju tujih turistov se je promet potnikov v slovenskih pristaniščih v prvih petih mesecih povečal na 31 tisoč potnikov, kar je bilo bistveno več kot pred letom dni, ko so našteali le peščico (55) potnikov. Kljub temu je bilo to še vedno za 35 % manj kot v enakem obdobju 2019.

Javni potniški in linijski prevoz še ne beležita ravni potnikov iz leta 2019

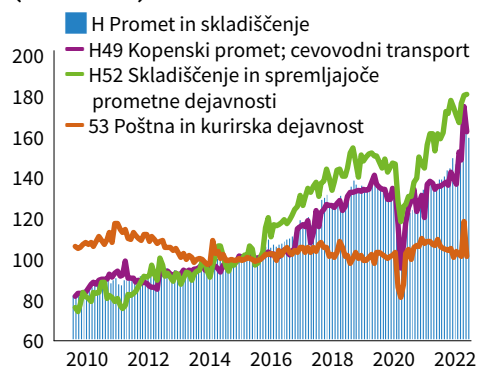
V **javnem potniškem prevozu** se je promet potnikov povečal po ukinitvi zaježitvenih ukrepov. Avtobusi v medkrajevnem in mednarodnem javnem linijskem prevozu so v prvih petih mesecih 2022 prepeljali za 92 % več potnikov. Pri tem so opravili za 166 % več potniških kilometrov oz. dejanskih razdalj kot v enakem obdobju 2021, kar je bilo za okoli 30 % manj od števila potnikov v prvih petih mesecih 2019.

V **mestnem javnem linijskem prevozu** je bilo v prvih petih mesecih 2022 prepeljanih za še enkrat več potnikov kot v enakem obdobju 2021, vendar za dve petini manj kot v enakem obdobju 2019.

Cestna tovorna vozila prepeljala za 3 % več blaga

Tovorna motorna vozila, registrirana v Sloveniji, so v prvem četrtletju 2022 prepeljala 24,5 mio ton blaga in pri tem opravila skoraj 6,3 mrd tonskih kilometrov. **Količina prepeljanega blaga** se je povečala za 2,7 %, število opravljenih tonskih kilometrov pa je bilo za 6,7 % višje kot v enakem obdobju prejšnjega leta. V **železniškem blagovnem prevozu** je bilo v 1. četrtletju 2022 prepeljanih 5,1 mio ton blaga in opravljenih skoraj 1,3 mrd tonskih kilometrov. Količina prepeljanega blaga je na letni ravni rahlo upadla, in sicer za 2 %. Število opravljenih tonskih kilometrov je ostalo na podobni ravni kot v 1. četrtletju prejšnjega leta.

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



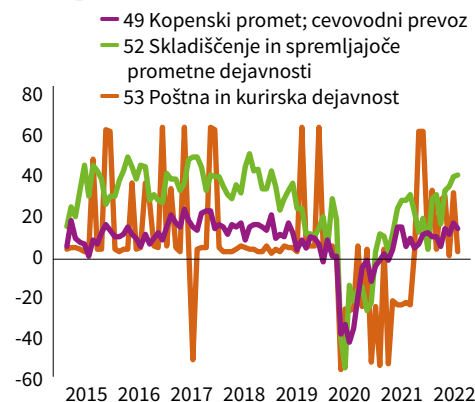
Vir: SURS

Kazalnik zaupanja se je v letošnjem letu še okrepil

Kazalnik zaupanja, ki kaže povprečne odgovorov na vprašanja o poslovnem položaju ter sedanjem in pričakovanem povpraševanju v dejavnosti, je v letu 2022 zrasel nad nivoje iz leta 2021. Julija 2022 je bil kazalnik zaupanja najvišji v skladiščenju in spremljajočih prometnih dejavnostih (+41 odstotnih točk, kot ravnotežje med pozitivnimi in negativnim odgovori). Kazalnik zaupanja je bil pozitiven tudi v kopenskem prometu in cevovodnem prevozu (+14 odstotnih točk) ter poštni in kurirski dejavnosti (+2 odstotni točki), kjer se je glede na julij 2021 izboljšal za 26 odstotnih točk. Trenutni kazalniki poslovnih tendenc (poslovne položaja, povpraševanja) nakazujejo na pozitivna pričakovanja (kot ravnotežje med pozitivnimi in negativnim odgovori), še posebno pri kopenskem prometu in skladiščenju, medtem ko so pri poštnih in kurirskih dejavnostih nekoliko slabši. Zaposlovanje se krepi. Tudi naslednje tri mesece anketirana podjetja pričakujejo več neto zaposlovanja. Podjetja v transportu so julija v večjem deležu pričakovala, da bodo v naslednjih 3 mesecih lahko prodajne cene zvišala, kot pa so na to računala v juliju 2021. Izkoriščenost zmogljivosti kapacitet je bila julija 2022 pretežno višja kot v juliju 2021 (pri kopenskem prometu in skladiščenju na okoli 95

%, v dejavnosti pošte in kurirski dejavnosti na 99 %).

Kazalnik zaupanja v dejavnostih transporta



Vir: SURS
merjeno kot ravnotežje v odstotnih točkah med pozitivnim in negativnim zaupanjem

V kopenskem prometu so kot glavni omejitveni dejavnik pri svojem poslovanju v juliju 2022 navedli pomanjkanje delovne sile (39 % podjetij), finančne ovire (14 %), nezadostno povpraševanje (9 %), pomanjkanje prostora (8 %), medtem ko se tretjina podjetij ni soočala z omejitvami. V dejavnosti skladiščenja in spremljajočih dejavnostih so kot glavni omejitveni dejavnik navedli nezadostno povpraševanje (28 % podjetij), pomanjkanje delovne sile (22 %) in finančne ovire (petina). V poštni in kurirski dejavnosti

so kot glavni omejitveni dejavnik navedli nezadostno povpraševanje (44 % podjetij), pomanjkanje delovne sile (34 %), pomanjkanje prostora (13 %). Dobra petina se ni soočala z omejitvami, dobra šestina pa je imela druge omejitve.

Cene storitev pri proizvajalcih višje

Cene storitev pri proizvajalcih v dejavnosti prometa in skladiščenja so v prvem četrtletju 2022 porasle za 6,9 % v primerjavi s prvim četrtletjem 2021. Cene storitev so najbolj porasle v vodnem prometu (+45 %) in v dejavnosti zračnega prometa (+18 %). V skladiščenju in spremljajočih dejavnostih ter pošti in kurirskih dejavnostih so porasle za okoli 7 %, v kopenskem prometu in cevovodnem transportu za 5 %.

Število zaposlenih se v 2022 trendno povečuje

Število delovno aktivnih oseb v prometu in skladiščenju je maja 2022 znašalo 56.520 oseb in se je v primerjavi z majem 2021 povečalo za 821 oseb. Za 1.390 oseb več jih je bilo tudi v primerjavi z majem 2019. Največjo rast na letni ravni so prispevale dejavnosti skladiščenja in spremljajočih dejavnosti (+525 oseb), kopenskega prevoza in cevovodnega transporta (+197 oseb) ter poštno in kurirsko dejavnosti (+197 oseb). V vodnem prometu je bilo 20 manj delovno aktivnih.

Povprečna plača v prvih petih mesecih 2022 medletno višja za 7,5 %

Povprečna bruto plača v prometu in skladiščenju je bila v prvih petih mesecih 2022 nominalno višja za 7,5 % glede na enako obdobje 2021 in je znašala 1.713 EUR. Porasla je tako zaradi višje minimalne plače kot pomanjkanja usposobljenih delavcev, kar je vodilo v dvig plač. Relativno je povprečna bruto plača najbolj porasla v poštni in kurirski dejavnosti (za 8,6 %). V kopenskem in cevovodnem transportu je v tem obdobju porasla za 8,5 %, v vodnem prometu za 8,2 %, skladiščenju za 5,9 %, zračnem prometu za 4,6 %. Najvišjo povprečno plačo so sicer v prvih petih mesecih 2022 beležili v vodnem prometu (3.018 EUR) in najnižjo v kopenskem in cevovodnem transportu (1.490 EUR). ■

Ravnotežje med pozitivnimi in negativnimi odgovori; v odstotnih točkah		Kopenski promet; cevovodni transport	Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	Poštna in kurirska dejavnost
Poslovni položaj	jul. 21	14	22	6
	jul. 22	20	47	1
Povpraševanje	jul. 21	6	18	4
	jul. 22	24	50	2
Pričakovano povpraševanje	jul. 21	-4	45	-82
	jul. 22	-1	27	3
Zaposlovanje	jul. 21	-3	-9	-79
	jul. 22	7	21	3
Pričakovano zaposlovanje	jul. 21	10	8	89
	jul. 22	7	43	4
Pričakovane prodajne cene	jul. 21	-5	18	2
	jul. 22	38	36	3

FINANČNA ANALIZA TRANSPORTA V LETU 2021

Bruto marža v letu 2021 nižja v vseh skupinah transporta, razen v poštni in komunikacijski dejavnosti

Logistika in potniški promet z več kot 20 mio EUR rasti EBITDA.

Darja Močnik, Bojan Ivanc, Analitika GZS

Ob 5,9 mrd EUR prihodkov ustvarjene 1,7 mrd EUR dodane vrednosti

Dejavnost transporta (po metodologiji Združenja za promet in Analitike GZS – več v metodoloških pojasnilih) je poslovno leto 2021 zaključila z dobrimi rezultati, saj so se celotni prihodki okrepili za 900 mio EUR, dodana vrednost za 125 mio EUR in EBITDA za 72 mio EUR. Ker padci v dejavnosti v letu 2020 niso bili visoki (-3,6 % prihodki, 0,7 % višja dodana vrednost in 1,7 % nižja EBITDA), je bila tudi primerjava z navedenim letom precej podobna. Morda je nekoliko presenetila stagnacija zaposlovanja, ki je izvirala tudi iz različne intenzivnosti uporabe civilnih pravnih pogodb med skupinami v dejavnosti (zunanji izvajalci storitev, plačani kot strošek storitve), medtem ko je bila rast povprečne bruto plače visoka (+7,6 %), vendar je bila raven povprečne bruto plače (1.632 EUR) še vedno pod povprečjem zasebnega sektorja.

K rasti prihodkov sta najbolj prispevali skupini cestni tovorni promet (+372 mio EUR) in logistika (+385 mio EUR). Dodana vrednost se je skrčila le v skupini skladiščenje, kar je bilo sicer posledica stečaja srednje velike družbe, medtem ko je ta najbolj porasla v cestnem tovornem prometu (+41 mio EUR), logistiki (+37 mio EUR) in potniškem kopenskem

prometu (+25 mio EUR). Bruto marža (razmerje med prodajo in dodano vrednostjo) se je skrčila v dejavnosti za 2,8 odstotne točke, kar je bila pretežno posledica rasti cen naftnih derivatov in spremenjene strukture prodaje. Le v skupini poštna in kurirske dejavnosti je narasla, in sicer za 0,5 odstotne točke. Za več kot 20 mio EUR je EBITDA porasla v skupinah logistike in potniškega kopenskega prometa. Skoraj polovico celotne EBITDA (680 mio EUR)

je sicer ustvarila skupina cestnega tovornega prometa (328 mio EUR).

Neto čisti dobiček v dejavnosti transporta je v 2021 porasel za 56 mio EUR na 214 mio EUR, kar je bila najvišja vrednost po letu 2018 (212 mio EUR). Donosnost kapitala se je okrepila na 8,1 %, relativna zadolženost, merjena s kazalnikom neto dolg na EBITDA, pa je upadla z 1,5 na 1,3. Za investicije so družbe namenile v povprečju desetino svoje letne prodaje, kar

Država	Izvoz storitve (v mio EUR), 2021	Povprečna letna sprememba (2021/2020) v %	Struktura v %, 2021	Povprečna letna sprememba (2021/2011) v %
Avstrija	542	8,6 %	20,4 %	8,1 %
Nemčija	369	5,9 %	13,9 %	6,2 %
Italija	295	-0,8 %	11,1 %	4,3 %
Francija	156	-1,9 %	5,9 %	7,7 %
Luksemburg	110	59,4 %	4,1 %	12,8 %
Slovaška	103	15,6 %	3,9 %	17,5 %
Hrvaška	91	11,4 %	3,4 %	4,9 %
Nizozemska	88	24,0 %	3,3 %	12,7 %
Švica	85	13,4 %	3,2 %	3,6 %
Srbija	85	45,0 %	3,2 %	11,0 %
Češka	66	43,0 %	2,5 %	14,9 %
Druge države	669	28,0 %	25,2 %	6,7 %
SKUPAJ	2.658	14,8 %	100,0 %	7,3 %

Vir: Banka Slovenije

Vrsta poslovnega subjekta	Celotni prihodki (v mio EUR)	Struktura v %	Dodana vrednost (v mio EUR)
Družbe	5.902	87,8	1.729
Samostojni podjetniki	813	12,1	236
Zadruga	3,9	0,1	0,3
Skupaj	6.719	100,0	1.965

Vir: Kapos GZS

je bilo več kot v 2020 (8,4 %). Velik del teh predstavlja vložek v transportno opremo oz. sredstva.

Izvoz storitev transporta (podatki Banke Slovenije, nekoliko ožja definicija kot prodaja na tujem trgu v sektorju transporta – SKD H) je v letu 2021 znašal 2,7 mrd EUR in se je v enem letu povečal za 15 % (+342 mio EUR). Tako je nadomestil padec v letu 2020, ki je izviral iz omejitvev pri prevozu blaga in padca potrošnje gospodinjstev v regiji. Glede na leto 2019 je bil višji za 5,8 % oziroma vrednostno za 146 mio EUR. Največji prispevek k rasti v enem letu je prispeval večji obseg storitev za naročnike iz Avstrije (13 % povečanje), Luksemburga (12 % povečanje) in Srbije (8 % povečanje). V desetletnem obdobju je po dvoštevlični letni stopnji naraščal pri naročnikih iz Slovaške, Češke, Luksemburga, Nizozemske in Srbije. Rast storitev transporta za naročnike iz Švice in Italije je bila na drugi strani najšibkejša.

2,5 mrd EUR dodane vrednosti v 2021

V prometu in skladiščenju (SKD H) je bilo po podatkih Statističnega urada RS v letu 2021 v Sloveniji aktivnih 9.073 poslovnih subjektov¹. Skupaj so ti dosegli 7,2 mrd EUR prihodkov od prodaje², 2,5 mrd EUR dodane vrednosti, 1,2 mrd EUR bruto poslovnega presežka in so zaposlovali 48.479 oseb. Dejavnost je predstavljal po čistih prihodkih 5,6-odstotni delež, po dodani vrednosti 7,3-odstotnega, po številu

1 Pravnih oseb oz. družb, fizičnih oseb oz. s. p. ter normiranih s. p., oz. drugih pogodb o delu, ki so izkazali prihodek ali stroške dela.
2 Prihodkov od prodaje na osnovi prodajne vrednosti kupcem zaračunanih prodanih proizvodov ali trgovskega blaga in materiala ter opravljenih storitev.

zaposlenih 7,7-odstotnega in po številu subjektov 4,9-odstotnega med vsemi subjekti v Sloveniji, ki se pretežno ukvarjajo s tržnimi dejavnostmi.

Med temi subjekti jih je 82 % oddalo letno poročilo na Ajpes. Med subjekti transporta (po metodologiji Združenja za promet in Analitike GZS – več v metodoloških pojasnilih), ki so oddali letno poročilo v 2021, je bila polovica gospodarskih družb, ki so ustvarile 88 % celotnih prihodkov dodane vrednosti in ki so zaposlovale 88 % vseh zaposlenih. Število samostojnih podjetnikov se je v 2021 zmanjšalo za 58. Razloga za zmanjšanje sta dva: prehod med normirane samostojne podjetnike, ki ne oddajo letnega poročila, ter zmanjšanje števila s. p. zaradi izzivov pandemije. Subjektom, ki so poslovali v letu 2021, se je v primerjavi s predhodnim letom povečal celotni

prihodek za šestino, dodana vrednost za 7,2 % in EBITDA za desetino. Število zaposlenih se je zmanjšalo za 0,5 % oz. za 202 osebi (od tega 58 oseb pri s. p.).

V nadaljevanju obravnavamo le analizo poslovanja gospodarskih družb transporta po metodologiji Združenja za promet in Analitike GZS.

Glavnina skupin v transportu je presešla ravni poslovanja iz leta 2019

Izmenični valovi pandemije so imeli na nekatere skupine v dejavnosti transporta (po metodologiji Združenja za promet in Analitike GZS) v 2021 močnejši vpliv na poslovanje (potniški promet), zato so prihodki v teh zaostajali za ravno pred epidemijo (2019). Večina skupin pa je močno povpraševanje izkoristila za doseganje višjih prihodkov, ki so izvirali tudi iz rasti cen energentov, še posebno naftnih derivatov. Podjetja v potniškem kopenskem prometu so se tudi v 2021 soočala s prepovedmi opravljanja dejavnosti, mnoge omejitve pri prevozih potnikov pa so ostale v veljavi dlje časa. Transportna podjetja so beležila dodatne stroške zaradi izpolnjevanja pogojev NIJZ, soočala pa so se tudi z višjimi cenami naftnih derivatov.

Definicija dejavnosti transporta

Metodologijo o finančni 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 2021**, 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 Zavoda RS 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.

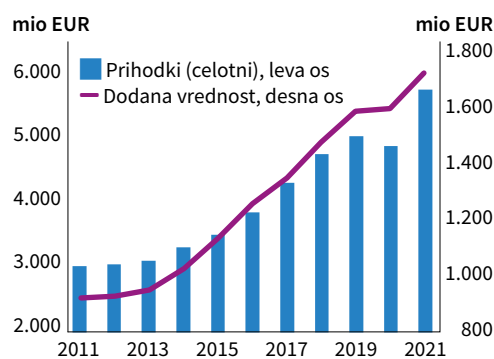
Poslovanje samostojnih podjetnikov smo analizirali zgolj z vidika ključnih agregatov, ki so vsebinsko primerljivi (prihodki, zaposleni, sredstva, dodana vrednost). Njihov pomen je z vidika ustvarjene dodane vrednosti in zaposlenosti relativno majhen.

Vse skupine v dejavnosti transporta z rastjo prodaje

Družbe transporta so po padcu prodaje v letu 2020 v letu 2021 ponovno beležile rast, ki je nadomestila padec iz predhodnega leta. Celotni prihodki transporta so znašali 5,9 mrd EUR in so se v letu 2021 povečali za 902 mio EUR oz. za 18 %. Od tega so se čisti prihodki od prodaje povečali za petino oz. za 919 mio EUR. Čisti prihodki od prodaje na domačem trgu so se povečali za 501 mio EUR (za 22,6 %), na tujem trgu za 419 mio EUR (za 17,2 %). Prodaja na tujem trgu je predstavljala 51,2-odstotni delež celotne prodaje (52,3 % v 2020). V zadnjih petih letih so se celotni prihodki zvišali povprečno 8,4 % letno, dodana vrednost pa za 6,5 %. Stroški blaga, materiala in storitev so se nominalno povečali manj kot prodaja, in sicer za 767 mio EUR (oz. za 23,2 %). Predstavljali so 69,1 % celotne prodaje in s tem ključen strošek (66,2 % v 2020). Dodana vrednost v dejavnosti se krepi vse od leta 2011, ko

je bila na najnižji ravni. Zvišala se je tudi v letu 2021, in sicer za 7,8 % oz. za 125 mio EUR na 1,7 milijarde. Bruto marža (delež dodane vrednosti v poslovnih prihodkih) se je nekoliko zmanjšala, z 22,3 % v 2020 na 19,5 % v 2021. Zmanjšanje marže je bilo predvsem posledica višjih cen naftnih derivatov na mednarodnih trgih. Povprečna cena nafte Brent je v 2021 znašala 70,4 USD in je bila za 59,8 % višja

Transport dosega zgodovinske ravni



Vir: Kapos, podatki Ajpes

kot leta 2020 zaradi visoke rasti povpraševanja. Motorni bencin 95 se je v 2021 v Sloveniji podražil za 13,8 % v primerjavi z letom 2020, in je v povprečju stal 0,997 EUR brez DDV/liter. Dizelsko gorivo se je podražilo za petino, kar je v povprečju znašalo 1,042 EUR brez DDV/liter.

Produktivnost dela blizu 45 tisoč EUR

Dodana vrednost na zaposlenega je v letu 2021 znašala 44.469 EUR, kar je bilo za 7,9 % več kot v 2020, ob tem, da je število zaposlenih ostalo na ravni iz leta 2020 (-0,1 %). Dejavnost je namreč precej delovno intenzivna. Dodana vrednost na zaposlenega je v zadnjih 5 letih porasla v povprečju za 2,1 % na leto, medtem ko se je število zaposlenih povečalo za 4,3 % na leto. Stroški dela v dodani vrednosti so se v 2021 znižali na 60,7 %, kar je bilo za 1,4 o. t. manj kot v predhodnem letu. To je bilo posledica tega, da so se stroški dela povečali manj, kot je znašala rast dodane vrednosti. Stroški dela so se v 2021 zvišali

Transport skupaj

Kazalec/Kazalnik	2021	Sprem. v %, 21/20	2020	Povpr. 5-letna sprem. v %	Povpr. 10-letna sprem. v %	Povpr. v zadnjem desetletju
Število družb	3.652	-0,3	3.664	2,2	3,8	3.259
Št. zaposlenih po del. urah	38.881	-0,1	38.911	4,3	3,6	32.931
Celotni prihodki (v mio EUR)	5.902,0	18	5.000,5	8,4	6,8	4.260,1
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	5.575,7	19,7	4.656,4	8,3	6,8	4.028,2
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	143.403	19,8	119.667	3,8	3,1	121.206
Delež prodaje na tujih trgih (%)	51,2	-2,1	52,3	0,8	1,5	49,1
Dodana vrednost (v mio EUR)	1.729,0	7,8	1.603,7	6,5	6,5	1.305,7
Bruto marža (%)	29,5	-8,7	32,3	-1,8	-0,4	31,0
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	44.469	7,9	41.215	2,1	2,8	39.282
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	60,7	-2,3	62,1	1,1	-0,6	60,8
EBITDA (v mio EUR)	679,5	11,9	607,4	4,9	7,6	513,5
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	11,6	-4,9	12,2	-3,3	0,7	12,1
Neto čisti dobiček / izguba (v mio EUR)	214,2	35,7	157,8	3,1	-	156,3
Neto marža (%)	3,7	15,6	3,2	-4,7	-	3,6
Donosnost kapitala - ROE (%)	8,1	27,5	6,4	-4,9	-	8,3
Neto finančni dolg na EBITDA	1,3	-13,3	1,5	-4,1	-11,7	2,0
Kratkoročni koeficient	1,6	0	1,6	4,2	5,9	1,3
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	10,2	21,4	8,4	-3,5	-5,1	9,9

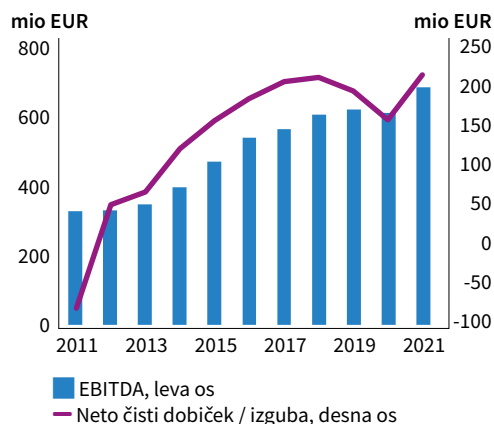
Opomba: V skupnem transportu ni zajetih družb: SŽ-Infrastruktura, DARS, Zavod RS za blagovne rezerve.

za 5,3 % oz. za 53,2 mio EUR, kar je bilo pretežno posledica rasti plač zaradi pomanjkanja ustrezne delovne sile.

Čisti dobiček na ravni leta 2018

Ustvarjena EBITDA je dosegla 679 mio EUR, kar je bilo za 11,9 % oz. za 72 mio EUR več kot v 2020. Na višjo EBITDA je vplivala predvsem precej nižja rast stroškov dela (za 5,3 %) od rasti poslovnih prihodkov (11,8 %). EBITDA marža je znašala 11,6 %, kar je bilo nekoliko manj, kot je znašala v 2020 (12,2 %), in manj, kot je znašala v povprečju v zadnjih petih letih (12,6 %). Odpisi vrednosti se niso veliko povečali (za 0,9 %), zato je bil prirast poslovnega izida (EBIT) zelo podoben spremembi EBITDA. Poslovni izid je bil glede na leto 2020 višji za 68,3 mio EUR oz. za 35,1 %. Finančni izid je bil višji za 1,6 mio EUR, izredni izid za 4,4 mio EUR. Neto čistega dobička je bilo za 214,2 mio EUR, kar je bilo za 35,7 %

EBITDA skoraj dosegla 700 mio EUR



Vir: Kapos, podatki Ajpes

več oz. za 56,4 mio EUR več kot v predhodnem letu. Neto čisti dobiček se je v zadnjih 5 letih v povprečju povečal za 3,1 % na leto. Razmerje med neto finančnim dolgom in EBITDA je znašalo 1,3, kar je bilo za 0,2 manj kot v 2020. Kratkoročni koeficient je znašal 1,6 in je bil enak

kot v predhodnem letu ter nekoliko višji kot v zadnjih 5 letih (v povprečju 1,4), kar odraža dobre plačilne pogoje kupcev in izredne ukrepe države, ki so okrepili likvidnost.

Cestni tovorni promet predstavlja polovico prihodkov v dejavnosti

Primerjava strukture sedmih skupin v dejavnosti transporta kaže na prevlado cestnega tovornega prometa, ki predstavlja 44,9-odstotni delež po ustvarjeni dodani vrednosti in 52,2-odstotnega po številu zaposlenih. Po ustvarjeni dodani vrednosti sledi logistika (brez družbe DARS) s 14,6-odstotnim deležem (10,3-odstotnim deležem pri številu zaposlenih), pretovarjanje z 12,4-odstotnim deležem dodane vrednosti (6,8-odstotnim deležem po številu zaposlenih) ter potniški kopenski promet z 11,8-odstotnim deležem ustvarjene dodane vrednosti (11,3-odstotnim pri številu zaposlenih).

Leto 2021	Transport skupaj	Cestni tovorni promet	Logistika **	Potniški kopenski promet	Poštna in kurirske dejavnosti	Pretovarjanje	Železniški tovorni promet	Skladiščenje*
Število družb	3.652	2.643	501	325	77	27	10	69
Povp. št. zaposlenih po del. urah	38.881	20.288	3.995	4.412	6.063	2.626	1.153	343
Prihodki (mio EUR)	5.902,0	2.844,0	1.522,3	393,0	401,6	335,5	242,5	163,1
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	5.575,7	2.757,1	1.506,2	216,2	389,9	322,6	222,1	161,6
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	143.403	135.899	376.964	49.006	64.309	122.840	192.565	471.078
Delež prodaje na tujih trgih (%)	51,2	54,5	56,7	5,5	12,5	49,6	89,4	49
Dodana vrednost (mio EUR)	1.729,0	775,8	236,2	207,5	212,5	193,3	86,0	17,8
Bruto marža (%)	29,5	27,5	15,6	53	53,5	58,6	35,6	10,9
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	44.469	38.239	59.117	47.017	35.053	73.588	74.580	51.804
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	60,7	57,8	58,1	61,5	81,6	56,5	51,9	52,8
EBITDA (mio EUR)	679,5	327,7	99,0	79,9	39,1	84,0	41,4	8,4
EBITDA marža	11,6	11,6	6,5	20,4	9,8	25,5	17,2	5,2
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	214,2	71,3	49,7	23,5	16,1	37,9	12,0	3,7
Neto marža	3,7	2,5	3,3	6	4,1	11,5	5	2,3
Donosnost kapitala - ROE (%)	8,11	8,19	14,74	4,87	6,63	6,79	10,81	9,4
Neto finančni dolg na EBITDA	1,3	1,3	1,3	1,1	0,5	1,1	1,8	3,2
Kratkoročni koeficient	1,6	1,4	1,4	3,2	1,9	1,4	2,1	1,3
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	10,2	9,9	2,6	63,8	4,6	22,2	10,1	5,3
Mesečna bruto plača na zaposlenega (EUR)	1.632	1.337	2.121	1.737	1.709	2.521	2.283	1.664

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

Vir: Ajpes, Kapos GZS

V primerjavi z letom 2020 so se celotni prihodki družb v dejavnosti transporta relativno najbolj povečali še v logistiki (+33,9 %), kjer je zrasla potreba po količini špediterskih, letalskih in pomorskih storitev in so se okrepile cene storitev. Večjo rast so beležili tudi v dejavnosti skladiščenja, kljub stečaju večjega podjetja (za 24,5 %). Potniški kopenski promet je beležil 20,3-odstotno rast prihodkov v primerjavi z letom 2020, vendar so se ti v letu 2020 zaradi omejitev v času epidemije covid-19 precej bolj zmanjšali in so tako zaostajali za ravno iz leta 2019 za 10 %. Najmanjše zvišanje prihodkov so beležile skupine, katerim se v 2020 niso pomembno znižali prihodki kot drugim skupinam (npr. pošta in kurirske dejavnosti). Absolutno

gledano je celotni prihodek v letu 2021 v primerjavi z letom 2020 najbolj porasel v dejavnosti logistike (za 385 mio EUR) in cestnem tovornem prometu (372 mio EUR).

Ker je bil vpliv različnih izrednih ukrepov za zajezitev pandemije različen po dejavnostih in zaradi različnega pomena energentov in drugih stroškov storitev, je bil vpliv na dodano vrednost po skupinah različen. Kljub rasti stroškov so v 2021 v večini skupin dodano vrednost povečali v primerjavi z letom 2020, izjema je bilo skladiščenje, kjer pretežni del izgube izvira iz stečaja enega podjetja. Največje absolutno povečanje dodane vrednosti v 2021 glede na predhodno leto so zabeležile skupine cestni tovorni promet (+41,3

mio EUR), potniška logistika (+37,2 mio EUR), kopenski promet (+25,3 mio EUR), pretovarjanje (+12,8 mio EUR) ter poštne in kurirske dejavnosti (+9,7 mio EUR).

V primerjavi z letom 2019 sta dve skupini (železniški tovorni in cestni potniški promet) v 2021 beležili nižje absolutne prihodke kot dodano vrednost. Največje absolutno povečanje dodane vrednosti v 2021 glede na leto 2019 je zabeležil cestni tovorni promet (+66 mio EUR), sledijo logistika (+46 mio EUR), poštne in kurirske dejavnosti (+29 mio EUR), skladiščenje (+1,5 mio EUR). Potniški kopenski promet je v tem obdobju zaostal za 7 mio EUR in železniški tovorni promet za 3,4 mio EUR (ponovno delno zaradi stečaja podjetja v 2021).

Deleži v %, v 2021	Žel. tov. pr.	Potniški kop. pr.	Cestni tovorni promet	Skladiščenje*	Logistika**	Pretovarjanje	Poštne in kur. dej.
Število družb	0,3 %	8,9 %	72,4 %	1,9 %	13,7 %	0,7 %	2,1 %
Št. zaposlenih po del. urah	3,0 %	11,3 %	52,2 %	0,9 %	10,3 %	6,8 %	15,6 %
Prihodki (celotni)	4,1 %	6,7 %	48,2 %	2,8 %	25,8 %	5,7 %	6,8 %
Čisti prihodki od prodaje	4,0 %	3,9 %	49,4 %	2,9 %	27,0 %	5,8 %	7,0 %
Dodana vrednost	5,0 %	12,0 %	44,9 %	1,0 %	13,7 %	11,2 %	12,3 %
EBITDA	6,1 %	11,8 %	48,2 %	1,2 %	14,6 %	12,4 %	5,7 %
Neto čisti dobiček	5,6 %	11,0 %	33,3 %	1,7 %	23,2 %	17,7 %	7,5 %

*brez družbe Zavod RS za blagovne rezerve

** brez družbe DARS

Sprememba v %, 2021/2020	Žel. tov. pr.	Potniški kop. pr.	Cestni tovorni promet	Skladiščenje*	Logistika**	Pretovarjanje	Poštne in kur. dej.
Število družb	-9,1	-5,2	0,9	-8	-2,7	-12,9	11,6
Št. zaposlenih po del. urah	-7,4	-5,1	1,7	-32,9	3,5	1,0	-0,5
Prihodki (celotni)	3,9	20,3	15	24,5	33,9	7,9	3,3
Čisti prihodki od prodaje	3	52,3	15,3	25,4	35,1	9,7	5,5
Dodana vrednost (DV)	2,9	13,9	5,6	-16,9	18,7	7,1	4,8
EBITDA	25,2	34,6	3,9	-9,4	30,8	1,5	22,7
Neto čisti dobiček	141,7	438,9	5,8	232	44,6	0,2	105,5

*brez družbe Zavod RS za blagovne rezerve (slabši rezultat je predvsem odraz posledice stečaja večjega podjetja)

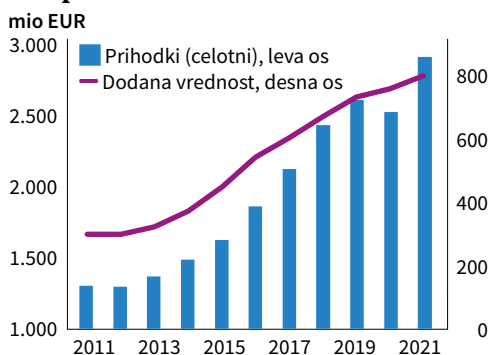
** brez družbe DARS

Cestni tovorni promet

Krepitev prihodkov na domačem trgu večja kot na tujem

Cestni tovorni promet se je v letu 2021 okrepil zaradi večjega povpraševanja po storitvah prevoza, kar je bilo pretežno odraz sunkovite rasti zasebne potrošnje v Sloveniji in regiji. Srednjeevropski prometni tokovi so se močno okrepili, od česar je ta skupina imela pomembno korist. Celotni prihodki v vrednosti 2,8 mrd EUR so se v enem letu povečali za 15 % oz. za 372 mio EUR v primerjavi z letom 2020 in so bili s tem višji za 11,4 % tudi glede na leto 2019. V tej skupini je bilo v 2021 registriranih 2.643 družb (23 več kot v 2020), med katerimi ni prevladujočega podjetja po deležu prihodkov. Čisti

Višje trošenje prebivalstva spodbudilo rast prihodkov



Vir: Kapos, podatki Ajpes

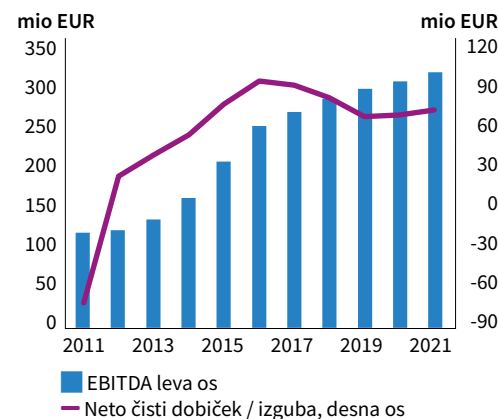
prihodki od prodaje so se v 2021 zvišali za 15,3 % oz. za 366 mio EUR. Podjetja v tej dejavnosti so precej vpeta v mednarodne tokove, saj so 54,5 % svojega prometa ustvarila na podlagi naročil tujih naročnikov s sedežem izven Slovenije. Prodaja na tujem trgu (opravljene storitve prevoza za tuje naročnike) se je povečala za 166 mio EUR oz. za 12,4 %, prodaja na domačem pa za 200 mio EUR oz. za 18,9 %.

Dodana vrednost na zaposlenega drugo leto zapored višja

Stroški blaga, materiala in storitev so v skupini porasli za 19 % oz. za 324 mio EUR, zato se je dodana vrednost (+5,6 % oz. za 41,3 mio EUR) okrepila manj, kot so porasli poslovni prihodki (+14,9 %). Stroški energije, porabljenega materiala in storitev so se v 2021 močneje zvišali v primerjavi s predhodnim letom, ko so bili ti še na nižjih nivojih. V cestnem tovornem prometu se je bruto marža skrčila z 29,9 % na 27,5 %. Stroški energije v čistih prihodkih so v 2021 narasli na 20,2 %, v 2020 so znašali 18 %. Ustvarjena dodana vrednost v višini 776 mio EUR je bila višja tudi v primerjavi z letom 2019 za 9,3 %. V zadnjih petih letih se je dodana vrednost v povprečju povečevala za 8,2 % na leto, kar je visoka rast in dokazuje

konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov kot tudi rast povpraševanja po transportnih storitvah s strani domačih uvoznikov, izvoznikov in gospodarstev v zaledju, ki so odvisni od transporta blaga preko Luke Koper kot tudi preko drugih cestnih koridorjev. Po manjšem zmanjšanju števila zaposlenih v 2020 se je v 2021 njihovo število ponovno okrepilo (za 330 oseb oz. za 1,7 %), ob tem, da je poraslo tudi število družb (23 več). Produktivnost dela je porasla za 3,9 % na 38 tisoč EUR, kar predstavlja najvišjo dodano vrednost na zaposlenega v zadnjih desetih letih, ko se je ta v povprečju na leto okrepila za 2,9 %.

EBITDA se še krepi



Vir: Kapos, podatki Ajpes

BTC Logistični center

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

btc.si/logisticni-center

BTC
Logistični center

EBITDA marža ponovno nižja

Porast stroškov dela za 6,9 % je bil tako posledica večjega zaposlovanja kot rasti povprečne plače (+9,1 %), kar je nekoliko poslabšalo razmerje med stroški dela in dodano vrednostjo s 57,1 % v 2020 na 57,8 % v 2021. Posledično se je EBITDA (327

mio EUR) povečala za 3,9 % oz. za 12 mio EUR. Rast EBITDA je bila v 2021 nižja, kot pa je znašala v povprečju v zadnjih 5 letih (4,9 % na leto). EBITDA marža se je tako v 2021 ponovno znižala (izjema je leto 2020 zaradi nižjih stroškov ter prejetih subvencij in kompenzacij) na 11,6 % (v zadnjih

5 letih pa je v povprečju znašala 12,5 %). Kljub šibki rasti EBITDA se je neto čisti dobiček v vrednosti 71 mio EUR povečal (za 5,8 % oz. za 3,9 mio EUR). Relativna zadolženost, merjena s kazalnikom neto finančni dolg na EBITDA, je nekoliko porasla, in sicer z 1,2 na 1,3.

Cestni tovorni promet

Kazalec/Kazalnik	2021	Sprem. v %, 21/20	2020	Povpr. 5-letna sprem. v %	Povpr. 10-letna sprem. v %	Povpr. v zadnjem desetletju
Število družb	2.643	0,9	2.620	3,0	4,4	2.289
Št. zaposlenih po del. urah	20.288	1,7	19.958	6,9	7,3	15.265
Celotni prihodki (v mio EUR)	2.844,0	15	2.472,4	9,2	8,2	1.989,0
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	2.757,1	15,3	2.391,2	9,1	8,2	1.936,8
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	135.899	13,4	119.816	2,0	0,9	127.166
Delež prodaje na tujih trgih (%)	54,5	-2,5	55,9	0,6	1,0	53,2
Dodana vrednost (v mio EUR)	775,8	5,6	734,5	8,2	10,4	536,6
Bruto marža (%)	27,5	-8	29,9	-0,9	2,0	26,8
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	38.239	3,9	36.801	1,2	2,9	34.564
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	57,8	1,2	57,1	2,7	0,0	54,7
EBITDA (v mio EUR)	327,7	3,9	315,4	4,9	10,4	241,8
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	11,6	-10,1	12,9	-4,0	2,0	12,2
Neto čisti dobiček / izguba (v mio EUR)	71,3	5,8	67,4	-5,0	-	65,5
Neto marža (%)	2,5	-7,4	2,7	-13,3	-	3,4
Donosnost kapitala - ROE (%)	8,2	-2	8,4	-15,0	-	13,0
Neto finančni dolg na EBITDA	1,3	8,3	1,2	0,0	-8,9	1,4
Kratkoročni koeficient	1,4	0	1,4	1,5	5,8	1,2
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	9,9	23,8	8,0	-10,4	1,5	11,8

Vir: Kapos GZS na osnovi podatkov Ajpes

CELOVITE LOGISTIČNE STORITVE ZA CELOTNO GEOGRAFSKO PODROČJE EVROPE**REŠITVE / STORITVE**

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

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

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 zmremo.

www.fa-maik.com



Logistika

Višji obseg prodaje in višje cene prispevale k rasti prihodkov

Logistika³ je beležila rekordno leto, na kar je vplival večji obseg povpraševanja po teh storitvah, prav tako pa so podjetja zaradi motenj v preskrbi želela zagotoviti večje zaloge. Ob tem so se podražile tudi cene logističnih storitev. Pomanjkanje prevoznih kapacitet je nenazadnje vplivalo na rast cen prevozov. Fluktuacija je bila pri majhnih in mikro družbah večja, a to prihodkovno ni bistveno vplivalo na celoten izid. Celotni prihodki logistike v vrednosti 1,5 mrđ EUR so se v 2021 povečali za tretjino oz. za 385 mio EUR v primerjavi z letom 2020. Ostali so na podobni ravni

3 Iz skupine smo izločili družbo DARS ter v letih 2011-2020 upoštevali eno družbo, ki je v 2021 spremenila primarno dejavnost – prej je bila v dejavnosti pošte in komunikacij.

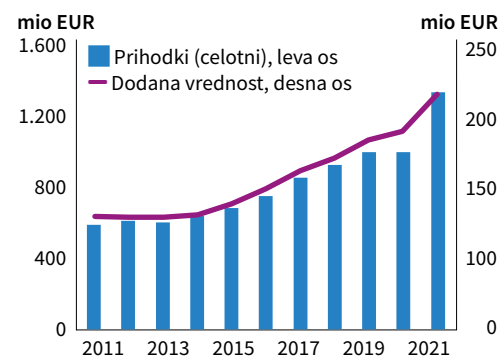
kot leta 2019, upošteva je prejeta javno-finančna sredstva. Največjih pet družb po celotnih prihodkih je predstavljalo med 4- in 8,1-odstotni delež v prihodkih celotne skupine. Največjih 10 družb je beležilo 30,9-odstotno mediano rasti celotnih prihodkov, družbe s prodajo med 5 in 10 mio EUR pa celo nekoliko višjo mediano rasti (+49 %). Čisti prihodki od prodaje so se povečali še relativno več kot celotni prihodki (35,1 %). Delež prodaje na tujih trgih je v 2021 predstavljal 51,2 % celotne prodaje. Prodaja na tujem trgu (naročila storitev tujih naročnikov) se je povečala za 208 mio EUR oz. za 32,3 %, prodaja na domačem pa za 183 mio EUR oz. za 39,1 %.

Bruto marža občutno nižja ob višjih stroških storitev

Stroški blaga, materiala in storitev so bili višji za 346 mio EUR (+37,4 %), predvsem

zaradi rasti transportnih (+228 mio EUR) in drugih stroškov storitev (+110 mio EUR; del tega predstavlja tudi večji najem delovne sile), ki so vplivali na nižjo rast dodane vrednosti (+37 mio EUR oz. za 18,7 %) od rasti prodaje. Ob visoki rasti prihodkov od prodaje je sledila tudi rast vhodnih stroškov – predvsem

Visoka rast prodaje v letu 2021



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Logistika

Kazalec/Kazalnik	2021	Sprem. v %, 21/20	2020	Povpr. 5-letna sprem. v %	Povpr. 10-letna sprem. v %	Povpr. v zadnjem desetletju
Število družb	501	-2,7	515	0,4	2,8	483
Št. zaposlenih po del. urah	3.995	3,5	3.859	4,5	3,3	3.346
Celotni prihodki (v mio EUR)	1.522,3	33,9	1.137,1	12,2	8,5	958,0
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	1.506,2	35,1	1.114,8	12,2	8,7	944,1
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	376.964	30,5	288.911	7,4	5,2	278.134
Delež prodaje na tujih trgih (%)	56,7	-2,1	57,9	0,4	1,0	54,9
Dodana vrednost (v mio EUR)	236,2	18,7	198,9	10,9	7,7	155,9
Bruto marža (%)	15,6	-11,4	17,6	-1,2	-0,9	16,4
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	59.117	14,7	51.555	6,1	4,3	45.873
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	58,1	-6,1	61,9	-2,4	-1,7	65,6
EBITDA (v mio EUR)	99,0	30,8	75,7	15,3	11,1	55,2
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	6,5	-3	6,7	2,7	2,3	5,6
Neto čisti dobiček / izguba (v mio EUR)	49,7	44,6	34,4	56,1	26,3	19,8
Neto marža (%)	3,3	10	3,0	40,6	16,8	1,9
Donosnost kapitala - ROE (%)	14,7	28,6	11,5	44,1	18,7	7,5
Neto finančni dolg na EBITDA	1,3	-31,6	1,9	-10,0	-14,9	2,7
Kratkoročni koeficient	1,4	0	1,4	1,5	7,2	1,2
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	2,6	13	2,3	-254,0	5,7	2,8

Opomba: Logistika brez družbe DARS

transportnih (v pomorskem in letalskem prometu), zaradi česar se je bruto marža občutneje znižala. Na nivoju skupine se je bruto marža skrčila s 17,6 % v 2020 na 15,6 % v 2021. Kljub manjšemu številu subjektov se je v 2021 število zaposlenih okrepilo (za 137 oseb oz. za 3,5 %). Produktivnost dela je porasla za 14,7 % na 59 tisoč EUR, kar predstavlja najvišjo dodano vrednost na zaposlenega v zadnjih 10 letih, ko je le-ta rasla v povprečju na leto za 7,7 %.

Peto leto z rastjo dobička

Porast stroškov dela v logistiki (+11,3 %) je bil nižji od rasti dodane vrednosti, kar je vplivalo na višjo EBITDA (+23,3 mio EUR oz. za 30,8 %). Rast EBITDA je bila v 2021 najvišja v zadnjih 10 letih. Kljub relativno visoki rasti poslovnih prihodkov je EBITDA marža upadla za 0,4 odstotne točke. EBITDA marža je znašala 6,5 %, v zadnjih 5 letih v povprečju 6,2 %. Doseženega neto dobička je bilo največ v zgodovini. Glede na predhodno leto se je povečal za 15,3 mio EUR oz. za 44,6 % na 49,7 mio EUR, kar je pomenilo 3,3-odstotno neto maržo (neto dobiček glede na prodajo). Relativna zadolženost skupine se je v 2021 zmanjšala na 1,3-kratnik EBITDA, medtem ko je v 2020 znašala 1,9-kratnik.

Poštne in kurirske dejavnosti

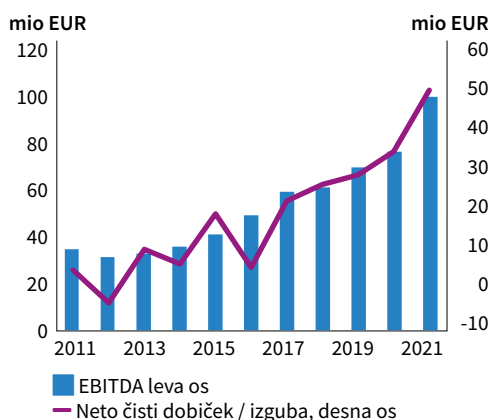
Rast prodaje ob visoki spletni prodaji in večjem obsegu storitev

Leto 2021 so v poštini in kurirskih dejavnostih zabeležili nižjo rast prihodkov kot leta 2020, saj se je spletna prodaja začela umirjati, skladno s sprostitvijo ukrepov. Ob spremenjenih navadah potrošnikov zaradi covid-19 se je povečalo spletno in mobilno plačevanje položnic, zmanjšalo število pisemskih storitev in posledično zmanjšal obisk poslovalnic. Poštne in kurirske dejavnosti so v letu 2021 beležile 402 mio EUR celotnih prihodkov, kar je bilo za 13 mio EUR oz. za 3,3 % več kot v 2020 in za 16,2 % več kot leta 2019. K rasti prodaje je prispeval tudi dvig cen. Čisti prihodki od prodaje so porasli za 5,5 % oz. za 20,2 mio EUR. V skupini ima prevladujoč položaj družba Pošta Slovenije, ki ima dvetretjinski tržni delež glede na ustvarjene celotne prihodke in 87,6-odstotnega v dodani vrednosti. Prihodki od prodaje na tujem trgu so se v enem letu zvišali za 9,3 mio EUR oz. za 23,6 % in na domačem trgu za 10,9 mio EUR oz. za 3,3 %.

Bruto marža ponovno na ravni let 2019 in 2018

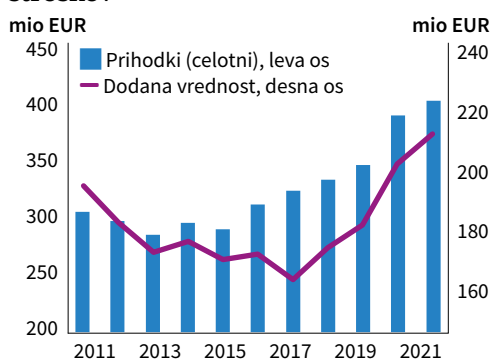
Višji stroški transportnih storitev (predstavljajo stroške zunanjih, pogodbenih prevozov) so v skupini predstavljali 87,3 % celotnih stroškov blaga, materiala in storitev. V 2021 so se stroški transportnih storitev zvišali za 10,2 mio EUR oz. za 16,1 %, medtem ko so se drugi stroški storitev zmanjšali za 7,6 mio EUR, saj ukrepi zaradi covid-19 niso narekovali tolikšnih nabav zaščitne opreme in zaradi manjšega povpraševanja po najeti delovni sili. Stroški blaga, materiala in storitev so se tako zvišali za 4,4 mio EUR oz. za 2,4 %. Dodana vrednost se je v enem letu okrepila za 4,8 % oz. za 9,7 mio EUR. Bruto marža je porasla za 0,5 odstotne točke na 53,5 %. Manjše število zaposlenih (za 28 oseb oz. za 0,5 %) v 2021 je kljub nadpovprečnemu koriščenju bolniških odsotnosti zvišalo produktivnost dela za 5,3 % na 35 tisoč EUR, kar predstavlja najvišjo dodano vrednost na zaposlenega v zadnjih 10 letih. Ta se je v povprečju na leto krepila za 3,4 %.

EBITDA se je približala 100 mio EUR



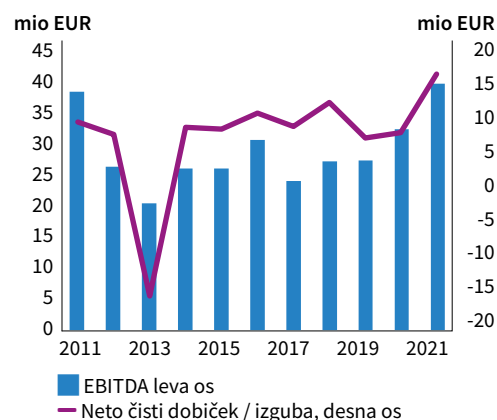
Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost višja ob manjši rasti stroškov



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Rekorden neto dobiček



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Drugo leto zapored rast dobička

EBITDA se je povečala za 7,2 mio EUR oz. za 22,7 % v enem letu. Porast EBITDA je bil v 2021 višji od dodane vrednosti, saj je bil porast stroškov dela zelo zmeren (za 1,4 % oz. za 2,5 mio EUR). EBITDA marža se je v 2021 zvišala iz 8,3 % v 2020

na 9,8 %, v zadnjih 5 letih je v povprečju znašala 8,3 %. Poslovni izid (EBIT) je bil višji za 8,6 tisoč EUR oz. za 159 %, saj so se odpisi vrednosti zmanjšali za 12,6 % oz. za 3,2 mio EUR (v predhodnih dveh letih so se zvišali za okoli 26 %) in so tako vplivali na visoko rast EBIT.

Neto čisti dobiček se je ob visokem poslovnem izidu (+10,4 mio EUR), slabšem finančnem izidu (-2,6 mio EUR oz. za 97 %) in boljšem izrednem izidu (+810 tisoč EUR) podvojil na 8,3 mio EUR. Skupina ni zadolžena, saj je kazalnik finančni dolg na EBITDA znašal 0,3.

Poštna in kurirske dejavnosti

Kazalec/Kazalnik	2021	Sprem. v %, 21/20	2020	Povpr. 5-letna sprem. v %	Povpr. 10-letna sprem. v %	Povpr. v zadnjem desetletju
Število družb	77	11,6	69	4,1	2,4	66
Št. zaposlenih po del. urah	6.063	-0,5	6.091	0,6	-1,0	6.083
Celotni prihodki (v mio EUR)	401,6	3,3	388,6	5,2	2,8	327,1
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	389,9	5,5	369,7	5,1	2,7	319,0
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	64.309	5,9	60.699	4,5	3,8	52.608
Delež prodaje na tujih trgih (%)	12,5	16,8	10,7	4,8	11,3	9,1
Dodana vrednost (v mio EUR)	212,5	4,8	202,8	4,0	0,8	182,7
Bruto marža (%)	53,5	0,9	53,0	-1,0	-1,9	56,7
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	35.053	5,3	33.300	3,4	1,9	30.067
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	81,6	-3,2	84,3	-0,3	0,1	85,0
EBITDA (v mio EUR)	39,1	22,7	31,8	5,3	0,4	27,5
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	9,8	18,1	8,3	0,2	-2,4	8,5
Neto čisti dobiček / izguba (v mio EUR)	16,1	105,5	7,8	8,7	5,7	7,1
Neto marža (%)	4,1	105	2,0	3,8	2,8	2,1
Donosnost kapitala - ROE (%)	6,6	98,5	3,3	8,9	6,2	3,0
Neto finančni dolg na EBITDA	0,5	66,7	0,3	-220,1	-	-0,2
Kratkoročni koeficient	1,9	5,6	1,8	0,0	1,1	1,9
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	4,6	-37,8	7,4	0,4	2,8	5,7



Potniški kopenski promet

Kljub rasti v 2021 so prihodki na ravni iz leta 2017

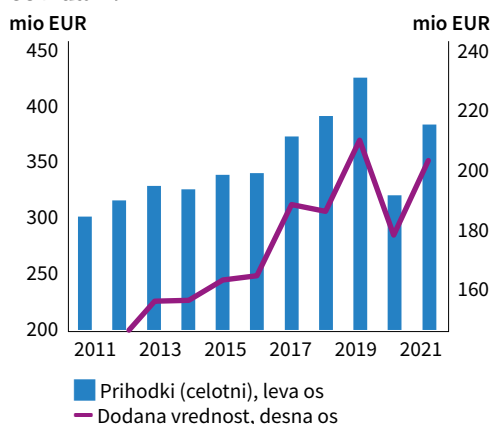
Covid-19 je močno vplival na poslovanje skupine v 2020, predvsem na izvajanje dejavnosti javnega prevoza potnikov. Podobno je bilo tudi v 2021, ko še niso bile odpravljene vse omejitve. Obenem so spremenjene potniške navade (izogibanje množičnim prevozom zaradi strahu prek okužbo) vplivale na javni prevoz potnikov, kjer je bilo število potnikov še vedno pol nižje kot leta 2019. Povečalo se je povpraševanje po prevozu manjših skupin potnikov. Epidemija je bila v letu 2021 razglašena do 15. junija 2021, vendar so bile nekatere omejitve v transportu odpravljene s 6. junijem 2021, ukrep delnega povračila nadomestila plače delavcem na začasnem čakanju na delo doma pa je bil podaljšan do 30. junija 2021. Od 15. septembra 2021 dalje je bil za vse potnike (razen za otroke do 12. leta starosti, dijake in osnovnošolce) na avtobusih obvezen pogoj PCT, ki je veljal do konca leta 2021.

Potniški kopenski promet sicer lahko v grobem razdelimo na železniški kopenski promet (30,1 % celotnih prihodkov) in potniški promet, ki ga predstavljajo predvsem avtobusni prevozniki. V cestnem javnem prometu je bilo v 2021 po začasnih podatkih prepeljanih za 12 % več potnikov (14,9 milijona) in opravljenih za 33 % več prevoženih kilometrov kot v letu 2020. V primerjavi z letom 2019, ko omejitvenih ukrepov še ni bilo, je bilo v 2021 prepeljanih za slabo polovico manj potnikov, prevoženih kilometrov je bilo za 3 % manj in za 6,8 % manj je bilo porabljenega dizelskega goriva. V mestnem javnem linijskem prevozu je bilo v 2021 prepeljanih 24,2 milijona potnikov, kar je bilo za 4 % manj kot leto prej (prevoženih kilometrov je bilo za 32 % več). V primerjavi z letom 2019 pa je bilo v 2021 prevoženih za 59 % manj potnikov in obenem prevoženih za 5,6 % manj kilometrov.

Celotni prihodki so se povečali za 66,3 mio EUR oz. za 20,3 % na 393 mio EUR.

Ker so se povečali iz nizke osnove (znižanje v letu 2020 za 25,5 % oz. 110 mio EUR glede na leto 2019), so bili celotni prihodki 2021 še vedno za 10 % oz. za 43,6 mio EUR nižji kot leta 2019. Čisti prihodki od prodaje v vrednosti 216,2 mio EUR so se v letu 2021 zvišali za 74,3 mio EUR oz. za 52,3 %. Zaradi delno odpravljenih omejitvenih ukrepov pri poslovanju so se subvencije, dotacije, regresi in kompenzacije v 2021 znižale za 2,3 %. Subvencije za mestni in medkrajevni linijski promet pridobijo prevozniki s strani države in občin za opravljanje storitev prevoza, v preteklih dveh letih pa so pridobili tudi državno pomoč za pokrivanje stroškov izpada prometa zaradi pandemije novega koronavirusa. Družbe iz te dejavnosti so pretežno usmerjene na domači trg, saj je delež prodaje na tujem trgu v letu 2021 znašal 5,5 %.

Prodaja nižja od ravni pred izbruhom covid-19



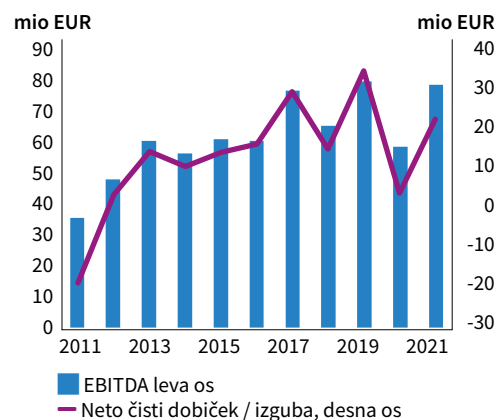
Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost v 2021 za 3,3 % nižja kot leta 2019, produktivnost dela visoka

V potniškem kopenskem prometu se je dodana vrednost v enem letu povečala za 25,3 mio EUR oz. za 13,9 %. Stroški blaga, materiala in storitev so se zvišali za 44 mio EUR oz. za 33,2 %. Med stroški blaga in materiala predstavljajo največji delež (67 %) stroški storitev (predvsem transportni in drugi stroški storitev, predvsem

za plačila samostojnim avtobusnim prevoznikom), ki so se povečali za 27,8 mio EUR, kakor tudi stroški energije, ki so se povečali za 13,5 mio EUR zaradi dviga cen naftnih derivatov in drugih vrst energentov. Bruto marža je tako upadla iz 56 % (2020) na 53 % (v zadnjih 5 letih je v povprečju znašala 51,6 %). Manjše število zaposlenih (za 235 oseb oz. za 5,1 %) je ob manjšem številu mikro družb (-18) zvišalo produktivnost dela za petino na 47 tisoč EUR, kar predstavlja najvišjo dodano vrednost na zaposlenega in je bila višja za 7,2 % v primerjavi z letom 2019.

EDITDA na ravni iz leta 2019



Vir: Kapos, podatki Ajpes

EBITDA višja za tretjino

Ob višjih stroških dela (+3,3 % oz. +4,8 mio EUR; od tega plač za 5,7 %) se je EBITDA v 2021 zvišala za 20,6 mio EUR oz. za 34,6 %. EBITDA marža v dejavnosti je znašala 20,4 % in se je glede na predhodno leto zvišala za 2,1 odstotne točke. Skupina je beležila za 4,4 % višje odpise vrednosti kot v letu 2020, kar je vplivalo na EBIT. Ob izkazanem boljšem poslovnem izidu (+18,3 mio EUR oz. +229 % (12,1 % nižji kot 2019), finančnem izidu (+1,3 mio EUR) in izrednem izidu se je neto čisti dobiček, v vrednosti 23,5 milijona EUR, zvišal za 19,1 mio EUR oz. je bil 5,4-krat višji. Slednji je bil v primerjavi z letom 2019 (najvišji v zadnjih 10 letih) nižji za tretjino.

Potniški kopenski promet

Kazalec/Kazalnik	2021	Sprem. v %, 21/20	2020	Povpr. 5-letna sprem. v %	Povpr. 10-letna sprem. v %	Povpr. v zadnjem desetletju
Število družb	325	-5,2	343	0,2	2,6	309
Št. zaposlenih po del. urah	4.412	-5,1	4.647	0,3	0,5	4.455
Celotni prihodki (v mio EUR)	393,0	20,3	326,8	2,5	2,5	362,1
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	216,2	52,3	141,9	-2,0	-0,3	232,2
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	49.006	60,4	30.544	-2,3	-0,8	52.196
Delež prodaje na tujih trgih (%)	5,5	-24,7	7,3	-12,5	-3,3	9,1
Dodana vrednost (v mio EUR)	207,5	13,9	182,1	4,3	4,6	178,8
Bruto marža (%)	53,0	-5,5	56,1	1,6	2,0	49,9
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	47.017	20	39.187	4,0	4,2	40.048
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	61,5	-8,8	67,4	-0,7	-1,6	63,5
EBITDA (v mio EUR)	79,9	34,6	59,3	5,5	8,3	65,5
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	20,4	11,5	18,3	2,8	5,5	18,2
Neto čisti dobiček / izguba (v mio EUR)	23,5	438,9	4,4	6,6	N. A.	17,2
Neto marža (%)	6,0	361,5	1,3	3,7	N. A.	4,6
Donosnost kapitala - ROE (%)	4,9	423,7	0,9	-2,8	N. A.	6,5
Neto finančni dolg na EBITDA	1,1	-35,3	1,7	1,9	-16,7	2,0
Kratkoročni koeficient	3,2	6,7	3,0	14,9	16,4	1,6
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	63,8	27,9	49,9	21,9	-1,0	28,0



Cesta nas zbližuje

Preprostost, učinkovitost, mobilnost



Upravljanje goriva
 Poenostavljeno upravljanje, popoln nadzor, vračilo DDV z

Eurovat



Cestninske transakcije
 Ena OBU naprava, vedno več destinacij po vsej Evropi

PASSango



Lokacija prikolic
 Enostavna in praktična rešitev za sledenje in upravljanje prikolic

Findit



Aplikacija **FLEET MANAGER**
 Upravljanje kartic, nadzor in spremljanje v realnem času, geolokacija...



AS24.com/sl





Pretovarjanje

Prihodki v 2021 višji po dveh letih krčenja

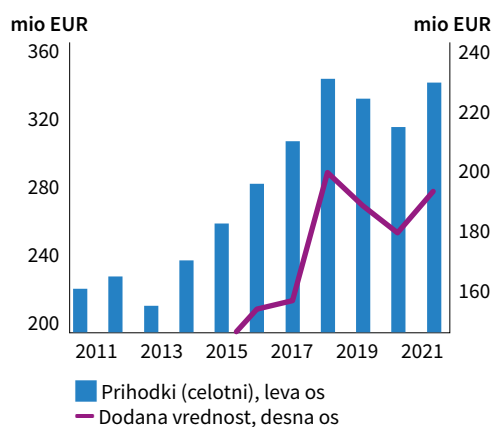
Krepitev gospodarske aktivnosti v mednarodnem okolju je vplivala tudi na boljše poslovanje skupine pretovarjanje v letu 2021. Logistične poti so se spremenile že zaradi covida-19 in ozkih grl v dobavnih poteh ter nenazadnje spremenjenih logističnih poti zaradi cenovnih pritiskov, spremenile so se tudi navade potrošnikov (večja potrošnja blaga in manjša storitev). Občasno pomankanje posameznih surovin je dvignilo potrebe po večjem obsegu zalog. Obenem je zaprtje oz. omejevanje poslovanja posameznih panog (oddaja nepremičnin, gostinstvo, rekreacija, osebne storitve ...) še vedno imelo vpliv zaradi delno omejenih pogojev poslovanja. Na poslovanje pristanišča je vplival večji prevoz blaga pri vseh oblikah tovora. Podjetja so tudi poskušala decentralizirati svoje dobavne poti. V koprskem pristanišču je bilo pretovorjenega okoli 20 mio ton blaga, kar je bilo za 9,5 % več kot leta 2020, vendar za 9,3 % manj kot leta 2019, kar je bilo predvsem posledica manjšega pretovora naftnih derivatov in drugih razsutih tovorov. Celotni prihodki so se po dveh letih zmanjšanja v 2021 povečali za 7,9 % oz. za 24,5 mio EUR. Pretežen del (92 %) celotnih prihodkov v skupini sicer ustvarita družbi Luka Koper in BTC. Čisti prihodki skupine so se povečali za 9,7 % oz. za 28,4 mio EUR. Prodaja na domačem trgu se je povečala za 13,3 mio EUR, prodaja na tujem trgu pa za 15,1 mio EUR. Na tujem trgu je skupina ustvarila polovico prihodkov od prodaje.

Bruto marža rahlo nižja

Stroški blaga, materiala in storitev so se v 2021 povečali za 8,4 % oz. za 9,8 mio

EUR. Na dvig so vplivali predvsem višji drugi stroški storitev (+8,9 mio EUR; pristaniških storitev, taks, koncesij ...), stroški transportnih storitev (+1,6 mio EUR) in stroški energije (+1,2 mio EUR). Kljub temu se je dodana vrednost zvišala za 12,9 mio EUR oz. za 7,1 % po dveh letih zmanjševanja. To je bilo predvsem posledica ob višjih realiziranih poslovnih prihodkih zaradi povečanega povpraševanja kupcev in večjega pretovora. V zadnjih petih letih je dodana vrednost v povprečju porasla za 4,2 % na leto. Tri četrtine dodane vrednosti je ustvarila Luka Koper. Bruto marža je v zadnjih treh letih ostala na podobni ravni pri 58,6 %. Število zaposlenih se je rahlo zvišalo (+27 oseb oz. za 1 %), kar je vplivalo na dvig dodane vrednosti na zaposlenega (+6 %) na 74 tisoč EUR, ki je bil podobno visok kot dvig dodane vrednosti (+7,1 %).

Večja potrošnja gospodinjestev je spodbudila rast prihodkov



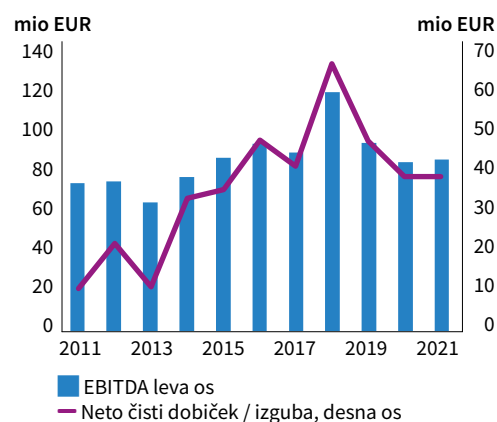
Vir: Kapos, podatki Ajpes

Visok dvig stroškov dela

Iz naslova večjega števila zaposlenih, predvsem v Luku Koper, zaradi izplačil

za poslovno uspešnost in uskladitve plač z inflacijo, so se stroški dela zvišali za 11,9 % oz. za 11,6 mio EUR. Delež stroškov dela v dodani vrednosti se je tako povečal na 56,5 % v 2021 iz 54,1 % v 2020. EBITDA je zaradi tega razloga neznatno porasla (+1,5 % oz. +1,3 mio EUR). EBITDA se je tako znižala v Luku Koper, zvišala pa v družbi BTC. Rast poslovnih odhodkov je bila višja (+8,8 %) od rasti poslovnih prihodkov (+7,3 %), saj so se zmanjšali drugi poslovni prihodki (-46 % oz. -5,7 mio EUR). Poslovni izid je bil tako nižji za 2 %, predvsem zaradi zvišanja odpisov vrednosti (+5,3 % oz. za 2,1 mio EUR). EBITDA marža je tako upadla na 25,5 %, medtem ko je v zadnjih petih letih v povprečju znašala 29 %. Ob boljšem finančnem izidu (+2,5 mio EUR) in višjem davku od dobička je bil izkazan neto čisti dobiček v 2021 na podobni ravni kot leto prej (+0,2 %). Pri Luku Koper se je le-ta znižal, v BTC pa zvišal v primerjavi s predhodnim letom. Relativna zadolženost skupine (neto finančni dolg na EBITDA) je ostala tudi v letu 2021 pri 1,1-kratniku EBITDA.

EBITDA in dobiček na podobni ravni kot v 2020



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Pretovarjanje

Kazalec/Kazalnik	2021	Sprem. v %, 21/20	2020	Povpr. 5-letna sprem. v %	Povpr. 10-letna sprem. v %	Povpr. v zadnjem desetletju
Število družb	27	-12,9	31	-6,6	-3,9	36
Št. zaposlenih po del. urah	2.626	1	2.599	7,8	5,2	2.042
Celotni prihodki (v mio EUR)	335,5	7,9	311,0	3,7	4,1	283,8
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	322,6	9,7	294,2	3,3	4,0	273,6
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	122.840	8,5	113.190	-4,2	-1,1	135.570
Delež prodaje na tujih trgih (%)	49,6	0,8	49,2	0,3	1,8	47,4
Dodana vrednost (v mio EUR)	193,3	7,1	180,4	4,2	4,7	159,4
Bruto marža (%)	58,6	-0,2	58,7	0,6	0,5	56,8
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	73.588	6	69.407	-3,3	-0,4	78.480
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	56,5	4,4	54,1	6,2	3,3	46,1
EBITDA (v mio EUR)	84,0	1,5	82,7	-1,7	1,5	85,1
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	25,5	-5,2	26,9	-5,0	-2,5	30,6
Neto čisti dobiček / izguba (v mio EUR)	37,9	0,2	37,8	-4,2	14,1	37,4
Neto marža (%)	11,5	-6,5	12,3	-7,4	9,6	13,0
Donosnost kapitala - ROE (%)	6,8	-4,6	7,1	-10,0	8,6	8,5
Neto finančni dolg na EBITDA	1,1	0	1,1	-12,1	-12,7	2,1
Kratkoročni koeficient	1,4	-12,5	1,6	9,2	10,8	1,2
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	22,2	8,8	20,4	-2,9	2,9	17,8

www@gb-leasing.si
info@gb-leasing.si



GB Leasing
Gorenjska Banka

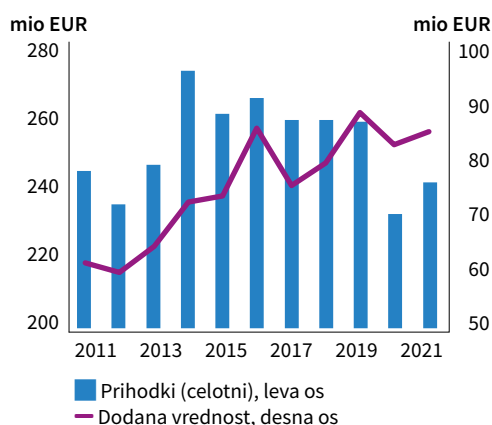
- Težka in lahka **tovorna vozila**
- Gradbeni in kmetijski **stroji**
- **Proizvodni** in **transportni stroji**
- **Plovila**
- Medicinska in druga **oprema**
- **Osebnna vozila** in motorna kolesa

Železniški tovorni promet

V 2021 preteženega 20 mio ton blaga

Rast domačega in regijskega povpraševanja je vplivala na povečano količino prepeljanega blaga po železnicah. V letu 2021 je bilo z vlaki prepeljanih 20,3 milijona ton blaga in opravljenih skoraj 5 tisoč milijonov tonskih kilometrov. Količina prepeljanega blaga in opravljenih tonskih kilometrov je bila za 5 % večja kot leto prej. Pretežen del blaga (86 %) je bil prepeljan v mednarodnem prevozu (vključno s tranzitom). V železniškem tovornem prometu so se celotni prihodki povečali za 3,9 % oz. za 9 mio EUR, vendar so bili za 6,8 % nižji kot leta 2019. Čisti prihodki so se zvišali za 3 % oz. za 6,5 milijona EUR, na 215,3 milijona EUR, pri čemer so se pretežno povečali prihodki od prodaje na tujem trgu (+3,4 % oz. za 6,5 mio EUR). K rasti celotnih prihodkov so vplivali višji drugi poslovni prihodki, ki so bili višji za 553 % oz. za 3,9 mio EUR, a obenem nižji v primerjavi z letom 2019, in sicer za 22 %. Na panožne trende ima največji vpliv družba SŽ-Tovorni promet, ki predstavlja 71,2-odstotni delež v celotnih prihodkih skupine. V navedeni družbi se je celotni prihodek povečal za 1,3 %. V poslovanje skupine ni zajeta družba SŽ-Infrastruktura, ki se ukvarja z upravljanjem in vzdrževanjem železniške infrastrukture.

Prihodki 7 % nižji kot v 2019



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost ponovno višja

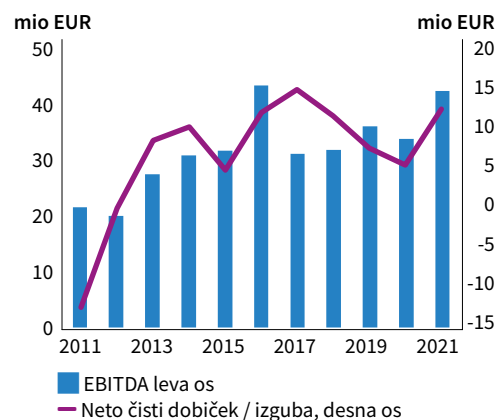
Dodana vrednost je porasla za 2,9 mio EUR oz. za 2,4 %, kar je manj od prihodkov, predvsem zaradi višje rasti stroškov blaga, materiala in storitev (+4,8 % oz. +7 mio EUR). Med slednjimi so se povečali predvsem stroški transportnih storitev (+3,7 mio EUR), drugih stroškov storitev in drugi stroški materiala, ki so se povečali za okoli 1 mio EUR. Največji vpliv na poslovanje skupine ima SŽ-Tovorni promet z 78,4-odstotnim deležem v dodani vrednosti celotne panoge, kjer se je dodana vrednost zmanjšala za 1,6 %. Bruto marža se je po rasti v 2020 v 2021 znižala za 0,3 odstotne točke na 35,6 %. Dodana vrednost na zaposlenega se je povečala za 11,1 % na 75 tisoč EUR, saj se je število zaposlenih zmanjšalo za 7,4 % oz. za 93 oseb, pri čemer se je njihovo število najbolj zmanjšalo v največji družbi.

EBITDA marža višja četrto leto zapored

EBITDA se je v 2021 povečala za 8,3 mio EUR oz. za 6,3 %, na kar je bolj kot rast dodane vrednosti vplival padec stroškov dela (-5,9 mio EUR oz. -11,8 %), predvsem zaradi znižanja zaposlenosti (-93 oz. -7,4 %). Največji dve družbi sta beležili

zvišanje EBITDA za 17 % oz. za 30 %. EBITDA marža v skupini se je tako zvišala za 3 odstotne točke na 17,2 %. Amortizacija (26 mio EUR), ki je predstavljal glavino odpisov vrednosti (98 %), je porasla za 3,2 % oz. za 797 tisoč EUR, prevrednotenja pa za 425 tisoč EUR. Ob boljšem poslovnem izidu (+7,1 mio EUR oz. za 92,3 %), finančnem izidu (za 186 tisoč EUR) ter izrednem izidu (za 664 tisoč EUR) je bil obračunan davek iz dobička višji za 1 mio EUR, kar je vplivalo na zvišanje neto čistega dobička za 141,7 % oz. za 7 mio EUR. Pri največjih dveh družbah se je neto čisti dobiček zvišal za 104 % oz. za 43 %.

EBITDA pod ravno iz leta 2016



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Analitika GZS

Gospodarsko-poslovne informacije za vas

01 5898 170 analitika.gzs.si analitika@gzs.si

Železniški tovorni promet

Kazalec/Kazalnik	2021	Sprem. v %, 21/20	2020	Povpr. 5-letna sprem. v %	Povpr. 10-letna sprem. v %	Povpr. v zadnjem desetletju
Število družb	10	-9,1	11	-1,9	3,6	9
Št. zaposlenih po del. urah	1.153	-7,4	1.246	-2,8	-2,9	1.337
Celotni prihodki (v mio EUR)	242,5	3,9	233,5	-1,9	-0,1	254,6
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	222,1	3	215,6	-2,0	-0,4	238,9
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	192.565	11,3	173.062	0,8	2,6	179.123
Delež prodaje na tujih trgih (%)	89,4	0,4	89,0	0,6	0,5	86,2
Dodana vrednost (v mio EUR)	86,0	2,9	83,6	-0,1	3,4	77,4
Bruto marža (%)	35,6	-0,8	35,9	1,8	3,1	30,8
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	74.580	11,1	67.109	2,8	6,4	58.362
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	51,9	-14,2	60,5	0,3	-2,4	58,8
EBITDA (v mio EUR)	41,4	25,2	33,1	-0,4	7,0	32,1
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	17,2	21,1	14,2	1,5	6,8	12,8
Neto čisti dobiček / izguba (v mio EUR)	12,0	141,7	5,0	0,8	N. A.	8,3
Neto marža (%)	5,0	138,1	2,1	2,6	N. A.	3,3
Donosnost kapitala - ROE (%)	10,8	127,1	4,8	-7,8	N. A.	10,5
Neto finančni dolg na EBITDA	1,8	-51,4	3,7	-10,3	-17,6	5,3
Kratkoročni koeficient	2,1	-8,7	2,3	0,0	-2,5	1,5
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	10,1	87	5,4	12,1	-18,5	7,4

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
E info@s-leasing.si

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

Skladiščenje

Brez stečaja srednje družbe bi bila rast prihodkov skoraj 40-odstotna

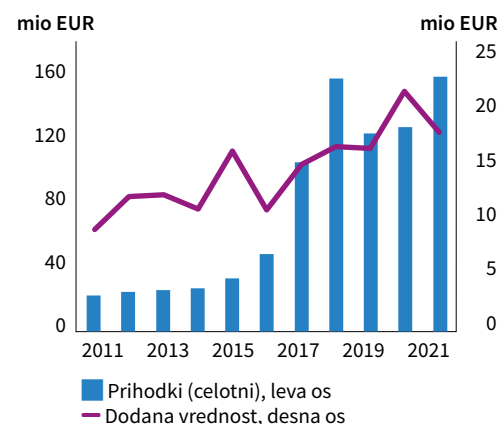
Skupina skladiščenja je relativno majhna dejavnost, saj ob 161 mio EUR prihodkov in 18 mio EUR dodane vrednosti zaposluje 343 oseb. V skupini so družbe, ki se ukvarjajo tudi z drugimi dejavnostmi, medtem ko denimo družbi Luka Koper in BTC nista del te skupine, saj spadata v skupino pretovarjanja. V skupini (brez družbe Zavod RS za blagovne rezerve) je bilo v letu 2021 69 aktivnih družb, kar je za šest manj kot v letu 2020. Ena izmed srednje velikih družb s 145 zaposlenimi je zaključila s poslovanjem, kar je imelo pomembne učinke na spremembe v skupini v enem letu. V skupino se je v 2021 uvrstilo 6 novih družb (mikro družbe z malo zaposlenimi), 8 pa jih je iz nje izstopilo. Celotni prihodki so se v skupini

okrepili za četrtno oz. za 32 mio EUR v primerjavi z letom 2020, kljub prej omejnjeni likvidaciji ene družbe. V kolikor bi primerjali poslovanje družb, ki so oddale letno poročilo v letu 2021 z istimi družbami v letu 2020, bi bila rast celotnih prihodkov še višja, in sicer 39,9-odstotna. V skupini po velikosti izstopajo tri družbe. Največja beleži 28,6-odstotni delež v skupini, ostali dve vsaka 21,5-odstotnega. Največjih 12 družb s prodajo nad 1 mio EUR predstavlja 93,5-odstotni delež v prodaji celotne skupine. Navedenim družbam so se celotni prihodki v 2021 povečali za 6,1 % (mediana spremembe), od tega največji družbi za 76 % in drugi največji za 164 %.

Polovico prihodkov (49 %) je skupina ustvarila na tujih trgih, kjer se je prodaja zvišala za 12 mio EUR oz. za 18 % glede na

2020 (pri istih podjetjih: +44 %). Prodaja na domačem trgu se je v 2021 zvišala za 20,7 mio EUR oz. za 33,5 % (pri istih podjetjih: +37,3 %).

Od 2017 naprej prihodki močno porasli



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Ali opravljate
mednarodne prevoze blaga
s kombiji?

Že veste,
da od 21. maja 2022
potrebujete licenco?



Gospodarska
zbornica
Slovenije

Javne listine

Dobite jo na GZS.
www.gzs.si/licence

Visoka rast dodane vrednosti 12 največjih družb

Dodana vrednost se je v 2021 zmanjšala za 3,6 mio EUR oz. za dobro šestino, saj so se stroški blaga, materiala in storitev močneje povečali (+29,8 % oz. za 31,4 mio EUR). Dvanajst družb s prihodki nad 1 mio EUR je v 2021 beležilo mediano rasti dodane vrednosti pri 8,1 %, kar samo pomeni, da je na padec dodane vrednosti v skupini vplival stečaj ene družbe. Število zaposlenih se je v agregatu skladiščenja zmanjšalo, predvsem zaradi stečaja družbe, in sicer za 168 oseb. Mediana spremembe zaposlenosti pri 12 največjih družbah je bila sicer pozitivna (+2 %). Rast dodane vrednosti na zaposlenega je bila visoka (+23,9 %) in se je povečala na slabih 52 tisoč EUR. K tej rasti je bistveno vplival tudi stečaj prej omenjene družbe (produktivnost dela je bila v tej družbi nizka), saj je bila mediana spremembe pri 12 največjih družbah pri 7,2 %. Mediana produktivnosti dela je

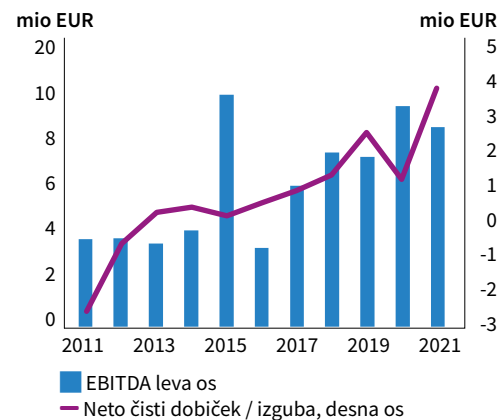
sicer pri teh družbah znašala 69,3 tisoč EUR. Bruto marža se je v 2021 znižala iz 16,4 % v 2020 na 10,9 % v 2021 (mediana pri 12 največjih družbah je znašala 16,7 % in se ni pomembno spremenila).

EBITDA nižja kljub padcu stroškov dela

V skupini je padec dodane vrednosti vplival tudi na znižanje EBITDA (-9,4 %), kljub padcu stroškov dela (-22,6 % oz. -2,7 mio EUR). Dvanajst največjih družb je beležilo mediano rasti EBITDA v višini 8,8 %. EBITDA marža v skupini se je posledično znižala (5,2 % v 2021 in 7,1 % v 2020), pri največjih 12 družbah pa se je nekoliko okrepila (mediana EBITDA marže v višini 6,8 %). Odpisi vrednosti so bili za več kot polovico nižji kot pri družbah v letu 2020 in tako bistveno vplivali na visoko rast poslovnega izida (+67 % oz. +2 mio EUR). Finančni izid je bil boljši za 673 mio EUR, izredni izid pa nižji za 58 mio EUR. Predvsem zaradi nižjih prevrednotenj

(povezano s stečajem družbe v 2021, ki je v 2020 beležila visoka prevrednotenja) se je neto čisti dobiček (3,7 mio EUR) povečal za 232 % oz. za 2,6 mio EUR. Dvanajst največjih družb je beležilo neto čisti dobiček, katerega mediana rasti je znašala 16 %. ■

EBITDA nižja zaradi stečaja družbe, EBIT višji



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Skladiščenje

Kazalec/Kazalnik	2021	Sprem. v %, 21/20	2020	Povpr. 5-letna sprem. v %	Povpr. 10-letna sprem. v %	Povpr. v zadnjem desetletju
Število družb	69	-	75	0,3	1,6	68
Št. zaposlenih po del. urah	343	-32,9	511	-1,7	1,7	403
Celotni prihodki (v mio EUR)	163,1	24,5	131,0	26,9	21,7	85,5
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	161,6	25,4	128,8	27,1	22,1	83,5
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	471.078	87,0	251.947	29,3	20,0	206.623
Delež prodaje na tujih trgih (%)	49,0	-6	52,1	-2,8	9,3	51,5
Dodana vrednost (v mio EUR)	17,8	-16,9	21,4	10,4	7,0	14,9
Bruto marža (%)	10,9	-33,5	16,4	-13,2	-12,4	26,8
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	51.804	23,9	41.803	12,3	5,2	37.305
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	52,8	-6,9	56,7	-5,3	-1,2	59,4
EBITDA (v mio EUR)	8,4	-9,4	9,3	20,5	8,7	6,2
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	5,2	-26,8	7,1	-4,9	-10,9	10,6
Neto čisti dobiček / izguba (v mio EUR)	3,7	232	1,1	52,4	-	1,0
Neto marža (%)	2,3	155,6	0,9	20,6	-	0,7
Donosnost kapitala - ROE (%)	9,4	215,4	3,0	23,7	-	3,1
Neto finančni dolg na EBITDA	3,2	14,3	2,8	-17,9	-10,4	4,9
Kratkoročni koeficient	1,3	18,2	1,1	10,2	3,7	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	5,3	194,4	1,8	54,6	-8,5	2,1

Opomba: Panoga ne vsebuje Zavoda RS za blagovne rezerve.

LUKA KOPER

Novo poglavje naložb v pristanišču

Luka Koper je v minulih dveh letih močno povečala obseg naložb. S tem želi ohraniti vlogo vodilnega pristaniškega operaterja v severnem Jadranu, predvsem za področje kontejnerjev in avtomobilov. Tudi načrti za prihodnost niso nič manj ambiciozni.

Podaljšanje južnega dela prvega pomola, izgradnja dodatne garažne hiše, novo privezno mesto za ladje z avtomobili, dodaten vhod za tovornjake je le nekaj najpomembnejših pridobitev. Vrednost teh naložb znaša kar 120 milijonov evrov. V letošnjem letu načrtujejo za 70 milijonov evrov naložb, med drugim ureditev površin za skladiščenje avtomobilov (kaseta 5a), gradnjo zunanega kamionskega terminala pri vhodu Sermin in gradnjo novega skladišča za generalne tovore. Kar 12 milijonov pa bodo vložili v projekte, izboljšave in mehanizacijo, s katero zmanjšujejo svoj vpliv na okolje kot je zmanjševanje porabe energentov, prehod s fosilnega na električni pogon in podobno.

Prvi v Jadranu danes in jutri

A družba ima na mizi že nove načrte za širitev kapacitet, predvsem kontejnerskih. Število kontejnerjev v svetovni trgo-



V pristanišču že sedaj delujejo številne manjše fotonapetostne elektrarne. Do leta 2030 želijo moč teh elektrarn povečati na 10 megavatov, kar bo predstavljalo že več kot 30-odstotkov skupne letne porabe električne energije v pristanišču.



Gradnja podaljška severnega dela prvega pomola se bo pričela predvidoma prihodnje leto.

vinski menjavi še vedno narašča. Ladjarji gradijo vse večje ladje in temu se morajo pristanišča prilagoditi s podaljševanjem pomolov, poglobljanjem morja in večanjem skladiščnih površin. V nasprotnem primeru jih bodo logistične poti zaobšle. Potem, ko so junija letos zaključili podaljševanje prvega pomola na južni strani, se v Luki Koper že pripravljajo na začetek podaljševanja severnega dela pomola. Projekt, težak 248 milijonov evrov, bo potekal fazno in vključuje izgradnjo dodatne operativne obale in skladiščnih površin, nabavo dodatnih obalnih dvigal in podaljšanje terminalskih železniških tirov, širitev skladiščnih kapacitet za kontejnerje v zaledju terminala ter nabavo dodatne talne mehanizacije. Tako bodo v Luki Koper pripravljeni na izgradnjo dodatnega tira med Koprom in Divačo, ki naj bi bil operativen leta 2026. Z letno kapaciteto okoli dva milijona kontejnerskih enot želi Luka Koper ohraniti primat največjega kontejnerskega terminala na Jadranu, status, ki ga ima že od leta 2010.

V Luki Koper želijo biti energetsko samooskrbni

V koprskem pristanišču imajo več hektarjev streh skladišč, ki jih name-



V bližini serminskega tovarnega vhoda raste nov kamionski terminal z 203 parkirnimi mesti. Z zaprtjem sedanjega terminala ob robu mesta Koper bodo razbremenili mestne vpadnice težkih tovornjakov.

ravajo izkoristiti za nameščanje fotonapetostnih elektrarn. To bodo počeli postopoma. Trenutno projektirajo novo skladišče za železove proizvode, ki bo na strehi opremljeno s fotonapetostnimi elektrarnami, ki bodo zmogle 6 megavatov moči, kar bo pomenilo pokritje 20 odstotkov lastne letne porabe električne energije.



Vaš partner za pomorske
prevoze

YOU NAME IT / WE
SHIP IT

CONTACT



+386 5 6625500



koper@navigo.si



Navigo d.o.o.,
Pristaniska 12,
6000 Koper
Slovenia



POMORSKA AGENCIJA

Zastopanje ladij v pristanišču Koper ter drugih bližnjih pristaniščih.



LADIJSKO POSREDNIŠTVO / LINIJSKI SERVIS

Redne linijske povezave iz / v Koper:

- RORO - tedenski servis v Mediteranu
- RORO - redni servis Daljni Vzhod / Koper
- BREAKBULK - tedenski servis Koper / Severna Afrika
- BREAKBULK - redni servis Daljni Vzhod / Koper
- CHARTERING - breakbulk & projektni tovor



LOGISTIKA

Pristaniška Logistika / Logistika /
Organizacija kopenskih prevozov

LESTVICA

Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2021

Rang	Naziv družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1000 EUR	Indeks 21/20	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.503	272.477	106,9	186.155	9.395
2	LUKA KOPER, d.d.	1.597	232.907	106,9	142.076	29.920
3	SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	972	172.704	101,3	67.442	6.685
4	INTEREUROPA d.d.	533	123.941	117,8	27.661	3.602
5	SŽ - Potniški promet, d.o.o.	504	118.173	118,1	46.335	12.132
6	cargo-partner d.o.o.	110	96.915	161,2	13.361	4.077
7	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	21	87.636	112,0	7.015	4.971
8	BTC d.d.	424	77.012	109,1	34.453	6.517
9	BOXLINE UCL d.o.o.	38	65.825	267,0	5.886	3.401
10	NOMAGO d.o.o.	864	61.854	132,6	37.029	4.311
11	DSV Transport d.o.o.	167	61.445	130,8	8.936	218
12	Kuehne + Nagel d.o.o.	205	58.431	130,9	14.637	431
13	T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	58	54.076	118,5	5.299	2.230
14	SCHENKER d.d.	162	53.899	122,1	8.806	730
15	LPP d.o.o.	853	53.432	112,1	34.810	0
16	DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	67	53.302	167,4	5.391	1.656
17	FMG STORITVE d.o.o.	120	46.598	176,3	4.506	497
18	MILŠPED d.o.o.	169	45.489	154,4	6.996	440
19	ARRIVA d.o.o.	638	44.713	122,1	29.830	4.521
20	DRAGON MARITIME d.o.o.	20	38.941	221,5	2.882	1.985
21	ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	15	37.139	108,7	4.098	1.772
22	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	100	37.018	137,7	8.105	3.688
23	VOLNIK d.o.o.	4	35.071	264,0	336	206
24	AGROCORN d.o.o.	23	35.038	115,5	1.592	269
25	T.L.Sirk d.o.o.	158	30.003	124,5	8.738	1.074
26	EUROTEK Trebnje, d.o.o.	164	29.953	104,8	5.660	30
27	TRANSPORT FINEC d.o.o.	221	28.449	112,9	10.517	1.528
28	HMEZAD - TMT, d.o.o., Ljubljana	17	27.187	124,0	2.287	864
29	KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	384	27.145	103,0	12.267	1.007
30	CONBULK d.o.o.	8	24.812	181,8	1.173	662
31	JURČIČ & CO., d.o.o.	163	24.611	117,9	8.481	843
32	Rhenus logistika d.o.o.	24	24.594	128,2	1.936	506

Rang	Naziv družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1000 EUR	Indeks 21/20	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
33	Adriatikagent d.o.o.	30	23.797	213,1	2.231	622
34	DPD d.o.o.	64	23.352	113,2	4.602	1.561
35	GEFCO Adria d.o.o.	28	22.635	97,4	1.871	128
36	PETRANS d.o.o.	108	22.102	122,6	4.472	640
37	FERSPED, d.o.o.	57	21.686	115,3	3.865	1.362
38	GEBRUDER WEISS d.o.o.	65	21.520	127,3	3.114	676
39	GLOBAL SISTEM d.o.o.	156	21.042	105,9	6.480	719
40	PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	142	20.215	100,2	4.688	489
41	SIGR d.o.o.	22	20.099	122,4	1.055	4
42	ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	111	19.273	132,1	5.044	430
43	ALFA SP d.o.o.	20	19.156	209,3	1.931	928
44	PFEIFER d.o.o.	131	19.002	114,9	8.087	1.631
45	RCM d.o.o.	58	18.990	132,1	2.634	220
46	GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	49	18.916	128,1	3.207	827
47	HUBAT d.o.o.	43	18.625	120,5	2.106	92
48	FIJAVŽ d.o.o.	4	18.393	110,6	1.481	303
49	FMS LOGISTIKA d.o.o.	20	18.051	103,0	1.162	74
50	UPS Adria (S) Ekspres d.o.o.	60	17.461	111,3	3.365	412

Opomba: Upoštevanih 50 največjih družb po celotnih prihodkih na podlagi nekonsolidiranih in nerevidiranih finančnih izkazov za leto 2021 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 RS za blagovne rezerve;
- Logistika (52.21 in 52.29), brez DARS; Pretovarjanje (52.24);
- Pošta in kurirske dejavnosti (53.1 in 53.2).

Vir vseh lestvic: Gvin, Ajpes, javna objava



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 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 razsuti tovar 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.

SKLADIŠČENJE

POPRAVILA IN
VZDRŽEVANJE
TOVORNIH
VOZIL

PREVOZ V
MEDNARODNEM
CESTNEM
PROMETU

PREVOZ
NEVARNEGA
BLAGA IN VSEH
VRST ODPADKOV

Logistika, 2021

Rang	Naziv družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1000 EUR	Indeks 21/20	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	INTEREUROPA d.d.	533	123.941	117,8	27.661	3.602
2	cargo-partner d.o.o.	110	96.915	161,2	13.361	4.077
3	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	21	87.636	112,0	7.015	4.971
4	BOXLINE UCL d.o.o.	38	65.825	267,0	5.886	3.401
5	DSV Transport d.o.o.	167	61.445	130,8	8.936	218
6	Kuehne + Nagel d.o.o.	205	58.431	130,9	14.637	431
7	T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	58	54.076	118,5	5.299	2.230
8	SCHENKER d.d.	162	53.899	122,1	8.806	730
9	DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	67	53.302	167,4	5.391	1.656
10	DRAGON MARITIME d.o.o.	20	38.941	221,5	2.882	1.985

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnostih SKD 52.21 in 52.29, brez DARS.

Železniški tovorni promet, 2021

Rang	Naziv družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1000 EUR	Indeks 21/20	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	972	172.704	101,3	67.442	6.685
2	ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	15	37.139	108,7	4.098	1.772
3	Rail Cargo Carrier, d.o.o.	99	13.386	96,6	5.495	168
4	Adria Transport, d.o.o.	40	12.988	129,8	7.854	2.770
5	PKP Cargo International SI d.o.o.	12	3.520	210,0	1.439	673

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 49.2.



Transport F & F Soršak

FRANC SORŠAK d.o.o.

Trnovec pri Slovenski Bistrici 12, 2310 Slovenska Bistrica

e-mail: transport.sorsak@gmail.com

tel.: +386 (31) 74 10 69

Potniški kopenski promet, 2021

Rang	Naziv družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1000 EUR	Indeks 21/20	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	SŽ - Potniški promet, d.o.o.	504	118.173	118,1	46.335	12.132
2	NOMAGO d.o.o.	864	61.854	132,6	37.029	4.311
3	LPP d.o.o.	853	53.432	112,1	34.810	0
4	ARRIVA d.o.o.	638	44.713	122,1	29.830	4.521
5	ARRIVA DOLENJSKA IN PRIMORSKA d.o.o.	259	16.614	117,0	10.086	389
6	Javno podjetje Marprom d.o.o.	270	15.862	115,8	9.705	150
7	AP MS d.d.	134	7.668	117,1	4.908	152
8	VOGEL d.o.o.	52	4.426	149,5	2.941	538
9	RTC Žižnice, Kranjska Gora, d.o.o.	22	4.125	124,1	2.724	1.075
10	MPOV d.o.o. Vinica	35	2.979	128,6	1.295	33

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnostih SKD 49.3 in 49.1.

Cestni tovorni promet, 2021

Rang	Naziv družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1000 EUR	Indeks 21/20	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	MILŠPED d.o.o.	169	45.489	154,4	6.996	440
2	T.L.Sirk d.o.o.	158	30.003	124,5	8.738	1.074
3	EUROTEK Trebnje, d.o.o.	164	29.953	104,8	5.660	30
4	TRANSPORT FINEC d.o.o.	221	28.449	112,9	10.517	1.528
5	KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	384	27.145	103,0	12.267	1.007
6	JURČIČ & CO., d.o.o.	163	24.611	117,9	8.481	843
7	PETRANS d.o.o.	108	22.102	122,6	4.472	640
8	GLOBAL SISTEM d.o.o.	156	21.042	105,9	6.480	719
9	PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	142	20.215	100,2	4.688	489
10	SIGR d.o.o.	22	20.099	122,4	1.055	4
11	ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	111	19.273	132,1	5.044	430
12	PFEIFER d.o.o.	131	19.002	114,9	8.087	1.631
13	GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	49	18.916	128,1	3.207	827
14	HUBAT d.o.o.	43	18.625	120,5	2.106	92
15	FIJAVŽ d.o.o.	4	18.393	110,6	1.481	303
16	FRIKUS d.o.o.	88	17.223	78,1	4.001	-812
17	PLOJ d.o.o.	119	16.755	102,4	6.182	407
18	Prevoznništvo Daniel Fijavž d.o.o.	118	16.590	111,1	5.555	1.257
19	TNT Express Worldwide, d.o.o.	101	16.204	90,3	3.926	-411
20	ŠUŠTAR TRANS d.o.o.	126	15.619	147,5	5.780	930

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 49.4.

Skladiščenje, 2021

Rang	Naziv družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1000 EUR	Indeks 21/20	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	FMG STORITVE d.o.o.	120	46.598	176,3	4.506	497
2	VOLNIK d.o.o.	4	35.071	264,0	336	206
3	AGROCORN d.o.o.	23	35.038	115,5	1.592	269
4	SIMTRO ENERGIJA d.o.o.	20	14.051	114,3	899	7
5	SKALA d.o.o.	6	6.127	88,2	1.597	997

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

Pretovarjanje, 2021

Rang	Naziv družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1000 EUR	Indeks 21/20	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	LUKA KOPER, d.d.	1.597	232.907	106,9	142.076	29.920
2	BTC d.d.	424	77.012	109,1	34.453	6.517
3	T-MOMO d.o.o.	191	6.319	122,6	5.510	61
4	WE MOVE d.o.o.	122	4.000	195,8	3.435	560
5	KT VILIČARJI d.o.o.	74	2.384	121,9	1.872	108

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 52.24 in 1 podjetje iz 78.200, ki je močno vpeto v pretovarjanje.

Pošta in kurirske dejavnosti, 2021

Rang	Naziv družb	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1000 EUR	Indeks 21/20	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.503	272.477	106,9	186.155	9.395
2	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	100	37.018	137,7	8.105	3.688
3	DPD d.o.o.	64	23.352	113,2	4.602	1.561
4	UPS Adria (S) Ekspres d.o.o.	60	17.461	111,3	3.365	412
5	IZBERI d.o.o.	18	13.507	98,3	510	-138
6	SŽ EXPRESS d.o.o.	27	4.028	96,2	974	0
7	World Courier, d.o.o.	12	3.759	155,7	713	58
8	MAKSMAIL d.o.o.	5	3.478	146,6	313	132
9	TMARK d.o.o.	2	3.048	110,2	105	19
10	FedEx Express d.o.o.	3	2.901	135,9	386	290

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnostih SKD 53.1 in 53.2.

Pripravljeni na izziv

Uradni zastopnik za Slovenijo

PROTECT TRADE d.o.o.

Cesta Leona Dobrotinska 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**[®]

DIGITALIZACIJA

Trenutna situacija sili v optimizacijo logističnih operacij

Projekti digitalizacije so v trenutnih razmerah še toliko bolj pomembni, saj poleg boljšega upravljanja procesov zmanjšujejo stroške.

Barbara Perko

»V logistiki je trenutno najbolj aktualna podražitev pogonskih goriv, ki zvišuje stroške logistike, hkrati pa podjetja sili, da še bolj optimizirajo svoje logistične operacije. Naročnik in kupci namreč ne bodo pripravljene pokriti vsega povišanja cen energentov. Posledično so projekti digitalizacije še bolj pomembni, ker poleg lažjega upravljanja s procesi in povezovanja s partnerji prinesejo tudi zmanjševanje stroškov,« nujnost digitalizacije ubesedi **Andrej Planina, direktor divizije v podjetju Špica**. Poleg tega izstopa tudi trend skrajševanja oskrbovalnih verig in iskanja dobaviteljev, ki bi bili

čim bližje, s čimer se zmanjša tveganje z dobavnimi roki. »Nihče ne bi rad ponovno doživel zaprtja Sueškega kanala ali kitajskih pristanišč, vsi se ukvarjajo z večanjem odpornosti svojega poslovanja,« pojasni.

Ko gre za digitalizacijo, je bolje uvesti res dobro rešitev, kot pa hiteti s slabo rešitvijo ali improvizacijami.

Med slovenskimi podjetji opažajo povečevanje zalog strateških surovin in sestavnih delov čim bližje svoji proizvodnji, kar jim omogoča bolj stabilno oskrbo kupcev. »Če je bilo pred leti opazno zmanjševanje lastnih zalog in agilna oskrba oz. Just-In-Time dobava, je zdaj bolj pomembna odpornost in robustnost poslovanja. Trenutno na trgu zmaguje tisti, ki ima materiale na zalogi in ne več tisti, ki lahko ponudi nižjo ceno,« poudarja Andrej Planina.

Slabe rešitve prinesejo težave in dodatne stroške

Digitalizacija je v Sloveniji intenzivno v teku, saj je za uspešno poslovanje v logistiki nujna. »Opažamo pa zanimiv problem, in sicer pomanjkanje lastnih kadrov in zunanjih partnerjev, ki bi bili sposobni uvesti dobre digitalne rešitve. Najboljša podjetja za digitalizacijo logistike so

zasedena na projektih,« pojasni Andrej Planina in izpostavi težavo, do katere lahko pride. »Namesto da bi naročniki raje nekaj mesecev počakali na dobro ekipo, se včasih zatekajo k slabšim rešitvam ali improvizacijam, s katerimi pa imajo kasneje težave in namesto koristi prinesejo le težave in dodatne stroške. Bolje bi bilo malo počakati in uvesti res dobro rešitev, kot pa hiteti in si s tem nakopati težave.«

Zahteve so se po celotni verigi povečale

Logistična podjetja se vse bolj soočajo z zahtevami za poslovanje »preko spleta«, zato je postalo pomembno dobro prilagajanje hitri širitvi tega načina poslovanja, opažajo v podjetju **Gebrüder Weiss**. Po celotni dobavni verigi so se močno povečale zahteve po hitrosti, učinkovitosti in preglednosti ter optimizaciji logističnih procesov. »Razvoj digitalnih platform in 'e-poslovanja' je postal neizogiben, tako za operativni kot za administrativni del poslovanja,« pojasnjujejo v podjetju. Poleg zagotavljanja povezave s strankami z najnovejšo tehnologijo in prizadevanja za poenostavitve komunikacije, stremijo tudi k stalnemu izboljšanju procesov, v smeri avtomatizacije in brezpapirnega poslovanja.

Pomemben mejnik v procesu digitalizacije so dosegli z mednarodno uvedbo in nadaljnjim razvojem portala za stranke



Foto: Špica

Projekti digitalizacije so zdaj še bolj pomembni, ker prinašajo zmanjševanje stroškov, poudarja Andrej Planina, direktor divizije v podjetju Špica.

myGW. »Digitalna platforma našim strankam nudi informacije o pretoku njihovega blaga v realnem času, uporablja pa jo že več kot 16.700 uporabnikov v 25 državah. Portal vključuje vsa področja poslovanja (cestne, ladijske, letalske transporte in logistiko) ter strankam omogoča hiter in enostaven pregled vseh storitev, 24 ur na dan, vse dni v tednu. V letošnjem letu smo portalu myGW dodali nove funkcije, med drugim povpraševanje po ceni, ki vodi vse do oddaje naročila. Logistične stranke pa lahko odslej preko portala naročajo odpreme iz skladišča, imajo vpogled v zaloge, odpreme in dobavnice. Temu bomo kmalu dodali še statistike in analize,« napovedujejo.

Na trgu trenutno zmaguje tisti, ki ima materiale na zalogi, in ne več tisti, ki lahko ponudi nižjo ceno.

Izpeljali so projekte na področju upravljanja dobavne verige za več uveljavljenih podjetij. »Na tem segmentu si želimo še naprej rasti in širiti nabor



Foto: Pošta Slovenije

digitalnih storitev. Naša strategija »Najboljše iz obeh svetov« – to so sodobna digitalna orodja na eni strani, logistične kapacitete, tovarne zmogljivosti in dobro usposobljeni zaposleni na drugi – se je izkazala za uspešno in jo bomo nadaljevali tudi v prihodnje,« zagotavljajo.

Celotna pot se digitalno prepleta in optimizira

»Logistika in transport postajata zelo pomembni, stroškovno kritični in nepogrešljivi deli poslovanja, verig vrednosti in tudi življenja ljudi. Vedno bolj se digitalno prepleta in optimizira celotna pot

TRACKNAV

Spremljanje parametrov vožnje
 Upravljanje delovnega časa
 Upravljanje in optimiranje poteka dela
 Upravljanje dokumentov

Skupaj v digitalno prihodnost.

Strokovnjaki na področju digitalizacije transporta, z več kot 23 let izkušenj na največjih trgih zahodne Evrope.

in veriga vrednosti blaga. Pomembna je točnost, prilagodljivost, zanesljivost, nizki stroški, varnost in okoljski vplivi,« naštevajo v podjetju **ZZI**. »Zato je realnost digitalno povezovanje vseh deležnikov in pametna digitalna transformacija vseh elementov logistike od matičnih podatkov artiklov do pošiljk, optimizacije poti, sledenja pošiljk, pametnega upravljanja (od skladišč, sredstev, poti, lokacij, zaposlenih ...), odzivnost v realnem času in povezovanje.«

Zaradi čedalje ostrejših okoljskih zakonodaj narašča potreba po agilni logistiki.

Če so včasih IKT podjetja ponujala specializirane rešitve za posamezne dele logistike in transporta, pa se zdaj povezujejo in skupaj z uporabniki standardizirajo povezave, procese in podatke za različne uporabnike. »Kreira se povezane – enotne cloud platforme, ki omogočajo poceni in hitro izvedbo in optimizacijo celotne verige z enotnim, a varnim pogledom v podatke in situacije pošiljk glede na svojo vlogo v verigi,« pravijo v ZZI. Logistiko od dobaviteljev čez proizvodnjo do kupca je treba povezati in digitalizirati na pameten način, da lahko dosežemo optimalno delovanje.

V ZZI izpostavljajo, da se »verige zelo hitro prekinejo, če niso digitalno in procesno urejene in podprte, po drugi strani pa lahko povzročajo izredno velike okoljske vplive«. Ker je zakonodaja na tem področju čedalje ostrejša, narašča potreba po agilni logistiki. Potreben je resen razmislek, kako izkoristiti digitalizacijo in skupne vire različnih ponudnikov v logistiki, da bomo sploh zmogli zadovoljiti vse potrebe e-trgovine in globalnih verig vrednosti,« poudarjajo.

Uvajajo novo platformo

»Enako kot na drugih področjih se tudi v logistiki razvija tehnološko napredna miselnost. V Sloveniji imamo kar nekaj visokotehnoloških podjetij, ki svoje inovacije razvijajo tudi v logistiki, kjer sta avtomatizacija in digitalizacija izrednega pomena. Elektronska dokumentacija, sledenje pošiljk v realnem času, napreden skladiščni sistem ter povezljivost med našimi IT sistemi in sistemi strank so danes v logistiki realnost,« pravi **Viktor Kastelic, direktor podjetja cargo-partner**. »Tudi v cargo-partnerju nadaljujemo z digitalizacijo podjetja. Tako v sodelovanju s podjetjem WiseTech Global uvajamo novo platformo CargoWise, ki bo odlično dopolnila obstoječo platformo za upravljanje oskrbovalne verige SPOT, s čimer bomo



Foto: Gebrüder Weiss

Razvoj digitalnih platform in 'e-poslovanja' je postal neizogiben za poslovanje, pravijo v podjetju Gebrüder Weiss, ki ga vodi Aleš Teran.

še bolj racionalizirali svoje poslovanje, strankam pa ponudili boljše uporabniško izkušnjo.«

Posodablja upravljanje s pošiljkami

Digitalizacija procesov intenzivno poteka tudi na **Pošti Slovenije**, kjer pospešeno posodablja upravljanje s pošiljkami. »Po eni strani digitalizacija poslovanja pomeni boljše uporabniško izkušnjo, po drugi strani s tem spreminjamo oz. optimiziramo interne procese tako na poštinih okencih, kot tudi v zaledju,« pravijo.

Poleg širitve POS-terminalov Pošta Slovenije v kratkem uvaja tudi enotno vstopno točko na spletu moja.posta.si. »Vse informacije in podrobnosti o pošiljkah bodo odslej shranjene na uporabnikovem profilu. S klikom bo tako omogočeno celovito upravljanje s pošiljkami. Pošta Slovenije na ta način izboljšuje uporabniško izkušnjo, saj je upravljanje preglednejše in enostavnejše. Moja.posta.si bo na klik dosegljiva tudi neregistriranim uporabnikom,« pojasnjujejo.

Poleg portala bo na voljo tudi mobilna aplikacija in dodatne možnosti, kot nastavitve priljubljenega mesta prevzema (PS Paketomat, paketnik, dogovorjeno mesto ipd.), pooblastilo drugim uporabnikom za prevzem pošte (stalno ali enkratno) in digitalno obvestilo o prispeli pošiljki. »Uporabnik



Foto: cargo-partner



Foto: Pošta Slovenije

tako ne bo več prejel tiskanega sporočila o prispeli pošiljki v nabiralnik, ampak bo to s SMS-om opravila aplikacija,« napovedujejo.

Lani so vsa poštna okenca, namenjena delu s strankami, opremili s podpisnimi tablicami, v načrtu pa že imajo širjenje nabora storitev in poslov, za katere se bo podpisovanje in potrditev storitev vršilo prek podpisnih tablic.

Digitalizirali so tudi storitev verifikacije naslovnika ob vročitvi pošiljke, strankam, ki odkupne pošiljke prevzemajo prek PS Paketomata, pa so omogočili plačilno metodo PayByLink, tj. plačilo prek povezave, navedene v obvestilu, ki ga naslovnik prejme v okviru dostave pošiljke v PS Paketomat.

Podpora intermodalnosti logističnih centrov

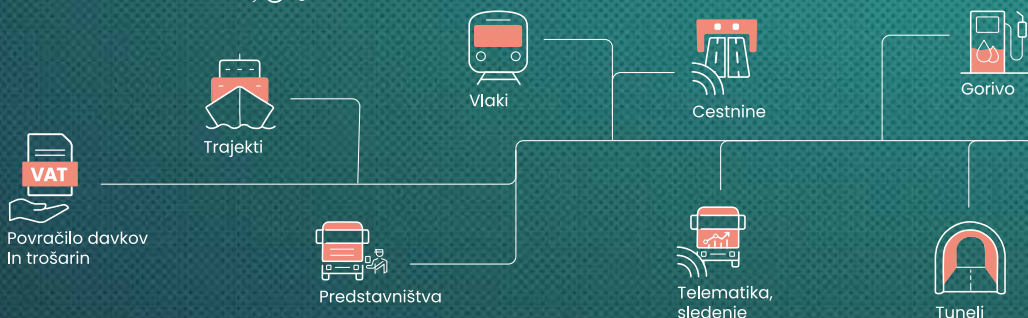
Blaž Golob, direktor Heliot Slovenija, izpostavlja tri prevladujoče trende na področju digitalizacije logistike, in sicer »podporo intermodalnosti logističnih centrov in učinkovito spremljanje sredstev, kot so transportni vozički, vagoni, paketi, zabojniki ... In ob tem, če je le mogoče tudi zaradi vseprisotne energetske draginje, skrbno spremljanje porabe energije. Izpostavljajo učinkovito upravljanje z naravnimi viri, s poudarkom na vodi. Na tem področju je veliko rezerve pri optimizaciji s pomočjo digitalizacije (smart metering) porabe in kakovosti vode. Konkretizacija krožne ekonomije s poudarkom na uresničitvi ciljev akcijskega načrta Evropske komisije za krožno gospodarstvo. Gre za spremljanje življenjskega cikla materialov, odpadkov kot energentov oz. za konkretne rešitve, ki pripomorejo k uresničevanju ciljev krožne ekonomije.«

Pošta Slovenije uvaja enotno vstopno točko na spletu moja.posta.si, ki bo omogočala celovito upravljanje s pošiljkami.

Tehnologija Sigfox, ki jo nudi Heliot Slovenija, je primerna tako za industrijo kot storitvene dejavnosti in javni sektor. Izbrane celovite rešitve »End2End« so se izkazale za uspešne v številnih panogah, kot so industrijska logistika in oskrbovalna veriga, sledenje vozne parku in sredstvom, kmetijstvo in okolje, proizvodnja in industrija, trajnostna mesta in objekti ter trgovina in storitve. »V industriji gre za digitalizacijo in zagotavljanje povezljivosti različnih strojev in naprav. Naše ključne kompetence so brezžična omrežna povezljivost (Sigfox in druge tehnologije) ter storitve v oblaku za varno shranjevanje in analiza podatkov,« pojasnjuje Golob. »Sigfox odlikuje nizka energijska poraba, dolgoživost baterij, s katerimi so opremljeni naše IoT naprave in zagotavljajo nemoten prenos podatkov, saj trajajo tudi do 7 let, prenos podatkov 140-krat na dan, visoka varnost in robustnost ter hramba podatkov.« Njihovo omrežje deluje samostojno, kot zaprt sistem, kar omogoča visoko stopnjo kibernetske varnosti in zanesljivosti pri posredovanju podatkov za končne naročnike. ■

easytrip
Transport Services
by @egis

Your Expert in International
Transport and Mobility Services



Tel. +386 40 453 833

divna.celhar-ext@easytrip.eu
www.easytrip-transport-services.com



Poskrbite za pravočasno posodobitev elektronskih sistemov za carinsko poslovanje

Od prihajajočih carinskih novosti, ki se nam obetajo v bližnji prihodnosti, bi vas opozorili na uvedbo novega tranzitnega in izvoznega postopka. Roka za prehod iz testnega v produkcijsko okolje sta na prvi pogled še daleč:

- **1. februar 2023:** uvedba novega tranzitnega postopka »faza 5« oz. NCTS F5 (New Computerised Transit System) ter
- **1. maj 2023:** prehod na nov slovenski izvozni postopek SIAES2 (Automated Export System)

Seznam projektov v zvezi z razvojem in začetkom uporabe elektronskih sistemov je bil objavljen 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. Slovenska carina oz. Finančna uprava Republike Slovenije (FURS), je skladno z roki iz navedenega akta zagotovila, da so gospodarski subjekti pravočasno prejeli tehnične informacije, ki jih potrebujejo za posodobitev lastnih elektronskih sistemov in se povežejo z novimi ali nadgrajenimi elektronskimi sistemi. Objavljena dokumentacija, ki se nahaja na spletni strani FURS, in sicer v razdelku »e-Carina: Sistemi v razvoju«, zajema popis poslovnih procesov in izmenjavo elektronskih sporočil, katalog sporočil in sheme elektronskih sporočil (XSD, XML). Opis osnovnih procesov sistema SIAES2 je objavljen v funkcijski specifikaciji.

Pri prehodu na nov izvozni sistem še posebej opozarjamo tiste gospodarske subjekte, ki še vedno uporabljajo spletno aplikacijo elzvoz, ki se nahaja v sklopu portala eCarina, da se s prehodom na nov izvozni sistem SIAES2, le ta ne bo več uporabljala.

Kljub dejstvu, da se Carinski zakonik Unije (CZU) in z njim povezani podzakonski akti uporabljajo že od 1. maja 2016, se je končni rok za implementacijo določenih sistemov za uvedbo popolne elektronske izmenjave skladne s podatkovnimi zahtevami iz delegirane Uredbe Komisije (EU) 2015/2446 (DU), zamaknil do 31. decembra 2025.

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



V Poglavlju 3 Delegirane uredbe (EU) 2015/2446 so objavljene tabele z novimi podatkovnimi zahtevami. Navedena pravna podlaga je osnova za carinski podatkovni model za vseevropske carinske sisteme. EU Customs Data Model (EUCDM) je usklajen s podatkovnim modelom Svetovne carinske organizacije (WCO) in temelji na orodju, ki ga je razvilo podjetje GEFEG.

Nova poslovna pravila

Podobno kot pri prehodu na nov uvozni sistem SIAIS2 (Automated Import System), ki se že uporablja od letošnjega januarja, se bo potrebno prilagoditi novim podatkovnim elementom in novim poslovnim pravilom.

Zahtevnejšo prenovu pričakujemo pri tistih gospodarskih subjektih, ki imajo izdelavo carinske dokumentacije avtomatizirano preko integracije z informacijskim sistemom podjetja (ERP).

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

col), API (application programming interface) ali direktno iz datotečnega sistema.

Avtomatske posodobitve programske opreme

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

Takšna praksa se bo ohranila tudi na novih tehnoloških platformah. Pri izdelavi programske opreme pa ne ostajamo le pri minimalnih zakonskih zahtevah. S pomočjo uporabniku prijazne programske opreme skušamo uporabnikom zahtevna poslovna pravila prikazati na najbolj razumljiv način.

Skladno s sklopom politik standardov ISO 9001/ISO 27001 dnevno izvajamo in dokumentiramo ukrepe in izboljšave.





Advanced Telematics



Z našimi rešitvami ste vedno korak pred drugimi

Popoln nadzor na dosegu vaših prstov.

Za lastnike in upravitelje voznih parkov, ki želijo znižati stroške goriva, optimizirati delovni čas voznikov, izboljšati kakovost storitev ter v vsakem trenutku vedeti, kje se nahajajo njihova vozila in tovor.

Naše napredne telematske rešitve vam omogočajo učinkovito upravljanje voznega parka kadarkoli in kjerkoli. Na vsakem trgu kjer poslujemo, nudimo vse na enem mestu – najboljšo podporo, svetovanje in pomoč pri izboru rešitev.

www.cvs-mobile.com

DOKUMENTNI SISTEM

Upravljanje z dokumenti, ki omogoča skeniranje, pošiljanje in prejemanje dokumentov in vam prihrani čas.

NADZOR PRIKOLIC

Napredno upravljanje priklopnih vozil omogoča nadzor nad njihovo lokacijo prikolic, tovora in blaga.

NADZOR GORIVA

Rešitev, ki vas z natančnimi sondami in alarmi obvešča o zlorabah in krajah ob polnjenju goriva.

NAPOVEDOVANJE DELOVNEGA ČASA

Napovedovanje vožnje in počitkov vaših voznikov na klik.

HU-GO

Preprosto plačevanje madžarske cestnine, brez dodatnih nadgradenj.

SLEDLJIVOST

Piščanci, železniški vlaki in standardi GS1

V vseh gospodarskih sistemih je poslovanje lažje, če je urejeno in predvidljivo. Ključni del predstavlja obvladovanje procesov, kjer s standardi varčujemo čas in denar. Enako velja za proizvodnjo piščancev kot za železniški promet, kjer si lahko pomagamo z univerzalnostjo standardov GS1.

Branko Šafarič, GS1 Slovenija in član mednarodne skupine CoE Rail (Center of Excellence for Rail)

Leta 1999 je v Belgiji izbruhnila afera zaradi zastrupitve s piščanci. V proizvodni nezgodi se je hrana za piščance pomešala s strupenim dioxinom. Posledično so vzgojitelji piščancev (stotine njih) nevede zastrupili svoje jate (sto tisoče njih), jih predelali v hrano in prodajali v maloprodaji. Preden se je ugotovilo, kaj je narobe, je minilo veliko časa. Še hujše je bilo nadaljevanje. Prišlo je do popolne zapore prodaje piščančjega mesa in odpoklica celotne industrije. Mnogo pridelovalcev je propadlo, kar so spremljale zastrupitve posameznikov. Razlog za počasno ukrepanje je izviral iz pomanjkanje sledljivosti.

Sledljivost v železniškem sektorju je treba zagotavljati zelo dolgo in v težkih razmerah.

Kaj imajo piščanci skupnega z železnicami? Nazorni so domači primeri nekaterih železniških nesreč, ki so se zgodile zaradi okvare kretnice – vse tri okoli leta 2016. Železniški sektor vsebuje namreč ogromne količine komponent, od sestavnih delov za lokomotive, vagonov do tračnic, inštalacij, signalizacij. Vse mora delovati brezhibno. Kadar gre kaj narobe, je treba takoj ukrepati! Del slednjega predstavljajo preiskovanje

zgodovine problematičnih komponent ali komponente, identifikacija vseh lokacij, kjer se taka komponenta morda še nahaja, ter denimo ugotavljanje proizvodnih in servisnih podatkov.

Sledljivost v železniškem sektorju je namreč zelo kompleksna, saj je pogoje treba zagotavljati zelo dolgo in v težkih razmerah. Posamezni deli za vlake imajo življenjsko dobo več deset let! V tem obdobju jih je treba nadzirati in servisirati. Načeloma imajo vse pomembne komponente »zdravniški karton«, v katerega se vpisujejo posegi in kontrole. »Karton« mora vsebovati ali vsaj omogočati dostop do proizvodnih podatkov. Vse to spremlja tok dolgega življenjskega obdobja, ko se menjavajo generacije informacijskih tehnologij, serviserjev, procesov, morebitnih lastnikov, označevanja in evidentiranja.

Ohranjanje evidence posegov po komponentah

Kaos, ki izvira iz zgodovine označevanja posameznih komponent, predstavlja na področju železnic veliko oviro pri nadzoru in zagotavljanju varnosti. Posamezne komponente se še vedno pogosto med servisiranjem označujejo tako, da se z dela sname ploščica s starimi oznakami in prikuje ali pritrdi nanjo nova. S tem se izgubi

zgodovina! To je običajna praksa, ki lahko v daljšem obdobju povzroča številne težave. Operaterji železniškega prometa se s temi težavami soočajo že dolgo, zato so se vsi pomembni operaterji v Evropi in zunaj nje odločili, da začnejo uvajati standard GS1 za označevanje in identifikacijo vseh



Foto GS1 Slovenija

V nekaterih državah, kot je Švedska, potuje po železnici več kot 70 odstotkov tujih tovornih vagonov, kar zaradi različnih standardov njihovega označevanja povečuje stroške vzdrževanja in servisiranja.

sestavnih delov ter komponent v železniškem sektorju.

Eno od posledic pobude predstavlja pritisk operaterjev na dobavitelje, da začnejo označevati izdelke na nov način – z 2D-kodo tipa GS1 DataMatrix, ki poleg identifikacije izdelka vsebuje serijsko številko iz proizvodnje. Kaj to pomeni za dobavitelje? Brez dvoma vsaj stroške. Marsikateri dobavitelj bo moral kupiti lasersko opremo za graviranje kovinskih delov, vsi pa bodo morali prilagoditi še proizvodne procese, saj bodo na izhodne komponente gravirali kode in pripadajoče besedilo.

Sistem nadzora vlakovnih kompozicij s pomočjo tehnologije RFID in standardov GS1 je že uveljavljen v skandinavskih deželah.

Zahteve v železniškem sektorju se še zdaleč ne bodo zaključile z označevanjem posameznih komponent. Obstaja serija zahtev, kjer si Evropsko združenje za železnice želi povečati nadzor nad operacijami v železniškem sektorju in jih postopoma spraviti v zakonodajne okvirje. ERA pričakuje od nacionalnih operaterjev vzpostavitev zbiranja in obdelavo informacij na mikro ravneh. Kako veliko je to področje, si je težko predstavljati, saj obsega vse od osnovne železniške infrastrukture in namestitve komponent za

komunikacijo po vsem omrežju do načinov zbiranja in urejanja podatkov ter poročanja oziroma omogočanja dostopa do podatkov. Vse to poteka na standardiziran in harmoniziran način, skupen vsem operaterjem in drugim deležnikom iz procesa.

Globalni sistem nadzora vlakovnih kompozicij

Dejansko se je takšen proces že začel z namestitvijo kontrolnih komponent, ki jim pravijo »eurobalise«.

To je komponenta, ki v trenutku, ko nad njo vozi železniška kompozicija, pobere podatke od simetrične enote na podvozju vlaka, nato pa podatke posreduje v lokalni sistem, ki jih znova posreduje v centralo. Na ta način se lahko ustvarja globalni sistem nadzora, ki je brez dvoma stvar prihodnjih let. Ni odveč omeniti, da je sistem nadzora vlakovnih kompozicij s pomočjo tehnologije RFID in standardov GS1 že uveljavljen predvsem v skandinavskih deželah, iz katerih se širi po Evropi.

Zbiranje podatkov narašča in se usmerja v vedno manjše transakcije, pa naj bodo to odčitavanje posameznega vagona ali celotne kompozicije, evidentiranje tovora ali vsebine tovora ob nakladanju ali razkladanju, postavljanje tračnic, senzorjev, podatkov o senzorjih. Vse to vodi v sistem, ki ga imenujemo »big data« oziroma gromozanski paket bolj ali manj

urejenih podatkov, po katerih bodo brskali ponudniki storitev in analitiki. Tak sistem ne predstavlja zgolj prihodnosti, to je že del aktivnih storitev v industriji. Slednje dokazuje napredek pri proizvajalcu ležajev Schaeffler, kjer je vsak ležaj hkrati senzor IOT, ki beleži obremenitve posameznega ležaja in jih pošilja v nadzorni sistem.

Zbiranje podatkov se usmerja v vedno manjše transakcije, kar vodi v sistem »big data«.

Druga in nikakor več nova rešitev je označevanje vagonov s priponkami RFID oziroma po standardu GS1 EPCIS. Mnogo vagonov, ki se vozijo po Evropi, ima na svojem podvozju nameščeno ploščico z radiofrekvenčno identifikacijo, ki pri vožnji mimo anten omogoča zaznavanje konkretnega vagona. Antena oziroma sprejemniki ob progi preberejo oznako in jo posredujejo osrednjemu sistemu, ki je na voljo uporabnikom oziroma lastnikom vagonov.

Ali je že čas za paniko?

Odgovor je relativen. Lokalni operaterji se lahko še dolgo vede ali nevede izogibajo obveznostim do evropskih predpisov, priporočil in ukrepov, kot jih lahko že danes slutimo iz obstoječe dokumentacije. Kljub vsemu pa je dejstvo, da bo prilaganje prej ali slej nujno. ■



Globalni jezik poslovanja



www.gs1si.org

Zagotovite popolno sledljivost s standardi GS1.





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 pooblaščen servisier 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.



Enostebna pralnica za tovorna vozila in avtobuse
Kärcher RBS 6014
Višina pranja: 4,20m



Visokotlačni čistilnik na vročo vodo
Kärcher HDS 12/18-4S
Pretok vode: 600-1200 l/h
Delovni pritisk: 30-180 bar



Visokotlačni čistilnik na hladno vodo
Kärcher HD 9/20-4M
Pretok vode: 460-900 l/h
Delovni pritisk: 40-200 bar



Globinski sesalnik Kärcher
Puzzi 8/1 C
Pretok zraka: 61 l/s
Vakum: 230 mbar
Sesalna moč: 1.380W



Mokro-suhi sesalnik Kärcher
NT 30/1 Tact Te L
Avtomatsko otresanje filtra
Sesalna moč: 1.380 W
Za sesanje tekočin in suhih delcev



DOSTAVA

Alternativne oblike dostave čedalje bolj razširjene

Ker se nadaljuje trend spletnih nakupov, raste tudi segment paketnih storitev, kjer se ponudniki poskušajo čim bolj prilagoditi uporabnikom.

Barbara Perko

Trend rasti paketnih pošiljk se nadaljuje. »Skupina Pošta Slovenije je v segmentu paketnih storitev leta 2021 dosegla 22-odstotno rast v primerjavi z letom 2020. Paketne storitve predstavljajo 13,5-odstotni delež v poslovnih prihodkih. V letošnjem letu pričakujemo nadaljevanje trenda rasti paketnih pošiljk, vendar bo rast zmernejša. Največje povečanje se v letu 2022 načrtuje na področju paketov in hitre pošte, predvsem iz naslova nadaljevanja trenda povečanja nakupov v spletnih trgovinah. Kot tudi v preteklih letih bo končni trend rasti najverjetneje odražal dogajanje, povezano z epidemiološko in makroekonomsko situacijo v državi in Evropi,« ocenjujejo v **Pošti Slovenije**.

Sedem načinov dostave in več kot 1.100 prevzemnih mest

Pošta Slovenije omogoča sedem različnih načinov dostave paketov na več kot 1.100 prevzemnih mest. Storitve sprejema in dostave pošiljk so na voljo na 479 poštah, 24 PS Paketomatih v petnajstih večjih slovenskih mestih, več kot 400 paketnikih, ki so nameščeni ob poštah poslovalnicah (že več kot 200 paketnikov pa je na voljo na dodatnih lokacijah po državi), 210 bencinskih servisih Petrol in 46 bencinskih servisih Mol ter na avtomatiziranih enotah za oddajo in sprejem pošiljk PS 24/7 v Ljubljani in Kopru. Storitve Moja dostava

– moja izbira omogoča spremembo dostave, naslova in načina dostave tudi, ko je paket že na poti k strankam. »Tako tudi spletnim prodajalcem svetuje, da svojim kupcem že v spletni košarici omogočijo izbiro alternativnih dostavnih možnosti in pošiljke pravilno opremijo. Pošiljanje elektronskih podatkov o pošiljkah in naslovnih izvajalcu dostave paketnih pošiljk omogoča hitrejšo in bolj učinkovito dostavo. Primer je mobilna telefonska številka ali elektronski naslov naslovnika, kar v procesu dostave omogoča

e-obveščanje naslovnika o pošiljki in izvajanje storitve Moja dostava – moja izbira. V začetku prihodnjega leta je predvidena širitev mreže paketomatov, dodatne širitve pa so previdene tudi v prihodnje,« napovedujejo.

Razširili so uporabo POS-terminalov za plačila s plačilnimi karticami. Po novem jih je v uporabi že več kot 1.700, s čimer so razširili možnost plačevanja blaga in storitev ter odkupnih zneskov za pakete po povzetju s kartico na dodatna poštna okenca in dodatnim pismonošem.



»Pri spletnem nakupovanju Slovenci v primerjavi z drugimi evropskimi uporabniki nadpovprečno pogosto izberejo opcijo plačilo po povzetju. Več kot 40 % kupcev plača izdelke, naročene pri slovenskih spletnih trgovcih, ob prevzemu pošiljke,« pojasnijo.

»Pošta Slovenije je v letošnjem letu za poslovne stranke lansirala prenovljeni paketni produkt MojPaket, s katerim želimo našim strankam nuditi modernizirano in konkurenčno paketno storitev, v okviru katere lahko pošiljatelj izbira tudi različne možnosti glede hitrosti dostave paketne pošiljke, npr. dostavo v istem dnevu. Vpeljali smo novo možnost plačil odkupnih zneskov pošiljk, naslovljenih na PS Paketomate, t. i. PayByLink, ter lansirali del informacijskih rešitev za enostavnejšo vrnitev naročenega blaga - Easy Return Solution,« pravijo.

Vse več alternativnih oblik dostave

Med novostmi je tudi 72 garderob, ki so nameščene na poštah in v katerih lahko naslovniki poskusijo oblačila, ki so jih naročili prek spleta in jih v primeru, da jim ne ustrezajo, enostavno in hitro vrnejo. Širijo tudi možnosti alternativnih oblik dostave. »Sem štejemo PS Paketomate in dostavo prek različnih partnerskih mrež, v sklepni fazi pa je tudi preizkušanje pametnih ključavnic, ki bi omogočale

dostavo v notranjost objektov uporabnikov, kot so lope, garaže, ograjena območja in podobno. Pošta Slovenije vseskozi razvija nove oziroma nadgrajuje obstoječe informacijske rešitve.«

Pošta Slovenije nadaljuje aktivnosti za uvajanje brezpilotnih letalnikov v poslovanje.

Vsako leto med 45 in 55 milijonov za investicije

Skupina Pošta Slovenije bo v obdobju do 2025 za izboljšave poslovanja oz. transformacijo poslovanja vsako leto namenila med 45 in 55 milijonov evrov investicij. »Naši ključni projekti so usmerjeni v širjenje prostorskih in transportnih kapacitet za paketno-logistično dejavnost (povečanje površin poštnih-logističnih centrov in pretovornih ter nekaterih dostavnih poštnih in povečanje voznega parka ter najemniških kapacitet), informatizacijo poslovanja (podpora podpornim in logističnim procesom), avtomatizacijo (umestitev naprav za usmerjanje prostih pošiljk, nadgradnja/posodobitev pisemskih usmerjevalnikov, nadgradnja paketnih usmerjevalnikov) in digitalizacijo (vzpostavitev virtualnega poštnega okenca).« Letos je poleg investicij v logistično opremo velik poudarek na avtomatizaciji procesov.

V delovni proces so uvedli ekoskelet. »Gre za napravo, ki zaposlenim s pomočjo elektromotorjev pomaga pri dvigovanju težjih bremen. V prvi fazi uvajanja v poslovne procese novo opremo v Poštnem logističnem centru Ljubljana uporabljajo štirje zaposleni, ki polagajo pošiljke na tekoči trak paketnega usmerjevalnika. Gre tudi za pripomoček, namenjen zaščiti hrbtenice, hrbtnih vretenc in ledvenih mišic. Eksoskeleti so v pomoč pri dvigovanju težjih paketov na tekoči trak, saj uporaba zaposlenega razbremeni do 30 kg pri vsakem dvigu,« pojasnjujejo in napovedujejo širitev uporabe omenjene tehnologije.

Zaposlenim je v pomoč tudi procesni robot, ki je prevzel del delovnih nalog zaposlenih in pohitril postopke, ki so za uporabnike ključni. Programsko opremo so razvili v sodelovanju z zunanjim izvajalcem. »Uvedba procesnih robotov omogoča obdelavo velike količine podatkov, ki bi jih sicer morali enega po enega pregledovati zaposleni na Pošti Slovenije. V prvi fazi se uporablja pri obdelovanju naročila za prevzem paketov na drugi lokaciji, ki jih naročajo pogodbenne stranke (PPNB naročila) in pri preverjanju poizvednic, ki jih Pošta Slovenije prejme v reševanje (COVL poizvednice),« pravijo.

Vpeljujejo brezpilotne letalnike

Pošta Slovenije nadaljuje dejavnosti na področju uvajanja brezpilotnih letalnikov v poslovanje ter vzpostavitve sistema operaterjev za upravljanje in letenje. S testnim poskusom dostave defibrilatorja med dvema lokacijama so preizkusili dostavo defibrilatorja na lokacijo, kjer bi v resnični situaciji utegnil rešiti življenje. »Brepilotni letalniki lahko dostavljajo nujno potrebne pošiljke tja, kamor jih konvencionalna vozila, zaradi težke dostopnosti terena, ne morejo dostaviti hitro. S povezovanjem z različnimi deležniki si prizadevamo vzpostaviti sistem, ki bi v prihodnosti omogočal enotno vzletišče brezpilotnih letalnikov,« razkrivajo načrte na tem področju.

Dejavni so tudi na področju zelene logistike, kjer sodelujejo v pilotnih in evropskih projektih ter vlagajo v e-vozni



park (do konca leta 2021 se je delež e-vozil povečal na 12 % vseh vozil, do leta 2025 ciljamo na skoraj 50 %), polnilno infrastrukturo, sončne elektrarne in energetska učinkovitost objektov.

Celovita podpora tudi v visoki sezoni

»Glede na to, da je spletna prodaja v času pandemije zabeležila skokovito rast, so se sedaj stvari že stabilizirale. Svojim strankam – spletnim trgovcem – omogočamo, da si optimizirajo svoje poslovanje, z uporabo mreže cargo-partner distribucijskih centrov pa precej znižajo logistične in distribucijske stroške. Hkrati s tem svojim kupcem zagotovijo hitrejšo dostavo ter dosežejo večjo stroškovno učinkovitost,« našteje **Viktor Kastelic, direktor podjetja cargo-partner**.

Njihov logistični center na Brniku poleg odlične geostrateške lege odlikuje dobra povezava do Luke Koper ter hiter

dostop do avtocestnega omrežja. Z Brnika oskrbujejo območje od Balkana do vzhodne Evrope in celo del zahodne Evrope.

»V našem logističnem centru imajo stranke možnost skladiščenja blaga v posebnih pogojih, npr. v kontroliranem temperaturnem režimu (od 15 °C do 25 °C) ter skladno s standardom HACCP. Z modernim in fleksibilnim skladiščnim sistemom (WMS) ter spletno platformo za upravljanje oskrbovalne verige SPOT strankam nudimo vso potrebno IT podporo ter jim omogočamo transparenten pregled nad zalogami, njihovo upravljanje ter kreiranje standardnih ali prilagojenih poročil,« pravi Kastelic. Njihova velika prednost je zagotavljanje celovite podpore tudi v visoki nakupovalni sezoni, saj imajo dovolj skladiščnih kapacitet in dovolj izkušenega osebja. »Kot fulfilment podjetje spletnim trgovcem zagotavljamo vse storitve dodane vrednosti, ki jih

potrebujejo: od skladiščenja do komisiranja, pakiranja, znamčenja njihovih pošiljk, etiketiranja, prevzema, dostave, povratne logistike itd.«

Na obstoječi lokaciji pospešeno gradijo drugo fazo iLogističnega centra, kjer bo del objekta namenjen oskrbi spletnih trgovin, pri čemer sledijo sodobnim logistično-tehnološkimi trendom. »Poleg celovitih fulfilment rešitev z močno IT podporo smo v »Fazi 2« načrtovali tudi »drive-in« prevzemno mesto za osebni prevzem ali vračilo paketov. Načrtujemo tudi izgradnjo vzletno-pristajalne steze za drone tik ob novi zgradbi, ki bo v prihodnosti služila za dostavo paketov,« pove Kastelic. Nenehno širijo svojo ponudbo in dodajajo nove destinacije, tako na ladijskih kot letalskih prevozi. Nedavno so odprli pisarne v Grčiji, Mehiki in Španiji, širjenje mreže pa pomeni vedno boljše povezave po celem svetu. ■

ALUMINIJASTI SKLADIŠČNI ŠOTORI in INDUSTRIJSKE HALE



- lastna proizvodnja
- maksimalno prilagajanje dimenzij
- kratki dobavni roki
- hitra in enostavna montaža
- mobilnost
- skladnost z zakonodajo
- nakup ali najem

Petre šotori - hale d.o.o.

Čeplje 51 3305 Vransko

info@petre.si 03 703 21 00



PRIREDITVENI
ŠOTORI



SKLADIŠČNE
HALE



DODATNA
OPREMA



SERVIS IN
PROIZVODNJA



PETRE

Pokrijemo vse priložnosti



ZUMIKS TRANS

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 Zukić. 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 vozni park in storitve

Podjetje, v katerem je 70 zaposlenih, se ponaša z bogatim voznim parkom, ki ga sestavlja 60 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

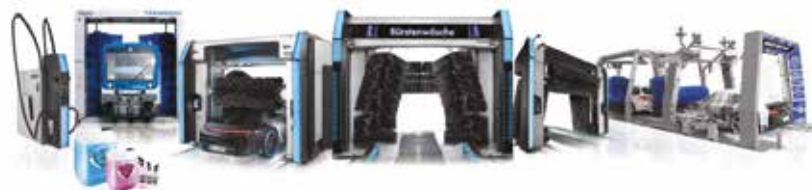
Poslovanje temelji na mladem kadru prodornih komercialistov in administracije, ki ob izkušenem direktorju poskrbijo za to, da imajo stranke dostop do vseh informacij dostop 24h/dan, vse dni v letu.

Nemoteno poslovanje

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



ZUMIKS trans d.o.o.



2022

AAA

Platinasta odličnost



ELESPROM INŽENIRING
d.o.o.

Matična št.: 6267416

Dun & Bradstreet d.o.o. / 14.7.2022

ELESPROM
INŽENIRING



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

Christ
WASH SYSTEMS



PRALNICE ZA GOSPODARSKA VOZILA



AVTOPRALNE STEZE



PORTALNE AVTOPRALNICE



ELESPROM INŽENIRING, d.o.o.

Limbuška cesta 79
2000 Maribor

MONTAŽA SERVIS IN VZDRŽEVANJE

+386 (0)31 618 573

Za vsa naročila in informacije smo na voljo na telefonskih številkah +386 (0)2 480 33 00 in +386 (0)41 658 886 ali na email naslov info@elesprom.si. Lahko pa obiščete našo spletno mesto www.elesprom.si

ALTERNATIVA

Različni sistemi za različno namembnost

Alternativni pogoni pridobivajo na pomenu, temu pa mora slediti tudi pripadajoča infrastruktura.

Barbara Perko

Alternativni pogoni niso stvar prihodnosti, ampak za znamko **Scania** stvarnost. Njen glavni fokus so vozila za daljše razdalje, pri čemer je znamka Scania sinonim za vzdržljive, udobne in ekonomične tovornjake za dolge razdalje. September 2022 so v podjetju razglasili za mesec e-mobilnosti. Med drugim bodo kupcem поблиže predstavili električna in hibridna Scania vozila, sisteme polnjenja, servisne storitve. »Ponosni smo, da je prvo hibridno vozilo Scania

v regiji šlo k našemu kupcu v Maribor,« pravijo v podjetju. »Scania ima izjemno ambiciozen načrt za razvoj električnih vozil. Poleg že obstoječih vozil za urbano okolje smo letos predstavili novo popolnoma električno vozilo z veliko (R in S) kabino za regionalni transport. Do leta 2025 pa bo na trgu tudi vozilo za dolgotrajni transport, za kar intenzivno razvijamo možnost megavatnega polnjenja. Scania skupaj z ostalimi partnerji gradi mrežo hitrih polnilnic za

električna tovorna vozila vzdolž glavnih evropskih transportnih koridorjev.«

Scania je pred kratkim za potrebe norveškega podjetja ASKO prilagodila štiri tovornjake na vodikov pogon. Tovornjak serije G lahko shrani 33 kilogramov vodika, kar je dovolj za 400 do 500 kilometrov vožnje. »Skoraj zagotovo bomo, ko gre za alternativne pogone tovornjakov, v prihodnosti videli različne rešitve, odvisno od namembnosti vozila, saj je majhna verjetnost, da bi se samo ena rešitev uporabljala v vseh primerih,« ocenjujejo.

Obisk polnilnic za električna vozila raste, v Petrolu zaznavajo visoko rast s strani tujih uporabnikov.

Pogon na gorivne celice za špedicijo bolj ustrezen

»Glavni izzivi elektrifikacije so znani: cena vozil (predvsem baterij), doseg vozil, čas polnjenja, razpoložljivost polnilnic ... Prav velikega napredka na tem področju zaenkrat ni bilo, zato pričakujemo, da bodo, predvsem v špedicijskem delu, še nekaj časa prevladovala vozila z dizelskimi motorji. Pogon na gorivne celice pa je za špedicijo vsekakor bolj ustrezen alternativa dizelskemu pogonu od električnega,« pravijo v podjetju **Cordia**, ki je generalni zastopnik za tovorna vozila DAF. »Kdaj pa bo tehnologija v polni meri



Foto: Scania

Scanijin hibridni tovornjak - vlačilec serije G 360.

zaživela, pa je težko napovedati, dokler ne najdejo ustreznih rešitev za proizvodnjo, skladiščenje, transport vodika ter zadostne količine polnilnih točk.«

Dosegli mejnik pri uporabi vodikove tehnologije

Podjetje **Daimler Truck** od lani na prototipu tovornega vozila Mercedes-Benz Gen H2 s pogonom na gorivne celice izvaja intenzivna testiranja tako na testni stezi podjetja kot na javnih cestah. Pripravljeni imajo že drugi prototip, s katerim bodo testirali uporabo tekočega vodika.

»Podjetje Daimler Truck se je pri razvoju pogonov na vodikovi osnovi odločilo za uporabo tekočega vodika. V tem agregatnem stanju ima nosilec energije veliko večjo energetske gostoto glede na prostornino v primerjavi s plinastim vodikom. Rezultat je prenos večje količine vodika, kar močno poveča doseg in omogoča zmogljivost vozila, ki je primerljiva z zmogljivostjo običajnega dizelskega tovornega vozila. Razvojni cilj za tovorno vozilo



Tovorno vozilo Mercedes-Benz eActros je del serijske proizvodnje od leta 2021.

GenH2, ki bo pripravljeno za serijsko proizvodnjo, je doseg 1.000 kilometrov in več. Tako bo tovorno vozilo primerno za prilagodljive in zahtevne načine uporabe, zlasti

v pomembnem segmentu prevoza težkega tovora na dolgih razdaljah. Začetek serijske proizvodnje tovornih vozil s pogonom na vodik je načrtovan v naslednji polovici

SPLETNA APLIKACIJA

PREGLED TAHOGRAFSKIH PODATKOV



O NAS

Pred osmimi leti smo na slovenskem trgu prepoznali željo po domačem produktu, kateri bi bil skladen s slovensko in evropsko zakonodajo. S tem razlogom smo razvili spletno aplikacijo za upravljanje s tahografskimi podatki. TAHOPRO je celovita rešitev za pregled podatkov iz voznikovih kartic in digitalnih tahografov. Opozarja vas na delovnopravne in zakonodajne prekrške ter vam tako pomaga voditi evidenco delovnega časa. Trenutno produkt uporablja že več kot 1200 slovenskih podjetij. Sodelujemo s podjetji vseh velikosti, z našimi strankami pa vzpostavljamo dolgoročen, pristen in pošten odnos.



PREGLED PODATKOV

TAHOPRO je celovita rešitev za pregled podatkov iz voznikovih kartic in digitalnih tahografov, ki nudi; zakonska zahtevana poročila, analizo aktivnosti, prikaz krišitev, časovnico, ter dodatna poročila.



SVETOVANJE

Nudimo vam strokovno svetovanje naše ekipe, ki vam omogoča razlago delovanja, kršitev, izpisov, ter zagotavlja pomoč sodnega izvedenca.



IZOBRAŽEVANJE

Izvajamo usposabljanja mobilnih delavcev in odgovornih oseb na področju tahografov. Nudimo vam individualno in skupinsko izobraževanje, ter spletni tečaj.

TAHOGRAFSKA DELAVNICA

KVALITETNE TAHOGRAFSKE STORITVE



O NAS

Tahografi Cuderman je družinsko podjetje s 15 letno tradicijo. Kvaliteta storitev nam je na prvem mestu že od nastanka podjetja. Z leti smo vzpostavili pristen odnos z našimi strankami v obojestransko zadovoljstvo. Vizija nam je ostati vodilni na področju tahografov v regiji. Trenutno imamo tri stacionarne delavnice; v Kranju, Trzinu in Mirni Peči. Prav tako že 12 let obiskujemo podjetja po vsej Sloveniji z mobilno delavnico. Ponujamo možnost prevzema upravljanja kompletnih storitev na področju tahografov v vašem podjetju. Vse skupaj pa nadgrajuje spletna aplikacija za upravljanje tahografskih podatkov. Lepo vabljeni v naše poslovalnice!



KONTROLA

Nudimo kvaliteto, ugodno in zanesljivo kontrolo tahografa ter omejitelna hitrosti, brez dolgih čakalnih vrst. Predhodna najava ni potrebna.



POPRAVILO

Izvajamo popravila ter vgradnje vseh vrst tahografov. Vsi originalni rezervni deli so na zalogi.



SNEMANJE

Izvajamo snemanje voznikovih kartic ter digitalnih tahografov. Do svojih podatkov lahko kadarkoli dostopate preko programa TAHOPRO.

desetletja,« v **Autocommercu** opišejo prihodnje načrte.

Seveda bo treba poskrbeti za ustrezno infrastrukturo. Podjetje Daimler Truck zato načrtuje sodelovanje s podjetji Shell, BP in TotalEnergies, ko gre za infrastrukturo za vodikove polnilne postaje na pomembnih prometnih poteh po Evropi.

Ustrezna infrastruktura je predpogoj tudi za elektrifikacijo gospodarskih vozil, ob tem pa so pomembne tudi »subvencije za vzpodbujanje okolju prijaznih oblik prevoza tudi v segmentu gospodarskih vozil, kjer je nemoteno delovanje vozil ključno za poslovni uspeh naših strank. Gospodarska vozila so 'delovni stroji', ki morajo ustvarjati dobiček,« pravijo v Autocommercu. V Sloveniji zaznavajo počasno povečanje povpraševanja po električnih gospodarskih vozilih, vendar so stranke pri teh odločitvah še vedno previdne.

V Autocommercu poudarjajo, da si je podjetje Daimler Truck na svoji poti v prihodnost z nevtralnimi vrednostmi CO₂ jasno začrtalo strateško smer in dosledno izvaja dvojno strategijo pri elektrifikaciji svojega portfelja z akumulatorsko-električnimi pogoni in pogoni na vodikovi osnovi. Do leta 2039 želijo na svojih ključnih globalnih trgih ponujati samo nova vozila, ki zagotavljajo ogljično nevtralno vožnjo.

Obisk polnilnic čedalje večji

V **Petrolu** opažajo povečan obisk polnilnic za električna vozila, predvsem visoko rast s strani tujih uporabnikov. »V letu 2021 smo v Sloveniji skupno na lastni polnilni infrastrukturi predali okoli 1.300.000 kWh, kar predstavlja 90 % več predane energije v primerjavi z letom 2019. Za letošnje leto pa ocenjujemo, da bomo zabeležili nadaljnjo vsaj 50-odstotno rast tako na področju predane energije, kot na področju števila polnjenj,« pričakujejo v družbi. Ob tem dodajajo, da je zasedenost njihovih polnilnic v povprečju pod zasedenostjo, ki bi uporabnikom povzročala preglavice z vidika nedostopnosti in zasedenosti.

V prihodnosti lahko pričakujemo več različnih rešitev, ko gre za alternativne pogone tovornjakov, odvisno od namembnosti vozila.

»Strategija Petrola na področju razvoja e-mobilnosti je ambiciozno načrtovana in jo že izvajamo. Polnilno infrastrukturo, ki danes v Sloveniji vključuje skupno 287 e-polnilnic, bomo v skladu s strategijo skupine Petrol do 2025 okrepili na 1.575 polnilnic v upravljanju v regiji,« napovedujejo. Petrol nudi uporabnikom od ultra hitrih, hitrih polnilnic do običajnih AC polnilnic. Hitre in ultra hitre polnilnice so locirane na avtocesti, hitre polnilnice na glavnih mestnih vpadnicah, klasične AC polnilnice na turističnih lokacijah, v manjših občinah, pa vse do največjih občin. S hitrimi in ultra hitrimi polnilnicami so opremljeni tudi nekateri nakupovalni centri.

V naslednjih letih bodo nadgradili polnilno infrastrukturo. »Glavni fokus Petrola bo na vzpostavitvi ustrezne ultra

hitre polnilne infrastrukture na avtocesti (Slovenija in Hrvaška) ter hitre in običajne polnilne infrastrukture v večjih mestih po Sloveniji in na Hrvaškem ter pred trgovskimi centri. Prve primere lahko uporabniki že koristijo. V prvi polovici leta 2022 smo poskrbeli za postavitev novih polnilnih postaj, in sicer na lokacijah: trgovina HOFER (Ljubljana-Polje), Marina Portorož, trgovina Lesnina (Zagreb) poslovni center Cubis (Šenčur) ter Petrolova prodajna mesta Ljubljana – Barjanska cesta in Ljubljana Rudnik Zahod (Ljubljana),« naštejejo.

Pri prevzemanju polnilnic v upravljanje je pomembno, da je omogočena tudi oddaljena diagnostika.

Družba Petrol si je zastavila še en pomemben cilj, in sicer strateško povezovanje in urejeno gostovanje na domačem trgu in v tujini. S tem bi »povečevali zavedanje o dodani vrednosti razvoja področja e-mobilnosti, voznikom približali prehod



Podjetje Gebrüder Weiss v Švici že uporablja tovornjak, ki ga poganja vodik.

na e-vozila, obstoječim uporabnikom e-vozil in polnilne infrastrukture pa poenostavili to nujno opravilo na poti. Enostavnost smo želeli vzpostaviti tako pri izbiri ponudnika kot tudi pri izbiri načina identifikacije na rastoči mreži polnilnic v regiji in Evropi.«

Rešitev za lastnike električnih polnilnic

Petrol ponuja tudi »storitev upravljanja in vzdrževanja polnilnic za električna vozila, kar predstavlja rešitev za vse lastnike električnih polnilnic, ki so namenjene več uporabnikom, tako na primer za ponudnike namestitvenih in gostinskih storitev kot tudi za podjetja in občine«. Storitve poleg upravljanja in vzdrževanja zajema še več drugih storitev, ki lastniku omogočajo različne poslovne modele na polnilnici. »Tako lastnikom polnilnic nudimo možnost, da na svoji polnilnici pričnejo z zaračunavanjem, izpostavijo svojo polnilnico na evropski zemljevid preko povezovanj v roaming



Foto: Petrol

Do leta 2025 namerava skupina Petrol povečati število polnilnic na 1.575.

mreže polnilnic, jim omogočimo dostop do modernega sistema za upravljanje polnilnic, pametno upravljanje z energijo na gručah polnilnic in še mnogo več.

Pomembno je tudi, da pri prevzemanju polnilnic v upravljanje omogočimo tudi oddaljeno diagnostiko in s tem odpravo manjših napak kar na daljavo ter

NAPREDNE ENERGETSKE REŠITVE



TAB 
Li-Ion batteries

vzdrževanje na terenu,« povedo o dodatnih storitvah.

Prevzamejo skrb za vozni park

Poslovnim uporabnikom (podjetjem in mestom) Petrol nudi rešitev upravljanja in vzdrževanja voznih parkov, ki vključuje poslovni in kratkoročni najem vozil, analitiko in optimizacijo voznega parka ter storitve »od vrat do vrat«. »Našim poslovnim uporabnikom s prevzemom skrbi za njihov vozni park in upravljanje le-tega zagotavljamo ključne rešitve: optimizacijo in zmanjševanje stroškov, nižanje ogljičnega odtisa voznega parka skozi postopno vpeljavo električnih vozil in povečanje učinkovitosti poslovanja. V okviru storitev »od vrat do vrat« skrb za vse administrativne in logistične zadeve prevzemamo mi, s čimer poslovnim uporabnikom prihranimo veliko časa in energije, ki ga povzroči logistika premikov vozil in naročanje na termine dogodkov, kot so servisni pregled, menjava pnevmatik, sklenitev zavarovanja« Poleg skrbi za redne servise, opremljenost z ustreznimi pnevmatikami, urejeno registracijo in zavarovanje, Petrol poslovnim uporabnikom tudi svetuje na področju mobilnosti. »Rešitev je primerna za vse poslovne uporabnike (podjetja in mesta),

ne glede na velikost njihovega voznega parka, ki se želijo osredotočiti na razvoj svojega posla, upravljanje z vozili pa so pripravljene prepustiti strokovnjakom.«

Uvedli storitev ničelne emisije

Trajnostno naravnano gospodarstvo je nova realnost, česar se zavedajo v podjetju **Gebrüder Weiss** in ga zato aktivno sooblikujejo. Za svoje stranke so uvedli storitev »zero-emissions« (ničelne emisije), ki ponuja »možnost ogljične izravnave logističnih storitev proti doplačilu. Iz zbranih sredstev se financirajo certificirani projekti varovanja podnebja. Tako imajo stranke Gebrüder Weiss odslej možnost, da v celoti nadomestijo emisije CO₂, ki nastanejo med prevozom njihovega tovora.«

Kot pojasnjujejo, se s storitvijo zero-emissions izračuna in dokumentira izpust CO₂ za vsako pošiljko, ki se prevaža po svetu, bodisi po cesti ali železnici, bodisi po morju ali zraku, kar omogoča strankam popoln in podroben pregled nad ogljičnim odtisom njihovih pošiljk. »Emisije, izračunane s pomočjo spletne baze podatkov EcoTransIT, so navedene na fakturi, skupaj s stroški ogljične izravnave. Plačila strank za izravnavo emisij so usmerjena v certificirane projekte za

varstvo podnebja na različnih celinah. Vsi ti skrbno izbrani in pozorno spremljani projekti bodisi bistveno zmanjšajo emisije CO₂ bodisi jih popolnoma izničujejo. Uporabniki, ki kompenzirajo ogljični odtis prevoza svojega tovora, prejmejo certifikat, ki dokazuje njihovo podporo izbranemu projektu in uravnoteženo ekološko ravnovesje.«

V logistični praksi se je že izkazal eden prvih vodikovih tovornjakov na svetu.

Družba Gebrüder Weiss želi do leta 2030 na svojih lokacijah doseči ogljično nevtralnost. Lani so na logističnih terminalih v Avstriji in Nemčiji namestili osem fotovoltaičnih sistemov, letos sledijo še druge lokacije. Podjetje uporablja tudi druge nove tehnologije. »Eden prvih vodikovih tovornjakov na svetu se je že izkazal v logistični praksi (v Švici), drugi alternativni pogoni, na utekočinjen naftni plin (UNP) in elektriko pa se uporabljajo v lokalnem prometu in dostavi na dom. Od avgusta imamo tudi v Sloveniji kombi na električni pogon, ki našim strankam dostavlja/prevzema tovor na območju Ljubljane z okolico,« povedo. ■



Letos je podjetje Mercedes-Benz Truck predstavilo vozilo eEonic, ki se uporablja kot vozilo za zbiranje odpadkov

Razširili mrežo polnilnic

Družba **DKV Mobility** je dosegla velik napredek pri izvajanju zaveze o podnebnih spremembah in na področju ESG (okolje, družba, upravljanje). Leta 2021 je zmanjšala izpuste toplogrednih plinov za 43 % v primerjavi z izhodiščnim letom 2019. Podjetje je v enem letu skoraj podvojilo mrežo polnilnic za električna vozila in dodatno razširilo mrežo polnilnic za alternativna goriva po vsej Evropi, kjer sprejemajo njihovo kartico. **Generalni direktor Marco van Kalleveen** je povedal, da eno njihovih osrednjih področij ostaja spodbujanje energetskega prehoda s podpiranjem strank pri prehodu na alternativna goriva in e-mobilnost z njihovimi izdelki in storitvami.

METTLER TOLEDO



Simple System Integration Your Guide to Project Success



Are read rate, throughput, sorting efficiency and data quality important topics for your customers? Discover solutions that support revenue recovery and protection in our system integrator buyer's guide. Topics, that you can find in this guide cover everything from how we achieve the highest throughputs and accuracy, including topics such as weighing on a mezzanine, versatile dimensioning and weighing solutions for different applications, and how we support our systems after installation and throughout their lifecycle so you continue to achieve your throughput goals.

Your project with METTLER TOLEDO – Know what to expect when choosing us as your partner, from project management to system rollout.



New Buyer's Guide for System
Discover the solutions with
a new easy-to-use buyer's guide.

► www.mt.com/si-buyers-guide



Intelligent Process Sensors
for Industry 4.0 and IoT.
Automation in the process industry.

► www.mt.com/ind-sensors-for-automation

VOZILA

Nove generacije energetsko učinkovitih vozil

Najsodobnejši motorji izpolnjujejo tudi najstrožje okoljske standarde.

Barbara Perko

»V Sloveniji je največ povpraševanja po vlečnih vozilih, ki predstavljajo okrog 60 % celotnega trga tovornih vozil. Najbolje prodajani model je Actros. V segmentu gradbeništvu, ki v zadnjem obdobju po obsegu ne zaostaja dosti, pa je najbolje prodajani model Arocs,« pravijo v **Autocommerce, Generalnem zastopstvu Daimler Truck AG za gospodarska vozila Mercedes-Benz in Unimog v Sloveniji**.

Najsodobnejši asistenčni sistemi so že dolgo del tovornih vozil Mercedes-Benz. »Novost od konca lanskega leta je dolgo pričakovani novi oljni retarder. V letošnjem letu je glavni poudarek ponovno na zmanjševanju emisij in porabe goriva, v ta namen uvajamo posodobljeni pogonski sklop pri najbolj prodajanih modelih Actros in Arocs, ki uporabnikom vozil omogoči do 4 % prihranek pri gorivu,« povedo.

Električno vozilo eActros LongHaul za prevoz na dolge razdalje bo z enim polnjenjem akumulatorja zmoglo približno 500 kilometrov.

V premium segmentu tovornih vozil z običajnim dizelskim pogonom nova merila postavljajo z motorjem OM 471 tretje generacije za težka gospodarska vozila. »'Novi' motor za težka vozila, ki bo za seriji Actros in Arocs na voljo oktobra 2022, še dodatno zmanjša skupne stroške lastništva brez negativnih vplivov na

učinkovitost, vozno dinamiko in udobje pri vožnji. Z motorjem OM 471 imajo naše stranke zdaj bistveno boljši pogon, poraba pa se je zmanjšala za do 4 %,« naštejejo prednosti tretje generacije.

Prenovo je doživel tudi sistem MirrorCam, ki so ga leta 2018 kot prvi uvedli v serijsko proizvodnjo. Druga generacija je za modele Actros, Arocs in eActros na voljo od aprila letos. Z njo je podjetje Mercedes-Benz izpopolnilo pomembne podrobnosti sistema, za kar je prejelo številne nagrade za inovacije. Na podlagi intenzivnih razprav s strankami in

njihovih izkušenj pri vsakdanjem delu so dodatno prilagodili posamezne tehnične parametre, s čimer so dosegli še večjo dodano vrednost, zlasti na področjih prikaza in varnosti. Poleg izboljšane aerodinamike in s tem manjše porabe goriva in energije sistem MirrorCam pripomore tudi k večji varnosti na cesti, saj ne zakriva vidnega polja na velikih območjih desno in levo od stebrička A, ki so jih prej zakrivala ogledala. To je še zlasti koristno v križiščih, pri manevriranju in v ozkih zavojih. Poleg tega elektronski sistem uporablja funkcije, kot so



Septembra bodo predstavili vozilo eActros LongHaul, ki bo omogočalo visokozmogljivo polnjenje.

sledenje polpriklonika ali posebni pogledi za težavne primere manevriranja, ki poklicnim voznikom še dodatno olajšajo vsakodnevno delo.

Električna rešitev za prekucnike

Podjetje Mercedes-Benz Trucks je v letu 2022 prvič predstavilo vozilo eActros z električnimi rešitvami za prekucnike. Premiero pa je doživel tudi eEconic, ki se uporablja kot vozilo za zbiranje odpadkov in lahko opravi skoraj celotno traso zbiranja odpadkov znotraj mesta z enim samim polnjenjem akumulatorja. Hkrati bo podjetje Mercedes-Benz Trucks septembra predstavilo električno tovorno vozilo eActros LongHaul za prevoz na dolge razdalje. Vozilo eActros LongHaul bo lahko z enim polnjenjem akumulatorja prevozilo približno 500 kilometrov. Električno tovorno vozilo bo omogočalo visokozmogljivo oziroma t. i. »megavatno polnjenje«.

V podjetju si prizadevajo, da bi se delež novih vozil z nevtralnimi lokalnimi vrednostmi CO₂ v Evropi do leta 2030



Letos so predstavili vozilo eActros z električnimi rešitvami za prekucnike.

povečal na več kot 50 odstotkov. Akumulatorsko-električna modela avtobus Mercedes-Benz eCitaro in tovorno vozilo Mercedes-Benz eActros serijsko proizvajajo od leta 2018 oziroma 2021. Pozneje v letošnjem letu se bo začela proizvodnja

vozil Mercedes-Benz eEconic, FUSO eCanter in Freightliner eCascadia, načrtovana pa so tudi že druga vozila z nevtralnimi lokalnimi vrednostmi CO₂. V drugi polovici desetletja namerava podjetje v svojo ponudbo dodati serijsko



I  your partner



proizvedena tovorna vozila s pogoni na gorivne celice na osnovi vodika.

Pripravljeni na novo generacijo bio goriv

»Z novo generacijo DAF XG smo predstavili vozila, ki kot prva na tržišču izkoriščajo nove predpise EU o masah in merah vozil in imajo podaljšano kabino, ki ponuja neprimerljivo veliko prostora in vrhunsko udobje. Kot prvi v industriji smo predstavili znatno ukrivljeno vetrobransko steklo s 30 % večjo površino in znatno večjo preglednost,« povedo v podjetju **Cordia**. »Nova generacija tovornjakov DAF predstavlja popolnoma novo in ekstremno energetsko učinkovito platformo vozil, povsem pripravljeno za bodoče nosilce energije, kot so baterije in vodik, ter bodoče pogonske sklope, vključno z elektro motorji, priključnimi hibridi, gorivnimi celicami in motorji na vodik. Naj sodobnejši motorji tovornjakov so čisti in učinkoviti ter pripravljeni na novo generacijo bio goriv (vključno s tehnologijo za pretvorbo plina v tekočino - GTL in z vodikom obdelanega rastlinskega olja - HVO), kot tudi na obnovljiva e-goriva za nadaljnje razogljčenje cestnega transporta.«

Proizvajalec DAF Trucks N.V. se pospešeno usmerja v ponudbo električnih vozil. Na večjih evropskih tržiščih je v obtoku že večje število električnih distribucijskih vozil DAF, ki v bližnji prihodnosti prihajajo tudi na slovenski trg. »Tudi slovenski prevozniki se že zanimajo za alternativne pogone, saj jih v to silijo rastoče cene dizelskega goriva in omejitve v določenih večjih evropskih mestih, v katera z vozili na dizelski pogon vse težje vstopajo oz. ne morejo več vstopiti,« pojasnjujejo v podjetju Cordia. Sicer pa trenutno največ povpraševanja beležijo po sedlastih vlačilcih, njihov najbolj prodajani model pa je XG.

Motor, ki izpolnjuje najstrožje emisijske standarde

Nedavno predstavljena vozila Scania SUPER generacije so učinkovita, varčna in vzdržljiva. Nova generacija tovornjakov ima povsem nov pogonski sklop. »Novi

Scania SUPER motor je najnaprednejši in najučinkovitejši pogonski sklop motorja z notranjim izgorevanjem do zdaj. Motor je narejen tako, da izpolnjuje najstrožje emisijske standarde po vsem svetu, danes kot tudi v bližnji prihodnosti,« povedo. Z dodatnim 8-odstotnim prihrankom goriva in z novim standardom kontrole emisij je vodilni v trajnostnem transportu.

Sistem dekompresijske zavore motorja (CRB), vgrajen v motor, zagotavlja močno pomožno zavorno zmogljivost. Menjalnik Opticruise je opremljen z novim robustnim krmilnim sistemom, ki je oblikovan tako, da se prilagodi trenutni zmogljivosti vozila ter s tem omogoči gladko menjavanje prestav, nižjo porabo goriva in udobnejšo vožnjo. V novi **Scanii** je mogoče naročiti vse asistenčne sisteme, ki stopajo v veljavo z naslednjim letom.

Kupci se odločajo za nakup vozila na alternativna goriva, ko je tak nakup ekonomsko upravičen.

»Ponosni smo, da je Scaniino vozilo šesto leto zapored dobilo naziv eko vozila v Nemčiji (Green Truck Award za Scania SUPER 500 S). Ponosni smo na naša vozila na zemeljski plin in druga vozila na alternativna goriva. Nadejamo se, da bo v

Sloveniji več posluha za vozila na alternativni pogon. Izkušnje iz drugih evropskih držav kažejo, da se kupci odločajo za nakup vozila na alternativna goriva, ko je tak nakup ekonomsko upravičen,« pravijo in dodajajo, da ima pri tem pomembno vlogo država in njena energetska politika. Pomembni sta tudi infrastruktura in dostopnost različnih virov energije. Scania nudi najširšo paleto plinskih, hibridnih (HEV in PHEV), bioetanolskih, biodizelskih, električnih (BEV) rešitev na tržišču.

Čaka se tudi 8 mesecev

»V zadnjem obdobju se podobno kot v celotni panogi soočamo z izzivom motenj v dobaviteljskih verigah in istočasno s povečanim povpraševanjem, kar povzroča nekoliko daljše roke pri dobavah novih tovornih vozil,« pravijo v Autocommercu. »Trenutno je dobavni rok za vozila 7 do 8 mesecev od naročila. Prihaja pa do dodatnih zamud, zaradi težav pri dobavi posameznih komponent,« pravijo v podjetju Cordia. Da so dobavni roki nekoliko daljši, odvisno od specifikacije in modela, potrjujejo tudi v podjetju Scania. »Verjamemo, da se bodo razmere hitro izboljšale in da bomo učinkoviteje odgovarjali na potrebe naših kupcev.«



Scania ima izjemno ambiciozen načrt na področju razvoja električnih vozil.

Pri izbiri pnevmatike je treba upoštevati vse parametre

Goodyear pri razvoju pnevmatik sodeluje tako s proizvajalci vozil kot s prevozniki, da lahko v največji meri upoštevajo njihove spreminjajoče se poslovne potrebe in podprejo prizadevanja za trajnostni transport. »Največ pozornosti se pri razvoju namenja pnevmatikam z majhnim kotalnim uporom in njihovim neposrednim vplivom na zmanjšanje emisij tovornjakov in avtobusov, kakor tudi skupnih stroškov lastništva za vozne parke. S tem, da ohranjamo kotalni upor na čim nižji ravni, neposredno vplivamo tudi na vrednost emisij in na bolj učinkovit izkoristek goriva,« pravijo.

Pri izbiri nove pnevmatike je treba upoštevati vse parametre in se odločiti glede na namen uporabe, saj ima pravilna izbira velik vpliv na skupne stroške lastništva.

»Naš cilj je zagotoviti pnevmatike za težka tovarna vozila z najmanjšim kotalnim uporom, brez kompromisov pri številu prevoženih kilometrov, prijemu in splošni optimalni zmogljivosti pnevmatike. S tem našim kupcem zagotavljamo, da vseskozi ohranjajo konkurenčno prednost. Pri razvoju pnevmatik upoštevamo tudi zahteve tovornih vozil, ki delujejo na alternativni pogon, kot so električni, hibridni ali vodikov pogon. To pomeni, da



Foto: Goodyear

Pri razvoju pnevmatik se v Goodyearu osredotočajo na vse lastnosti pnevmatike.

se naše pnevmatike za gospodarska tovarna vozila običajno lahko uporabljajo na takih vozilih in ni potrebe po posebni liniji pnevmatik,« pojasnjujejo.

Prevozniki morajo pri izbiri pnevmatike upoštevati lastnosti voznega parka. Pomembno je sprejeti odločitev, ali je pri izbiri pnevmatike bolj pomemben večji prihranek pri gorivu ali to, da s pnevmatikami naredimo čim več kilometrov. »Določiti je treba tudi za kakšne vrste prevozov se bodo vozila uporabljala (npr. prevozi oseb, blaga ali prevozi v gradbeništvu); na kakšne vrste cestah se bo vozilo

pretežno vozilo – na avtocestah, medregionalnih ali regionalnih cestah, cestah v mestih ali neutrjenih cestiščih. Z upoštevanjem vseh parametrov se nato določi najbolj primerne pnevmatike glede na namen njihove uporabe. Pravilna izbira pnevmatike ima velik vpliv na skupne stroške lastništva - v voznem parku transportnega podjetja znaša delež stroškov pnevmatike povprečno 3 odstotke skupnih stroškov lastništva – dejanski vpliv pnevmatik na skupne stroške pa je lahko tudi do 40 odstotkov,« poudarjajo v družbi Goodyear.



ZAPELJITE VAŠ POSEL NA VIŠJI NIVO VSE ZA TOVORNE DELAVNICE



PRODUKT
AVTOSERVISNA OPREMA

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

Digitalne rešitve za učinkovitejše upravljanje in boljši nadzor

Partnerjem nudijo tudi široko paleto naprednih digitalnih avtomatiziranih rešitev Proactive Solutions, ki omogočajo še bolj učinkovito upravljanje in nadzor nad pnevmatikami. »Omenjene rešitve s preverjanjem tlaka, temperature, globine profilov, enakomernosti obrabe, osnih obremenitev in s sledenjem lokaciji vozila omogočajo optimalno izrabo pnevmatik, saj z opozorili v realnem času opozarjajo upravljalca voznega parka in voznika na nepravilnosti v delovanju pnevmatik ter tako zmanjšujejo ogljični odtis, porabo goriva ter preprečujejo nepredvidene okvare pnevmatik, stroške, povezane z njimi in hkrati tudi zagotavljajo najvišjo stopnjo varnosti.«

Korak naprej na področju trajnosti predstavlja program obnavljanja pnevmatik »Goodyear Retreading Solution«. »Življenjska doba pnevmatike se z obnovo podaljša za kar 150 odstotkov, v postopku pa se v primerjavi z novo porabi za 56 odstotkov manj surove nafte,« povedo o rešitvi. Podatki temeljijo na interni analizi uporabe nove pnevmatike Goodyear v primerjavi z narezano, obnovljeno in ponovno narezano pnevmatiko.

Za električna vozila se priporoča izbiro drugačnega tipa pnevmatike kot pri klasičnih vozilih z motorjem z notranjim izgorevanjem.

S pravilno izbiro pnevmatike do nižje porabe goriva

»Izbira pnevmatik za (težka) tovorna vozila, ki ustrezajo uporabnikovim delovnim zahtevam, aplikacijam in potrebam, je lahko kar zapletena. Izbira prave pnevmatike za določen namen je ključnega pomena za povečanje njene življenjske dobe in zmanjšanje stroškov pnevmatike na prevožen kilometer,« pravi **Luka Širovnik, vodja tehnične službe pri Continental Adria pnevmatike**. »Ena izmed najpomembnejših je izbira tipa pnevmatike glede na tip podlage. Na primer, v kolikor vožnja po avtocesti predstavlja večinski delež prevoženih poti, je treba

razmisliti o nakupu pnevmatike, ki bo zagotavljala udobno vožnjo, nizek kotalni hrup in dolgo odpornost na obrabo. V času, ko so cene goriv poskočile v nebo, veliko bolj prihajajo do izraza pnevmatike z nizkim kotalnim uporom, ki nudijo večji izkoristek goriva na prevožen kilometer. Drug primer pa je recimo pretežna vožnja po slabo utrjenih terenih, kot so na primer makadamske ali gozdne poti. V takšnih primerih je treba zelo pazljivo izbrati pnevmatike, ki nudijo večjo odpornost na poškodbe, do katerih prihaja zaradi ostrih predmetov (npr. kamenje, veje). Pri takšnih aplikacijah je veliko bolj pomembna vzdržljivost pnevmatike, ki jo nudi bolj robusten profil kotalne površine.«

Pri električnih vozilih Širovnik priporoča izbiro drugačnega tipa pnevmatike kot pri klasičnih vozilih z motorjem z notranjim izgorevanjem. Ni pa to nujno. »Pnevmatike, ki so namenjene vozilom na električni pogon, imajo določene prednosti, ki pridejo pri uporabi zelo do izraza. Pnevmatike predstavljajo med 10 in 15 odstotki celotnega kotalnega upora vozila. Zato ni čudno, da je med najpomembnejšimi lastnostmi tovrstnih pnevmatik ravno nizek kotalni upor, ki zagotavlja nizko porabo energije (več prevoženih kilometrov z enim polnjenjem baterij).

Ker so vozila na električni pogon zelo tiha, prihaja hrup pnevmatik veliko bolj do izraza. Zato so pri tovrstnih pnevmatikah nizke emisije hrupa zelo pomembne, kar se doseže s posebno konstrukcijo kotalne plasti pnevmatike. Vozila na električni pogon so načeloma veliko težja, zato so tovrstne pnevmatike bolj odporne na preobremenitve, saj je v osnovi njihova konstrukcija takšna, da lahko nosi te višje obremenitve teže vozila,« opiše lastnosti pnevmatik za električna vozila.

Širovnik poudarja, da univerzalni tip pnevmatike ne obstaja, saj določen dizajn pnevmatike v nekaterih primerih nudi prednosti, v drugih slabosti. Med bistvenimi prednostmi pravilne izbire pnevmatike našteje nizko porabo goriva (energije), udobno vožnjo, odličen oprijem, daljšo življenjsko dobo in nizke emisije hrupa.

Izboljšujejo robustnost in vzdržljivost pnevmatik

V Continentalu stremijo k razvoju pnevmatik z nizkim kotalnim uporom. »Seveda pa pnevmatike Continental za tovorna in dostavna vozila že desetletja slovijo po varnosti, zanesljivosti in izjemni učinkovitosti, kar se odraža tudi v razvoju in izboljšavah, pri čemer imamo v mislih naše partnerje, končne uporabnike



Novo tehnologije v procesu proizvodnje omogočajo tudi izboljšavo robustnosti in vzdržljivosti pnevmatik.

pnevmatik. V razvoju pa ob željah partnerjev upoštevamo tudi trende proizvajalcev kamionov, s katerimi sodelujemo ob razvoju novih modelov,« pravi Širovnik. Hkrati stremijo k nenehni izboljšavi tudi glede prilagodljivosti različnim prevoznim lastnostim, kot so prevoz goriva, cerade, regionalna in avtocestna vožnja, itd. Z novimi tehnologijami pri procesu proizvodnje postopoma izboljšujejo tudi robustnost in vzdržljivost pnevmatik. »S tem smo prišli do bistvene prednosti pred konkurenti ob izračunu cene po prevoženem kilometru, kar je za gospodarska in dostavna vozila bistvenega pomena,« dodaja Širovnik.

Opozorila, ki jih nudijo digitalne avtomatizirane rešitve, preprečujejo nepredvidene okvare pnevmatik ter z njimi povezane stroške.

Optimalne rešitve za različne vozne parke

»Pri Continentalu stremimo k učinkovitosti in optimalnim rešitvam za različne vozne parke. Pri tem bi želel izpostaviti naše rešitve za kontrolo tlaka in temperature v pnevmatikah (ContiPressureCheck), servisno mrežo Conti 360° ter razne programe, ki so prilagojeni željam in potrebam voznih parkov. Z nenehnim sodelovanjem naših strokovnjakov, ki so dnevno v komunikaciji s prevozniki, naše rešitve izboljšujemo in skupaj dosegamo nove mejnike pri optimizaciji vseh vrst voznih parkov,« pravi **Borut Cehtl, skrbnik ključnih strank – flotni posel pri Continental Adria pnevmatike.**

Njihova ekipa strokovnjakov, s sedežem v Mariboru, pomaga pri posebej prilagojenih rešitvah voznega parka, s katerimi bistveno vplivajo na učinkovitost in znatno znižanje stroškov znotraj podjetja. Continental AG povezuje avtoindustrijo, šasije in gumarsko industrijo, z večletnimi izkušnjami pripomore k varnosti, zanesljivosti in izjemni učinkovitosti. Poleg tega pa v razvoj vključujejo tudi vidik ekološke varnosti in vpliva proizvodov na okolje. ■



ATA zvezek (angl. ATA Carnet) Potni list za blago

NOVO

Digitalizacija ATA zvezka

Oddajte e-vlogo in ATA zvezek dobite po pošti

eatazvezki.gzs.si



mednarodni carinski dokument	za začasni uvoz blaga	omogoča hitri prehod meje	brez plačila uvoznih dajatev
za obdobje 1 leta	velja v 78 državah	1 dokument za vse države	Gospodarska zbornica Slovenije
za uporabo na mednarodnih razstavah, sejnih, športnih prireditvah, predstavitev v podjetjih, ...		za blago, ki se vrne v nespremenjeni obliki: vzorci, sejensko blago, profesionalna oprema, snemalna oprema, športna in glasbena oprema, umetniški izdelki, ...	
www.gzs.si/ata			

ATA zvezke v Sloveniji izdaja Gospodarska zbornica Slovenije v Ljubljani in na 11-ih regijskih izpostavah (Kranj, Dravograd, Krško, Zagorje ob Savi, Nova Gorica, Novo mesto, Murska Sobota, Koper, Celje, Velenje, Maribor).

INFRASTRUKTURA

Zamude pri dobavi materialov daljšajo potek izgradnje

Letos in prihodnje leto se bodo na naših tleh izvajali številni infrastrukturni projekti. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) je letos predvidela okrog 317 milijonov evrov za projekte na področju cestne infrastrukture in več kot pol milijarde za dela na železniški infrastrukturi. Za leto 2023 pa so načrti še bolj ambiciozni – za ceste bo šlo predvidoma slabih 332, za železnice pa dobrih 644 milijonov evrov.

Jerneja Srebot

Tranzitni promet bodo spravili na obvoznice

V letošnjem letu se je na slovenskih cestah doslej že zaključilo nekaj večjih projektov. V aprilu so denimo dokončali drugo etapo obvoznice Slovenska Bistrica, ki zajema dober kilometer dolgo novo gradnjo od krožišča v Slovenski Bistrici do tovarne IMPOL. Še ena obvoznica se gradi na Kidričevem, kjer predstavlja štiri

kilometre dolgo povezavo med glavno in regionalno cesto.

Do konca leta pa na Direkciji načrtujejo zaključek še nekaterih drugih cest. Pri Celju gradijo navezovalno cesto od avtocestnega priključka Celje vzhod do Ljubecne. S celjske občine sporočajo, da se je prvotno predvideni datum zaključka gradnje zaradi zamud pri dobavi materiala zavlekel za nekaj mesecev, gradnja pa

naj bi bila po novem končana v mesecu novembru.

V izgradnji je več obvoznic po vsej državi, naslednje leto naj bi bila vozna tudi tolminska obvoznica.

Obvoznico gradijo tudi na Vrhniki. Nanjo nameravajo preusmeriti tranzitni promet, ki trenutno vozi skozi nasele. Prvi sklop gradnje obsega umestitev dveh novih krožnih križišč na zahodno in vzhodno stran avtocestnega priključka, drugi sklop pa rekonstrukcijo obstoječe javne poti v povezovalno cesto med naseljem Verd in vzhodnim priključkom Vrhnika. Nadalje bo šla povezava do krožnega križišča proti novi povezovalni cesti Bajerji-Tojnice, sledita pa še ureditev novega krožišča k industrijski coni Verd ter rekonstrukcija regionalne ceste Vrhnika-Podpeč. Tretja faza projekta je v celoti v pristojnosti občine Vrhnika, dela pa naj bi se zaključila v začetku prihodnjega leta.

V Mariboru gradijo novo povezovalno dvopasovno cesto, ki bo dolga slaba dva kilometra in bo povezovala krožišče pri Qlandiji z Limbuško cesto. Do konca letošnjega leta pričakujejo, da bodo zaključili z gradnjo zadnje, tretje faze.



Na novo bodo premostili reke

Poleg novogradenj je seveda v teku tudi več projektov za rekonstrukcije in obnove nekaterih cest. Poleti je bilo tako rekonstruirane okrog pol kilometra ceste skozi Podbrdo, do konca leta pa je predvidenih še nekaj tovrstnih gradbenih podvigov.

Marca lani so se pričela dela na relaciji Trebija–Sovodenj, kjer bodo izvedli sanacijo podpornih in opornih zidov ter zaščito brežin, ob rekonstrukciji ceste pa bodo uredili pločnike v območju avtobusnih postaj in cestno razsvetljava. Poleg tega bo cesta bogatejša za nov, deset metrov dolg most, rekonstrukcija mostu pa se obeta tudi čez Dravo v Rušah. Z obema naj bi zaključili septembra letos, naslednje leto pa bo vozna kilometer in pol dolga obvoznica Tolmin, ki bo vključevala ločni most čez Tolminko razpona 50 metrov.

Na Direkciji predvidevajo, da bodo do konca letošnjega leta dokončali še rekonstrukcije cest na relacijah Murska Sobota–Gederovci in Slovenska

Bistrica–Hajdina ter prvo fazo rekonstrukcije na cesti Dobova–Brežice. Prenove vključujejo gradnjo pločnikov in kolesarskih površin, kot tudi ureditev avtobusnih postajališč in križišč.

V letu 2023 je za infrastrukturne projekte na cestnem omrežju predvidenih slabih 332 milijonov evrov, za dela na železniški infrastrukturi pa dobrih 644 milijonov evrov.

Zaključek nekaterih del, ki se trenutno že izvajajo, se – v kolikor ne pride do dodatnih zamud – obeta v naslednjem letu. Mednje spada rekonstrukcija ceste Žaga–Kobarid, ki vključuje podporne konstrukcije in gradnjo 79 metrov dolgega viadukta ter zaščitne ukrepe na brežinah pred padajočim kamenjem. Prenovljena bosta tudi dobra dva kilometra ceste na relaciji Cerknica–Bloška polica, kjer bodo poleg izgradnje kolesarske steze izvedeni tudi ukrepi za zaščito dvoživk.

Gradijo se kolesarske povezave

Med deli, ki jih DRSI izvaja na obstoječih cestnih povezavah, je nemalo takšnih, ki so namenjene kolesarjem. V Spodnji Idriji bodo tako poleg obsežne rekonstrukcije kilometra in pol dolgega odseka ceste zgradili kolesarsko stezo vključno z novo kolesarsko brvjo preko reke Idrije v Mokraški vasi. Dela poleg tega zajemajo še novogradnjo in sanacijo podpornih in opornih zidov, ureditev odvodnjavanja, rekonstrukcijo križišča v Marofu z izgradnjo avtobusnega postajališča, novo javno razsvetljava, prestavitev in novogradnjo komunalnih vodov ter vzpostavitev podajno lovilnih sistemov za zaščito pred padajočim kamenjem.

Novi kolesarski povezavi bosta zgrajeni tudi med Tolminom in Modrejem ter med Velenjem in Mislinjo. Na slednji, skoraj 10 km dolgi povezavi, bodo sanirali tri predore in zgradili enega novega. Zgradili bodo štiri moste in štiri nadvoze, tri počivališča, dve avtobusni postajališči in eno galerije.



10let



Excellent SME
Slovenia

Certifikat največje odličnosti.
Samo najboljši ga lahko imajo.

Vse tri povezave naj bi bile končane v prihodnjem letu, na daljši rok pa se obe ta še izgradnja kolesarske povezave med Mežico in Črno na Koroškem v okviru rekonstrukcije državne ceste. V sklopu projekta bo dokončana rekonstrukcija ceste na nekaterih delih trase, zgrajene bodo nove brvi preko reke Meže, namenjene kolesarskemu in peš prometu ter urejene nove kamnite zložbe, oporni zidovi in zaščite brežin vključno z vodno-gospodarsko ureditvijo reke.

V načrtu več novih cest

Med infrastrukturnimi projekti DRSI, ki so še v teku ali šele v pripravi na začetek izvajanja, je prav tako načrtovanih nekaj obvoznic. V Vodicaх bodo tako spomladi prihodnje leto končali z gradnjo četrte etape načrtovane ceste, ki bo služila kot povezava med štajerskim in gorenjskim krakom avtoceste med avtocestnima priključkoma Krtina pri Želodniku in avtocestnim priključkom Vodice.

V načrtu je tudi slaba dva kilometra dolga dvopasovna obvoznica Hrpelje-Kozina,

ki bo tekla po kraškem ozemlju od avtocestnega priključka Kozina prek lokalne ceste in železniške proge do glavne ceste severno od naselja Hrpelje. Za obvoznico bodo v prihodnosti bogatejši tudi Železniki, Maribor pa bo dobil novo povezavo med Lackovo in Kardeljevo cesto. Nova cesta bo v prihodnosti nastala na povezavi Hotemaže-Britof, južno od Bleda se obeta gradnja razbremenilne poti, med Križevci in Žihlavo pa se načrtuje rekonstrukcija z izgradnjo pločnika in avtobusnih postajališč.

Na več železniških odsekih potekajo dela, nekatera bodo zaključena še letos.

Z deli bodo pričeli na novih odsekih

Tudi na železniški infrastrukturi se v bližnji prihodnosti obeta nekaj novosti. Na železniških postajah Grosuplje, Domžale, Ljubljana in Škofljica lahko pričakujemo nadgradnje, določene izboljšave pa so načrtovane tudi na nekaterih drugih

lokacijah. Gradila se bodo tudi nova železniška postajališča Ljubljana Rudnik, Zbelovo in Ledina.

Letos sta predvidena zaključek nadgradnje železniške proge na odseku Kranj-Jesenice in varnostno-tehnična nadgradnja železniškega predora Karavanke, odprtih pa je tudi še nekaj projektov, ki se bodo predvidoma zaključili v prihodnjem letu, in sicer: nadgradnja železniške proge Maribor-Šentilj, nadgradnja vozlišča Pragersko ter vgradnja ETCS sistema na delu X. koridorja (Dobova-Zidani Most in Pragersko-Šentilj).

V teku je tudi nadgradnja železniške proge Ljubljana-Divača, pri kateri se dela trenutno izvajajo na odseku Ljubljana-Brezovica, letos pa je v načrtu še pričetek del na odseku Brezovica-Preserje, delu odseka Preserje-Borovnica in na železniški postaji Borovnica. V teku je tudi uvedba daljinskega vodenja prometa na progi Zidani Most-Šentilj-d. m. (državna meja) in na odseku proge Zidani Most-Ljubljana, ki pa bo predvidoma trajala še do leta 2027. ■



Cargo

Masa dobrih vibracij.

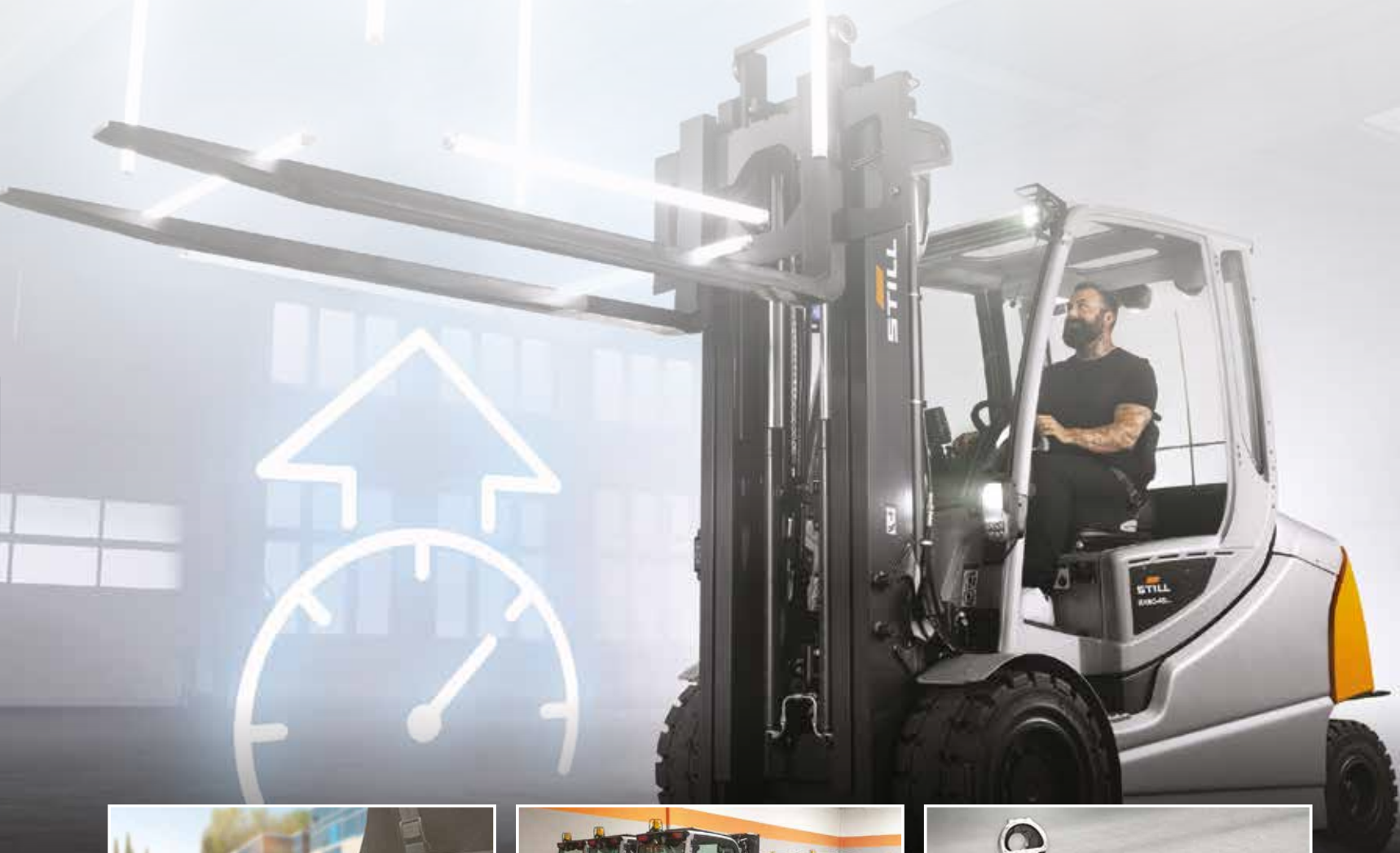


En tovorni vlak nadomesti 52 tovornjakov. Učinkovito in zanesljivo po vsej Evropi.

Povežite se z nami:



**NOVI IN RABLJENI VILIČARJI | SERVIS IN OBNOVA
VILIČARJEV | NAJEM VILIČARJEV |
REZERVNI DELI ZA VILIČARJE**



NOTRANJA LOGISTIKA

Poudarek na optimizaciji in varnosti

Optimizacija procesov v skladiščih je pomembna za učinkovitost dela, čedalje večji poudarek je tudi na varnosti zaposlenih, kar se ne nazadnje vidi tudi pri izbiri viličarjev za delo v skladiščih.

Barbara Perko

»Podjetja v svojih skladiščih iščejo vedno več optimizacij in se lotevajo tako imenovanih mikro optimizacij. Skupaj z njimi iščemo vsako še tako drobno opravilo, ki ne prinaša dodane vrednosti. Pazljivi smo na vsako sekundo, ki jo skladišče porabi po nepotrebnem, saj se vse te male sekunde konec leta precej nakopičijo,« pravi **Andrej Planina, direktor divizije, Špica**. »Skladišča so še posebej pozorna na varnost svojih zaposlenih in na sposobnost hitrega uvajanja novih delavcev. Fluktuacija ekip v skladiščih je namreč velika, delavci govorijo razne jezike, zato so tudi naše rešitve večjezične. Naš sistem

za glasovno vodenje dela v skladiščih zato na primer govori več jezikov in se uporabnik lahko z njim pogovarja v svojem maternem jeziku.«

Ustrezna razporejenost artiklov po skladišču pomeni krajše poti in večjo produktivnost.

Kot opaza Planina, se podjetja še vedno premalo zavedajo, da ima tudi razmestitev artiklov v skladiščih pomembno vlogo pri učinkovitosti dela. »Pri svojih projektih se redno lotevamo tudi tega in artikle po skladišču razporedimo tako,

da skrajšamo poti po skladišču in povečamo produktivnost ekipe. Opažamo tudi, da se skladiščne ekipe bojijo sprememb. Pretekla uspešnost podjetij je namreč velika ovira za vsako spremembo,« opozori. »Spremembe najprej težko sprejmejo, kasneje pa so s spremembami zadovoljni, saj opazijo njihove koristi.«

Podjetje Špica se največ ukvarja z uvajanjem informacijske podpore in optimizacije procesov v skladiščih. »Uvajamo WMS rešitve, pogosto z dodatkom za glasovno vodenje dela in za spremljanje pošiljk v dostavi (ePOD). Hkrati z uvedbo WMS rešitev podjetjem tudi svetujemo, kako lahko izboljšajo svoje delovanje. Zelo zanimivi so tudi projekti z uporabo RFID tehnologije, kjer avtomatično zaznavamo prisotnost artiklov ali pošiljk. Največje učinke pa dosežemo, ko naročnika povežemo z njegovimi kupci in dobavitelji in uvedemo celovito vidljivost oskrbovalne verige – od začetka do konca,« pove Planina.

Kompakten sistem, ki prihrani prostor

Čedalje večja potreba po avtomatizaciji in digitalizaciji delovnih procesov vodi razvoj na področju notranje logistike. »Moderne tehnologije vplivajo na razvoj intralogistike 4.0, ki jo sestavljajo intralogistična oprema in programska oprema. Na razvoj najbolj vplivajo tehnologije IoT oz. medsebojna komunikacija intralogističnih elementov preko interneta,



Foto: Jungheinrich

Podjetje Jungheinrich nudi tudi avtomatske robote oz. AMR »arculee«.

avtomatizacija skladišč ter avtomatsko vodena vozila, uporaba računalniškega vida ..., kot tudi zbiranje in obdelava podatkov (Big data). Pri tem veliko vlogo igrajo storitve v oblaku in razvijanje programske opreme, npr. WMS (tj. sistem za upravljanje skladišč),« razvoj opisuje **Ema Komar Latas, produktna vodja v podjetju Jungheinrich.**

Trendi gredo v smeri višjih višin skladiščenja ter uvajanja različnih asistenčnih in varnostnih sistemov.

Komar Latas kot zadnji dosežek izpostavlja celostni skladiščni sistem PowerCube, ki ga je Jungheinrich letos premierno predstavil na sejmu LogiMAT 2022 v Stuttgartu. »Gre za kompaktni sistem skladiščenja zabojnikov, s katerim lahko prihranimo prostor. Zabojniki so namreč skladiščeni vertikalno, en nad drugim v modularnem regalnem sistemu, do višine 12 metrov. Zabojnike skladiščijo in prevzemajo novo razviti satelitski vozički (shuttles), ki se premikajo pod



Foto: Linde

Podjetje Linde je predstavilo njihov največji električni viličar Linde E100-E180, z nosilnostjo od 10 do 18 ton.

regalnim sistemom s hitrostjo do 4 m/s in so opremljeni s posebnim varnostnim sistemom,« sistem opiše sogovornica. »Na splošno trendi stremijo k vedno višjim višinam skladiščenja z namenom prihranka prostora, uvedbi različnih asistenčnih in varnostnih sistemov, ki povečajo varnost v skladiščih ter implementaciji avtomatskih viličarjev (AGV) ter robotov (AMR).«

Možnosti za optimizacijo skladišč je po njenih besedah ogromno, temeljijo pa na trenutni organizaciji logistike podjetja in njegove opreme, včasih pa je za optimizacijo dovolj tudi reorganizacija procesov. Podjetjem lahko pomagajo z analizo pretoka materiala in svetovanjem. »Kot celoviti intralogistični ponudnik poleg viličarjev in vlačilcev nudimo tudi

VILBOSS
d.o.o.
VILIČAR CENTER

viličarji
logistika
akumulatorji
servis



Yale

www.vilboss.si

VIL-STAR



statične in dinamične regalne sisteme, avtomatska skladišča z regalnimi dvigali, AGV viličarje, AMR robote, programsko opremo za upravljanje skladišč (WMS) in še marsikaj bi se našlo,« pravi. Ob tem si prizadevajo, da so njihovi izdelki in rešitve inovativni in vzdržljivi, izdelki pa proizvedeni z učinkovito rabo virov.

Učinkovitejši in bolj trajnostni viličarji

Podjetje Jungheinrich je v zadnjem obdobju predstavilo kar nekaj modelov viličarjev generacije POWERLiNE, ki so zasnovani okoli integrirane litij-ionske baterije, ki je premišljeno vgrajena v notranjost viličarja. »Ta način oblikovanja je omogočil kompaktnije, okretnejše, bolj pregledne in ergonomične viličarje. Dodatno so zaradi Li-ion baterije zmogljivejši, učinkovitejši in bolj trajnostni kot viličarji s konvencionalno svinčevo baterijo,« prednosti viličarjev, za katere se stranke večinoma odločajo, našteje Ema Komar Latas.

Izpopolnjena tehnologija omogoča uporabo teh viličarjev npr. tudi v

hladilnicah, prav tako ni več potrebe po menjavi baterije, vzdrževanju le-te in polnilnicah s prezračevanjem. Vedno več je tistih, ki se odločajo za dobro opremljene viličarje. Ti s pomočjo varnostnih in asistenčnih sistemov pripomorejo k večji varnosti zaposlenih in na splošno skladišča ter optimizirajo delovni proces.

Zadnja generacija viličarjev Linde je že pripravljena tudi na strožje okoljske predpise, ki prihajajo.

Razširili ponudbo robotiziranih viličarjev

»V razvitih državah se pojavlja problem zagotavljanja zadostnega števila potrebne kadra, kar podjetja seveda rešujejo z vpeljavo napredne tehnologije. Tudi v podjetju Linde Material Handling sledimo temu globalnemu trendu. Tako smo v zadnjih letih razširili svojo ponudbo robotiziranih viličarjev in rešitev. Ena izmed prednosti, ki jih svojim strankam nudimo, je, da za vpeljavo robotiziranih

viličarjev ne potrebujemo posegov v samo infrastrukturo kupca, saj za navigacijo viličarjev uporabljamo geo-navigacijo. Tako odpade potreba po montaži dodatnih sprejemnih točk, ki jih potrebuje viličar za nemoteno delovanje,« poudarjajo v **podjetju Linde**. »Eden izmed trendov je seveda tudi vpeljava Li-ion baterij v segment električnih viličarjev. Ta tehnologija je sicer prisotna na našem trgu že kar nekaj let, ampak smo v zadnjem letu pričr tudi izboljšavam na področju samih baterij.«

Pripravljene na strožje okoljske predpise

V podjetju Linde izdelke in storitve oblikujejo tako, da omogočajo kar največjo učinkovitost, vrhunsko ergonomijo za samega voznika in varčnost pri porabi goriva. »Viličarji z motorjem na notranje izgorevanje niso nobena izjema na področju okoljskih predpisov. Naša zadnja generacija viličarjev z motorjem na notranje izgorevanje zadostuje okoljski normi EU5, ki je trenutno v veljavi v EU. Še več,

OBLIKUJEMO STANDARDE

POVSEM NOVA TRAJNOSTNA POWERLiNE GENERACIJA

Izjemna OKRETNOST

Izboljšana produktivnost in maksimalna učinkovitost zahvaljujoč optimalni uporabi prostora

Maksimalna VARNOST

Manj izpadov in najboljša zaščita vaših zaposlenih

Neprimerljiva TRAJNOST

Izberite drzno z domnevno najbolj trajnostnimi industrijskimi vozili

UDOBJE na najvišji ravni

Delovno mesto, ki bo všeč vašim zaposlenim

to normo smo tudi močno presegli tako, da smo v veliki meri že pripravljeni tudi za nove strožje okoljske predpise, ki bodo v veljavi šele čez nekaj let,« pojasnjujejo.

Novost na področju vodenja viličarja

V zadnjih letih se stranke na slovenskem trgu vse bolj zavedajo pomembnosti logističnih procesov in se odločajo za čedalje bolj opremljene viličarje. »Povečano udobje za samega voznika pomeni manj bolniških odsotnosti, večjo produktivnost, kar navsezadnje vodi k večji konkurenčnosti samega podjetja. Ena izmed zadnjih novosti, ki jih je predstavilo našo matično podjetje, je Linde Steer Control. Gre za popolno novost pri samem vodenju viličarja. S tem smo zagotovili še večjo povezanost voznika s samim viličarjem ter s tem pomembno prispevali k izboljšanju udobja voznikovega delovnega prostora. Na voljo bosta dve možnosti, in sicer vodenje viličarja s pomočjo manjšega volana in s pomočjo t.i. joysticka. Glavna prednost tega novega sistema je v tem, da se močno razbremeni ramenski obroč, saj obe



Foto: Linde

Linde Steer Control je novost pri samem vodenju viličarja, ki prispeva k izboljšanju udobja voznikovega delovnega prostora.

voznikovi roki vseskozi počivata na naslonu za roke,« opišejo novost.

Izpostavljajo še eno pomembno pridobitev, in sicer električni viličar Linde E100-E180, ki ima nosilnost od 10 pa vse do 18 ton. »Viličar je na voljo s klasično svinčeno-kislinsko baterijo kot tudi z Li-I-ON baterijo. Ta viličar združuje prednosti

tako električnih viličarjev kot viličarjev z motorjem z notranjim izgorevanjem. To pomeni, da lahko s tem viličarjem ponudimo zmogljivosti, ki jih nudijo motorni viličarji, z okoljsko prijazno in tiho vožnjo, ki jo nudijo električni viličarji. Za delovno bolj intenzivne procese se lahko na viličarju seveda tudi menja baterijo,« še dodajajo. ■



Linde Material Handling

Linde

To je Linde.

Viličarji za vsak vaš premik. Izjemno. Povsod.

Več informacij o **NOVIH** Linde viličarjih na spletnem mestu linde-vilicar.si

MURSKA TRANSPORT

V Murska transportu se prilagajajo novim razmeram

Emil Šterbenk

Opređeljuje jih predvsem povečano povpraševanje po skladiščnih prostorih, zato gradijo novo skladiščno halo.

Dejavnost Murska transporta je dosti širša, kot bi sklepali po imenu. Ne ukvarjajo se samo s prevozi, ampak blago tudi skladiščijo, prelagajo, pripeljejo sestavne dele na proizvodne linije uporabnikov njihovih storitev – skratka logistično dejavnost celovito obvladajo. Ob tem lahko pri njih skladiščne in poslovne prostore ter določena vozila tudi najamete, ukvarjajo pa se še s trgovsko dejavnostjo in oddajanjem sob.

Več kot tridesetletna tradicija

Podjetje Murska transport so ustanovili leta 1990 in v njegovem okviru družno delujejo podjetja: Murska transport, d. o. o., Caneks, d. o. o., Frbejzar, d. o. o. V začetnem obdobju je bil podarek na transportni dejavnosti, ki so jo kmalu razširili na celovit nabor logističnih storitev, ki jih zdaj prvenstveno nudijo pomurskim podjetjem. Delujejo po vsej Sloveniji, Avstriji in na Bavarskem, po željah in potrebah naročnikov pa tudi širše po Evropi. Njihova prednost je, da so majhno, vitko podjetje, ki se trendom in razmeram lahko sorazmerno hitro prilagodi.

Nova skladiščna hala

»Naš temelj so skladiščni prostori, ki jih imamo na dveh lokacijah v Murški Soboti. V skladišča sprejemamo tako surovine kot končne izdelke. Poskrbimo za razkladanje tovora, potem pa – ko nam to sporoči kupec – kar je treba, pripeljemo na njegovo dvorišče oziroma proizvodne prostore. Zaradi tega imamo floto dvajsetih tovornjakov – od vlačilcev do klasičnih in tandemskih prikoličarjev s ponjavami ali pa s hladilniki oziroma vozila s kontroliranim temperaturnim režimom,« pravi direktor Andrej Cipot.



Fotografije: Murska transport

Na povečanje povpraševanja po skladiščnih prostorih odgovarjajo z gradnjo nove skladiščne hale, dolžine 40, širine 22 in višine 8 metrov za 1.250 paletnih mest. »Računamo, da bomo skladiščenje v novi zgradbi lahko začeli že septembra – praktično takoj po dopustih,« razlaga sogovornik.

Prilagajanje novim pravilom igre

Kolektiv Murska transport trenutno šteje 25 zaposlenih, tako da glede na velik obseg poslovanja določene storitve tudi najemajo. V prvi vrsti so osredotočeni na pomursko območje, saj sodelujejo s podjetji od Hodoša, Lendave, Šalovcev, Murske Sobote do Ormoža in Ljutomera. V času kovida so v njihovih skladiščih pretovarjali blago za bolgarske ukrajinske in druge vzhodnoevropske kupce. Pravila v posameznih državah so se spreminjala. Tako so domači prevozniki pripeljali blago do Murske Sobote, kjer so ga kratkoročno skladiščili in potem preložili na tovornjake iz prej omenjenih držav.

Pogled v prihodnost

O načrtih podjetja Andrej Cipot pravi: »Vsi naši skladiščni prostori so regalni, visoki osem metrov. Pazimo, da nabavljamo najsodobnejšo skladiščno opremo. Skrbimo, da se naši zaposleni izobražujejo in kupcem storitev nudijo kar najboljši servis. To se odraža tudi skozi imple-



mentacijo različnih sistemov kakovosti in članstva v uglednih komorah ter združenjih. Zaenkrat so naša skladišča klasična. Spogledujemo se z idejo, da bi svojim kupcem oziroma partnerjem sčasoma ponudili še skladiščenje v temperaturno-nadzorovanem režimu (hladilnica). Na tem področju imamo dolgoletne izkušnje s prevozi hitro pokvarljivega blaga. Poleg tega pa je veliko povpraševanje tudi po skladiščenju kemikalij in drugih materialov ter izdelkov, za katere bi morali skladišča prilagoditi zahtevam ADR.«

**PRILAGODLJIVO
IN ENOSTAVNO
FINANCIRANJE**

**FINANČNI LIZING ZA
POSLOVNO DEJAVNOST**

AVTOCESTA? ALI AUTOBAHN?

Prijetna dilema ...

Razširite meje svojega posla.

Obiščite nas v poslovalnici in preverite
možnost financiranja nakupa vozil,
delovnih strojev ali drugih premičnin s
FINANČNIM LIZINGOM.



INTESA SANPAOLO BANK

**SKRBIMO ZA VSE,
KAR VAM POMENI NAJVEČ.**

FINANCIRANJE

Rastoča inflacija zaostruje pogoje financiranja

Medtem ko naraščajo tudi cene rabljenih vozil, svoje zobe že kaže inflacija, zaradi katere se dvigujejo obrestne mere.

Barbara Perko

Podjetja imajo več različnih možnosti, ko gre za financiranje nakupa novih ali rabljenih vozil za opravljanje poslovne dejavnosti. Najbolj prepoznavna produkta sta finančni leasing in poslovni najem. Pri finančnem lizingu po preteku lizing pogodbe vozilo preide v last pravne osebe, v primeru operativnega lizinga pa se vozilo po preteku lizing pogodbe vrne v posest lizing družbi, razliko pojasnjuje **Andrej Pucer, glavni direktor NLB Lease&Go**, in dodaja, da »pri tem v družbi NLB Lease&Go nudimo tudi možnost premoženjskega zavarovanja vozila«. Financiranje komercialnih vozil z lizingom je, pravi Pucer, hitro in enostavno. Primerjalno z drugimi oblikami financiranja omogoča nižji del lastnih sredstev in konkurenčne pogoje.

Pucer dodaja, da se pogoji financiranja lahko razlikujejo tudi glede na izbiro za finančni ali operativni lizing, v manjši meri pa tudi glede na to, ali gre za novo ali rabljeno vozilo. »V zadnjem obdobju smo priča dvigu obrestnih mer, saj obrestne mere sledijo inflacijskim trendom,« opozarja še na eno spremembo.

Višje cene rabljenih vozil

V **GB Leasing** kot najbolj primerno obliko financiranja za komercialna vozila za opravljanje dejavnosti navedejo finančni leasing. »Pri tem načinu financiranja se osnovno sredstvo vodi v poslovnih knjigah lizingjemalca. Lizingjemalec lahko

pri financiranju uveljavlja tudi določene olajšave ter obračunava amortizacijo. Poleg tega pri tem načinu financiranja omogočamo premostitveno financiranje DDV, ki ga stranka plača šele po končanem mesečnem ali trimesečnem obračunu DDV-ja z davčno upravo,« pojasnjujejo v GB Leasing. V primeru najema komercialnih vozil s pogodbo o dolgoročnem najemu »najemnik ob začetku najema plača varščino (začetno najemnino) ter nato za najeto sredstvo plačuje mesečno najemnino. Ob izteku pogodbe o najemu se vozilo vrne«.

Povpraševanje po finančnem lizingu električnih vozil raste in pričakovati je, da se bo le še krepilo.

Pogoji financiranja so v GB Leasing za nova ali rabljena vozila odvisni od znamke in tipa vozila. Za končno odobritev pa je potrebna ustrezna boniteta stranke. Medtem ko se pogoji financiranja v GB Leasing v zadnjem letu niso bistveno spremenili, so se bistveno povečale cene rabljenih vozil zaradi omejene ponudbe in motene proizvodnje novih vozil.

Inflacija zaostruje pogoje

»Pogoji financiranja tako za nova kakor tudi za rabljena vozila so tržno usmerjeni in so določeni na podlagi individualne

obravnave strank. Žal pa v zadnjem času rastoča inflacija finančne pogoje financiranja zaostruje. Pri rabljenih vozilih velja upoštevati še omejitev starosti vozila ob izteku financiranja,« poudarjajo pri **Porsche Leasing**. Ocenjujejo, da se več kot 50 odstotkov vse prodanih vozil gospodarskim družbam financira, pri čemer največji delež odpade na finančni lizing.

V Porsche Leasing izpostavljajo še en pomemben element: »Ob financiranju je strankam pomembna tudi dodatna storitvena ponudba, kot je vzdrževanje vozila, garancija, asistenca, za kar običajno želijo rešitev iz enega naslova oz. kot paket v partnerstvu več ponudnikov.«

Težave zaradi podaljšanih dobavnih rokov

V GB Leasing največ zanimanja opažajo za financiranje novih in rabljenih osebnih in tovornih vozil v vseh oblikah financiranja, tako za finančni lizing kot za poslovni najem. »Za tovorna vozila je sicer situacija glede rokov dobav še vedno negotova, saj so se dobavni roki podaljšali celo do 12 mesecev, tako da lahko takoj po stabilizaciji proizvodnje, pričakujemo povečano povpraševanje po finančnem lizingu novih tovornih vozil,« pravijo. Raste tudi povpraševanje na področju financiranja električnih vozil, kjer pričakujejo, da se bo povpraševanje po električnih vozilih v prihodnje krepilo. ■



NLB Lease&Go

**Pot do vašega cilja
je hitrejša, kot boste
spili kavo.**

**PREPROSTO
do tovrnega
vozila**

Z lizingom NLB Lease&Go boste vaš cilj dosegli hitreje, kot spijete kavo. No, mogoče bo trajalo kak trenutek dlje, vseeno pa sta hitrost in preprostost postopka na najvišjem nivoju. Več na nbleasego.si.

Dobrodošli v obdobju dobičkonosne električne transportne logistike.

Novi **eActros**. Kmalu tudi v Sloveniji.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Autocommerce, d.o.o., Pooblaščen prodajalec težkih tovornih vozil Mercedes-Benz, Baragova ulica 10, 1000 Ljubljana

