

glas gospodarstva

TRANSPORT



PRED NOVIMI IZZIVI

Nujne so velikopotezne spremembe v prometu

Intervju z Dušanom Mesom

Visoke cene voznin in nezanesljivost dobav ključni težavi

Razmere v panogi

V vladnih dokumentih pogrešamo strategijo digitalizacije logistike

Intervju

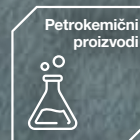
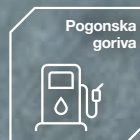
Petrol, vaš najboljši poslovni partner

Izberite enega sogovornika za celovito poslovno ponudbo.

V Petrolu na enem mestu soustvarjamo razvoj mest in lokalnih skupnosti, javnega sektorja, industrije ter malih in velikih podjetij. **✓ Že več kot 75 let. ✓**

Pomagamo vam z **✓ bogatim naborom vrhunskih poslovnih rešitev, ✓** ki so stroškovno učinkovite in okolju prijazne. Razvejana lokalna prodajna mreža strokovnjakov in **✓ bogate izkušnje ✓** poskrbijo za neprekosljivost naše storitve.

Izberite nove tržne priložnosti z optimalnim poslovnim modelom po vaši meri, za konkurenčno prednost in **✓ nizkoogljeno prihodnost, ✓** ki jo ustvarjamo skupaj.



Več informacij poiščite na
✓ www.petrol.si/poslovne-resitve

PETROL

Energija za življenje



ZAUPAJTE
SVOJ TOVOR
STROKOVNJAKOM

PRAVA POT DO CILJA

ADRIA KOMBI d.o.o.

Nacionalna družba za kombinirani promet

Tivolska c. 50, 1000 Ljubljana, Slovenija

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

infor@adriakombi.si



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



»Kupcem ponudimo celovite logistične storitve«

Intervju z Melito Rozman Dacar

12



»Izgubljeni« logistični tokovi se počasi vračajo v Slovenijo

Prevozi potnikov

21



Že v kratkem pomembne novosti za tovarnjake

DARS

38

glas gospodarstva

TRANSPORT

september 2021

Uvodnik

Treba se je pripraviti na prihajajoče izzive

7

Intervju

Nujne so velikopotezne spremembe v prometu

8

Intervju

»Kupcem ponudimo celovite logistične storitve«

12

Železniška infrastruktura

Z nadgradnjami do krajšega potovalnega časa

17

Prevozi potnikov

»Izgubljeni« logistični tokovi se počasi vračajo v Slovenijo

21

Razmere v panogi

Visoke cene voznin in nezanesljivost dobav ključni težavi

26

Cestna infrastruktura

Sodobne cestne povezave povečujejo konkurenčnost gospodarstva

32

Dars

Že v kratkem pomembne novosti za tovarnjake

38

Intervju

»V vladnih dokumentih pogrešamo strategijo digitalizacije logistike«

41

Carinjenje

Sprememba na področju carinjenja

45

Digitalizacija

Digitalno poslovanje že skoraj nuja

48

Dostava

Organizacija mora biti učinkovita

54



Izdajatelj:

Gospodarska zbornica Slovenije
Dimičeva 13, 1504 Ljubljana

Gospodarska
zbornica
Slovenije

V.d. odgovornega

urednika:

Barbara Perko

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
gg.plus@gzs.si

Trženje oglasnega prostora:

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

ANALIZA: TRANSPORT 2020

Kljub padcu prodaje rast dodane vrednosti	59
Cestni tovorni promet	66
Logistika	68
Pošta in kurirske dejavnosti	70
Potniški kopenski promet	72
Pretovarjanje	74
Železniški tovorni promet	76
Skladiščenje	78
Poslovanje transporta v prvem polletju 2021	80

Lestvica

Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2020	82
Logistika, 2020	84
Potniški kopenski promet, 2020	85
Železniški tovorni promet, 2020	86
Cestni tovorni promet, 2020	86
Skladiščenje, 2020	87
Pretovarjanje, 2020	87
Pošta in kurirske dejavnosti, 2020	88

Prevozi

Licence tudi za mednarodne prevoze blaga s kombiji	92
--	----

Listine

Takšni so pogoji za pridobitev potrdil za voznike, državljane tretjih držav	94
---	----

Trendi

Pričakujejo intenzivno rast	96
-----------------------------	----

Luka Koper

V prvi polovici leta bolje od načrtovanega	102
--	-----

Notranja logistika

Raste povpraševanje po električnih	106
------------------------------------	-----

Gospodarska vozila

Z izboljšavami do prihrankov	113
------------------------------	-----

Leasing

Največ zanimanja za klasičen leasing	118
--------------------------------------	-----



Sprememba na področju carinjenja 45
Carinjenje



Kljub padcu prodaje rast dodane vrednosti 59
Analiza: transport 2020



Licence tudi za mednarodne prevoze blaga s kombiji 92
Prevozi

Tisk: Present, d. o. o.

Datum natisa: 10. 9. 2021

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.

Poštnina 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.

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

Pri tiskanju smo uporabili okolju prijazne barve na rastlinski osnovi.

Zelo velike in zahtevne tovore vam prepeljejo po celem svetu

BUTIČNA LOGISTIKA

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

TRANSPORTNA SREDSTVA, POTI IN LJUDJE

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

EMBALAŽA ZA NAJBOLJ ZAHTEVNE RAZMERE

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

JADRAN KOT OKNO V SVET

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



Organizacija intermodalnih prevozov (kopenski/pomorski/zračni)

Ureditev dovoljenj za posebne prevoze in spremstvo

Pristaniška asistenca in skladiščna logistika

(specializirani za Koper, Reka in Trst)

Pakiranja za prekomorske tovore

Selitev opreme – RAL

Prevozi za državo in na področju obrambe

Uvodnik

Treba se je pripraviti na prihajajoče izzive

Svetovno gospodarstvo se že drugo leto zapored sooča z vplivi širjenja virusa covid-19. Razglasitev pandemije ima velik vpliv tudi na logistiko in transport. Posledice zaradi sprejema mednarodnih oblik omejitev potovanj občuti kar 90 % svetovnega prebivalstva. Negativni vpliv imajo omejitve potovanj na letalske prevoznike, posledično pa tudi na avtobusne in železniške prevoznike, predvsem pa na države, kjer so njihova gospodarstva odvisna od turizma. Kriza s koronavirusom nekaterim sektorjem predstavlja velik izziv, spet drugim priložnosti. Tako imamo tudi znotraj panoge logistike sektorje, ki so prav v času korona krize, ali pa ravno zaradi nje, med najhitreje rastočimi. To so e-maloprodaja, dostava na zahtevo in dostava na zadnji milji. Kruto realnost posledic pandemije so pokazale nedavne raziskave, ki napovedujejo na svetovni ravni negativni vpliv covida-19 na panogo logistike in transporta ter trgovine v zmanjšanju prihodkov med 40 in 50 %. Podjetja in tudi države se tako s prihajajočimi izzivi različno soočajo, dejstvo pa je, da se bomo morali spoprijeti z obstoječo krizo koronavirusa, še bolj pomembno pa je, da se pripravimo na prihodnje morebitne motnje v dobavni verigi, ki bi jih lahko povzročili podobni dogodki, morebitne nove pandemije ali vpliv podnebnih sprememb, ki so vedno bolj izrazite.

Kot odgovor na številne prihajajoče izzive smo v prejšnjih izdajah naše revije poudarjali pomembnost uvedbe digitalizacije v logistiki in transportu. Dodatni argument sedaj prinaša tudi sprejeta Evropska uredba o elektronskih informacijah v tovarnem prometu

(eFTI), ki začne veljati avgusta 2024. Takrat bo pretok informacij med podjetji in oblastmi (državnimi institucijami) v EU postal obvezen, naša ambicija pa je, da se pred obvezno uporabo in implementacijo regulative v praksi prične uporabljati že prej. Aktualni tematiki digitalizacije v logistiki se posvečamo tudi v tej reviji. Vse, ki bi želeli o tej temi spoznati še več, pa vabim k udeležbi na Logističnem kongresu 2021 – EUROLOG 2021, ki bo letos v Kongresnem centru Thermana Park Laško od 15. do 17. septembra 2021. Več o programu kongresa ter prijavah si lahko ogledate na spletni strani: <https://logisticnikongres.si/>

Drugo rešitev za prihodnje izzive, ki so povezani tako s krizo koronavirusa kot hitrimi podnebnimi spremembami, ponuja železniški promet. V izjemnih okoliščinah v času širjenja virusa covid-19 je železniški promet zagotavljal zanesljiv in varen prevoz nujnih dobrin za prebivalstvo in gospodarstvo. Železniški promet ima tudi zanemarljivo vrednost izpustov toplogrednih plinov v ozračje, kar je med ostalimi razlogi botrovalo, da je Evropski parlament sprejel odločitev o razglasitvi leta 2021 za evropsko leto železnic. Obenem se je potrebno zavedati, da imamo v železniškem prometu še vedno zastarelo infrastrukturo, visoke stroške obratovanja in zastarel poslovni model. To so ovire, ki jih je potrebno premagati in prav s spodbujanjem uporabe železnic kot varnega in trajnostnega prometa ter odstranitvijo preostalih institucionalnih, pravnih in tehničnih ovir lahko železniški promet dejansko postane rešitev za prihodnje izzive. **gg**



Foto: Krafart

Dejstvo je, da se bomo morali spoprijeti z obstoječo krizo koronavirusa, še bolj pomembno pa je, da se pripravimo na prihodnje morebitne motnje v dobavni verigi, ki bi jih lahko povzročili podobni dogodki ali vpliv podnebnih sprememb, ki so vedno bolj izrazite.

Robert Sever

Direktor GZS – Združenja za promet

Intervju

Nujne so velikopotezne spremembe v prometu

Darja Kocbek, foto: Barbara Reya



Po drugem tiru med Divačo in Koprom bo treba v prihodnosti drugi tir dograditi tudi proti Jesenicam in med Mariborom in Šentiljem, pravi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.

Slovenske železnice se v skladu s svojo strategijo želijo iz nacionalnega železniškega prevoznika preleviti v enega vodilnih tehnološko moderniziranih ponudnikov celovitih storitev logistike tovora in mobilnosti ljudi v regiji. »Našim uporabnikom želimo omogočiti učinkovit prevoz od vrat do vrat,« nam je povedal generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.

EU se je odločila leto 2021 imenovati za evropsko leto železnic, katerega namen je spodbujati uporabo železnic kot varnega in trajnostnega prometnega sredstva. Kako to počnete na Slovenskih železnicah?

Na Slovenskih železnicah smo izjemno veseli, da je letošnje leto Evropska komisija razglasila za evropsko leto železnic. Železniški prevoz je najbolj trajnosten, okolju prijazen, varen in energetsko učinkovit način prevoza. Če vemo, da emisije toplogrednih plinov v prometu v Evropi predstavljajo okoli 25 odstotkov, da železniški promet predstavlja le 0,5 odstotka teh emisij, cestni pa okoli 71 odstotkov, je jasno, da je prihodnost tudi zaradi zaveze v Evropskem zelenem dogovoru na »železnici«. Kljub omenjenemu pa se po železnicah prevaža le približno sedem odstotkov potnikov in 11 odstotkov blaga. Zato mora Evropska komisija v prihodnje več narediti, da kar največ tovora konča na železnici in ne na cesti. Železniški tovorni promet mora v prihodnosti postati enakovreden cestnemu tovornemu prometu.

Kaj je treba narediti za to?

Še vedno je preveč birokratskih ovir, neenotna je tudi železniška infrastruktura (prehajanje meja). Da bi dosegli cilj, da bodo železnice po Evropi postale konkurenčnejše cestnemu prevozu in vseevropsko »kompatibilne«, bo treba v Evropi preprosto poenostaviti nekatere procese in postopke – tudi zakonodajne. Kaj Slovenske železnice počnemo v evropskem letu železnic? V Potniškem prometu celovito prenavljamo vozni park. V promet so že vključeni novi vlaki švicarskega proizvajalca Stadler. Do konca letošnjega leta bo v Slovenijo prispelo 24 novih električnih vlakov. Do konca leta 2022 bo po slovenskih tirih zapeljalo vseh 52 naročenih novih vlakov. Od tega bo 21 enopodnih in 10 dvopodnih (dvonadstropnih) električnih ter 21 enopodnih dizelskih vlakov. Novi vlaki so okolju prijaznejši, zanesljivejši, udobnejši in gotovo pomembno prispevajo k zadovoljstvu potnikov. Na SŽ dejavno poteka proces celovite digitalizacije in modernizacije, ki bo še bolj približal železniški potniški promet uporabnikom.

Kaj pa v tovornem prometu?

V Tovornem prometu Slovenskih železnic prav tako poteka proces celovite prenove voznega parka. V preteklih letih smo kupili 100 najsodobnejših univerzalnih

nizkopodnih kontejnerskih vagonov avstrijskega proizvajalca InnoFreight za prevoz razsutega tovora. Novi tovorni vagoni omogočajo večjo nosilnost in preprostejšo uporabo, z menjavo nadgradenj se lahko prilagodijo tudi za prevoz različnih vrst tovora. Letos bo celovito prenovljenih tudi 12 dizelskih premikalnih lokomotiv.

Evropski zeleni dogovor in zeleni prehod je ena ključnih strategij EU. Kje na Slovenskih železnicah vidite priložnosti?

Evropski zeleni dogovor določa pot, s katero želi Evropa do leta 2050 postati prva podnebno nevtralna celina. To pomeni, da so nujne velikopotezne spremembe v prometu, če zares želimo do leta 2050 doseči 90-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, ki jih ustvari promet. Samo od sebe to preprosto ne bo šlo! Evropski zeleni dogovor je priložnost za to! Naš cilj v prihodnjih letih v tovornem prometu je nadaljnji razvoj prevozniških aktivnosti v Avstriji in na Hrvaškem, pa razvoj prodajnih in proizvodnih aktivnosti na drugih ključnih trgih in s tem slediti strateškemu cilju postati eden vodilnih tehnološko moderniziranih ponudnikov celovitih logističnih rešitev. V potniškem prometu želimo s širjenjem ponudb Integriranega javnega potniškega

Da bi dosegli cilj, da bodo železnice po Evropi postale konkurenčnejše cestnemu prevozu in vseevropsko »kompatibilne«, bo treba v Evropi preprosto poenostaviti nekatere procese in postopke – tudi zakonodajne.



prometa (IJPP) in v mednarodnem prometu postati pomemben ponudnik mobilnosti ljudi v regiji.

Kateri odseki prog so še potrebni prenove, kakšne so možnosti za pridobitev evropskih sredstev?

Zagotovo so med prednostnimi projekti nadgradnje in posodobitve regionalnih železniških prog – kamniške, dolenske proge z dvotirnostjo do Grosuplja. Seveda bo treba v prihodnosti dograditi drugi tir proti Jesenicam in seveda med Mariborom in Šentiljem. Razrešiti bo treba tudi vprašanje tako imenovanega »ljublanskega dela« oziroma prehajanja železniškega tovornega prometa skozi Ljubljano. Ko govorimo o potniškem prometu, Slovenija in z njo prestolnica nujno potrebuje tudi sodoben potniški center. Potniški center Ljubljana bo predvidoma dograjen v naslednjih dveh

letih, prihodnje leto bo stekla gradnja. Naložbe v železniško infrastrukturo so v rokah države, torej tudi možnost črpanja evropskih sredstev.

Gradnja drugega tira se je začela. Kako se na njegovo dokončanje pripravljate na Slovenskih železnicah?

Ja, danes je vse skupaj z enim tirom med Koprom in Divačo zelo omejeno, ozko grlo, vsaj ko govorimo o železniškem delu. Logist, ki je zdaj pripeljal na teden 5 vlakov v Luko Koper, si želi v naslednjih 10 letih ali še prej podvojiti ali celo potrojiti te številke. Drugi

tir med Koprom in Divačo bo to omogočil, ko bo v letu 2026 dograjen. Po eni strani bo ponudil možnosti in priložnosti za več pretovora, po drugi strani pa bo pripeljal tudi večjo konkurenco, bistveno več prevoznikov, kot jih je danes. Kar bo konec koncev prineslo Slovenskim železnicam velik izziv in priložnosti. Če takrat, ko bo ta drugi tir predan prometu, ne bomo imeli sodobnega voznega parka v tovornem prometu, vsaj 30 ali 40 novih sodobnih lokomotiv in bistveno večjo mrežo kupcev po Evropi, bomo izgubljali. Na to moramo biti primerno pripravljeni, zato potrebujemo strateškega partnerja. Drugi tir bo prinesel priložnosti in verjamem, da jih bomo izkoristili.

Evropska komisija je v skladu z evropsko zakonodajo o združitvah odobrila pridobitev skupnega nadzora nad novoustanovljenim skupnim podjetjem Slovenskih železnic (SŽ) in češkega EP Logistics International (EPLI) na področju intermodalnega železniškega tovornega prometa. Za kakšen projekt gre in zakaj je pomemben za Slovenske železnice?

Če je drugi tir ključna infrastrukturna prioriteta, je strateški partner ključna prioriteta v tovornem prometu. Tovorni promet brez strateškega partnerja, brez finančne, kapitalske in ne nazadnje strateške povezave v prihodnosti ne bi bil več konkurenčen. Danes imamo v Tovornem prometu dobre poslovne rezultate, smo zanimivi, v podjetju ohranjamo večinski 51-odstotni lastniški delež. V podjetje prihaja svež kapital, da v kar najhitrejšem možnem času prevzamemo – kupimo posamezna podjetja v Avstriji, Italiji, na Madžarskem in upam tudi na Hrvaškem. To moramo narediti pred letom 2026, ko bo drugi tir med Koprom in Divačo dograjen. Tako bomo postali vodilni železniški operater oziroma logist na tem področju. To je naš cilj. Druge poti ni! Z vstopom češkega EP Logistics International (EPLI) kot strateškega partnerja v SŽ – Tovorni promet želimo internacionalizirati poslovanje na ključnih trgih srednje in jugovzhodne Evrope. Naš cilj je, da SŽ – Tovorni promet postane vodilni neodvisni regionalni prevoznik v železniškem tovornem prometu. **gg**

Če takrat, ko bo ta drugi tir predan prometu, ne bomo imeli sodobnega voznega parka v tovornem prometu, vsaj 30 ali 40 novih sodobnih lokomotiv in bistveno večjo mrežo kupcev po Evropi, bomo izgubljali.

Če je drugi tir ključna infrastrukturna prioriteta, je strateški partner ključna prioriteta v tovornem prometu. Tovorni promet brez strateškega partnerja, brez finančne, kapitalske in ne nazadnje strateške povezave v prihodnosti ne bi bil več konkurenčen.





Učinkoviti in mobilni

Upravljanje voznega parka je večplastna naloga. Mobilnost podjetja bo zagotovljena veliko preprosteje in gospodarneje, če boste upravljanje voznega parka zaupali družbi Porsche Leasing.

Vaše prednosti:

- Celovita ponudba (od financiranja, vzdrževanja vozila in pnevmatik, zavarovanja, gospodarjenja z gorivom, nadomestnega vozila do storitve "od vrat do vrat").
- Dosledna izraba možnosti prihrankov.
- Strokovno znanje in izkušnje vodilne družbe na trgu.
- Popoln pregled nad stroški.
- Kakovostno individualno strokovno svetovanje.
- Partner, na katerega se lahko zanesete pri vsem, kar je povezano z voznim parkom.

Porsche Leasing SLO d.o.o.

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

Intervju

»Kupcem ponudimo celovite logistične storitve«

Darja Kocbek



Foto: Jure Eržen

Družba SŽ - Tovorni promet kot vodilni železniški prevoznik blaga v Sloveniji in eden največjih slovenskih logistov razvija produkte za pridobitev tovora s cest na železnico.

Zaradi infrastrukturnih omejitev se v SŽ - Tovornem prometu vsak dan prilagajajo trenutnemu položaju in iščejo rešitve za optimalni prevoz.

»Zmogljivost slovenske javne železniške strukture je ta trenutek omejena in izvajanje storitev je za nas velik izziv. V zadnjih letih na slovenskem železniškem omrežju poleg njenega rednega vzdrževanja poteka več velikih gradbenih projektov, ki bodo dolgoročno pomenili večjo zmogljivost infrastrukture, kratkoročno pa pomenijo veliko oviro za železniški promet,« o zasedenosti kapacitet Slovenskih železnic na področju tovarnega prometa in možnostih za njihovo širjenje pravi Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ - Tovorni promet.

Zaradi infrastrukturnih omejitev se v SŽ - Tovornem prometu vsak dan prilagajajo trenutnemu

položaju in iščejo rešitve za optimalni prevoz tovarnih vlakov v skladu s pričakovanji kupcev. S svojimi rešitvami lahko SŽ - Tovorni promet kupcem kljub vsakodnevnim infrastrukturnim omejitvam ponudi konkurenčne pogoje, usmerjene k njihovim potrebam, nove povezave, prevoz dolgih in težkih vlakov preko logističnih točk, ki omogočajo združevanje tovora, našteva direktorica.

Kakšen pa je vaš vozni park v primerjavi s konkurenti?

Sodobna vozna sredstva so prav tako eden ključnih dejavnikov konkurenčnosti. V voznem parku SŽ - Tovornega prometa imamo električne in dizelske

lokomotive ter tovarne vagone za prevoz vseh vrst tovara. Po potrebi vagone tudi najemamo, tako da kupcem vedno lahko ponudimo ustrezne zmogljivosti. V zadnjih letih smo veliko vlagali v posodobitev našega voznega parka tako pri lokomotivah kot pri vagonih. Z načrtovanimi nakupi novih lokomotiv in vagonov ter modernizacijo obstoječih voznih sredstev bomo nadaljevali tudi v prihodnje.

EU podpira prenos tovara s cest na železnico, kakšne so pri tem možnosti in priložnosti za Slovenske železnice?

SŽ - Tovorni promet je vodilni železniški prevoznik blaga v Sloveniji. Smo eden največjih slovenskih logistov in eden največjih izvoznikov storitev. Razvijamo produkte za pridobitev tovara s cest na železnico. Veseli me, da se tudi država vse bolj zaveda pomena prevozov blaga po železnici, kjer so emisije škodljivih snovi neprimerno manjše kot v cestnih prevoznih, manjša sta hrup in poraba prostora in še bi lahko naštevala. Ker je količina tovara na slovenskem trgu omejena, v zadnjih letih naše prodajne in proizvodne dejavnosti aktivno razvijamo na tujih trgih, ključna za povečanje konkurenčnosti pa je internacionalizacija. Razen v Sloveniji prevoze samostojno opravljamo tudi v Avstriji in na Hrvaškem.

Kaj ponujate kupcem?

Kupcem lahko na enem mestu ponudimo celovite logistične storitve v skladu z njihovimi potrebami. Smo prilagodljivi, lojalni in se odzivamo na spremembe. Opravljamo prevoze na daljši prevoznici poti, s katerimi si prizadevamo pridobiti nov tovar, ki se je v preteklosti vozil po cesti. Poleg prevoza po železnici lahko ponudimo tudi kakovostno nadaljnjo distribucijo blaga in njegovo dostavo od vrat do vrat, skladiščenje in druge rešitve v skladu s pričakovanji kupcev. V sodelovanju z drugimi družbami skupine Slovenske železnice pa lahko ponudimo tudi špediterke storitve, vzdrževanje in popravilo vagonov ter varovanje blaga. Naš cilj je, da SŽ - Tovorni promet postane vodilni neodvisni regionalni prevoznik v železniškem tovarnem prometu. Zato bomo v prihodnje samostojno in v sodelovanju z našimi dolgoletnimi partnerji vstopali še na nove trge v regiji. Ključno je aktivno nadaljevanje internacionalizacije ter usmerjanje tokov preko Slovenije.

Lahko katerega že navedete?

Pripravljamo že nov produkt, s katerim bomo povezali Nemčijo in Slovenijo ter tranzit preko Slovenije. Nadaljevali bomo razvoj produkta med Luko Koper in Srbijo ter vpeljali nove povezave v tranzitu za/iz Slovenije z Italijo. Še bolj se bomo usmerjali na posamezne segmente blaga ter za njih pripravljamo nove produkte (lesarstvo in železarstvo). Še večji bo poudarek na preusmerjanje tovara s ceste na železnice ter iskanje rešitev za posamezne pošiljke ter stranske proge. Poleg razvoja novih rešitev moramo nadgraditi obstoječe produkte in povečati našo konkurenčnost.

Kako na Slovenskih železnica čutite težave dobaviteljev surovin zaradi pretrganja oskrbovalnih verig?

Težave so se pričele že v zadnjih mesecih leta 2019, z recesijo v avtomobilski industriji oziroma v blagovnih skupinah, povezanih z njo. V nadaljevanju so dodatno zaradi epidemije virusa covid-19 številni večji kupci zmanjševali svojo proizvodnjo, kar je negativno vplivalo na naše prevoze nekaterih blagovnih skupin. Po drugi strani pa smo opazili tudi rast povpraševanja. Nekateri prevozi, ki so pred epidemijo potekali po cesti, so se namreč zaradi težav pri prehajanju mej preusmerili na železnico, kjer ni bilo takšnih omejitev v mednarodnem transportu kot pri prevoznih po cesti. Lahko smo ponosni, da se železniški tovorni promet tudi v času največjih gospodarskih težav ni niti za dan ustavil.

Kako vam je to uspelo?

Za to smo morali tako sami kot z našimi partnerji sprejeti različne ukrepe. Naše proizvodne procese in dinamiko dostav smo stalno optimizirali in jih prilagajali trenutnemu položaju in zahtevam kupcev. Hkrati smo morali poskrbeti za zagotovitev pogojev za varno delo naših zaposlenih, ki so pri spopadanju s pandemijo odigrali ključno vlogo, brez njihove požrtvovalnosti nam to ne bi uspelo. Vsekakor se zavedamo, da so naše storitve pomemben del oskrbe domačega in tujega gospodarstva. Zato nenehno

Lahko smo ponosni, da se železniški tovorni promet tudi v času največjih gospodarskih težav ni niti za dan ustavil.



Foto: Uroš Hočvar

Skoraj leto dni je bil zaprt karavanški predor, obvozi pa so povzročali podaljšane prevoze in enormne stroške.

Trg še vedno okreva, prihodnost ni jasna, zato je optimizacija procesov za nas še vedno vsakdanja stvar.

prilagajamo naše storitve pričakovanjem kupcev in sprejemamo ukrepe za čim boljše pretočnost.

Kako ste zadovoljni z lanskim in letošnjim poslovanjem na področju tovarnega prometa?

Leto 2020 je bilo za naše podjetje poslovno izredno zahtevno. Zelo se je zaostрил konkurenčni položaj na slovenskem trgu. Nanj so leta 2019 vstopili kar štirje novi železniški prevozniki. Poleg tega smo se soočali s številnimi infrastrukturnimi omejitvami na slovenskih progah in na omrežjih skoraj vseh sosednjih držav. Skoraj leto dni je bil zaprt karavanški predor, obvozi pa so povzročali podaljšane prevoze in enormne stroške. Na naše delo pa so vplivala tudi negativna gospodarska gibanja, ki so se začela že v zadnjem četrtletju leta 2019. Pandemija virusa covid-19 je še občutno poglobila recesijska gibanja. Številni večji kupci so zmanjševali svojo proizvodnjo. Zaradi epidemije covid-19 smo sprejeli številne ukrepe in še intenzivirali optimizacijo naših procesov, predvsem na področju proizvodnje. Kljub izredno povečani konkurenci, številnim infrastrukturnim oviram in pandemiji smo tako leto 2020 končali z dobičkom,

ki sicer ni dosegel predvidenega. Za rezultati leta 2019 smo pri količini prepeljanega blaga zaostali za dobrih 9 odstotkov, pri opravljenem delu pa za slabih 7 odstotkov. Brez dodatnih ukrepov na prodajnem in proizvodnem področju bi bil padec bistveno večji. V prvi polovici letošnjega leta so se še vedno kazale posledice epidemije koronavirusa.

Kakšni so glavni načrti Slovenskih železnic na področju tovarnega prometa do konca leta?

Trg še vedno okreva, prihodnost ni jasna, zato je optimizacija procesov za nas še vedno vsakdanja stvar. Zavedamo se, da brez novega razvoja ne more biti rasti. Kljub vsem izzivom na trgu smo v prvi polovici leta dosegli načrte pri količini prepeljanega blaga in pri količini opravljenega dela in poslovali z dobičkom. Pričakujem, da bomo tudi do konca leta dosegli cilje iz poslovnega načrta. Velik izziv bo tudi predviden vstop strateškega partnerja, kjer so pričakovanja velika. Na koncu pa je potrebno izpostaviti, da bi bilo brez odličnega kolektiva in naših poslovnih partnerjev, ki verjamejo v nas, naše delo kar precej oteženo. *gg*

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

MEMBER OF:





Zagotavljanje učinkovitosti.

**Pnevmatike za tovorna vozila,
ki zagotavljajo, da vaš posel teče.**

150 let vsak dan znova prihajamo do spoznanj in inovacij ter si prizadevamo izboljšati tisto, kar se zdi popolno. Zagotavljanje prihodnjih rešitev za večjo zanesljivost in zmogljivost.



150
YEARS

OBNAVLJAMO.
VZDRŽUJEMO.
GRADIMO NOVE POVEZAVE.





Foto: DRSI

Železniška infrastruktura

Z nadgradnjami do krajšega potovalnega časa

Z vlaganjem v nadgradnjo regionalnih prog in gradnjo novih prog želijo povišati hitrosti in posledično skrajšati potovalni čas.

Barbara Perko

Direkcija RS za infrastrukturo ima za vlaganja v 1.200 kilometrov dolgo omrežje javne železniške infrastrukture za leto 2021 predvidenih 509,6 milijona evrov, za leto 2022 pa 464,3 milijona evrov. Od tega je za letošnje leto za investicije v javno železniško infrastrukturo načrtovanih približno 290,8 milijona evrov in v letu 2022 233,7 milijona evrov.

»Vlaganja v železniško omrežje so bila do pred nekaj let zelo okrnjena. S preteklo finančno perspektivo je bila s pomočjo evropskih sredstev izvedena nadgradnja obstoječih koridorskih prog (glavne proge, ki so hkrati del vseevropskega prometnega omrežja) v skladu z evropskimi standardi. Tako je sedaj na vseh koridorskih progah zagotovljena kategorija D in s tem omogočen osnovni pogoj za prevoz tovornih vlakov z osno obtežbo 22,5 tone/os.

Predvideno je tudi vlaganje v nadgradnjo regionalnih prog in gradnjo novih prog s ciljem povišanja hitrosti in posledično s skrajšanjem potovalnega časa,« pravijo na direkciji.

Vnovič stekel promet skozi predor Karavanke

V letu 2021 je predviden zaključek izvedbe **varno-stno-tehnične nadgradnje železniškega predora Karavanke**. Projekt, ki se je začel septembra lani, naj bi se zaključil do novembra. Glavnina del je bila izvedena v času popolne zapore proge, ki je trajala od 5. oktobra 2020 do 10. julija 2021. Projekt je sofinanciran tako s strani Avstrije kot Slovenije. Ocenjena vrednost projekta na slovenski strani je 78,58 milijona evrov, od tega so predvidena EU sredstva v višini 47,57 milijona evrov.

Na vseh koridorskih progah je zagotovljena kategorija D in s tem omogočen osnovni pogoj za prevoz tovornih vlakov z osno obtežbo 22,5 tone/os.

Sodobni nadzorni in varnostni sistemi omogočajo pogostejši interval vlakov v železniškem predoru Karavanke.

Slovenija bo predvidoma do konca 2023 vzpostavila interoperabilni čezmejni promet na svojem delu vseevropskega železniškega jedrnega omrežja.

V predoru sta bila v okviru del zaradi zagotovitve zadostnega prostora odstranjena oba obstoječa tira in položen nov tir, ki sedaj zadostuje novim varnostnim standardom. Izvedena je bila ureditev vozne mreže, v celoti so bili sanirani poškodovani deli konstrukcije predorske cevi, obnovljeni in restavrirani so vstopni portali, urejeno je ustrezno odvodnjavanje, izveden je intervencijski hodnik, postavljene so signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave.

Po izvedeni nadgradnji je izboljšana varnost železniškega prometa in potnikov. Vlaki lahko po novem vozijo s hitrostjo do 120 km/h, sodobni nadzorni in varnostni sistemi pa omogočajo tudi pogostejši interval vlakov. Izboljšana je požarna varnost v predoru in zagotovljeni so pogoji za varno in učinkovito reševanje v primeru nesreč.

V teku še več projektov

V letošnjem letu se nadaljuje več večjih projektov na slovenskem železniškem omrežju. V teku je tako **nadgradnja železniške proge Maribor–Šentilj**. Ocenjena vrednost projekta je 286,65 milijona evrov, od tega je 101 milijon evrov EU sredstev. Cilj projekta je modernizacija in obnova proge v skladu z evropskimi standardi, povečanje kategorije proge s C3 na D4, povečanje stopnje varnosti prometa in zmogljivosti proge. Po zaključku projekta bodo vlaki na tem odseku lahko vozili do 120 km/h, kar bo skrajšalo čas potovanja. Posodobitve pa bodo omogočile tudi učinkovitejše vodenje prometa in optimalno odvijanje prometa vlakov.

Izvaja se tudi **vgradnja ETCS sistema na delu X. koridorja (Dobova–Zidani Most in Pragersko–Šentilj)**. Ocenjena vrednost tega projekta je 21,23 milijona evrov, od tega je 6,37 milijona evrov evropskih sredstev. Projekt, ki se je začel oktobra 2017, se bo predvidoma zaključil konec leta 2023. Z dokončanjem tega projekta bo do konca leta 2023 vključen ETCS na celotnem jedrnem omrežju v Sloveniji. S tem

bo Slovenija vzpostavila interoperabilni čezmejni promet na svojem delu vseevropskega železniškega jedrnega omrežja. Z uvedbo ETCS bo omogočen čezmejni železniški promet brez ustavljanja vlakov na meji, zmanjšal se bo potovalni čas in s tem tudi stroški železniškega prometa.

Izvaja se projekt **uvedbe daljinskega vodenja prometa na progi Zidani Most–Šentilj–d. m. in na odseku proge Zidani Most–Ljubljana**. Ocenjena vrednost projekta je 180,47 milijona evrov, projekt pa naj bi bil zaključen do konca leta 2027. Za vzpostavitev daljinskega vodenja prometa je treba zgraditi izvennivostne dostope na peronsko infrastrukturo, posodobiti signalno varnostne naprave in uvesti daljinsko vodenje prometa.

Ocenjena vrednost projekta **nadgradnje železniške proge na odseku Kranj–Jesenice** je 166 milijonov evrov. Izvedba je predvidena v več sklopih. Cilj nadgradnje je zagotoviti nosilnosti proge kategorije D4, odpraviti ozka grla ter povečati prepustnosti in prevozne zmogljivosti železniške proge. Obenem se bodo lahko dvignile hitrosti vlakov na nove projektirane hitrosti, povečala se bo stopnja varnosti prometa, odpravljeni in preprečeni pa bodo tudi negativni vplivi na okolje.

Začeli več novih projektov

Konec maja se je začela **nadgradnja železniške postaje Grosuplje**. Ocenjena vrednost nadgradnje železniške postaje ter rušitve in gradnje novega nadvoza je 23,82 milijona evrov, od tega so bila odobrena EU sredstva v višini 6,94 milijona evrov. V okviru del bodo na železniški postaji Grosuplje zgrajeni dva nova otočna perona in dva nova podhoda. Dostopi na železniški postaji bodo prilagojeni invalidom in funkcionalno oviranim osebam. Nadgrajeni bodo tiri in tirne naprave, urejeno bo postajno poslopje in parkirišča. Na celotnem območju postaje bo izvedena tudi protihrupna zaščita. Zaradi rušenja in gradnje novega nadvoza na A strani železniške postaje Grosuplje (območje Taborske ceste) bo do 9. marca 2022 popolna zapora dela lokalne ceste Grosuplje–Ponova vas. Novi nadvoz bo širši in bo imel tudi površine za pešce in kolesarje.

Do predvidoma julija 2023 naj bi bila zaključena **nadgradnja vozlišča Pragersko**. Vrednost investicije je ocenjena na 88,91 milijona evrov, od tega 40 milijonov evrov predstavljajo evropska sredstva. V okviru projekta bodo nadgradili in posodobili železniško postajo Pragersko, nadgradili tire in tirne naprave, signalno varnostne in telekomunikacijske naprave (SVTK) ter vozne mreže. Predvidena je gradnja dveh peronov, ureditev dostopa potnikov na perone (podhod s stopniščem in dvigalom), gradnja novega cestnega podvoza skozi Pragersko, rekonstrukcija postajnega poslopja, ureditev dveh parkirišč v sklopu železniške postaje in izvedba protihrupnih ograj.

Konec avgusta se je začela **nadgradnja železniške proge Ljubljana–Divča na odseku Ljubljana–Brezovica**. V sklopu projekta bodo zamenjali 6,9 kilometra tirov in vozne mreže na dvotirni progi,



Foto: Slovenske železnice

uredili nivojske prehode ter nadgradnjo signalno varnostnih naprav. Zamenjali bodo jekleni most čez Mali graben in zgradili protihrupne ograje v skupni dolžini 8.196 metrov. Na postajališču Ljubljana Tivoli bodo nadgradili dva perona, zgradili dve dvigali za dostop na perone ter postavili dve zavetišči z nadstrešnico. Dela bodo najprej potekala na levem tiru in bodo trajala predvidoma do začetka leta 2022, nato pa bodo dela potekala še na desnem tiru. Zaključek vseh del je predviden konec leta 2022. Ocenjena vrednost projekta je 65 milijonov evrov, od tega EU sredstva v višini 37,87 milijona evrov.

V pripravi je še več projektov, in sicer drugi tir železniške proge Ljubljana–Jesenice, novogradnja Tivolskega loka, čezmejna železniška povezava Trst–Divača, nadgradnja železniške postaje Domžale, nadgradnja železniškega območja ljubljanskih postaj, nadgradnja železniške proge Maribor–Prevalje–državna meja. Podrobnejše informacije o posameznih projektih so na voljo na spletni strani krajsamorazdalje.si. [gg](#)



Foto: Depositphotos

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

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

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

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

Osnovne storitve:

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

Nudimo možnost najema oz. rezervacije ladij za projektni, razsuti in kosovni tovor. Specializirani smo tudi za hitro pokvarljivo blago in s tem povezanim pretovorom vseh vrst blaga. Predstavljamo enega največjih partnerjev Luke Koper d.d.

ZAKAJ TPG ?

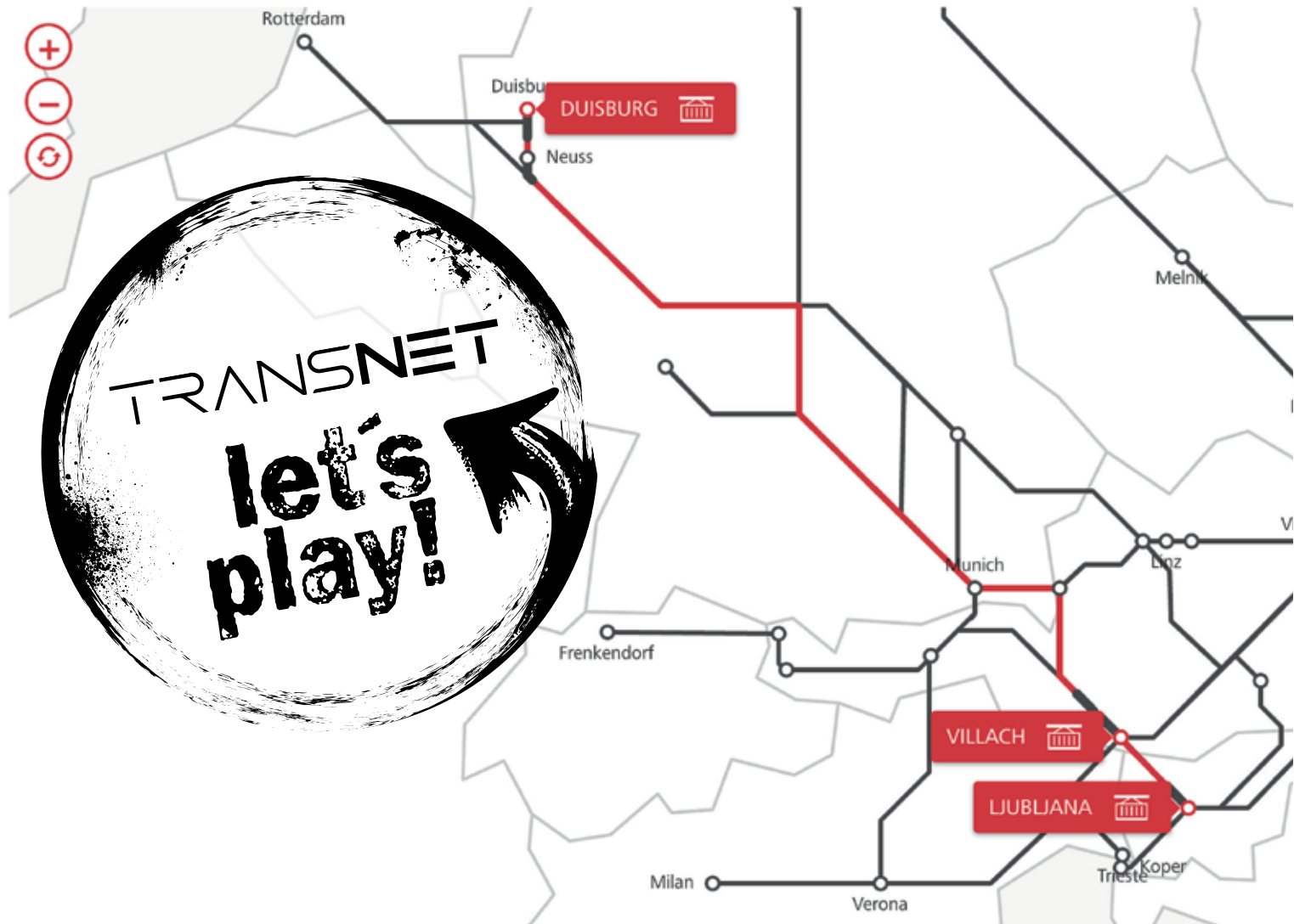
- Ker smo dovolj veliki, istočasno pa dovolj majhni in fleksibilni za hitre odločitve ter hiter odziv.
- Ker smo uspešno podjetje z vsakoletno rastjo, kar dokazuje, da nam vedno več strank zaupa in raste z nami.
- Ker smo med vodilnimi logisti v Sloveniji po količini pretovorjenih kontejnerjev.
- Ker smo prisotni po celem svetu v sklopu naših logističnih združenj.
- Ker nudimo hiter in poenostavljen proces carinjenja, ki ga jamčimo s certifikatom AEO (Certificate IAEOCSI001000201131967).

www.tpg.si



DUISBURG > VILLACH > LJUBLJANA

TransFER Duisburg–Villach–Ljubljana (Intermodal)



Our network of TransFER services,
combinations and customisable
routes from Europe to Asia.
Get clicking and give it a go.
Discover a world of possibilities.

Prevozi potnikov

»Izgubljeni« logistični tokovi se počasi vračajo v Slovenijo

Razmere so zaradi epidemije covid-19 še vedno negotove, a se počasi izboljšujejo, opažajo prevozniki, ki si želijo čim prej doseči raven »predkoronskih« časov.

Nina Šprohar

Avtobusni prevozi občutno upadli, še najbolj pa turistični prevozi

V primerjavi z letom 2019 so čisti prihodki od prodaje v skupini Arriva Slovenija v letu 2020 upadli za 50 odstotkov. Največji upad so zaznali v segmentu občasnih prevozov zaključenih skupin in turističnih prevozov po turističnih aranžmajih, ki jih ponujajo v lastni turistični agenciji – zmanjšali so se za kar 90 odstotkov. Upadli so tudi prihodki iz delavskih prevozov zaradi znatnega zmanjšanja obsega dela pri določenih naročnikih.

Tako velikega izpada prihodkov ob vseh omejitvah v dejavnosti javnega prevoza potnikov ni bilo mogoče nadomestiti, pravijo v skupini Arriva Slovenija. »Zaradi vpeljanih higienskih in varnostnih priporočil, pod katerimi se je lahko izvajal javni potniški promet, se je zmanjšalo tudi število potnikov. Na manjšo uporabo javnega prometa pa je vplivala tudi zaustavitev javnega prometa v začetku leta 2020 in zmanjšanje obsega izvajanja javnega prometa v času epidemije,« dodajajo. V letu 2020 se je tako število potnikov v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za 53 odstotkov, v obdobju od januarja do maja 2021 pa se je število potnikov v primerjavi z enakim obdobjem v 2020 zmanjšalo še za dodatnih 31 odstotkov.

»Upamo, da bo koristi uporabe javnega potniškega prometa prepoznalo čim večje število ljudi«

So pa v Arrivi Slovenija pozdravili pozitivni razvoj integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji. »Nove vozovnice, ki jih je s 1. 7. 2021 uvedlo pristojno ministrstvo, predstavljajo dodatno spodbudo za ponovno oživitev javnega potniškega prometa po epidemiji kot ene najbolj trajnostnih oblik mobilnosti. Uvedba novih IJPP produktov pomeni še večjo prilagojenost uporabniku, zato upamo, da bo koristi uporabe javnega potniškega prometa prepoznalo čim večje število ljudi,« še pravijo in upajo, da se bodo kmalu vrnili tudi tuji turisti.

Zaradi upoštevanja higienskih priporočil je bilo potnikov precej manj

Podobno negativne učinke epidemije so občutili tudi v družbi LPP, kjer pravijo, da se je izvajanje dejavnosti in poslovanje družbe spremenilo »ne samo v času prepovedi opravljanja dejavnosti, pač pa tudi v času, ko se je predvsem javni prevoz potnikov izvajal z omejitvami«. Upoštevanje priporočil Nacionalnega inštituta za javno zdravje (NIJZ) je povzročilo zmanjšanje obsega opravljenih storitev in dodatne stroške zaradi izpolnjevanja pogojev, pod katerimi se je lahko izvajala dejavnost, pojasnjujejo.

Ker je vlada med letom z odloki omejila prehode med regijami oziroma občinami, zaprti so bili gostinski lokali, športno rekreacijski objekti, trgovine in trgovski centri, doma so ostali šolarji, dijaki in študenti ter posledično njihovi starši, ki niso hodili v službe ali so delali od doma, se je uporaba javnega prevoza zmanjšala za skoraj 60 odstotkov, saj so občani v večji meri uporabljali alternativne oblike prevoza ali pa sploh niso potovali.

Tako velikega izpada prihodkov ob vseh omejitvah v dejavnosti javnega prevoza potnikov ni bilo mogoče nadomestiti, pravijo v skupini Arriva Slovenija.



Foto: Fraport

Javni Holding Ljubljana je v letu 2020 dokapitaliziral družbo LPP v skupni višini 2,7 milijona evrov.

Železniški potniški promet je bil v času epidemije dvakrat ustavljen. Letos pa so na Slovenskih železnicah spet povečali število prepeljanih potnikov.

Javni holding Ljubljana je izvedel dve dokapitalizaciji družbe LPP

»Že spomladi 2020, ko je bilo za skoraj dva meseca ustavljeno izvajanje javnega prevoza, je bilo jasno, da bo družba potrebovala izdatno pomoč, da bo lahko zagotavljala normalno obratovanje po krizi,« se spominjajo v LPP. Sledili so slabi poletni meseci, tudi jesen ni prinesla izboljšanja, vsa prizadevanja pa so usmerjali v zagotavljanje varnosti potnikov in voznikov ter optimizacijo delovnih procesov, po drugi strani pa v premoščanje likvidnostnih težav zaradi izpada prihodkov in ohranjanje delovnih mest. »K ugodnemu razpletu težke finančne situacije so pomembno prispevali obsežni paketi ukrepov, sprejeti na ravni države, usmerjeni tudi v zagotavljanje likvidnosti in podporo ponovnemu okrevanju gospodarske aktivnosti,« pravijo. S finančno pomočjo države so vendarle uspeli ohraniti delovna mesta in zadovoljivo finančno stabilnost družbe ter zagotoviti pomoč tudi za izvajalce občasnega in mestnega prevoza potnikov, prav tako je država zagotovila tudi subvencijo za šolske vozovnice za mestni, integrirani in medkrajevni promet. Z izplačilom nadomestila za izvajanje gospodarske javne službe je pomagala tudi Mestna občina Ljubljana (MOL). »Izboljšanje likvidnosti in kapitalsko ustreznost je zagotovil tudi edini družbenik Javni holding Ljubljana, ki je v letu 2020 izvedel dve dokapitalizaciji družbe LPP v skupni višini 2,7 milijona evrov,« dodajajo.

Železniški tovorni promet se ni ustavil niti za dan

Pandemija je globalno pretrgala številne oskrbovalne verige, kar je precej omejevalo tudi železniško prevoznništvo. Pomanjkanje blaga oziroma tovora je prineslo obilo težav logistom, posledično pa tudi kupcem, gospodarskim subjektom. Zaradi epidemije so v

družbi Slovenske železnice sprejeli številne ukrepe in optimizirali svoje procese, predvsem na področju proizvodnje. »Številni večji kupci so zmanjševali svojo proizvodnjo, kar je negativno vplivalo na naše prevoze nekaterih blagovnih skupin. Kljub izredno povečani konkurenci, številnim infrastrukturnim oviram zaradi del na progi in pandemiji smo poslovno leto 2020 končali z dobičkom, v okviru pričakovanega,« pravijo danes. Za rezultati leta 2019 so pri količini prepeljanega blaga zaostali za dobrih 9 odstotkov, pri opravljenem delu pa za slabih 7 odstotkov. A brez dodatnih ukrepov na prodajnem in proizvodnem področju bi bil padec še večji, ocenjujejo.

Najbolj ponosni so, da se železniški tovorni promet tudi v času največjih gospodarskih težav ni niti za dan ustavil, je bil pa v času epidemije kar dvakrat ustavljen železniški potniški promet – v obdobju med 16. marcem in 10. majem ter med 16. in 30. novembrom, kar je posledično pripeljalo do manjšega števila prepeljanih potnikov v preteklem letu in slabših poslovnih rezultatov. »Pandemija je imela negativen učinek na poslovanje, vendar verjamemo, da smo jo v danih kriznih razmerah uspešno prebrodili, seveda ob pomoči države, ki je sprejela relativno uspešne ukrepe za pomoč gospodarstvu,« pravijo.

Optimizacija je še vedno vsakodnevna nujnost

Letos so na Slovenskih železnicah spet povečali obseg prepeljanega tovora in netotonskih kilometrov ter tudi število pripeljanih potnikov v potniškem prometu. »Vsekakor se zavedamo, da so naše storitve pomemben del oskrbe domačega in tujih gospodarstev. Trg še vedno okreva, prihodnost ni jasna, zato je optimizacija procesov za nas še vedno vsakdanja nujnost. Zavedamo se, da brez novega razvoja ne more biti rasti. Zato razvijamo nove produkte, kot si jih želijo naši kupci, posodabljam tudi vozni park v tovornem prometu in širimo mrežo naših storitev,« opišejo svoja prizadevanja. Pričakujejo, da bodo do konca leta dosegli vse zastavljene cilje iz poslovnega načrta.

So pa, priznavajo, razmere v prevozništvu in logistiki še vedno precej negotove. »V Sloveniji se počasi, a relativno dobro vračamo nekemu približku obdobja pred korona krizo,« ocenjujejo. Uspeh pripisujejo ugodni legi Slovenije v Evropi za ponujanje prevozniskih in logističnih storitev. »Logistični tokovi, ki so bili zaradi epidemije izgubljeni, se počasi vračajo v Slovenijo, to pa nenazadnje pomeni tudi več posla oziroma pretovora v Luki Koper, več prepeljanega tovora Slovenskih železnic in na koncu seveda več zaslužka oziroma prihodkov,« pojasnjujejo.

Letalski promet si je to poletje vendarle nekoliko opomogel

Kljub počasnemu sproščanju ukrepov pri potovanjih so v družbi Fraport, ki upravlja z ljubljanskim letališčem, v poletnih mesecih zabeležili povečan obseg potniškega prometa, »hkrati pa v voznem redu zaznali svežino in dinamiko z nekaj novostmi in konstantnim dodajanjem letov obstoječih prevoznikov na usta-

Navade prebivalcev so se spremenile

Družba LPP je v letu 2020 zabeležila skoraj 60 odstotkov manj potovanj. Od sredine marca 2020 je bil javni potniški promet popolnoma ustavljen, sledila je še zaustavitev v mesecu novembru, kar pomeni, da v tem obdobju ni bilo nič potovanj. Tudi v letu 2021 beležijo manjše število potovanj v primerjavi z letom 2019, a se situacija iz meseca v mesec izboljšuje. Opažajo pa, da so se navade prebivalcev spremenile, zato uporabe javnega prevoza v obsegu pred epidemijo še ne pričakujejo. »Kljub temu pa pričakujemo postopno izboljšanje in enako število potovanj, kot je bilo pred epidemijo. Glede na dostopnost in učinkovitost cepiv pričakujemo, da bodo šole in ostale gospodarske dejavnosti ostale odprte in bomo lahko obratovali v polnem obsegu,« sklenejo.

Leto 2019	Število potovanj	Leto 2021	Število potovanj	Razlika v prepeljanih potnikih med obdobjema 2019 in 2021 (validacije)
januar	3.946.697	januar	745.896	-81 %
februar	3.425.506	februar	1.094.405	-68 %
marec	3.992.901	marec	1.690.775	-58 %
april	3.505.643	april	1.238.780	-65 %
maj	3.694.112	maj	1.806.818	-51 %
junij	2.517.880	junij	1.652.882	-34 %

ljenih destinacijah«. Kot pravijo, je bilo poletje pestro, tudi čarterski promet se je s privlačno ponudbo turističnih agencij v primerjavi s preteklo sezono okrepil.

Obseg števila potnikov, ki so v zadnjih treh mesecih potovali preko njihovega letališča, se je vztrajno povečeval. »V prvih mesecih leta so se odvijala le najnujnejša potovanja, kar je pomenilo, da smo na letališču imeli le po nekaj tisoč potnikov mesečno. Če smo še v maju zabeležili 16 tisoč potnikov, v juniju že 28.836, smo jih v juliju kar 66.522, avgust pa bo še nekoliko boljši,« so zadovoljni. A čeprav se letališki vrveži vrača, je obseg prometa še zelo daleč od obdobja pred epidemijo. Njihova panoga je namreč med tistimi, ki so zaradi epidemije utrpeli najhujše posledice. Kot opažajo, je poslovnih potovanj občutno manj, poleg tega pa Slovenija ni niti masovna turistična destinacija, kamor bi gostje množično prihajali z letali, nima notranjega niti zdomskega prometa. Vse to vpliva na počasno okrevanje, ocenjujejo.

Zaradi virusa so postopki prehajanja skozi letališča daljši

Epidemija pa ni vplivala le na to, da je prometa manj, čemur so se prilagajali s spremembami pri procesih dela in zniževanjem vseh vrst stroškov, razen tistih, ki so vezani na varnost prometa in na normalno obratovanje letališča. »Postopki prehajanja skozi letališča

so daljši, ker je preverjanj več, uvedeni so bili številni higijenski ukrepi za zaščito pred virusom, ki se jih morajo držati potniki in zaposleni. Pri nas smo šli še korak dlje, na letališču zagotavljamo testiranje in cepljenje, pridobili smo tudi Airport Health Accreditation, s katerim potrjujemo, da zagotavljamo varno letališko izkušnjo, usklajeno s priporočenimi zdravstvenimi ukrepi,« pravijo.

Menijo, da je okrevanje potovalnega turizma v veliki meri pogojeno s precepljenostjo svetovnega prebivalstva, »za katerega že vemo, da je tudi edini učinkovit način, da se naša življenja, v nekem sprejemljivem obdobju, vrnejo v poznano normalnost«. Kakšna jesen in zima jih čaka, težko ocenijo, a pričakujejo, da bo promet normalno stekel šele poleti. »Čeprav je epidemija daljša, kot je bilo sprva pričakovano, verjamemo v okrevanje prometa. Tudi zato smo se na obdobje po koroni pripravili z novo letališko infrastrukturo – razširjenim in prenovljenim potniškim terminalom,« še pravijo. ^{gg}

Maja so na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana zabeležili 16.000 potnikov, junija že 28.836, julija pa že kar 66.522.

Okrevanje potovalnega turizma je po mnenju Fraporta v veliki meri pogojeno s precepljenostjo svetovnega prebivalstva.



**SREDNJO EVROPO
POVEZUJEMO Z MORJEM**

Največji kontejnerski terminal na Jadranu.

Peti največji avtomobilski terminal v Evropi.

Z zanesljivo pristaniško ponudbo in razvejano mrežo pomorskih in železniških povezav podpiramo globalne logistične rešitve do osrčja Evrope.

Pomemben vpliv pristaniške dejavnosti na slovensko gospodarstvo.*

- 7.154 delovnih mest vezanih na pristaniško dejavnost
- 1,2 milijarde € ustvarjenih prihodkov pristaniške dejavnosti
- 1 € prodaje v pristaniški dejavnosti ustvari še 3,3 € v gospodarstvu

*Podatki za 2018

 **LUKA KOPER**
Port of Koper

Novi vlaki in mikromobilnost za boljšo potniško izkušnjo

Dober javni prevoz pomembno vpliva na kakovost bivanja. V zadnjih letih potekajo obsežna vlaganja v železniško infrastrukturo, kar sicer trenutno povzroča ovire v železniškem prometu, a dolgoročno prinaša možnost boljših storitev za potnika. SŽ-potniški promet izvaja obsežne naložbe v nakup novih vlakov, digitalizacijo prodajnih kanalov, integracijo javnega prometa, velik poudarek pa daje tudi mikromobilnosti. To pomeni več prostora za kolesa, skiroje, tako na vlakih kot na železniških postajah, ponudbo za souporabo koles in električnih avtomobilov.

Kar 52 novih sodobnih potniških vlakov

Do konca leta 2022 bo na naših tirih 52 novih potniških vlakov. Od tega bo 21 enopodnih in 10 dvopodnih (dvanadstropnih) električnih ter 21 enopodnih dizelskih vlakov. Gre za sodobne in prostorne vlake, ki bodo omogočali enostavnejši vstop in izstop tudi gibalno oviranim osebam, več bo prostora za prevoz koles, opremljeni bodo s sodobnim informacijskim sistemom, vtičnicami za polnjenje elektronskih naprav, z Wi-Fi signalom ... To je pomemben korak v modernizaciji javnega prometa v Sloveniji.

Poudarek na integraciji javnega prevoza in mikromobilnosti

Na SŽ-Potniškemu prometu dajejo velik poudarek tudi integraciji javnega prevoza in mikromobilnosti, saj bodo z novimi vlaki lahko zagotavljali prevoz koles na približno 80 odstotkih vseh vlakov.

Na večjih železniških postajah oz. postajališčih je potnikom že na voljo možnost izposoje koles, kolesarnice in parkirišča za kolesa. Zagotavljajo jih na železnicah z izvedbo SŽ-Infrastrukture kot tudi z lokalnimi skupnostmi. Po novem je na slovenskih postajah in postajališčih 3.323 parkirnih mest za kolesa. V dveh letih bo z dodatnimi parkirnimi mesti za kolesa opremljenih skupaj 220 železniških postaj/postajališč.



Vsi novi vlaki nudijo več prostora za kolesa, na voljo so dodatne površine za parkiranje in izposajo koles na železniških postajah.

Urejene so tudi dodatne površine, namenjene izposoji koles (bike sharing) in polnjenju električnih koles. Izposoji koles je skupaj namenjenih 320 parkirnih mest, električnim polnilnicam pa 182. Pripravljene so dodatne površine za postavitve in ureditev sistemov za izposajo navadnih in električnih koles, ki sta pomembna elementa razvoja strategije mobilnosti v prihodnjih letih.

Z novimi vlaki, s celovito prenovo prodajnega sistema vozovnic, razvojem omrežja 'Parkiraj in se pelji', z novimi parkirnimi mesti za kolesarje in ne nazadnje s souporabo električnih avtomobilov nameravajo železnice zagotoviti še uspešnejšo prihodnost javnega potniškega prometa v Sloveniji.

Potovati z vlakom je brezskrbno in prijazno do okolja. Po podatkih Evropske komisije predstavlja železniški promet 0,5 % emisij toplogrednih plinov iz prometa, medtem ko cestni promet kar 72 %.*

Zato povabilo k trajnostni obliki prevoza z vlakom! Izkoristite čas med potovanjem na delo ali drugam z varnim brskanjem po mobilnih telefonih, za branje knjig, sproščene poglede na pokrajino ... Tudi v teh covid časih z upoštevanjem vseh ukrepov in priporočil



Deset dvopodnih (dvanadstropnih) električnih vlakov, ki so zagotovo posebnost za Slovenijo, bo decembra že zapeljalo prve potnike.

Slovenske železnice zagotavljajo varen prevoz potnikov.

Dobrodošli na vlakih, okolje vam bo hvaležno!

Več informacij o potovanjih z vlaki vam je na voljo na www.slo-zeleznice.si.

VAŠ USPEH JE NAŠA POT!

Skupina Milšped s svojo prisotnostjo v 13 državah JV Evrope, Aziji, Rusiji in ZDA zagotavlja po meri oblikovane logistične rešitve, ki v odvisnosti od zahtevanega časa in razpoložljivega denarja vključujejo cestne, letalske ali pomorske poti.

Lastna flota vozil v cestnem transportu ter uspešni partnerski odnosi z letalskimi ponudniki in ladjarji omogočajo visoko zanesljivost in fleksibilnost na vsakem koraku.

Lastna skladišča ter zaupanja vreden status podjetja (AEO) pa strankam dajejo še dodatne prednosti pri logističnih rešitvah na trgu JV Evrope.

Evropa - Slovenija - Balkan - Rusija so ustaljene poti Milšpeda tako na področju polnih nakladov kot tudi na področju prevoza delnih pošilk (LTL) in zbirnikov. Celotna skupina ima v lasti več kot 150 vozil, Milšped Slovenija pa 32. Najbolj ustaljene zbirne linije tovora do Slovenije segajo od Nemčije, Italije, držav Beneluxa in Poljske, na izvozu dnevne zbirne linije pa proti državam EX-YU (Hrvaška, Srbija, Bosna in Hercegovina, Kosovo, Makedonija, Črna gora) in Albaniji.

Milšped posluje preko skoraj vseh tovornih pristanišč JV Evrope, kot so Koper, Rijeka, Bar, Drač in Solun. Poleg tega nudimo tudi specifične rešitve v letalskem transportu tako iz Letališča Ljubljana, Zagreb, Beograd, kot tudi iz ostalih letališč evropskih prestolnic in tako globalno povezujemo celotno skupino, od Amerike do Kitajske.

Zaradi statusa pooblaščenega gospodarskega subjekta (AEO) v večini držav na območju Balkana, so carinske rešitve izven-evropskih pošilk enostavne in hitre, poleg tega pa se izvedejo skupaj s prevozno storitvijo. Skupina Milšped ima 61 carinskih izpostav v JV Evropi in tako pokriva skoraj vse mejne, pomorske in avio izhodne/vhodne točke.

Poleg močnega povezovanja mednarodnih trgov z lokalnimi, smo seveda aktivni tudi na lokalnih tržiščih tako v Sloveniji kot ostalih državah Balkana s skladiščenjem in dnevno nacionalno distribucijsko mrežo, ki pošiljko dostavi v 24 urah.*

Kontaktirajte nas in nam zaupajte vaše izzive, mi pa vam bomo zagotovili najboljšo logistično rešitev.

*v vsa večja mesta države

Razmere v panogi

Visoke cene voznin in nezanesljivost dobav ključni težavi

Težko je pričakovati, da se bodo razmere v dobavnih verigah kmalu stabilizirale. Cene voznin so skočile v nebo, dobavne verige pa še naprej ostajajo motene.

Barbara Perko

»Gospodarstvo je ponovno v vzponu, zato je povpraševanja na trgu precej. Zaradi porasta števila potnikov v letalskem prometu v preteklih mesecih so se ponovno začele povečevati tudi tovarne kapacitete, vendar je situacija na Kitajskem ponovno oklestila letalski trg in so cene iz ter na Kitajsko ponovno začele rasti,« pojasnjuje direktor podjetja cargo-partner Viktor Kastelic. Ocenjuje, da se razmere ne bodo popravile vsaj do kitajskega novega leta 2022 ali še dlje. »Ker se približuje prednovoletni vrhunec sezone in se pričakuje četrti val konornavirusa, pričakujemo še dodatne težave pri zanesljivosti dobav in še višje cene transportov na vseh modalitetah.«

Kaotične so razmere v ladijskem prometu. »Kljub potrjenim rezervacijam se dogajajo stornacije s strani ladjarjev in posledično zamude in nezanesljivost dobav. Tako je v začetku leta zgolj 34 % ladijskih dobav prispelo ob predvidenem času. Razmere so težke, za organizacijo prevozov porabimo bistveno več časa, kot smo ga pred začetkom pandemije,« razlaga Kastelic. »Podobna situacija je tudi na železnici iz Daljnega vzhoda, kjer prav tako prihaja do pomanjkanja kapacitet, zamud in porasta cen. Pri cestnih prevozih je situacija sicer za odtenek boljša, vendar tudi tukaj opažamo vse večje pomanjkanje voznikov, manko kapacitet in rast cen.«

Prostora na ladjah primanjkuje

Tilen Pahor, direktor podjetja TPG Logistika, kot največji izziv trenutno izpostavlja prostor na ladjah in visoke cene voznin. »Trenutno je največja težava prostor na Daljnem vzhodu za Evropo, torej uvozna stran. Na izvozni strani, kjer je bil še v prvi polovici leta izziv dobiti prostor na ladjah, se trenutno še dobi nekaj prostora. Očitno je v danem trenutku nekaj manj tovarov. Še vedno je dokaj težko za izvoz proti južni in severni Ameriki, za del proti Daljnemu vzhodu pa je malo lažje,« opisuje razmere.

Na uvozni strani je prostor velika težava. »Ko je blago pripravljeno, je težko dobiti prostor in odpremiti blago čim prej. Tako da imajo tudi uvozniki velike probleme, ker plačujejo zelo, zelo visoke voznine, poleg tega pa še ni rečeno, da bodo dobili prostor na

ladji, ko ga rabijo in toliko, kolikor ga rabijo,« pravi Pahor.

Viktor Kastelic, direktor podjetja cargo-partner, pravi, da so velik izziv tudi počasni in nepopolni podatki, ki jih dobivajo s strani ladjarjev. »Večkrat se zgodi, da prevozniki nimajo točnih podatkov, kateri zabojniki se nahajajo na njihovih ladjah, kje konkretno se njihove ladje nahajajo, predvidene zamude. Včasih pa situacijo dodatno zapletejo še nepredvideni dogodki, kot so okvara ladje, zaprtje pristanišča, stavke, nesreče ipd.,« razloži Kastelic. Strankam v primeru nujnih pošilk svetujejo, naj razmislijo še o drugih rešitvah, kot je npr. letalski ali železniški prevoz, kljub nekoliko višji ceni.

Za prevoz plačujejo tudi do desetkrat več kot prej

Tilen Pahor, direktor podjetja TPG Logistika, meni, da je razlogov za takšne razmere več. »Nekaj je zgotovo kriv koronavirus, ker je prišlo do pomanjkanja kontejnerjev, saj so več časa polni stali v luki, saj jih v nekem danem obdobju ni mogel nihče prevzeti. Težava je, da se zaradi okužb čez noč zapirajo luke. Svoje so naredili tudi ladjarji, ker so umetno določene ladje dali iz servisa in potem naredijo t. i. blank sailinge, da zmanjšajo prostor na ladjah. Tako nekako umetno poskušajo držati cene. Eden od razlogov je tudi Amerika, kjer je bil zdaj bum – še vedno je precej močan trg, posledično je šlo veliko več ladij na ameriški servis,« našteje Pahor.

Posledično so se zvišale voznine. »Na izvozni strani so bile lani voznine 600 dolarjev, letos so v nekem danem trenutku bile 1.600, 2.000 dolarjev. Na izvozni strani je to trikrat več kot lani, na uvozni strani pa skoraj desetkrat več. Lani so bile voznine okoli 1.500 dolarjev, zdaj pa se plačuje med 12.000 in 15.000 dolarjev,« ponazorila Pahor. Znižanja cen voznin še ne pričakuje, ga pa preseneča, da so uvozniki še naprej pripravljeni plačevati takšne zneske. »Mi imamo tudi tovor, ki je v celem kontejnerju vreden 20.000 dolarjev, pa zdaj uvoznik plačuje voznino 15.000 dolarjev, medtem ko je bila prej voznina 1.500 dolarjev,« poda primer. Šele ko bo manj povpraševanja in bo manj volumna oz. ko uvozniki ne bodo pripravljeni plačevati takih voznin, lahko pričakujemo padec cen.

Po poročanju spletnega portala Loadstar je bila zadnja rekordna cena za ladijski prevoz 40 ft zabojnika iz Azije v severno Evropo več kot 20.000 USD. Nekatere cene so poskočile tudi na 10-kratnik povprečnih cen iz 2019.

Nepredvidljivost povzroča veliko preglavic

Univerzalnega recepta za spoprijemanje z omejitvami, povezanimi s koronavirusom, motnjami v linijskem pomorskem prevozu kontejnerjev, zamudo pri izgradnji drugega tira, neobičajnimi praksami linijskih ladijskih prevoznikov, zasičenja v kitajskih pristaniščih ni, pravi Čedomir Bojanić iz podjetja Fining. »Vsak operater poskuša minimizirati morebitno škodo in zagotoviti naročnikom kar se da korektno storitev. Zaradi pandemije je bilo treba prilagoditi poslovne procese, komercialne aktivnosti, načrtovanje transportov, pa tudi politiko cen in razvoja,« pravi. »Nepredvidljivost povzroča v logistiki največ preglavic. Tako pošiljatelj kot prejemnik in organizatorjem prevoza.« Kljub izzivom pričakujejo letos solidne poslovne rezultate.

Letalski tovorni promet v porastu

»Potrebe po letalskem tovornem prevozu blaga so v porastu. V letošnjem letu beležimo 15-odstotno rast prometa. Na trgu nastopamo kot »handling agent« in naše skladišče je namenjeno pripravi in odpremi blaga v letalski transport. V letalskem prometu je ključen dejavnik čas trajanja prevoza in posledično pošiljke prihajajo v naše skladišče le nekaj ur pred odpremo. Povprečen čas skladiščenja je manj kot dva dni. Večina pošiljk se odpremi isti dan,« pojasnjuje Tomaž Prezelj, vodja oskrbe tovarov, Fraport Slovenija. »Trenutno se na tem področju soočamo s pomanjkanjem prostora, tudi kadra. Problematiko rešujemo v sodelovanju s špediterji in letalskimi prevozniki, ki lahko vplivajo na to, da tovor prispe in je odpremljen izven koničnih časov.«

»Stroški prevoza se neprestano spreminjajo glede na ponudbo oz. povpraševanje. Zaradi epidemije se je zmanjšalo število potniških letal, na katerih se je prepeljala velika količina tovarov. Tovor se je preusmeril na tovarna letala. Zaradi manjših kapacitet so cene višje,« pravi Prezelj.

Učinkovita dobava bo ključna

V Gebrüder Weiss opozarjajo še na en vidik, ki bo poleg dogajanja na področju ladijskih transportov verjetno vplival na postopno višanje voznin.

»Zaostruje se zakonodaja na področju cestnih prevozov, saj predvideva strožji nadzor in sankcije za voznike tovornih vozil, kar bo verjetno vplivalo na postopno višanje voznin. Zaradi nestanovitnih razmer in morebitnih ponovnih zaprtij držav je in bo ključna učinkovita dobava in dostava, ki vključuje natančno napovedovanje časovnega okna prihoda pošiljke, elektronski podpis ter optimizacijo poti in vozil. Ker se poslovni modeli podjetij spreminjajo, je dolgoročno načrtovanje otežkočeno in polno izzivov ter negotovosti. Dolgoročno gledano morajo biti informacijski in komunikacijski sistemi zasnovani tako, da zadovoljujejo zahteve strank po odličnih storitvah in po visoki transparentnosti v logističnih verigah,« poudarjajo.

»Drugi tir potrebujemo kot Sahara vodo«

Vpliv pandemije na poslovanje v panogi logistike in transporta je zelo velik, se strinja Rok Svetek, direktor podjetja Adria Kombi. »Količine so padle za 8 odstotkov. Pojavili so se problemi v pomorskem prometu, kjer je prihajalo do pomanjkanja opreme, blokiran je bil Sueški prekop. Težave predstavljajo tudi dela na železniški infrastrukturi, pomanjkanje vagonov zaradi nerednih voženj vlakov in zamud,« našteva in dodaja, da v kontinentalnem prometu ne beležijo večjih težav. Predvidevajo, da se bodo razmere stabilizirale do konca leta oz. v prvi polovici naslednjega leta, odvisno od razvoja pandemije.

V zadnjem času poteka intenzivna obnova železniške infrastrukture, ki je po njegovem mnenju nujna. »Podnebne spremembe zahtevajo ukrepe za zagotavljanje trajnostnega razvoja. Eden od teh je tudi prenos blaga iz ceste na železnico. Letos je v EU leto železnic. Vlada in Slovenske železnice v zadnjem času intenzivno obnavljajo infrastrukturo. Zamujenega se ne da tako hitro nadoknaditi. To so veliki in dragi projekti, ki zahtevajo čas. Drugi tir potrebujemo kot Sahara vodo,« poudarja.

»Rešitve so potrebne takoj, jutri je že prepozno«

Tako vhodni kot izhodni logistični tokovi se zaradi sprememb v mednarodni trgovini in izrednem povečanju e-poslovanja povečujejo. »Zaradi zaprtja tovarn, pretrganih transportnih poti in manjših kapacitet v opremi, so se cene prevoznih storitev povečale tako na pomorskem kot tudi v letalskem prometu. Logisti smo sami organizirali svoje letalske zbirne linije z najetimi tovornimi letali, da bi lahko servisirali nastale povečane potrebe po letalskem transportu iz Azije v Evropo. Na področju pomorskega transporta pa to ni bilo možno in cene je poneslo v višave,« pravi Brankica Mavretič iz podjetja Milšped Slovenija. »Tako e-commerce kupci kot podjetja iz zgoraj navedenih branž so pričakovala agilno in inovativno logistično

Do konca leta ne pričakujejo pomembnejših sprememb na katerikoli izmed transportnih poti, velik izziv bo zagotavljanje potrebne kapacitete in zanesljivost v dobavni verigi.



Foto: Esther Horvath

rešitev, ki bi vsaj malo omilila težave, nastale zaradi pomanjkanja surovin. Tukaj smo zagotovo imela prednost logistično-transportna podjetja, ki nudimo celovito storitev (cestne, pomorske in avio poti) ter imamo svoja trgovsko-carinska skladišča ter lastno floto vozil na cestnem transportu.«

Brankica Mavretič opaža, da proizvodna podjetja bistveno več surovin kupujejo na zalogo in ad hoc, kjer se pojavi dodaten vir in s tem se tudi poveča potreba po prevozi na 'ad hoc' osnovi in v manjših količinah. Na prodajni, izvozni strani pa gre vse, kar je proizvedeno, takoj v dostavo. »To pomeni, da se čas za planiranje na naši strani občutno zmanjša. Rešitve so potrebne takoj, še isti dan, jutri je že prepozno,« pojasnjuje.

Cene prevozov so v primerjavi z obdobjem pred pandemijo zrasle. Določen del nabavnih tokov se je preselil na bližnje destinacije, največ v Turčijo in države JV Evrope. »Od začetka letošnjega leta opazamo tudi rast cen v cestnem transportu, kar je posledica rasti cen nafte in prenehanja obratovanja manjših cestnih prevoznikov in pomanjkanja voznikov, kar je že nekaj časa glavni problem v regiji. Naša prednost v cestnem transportu je zagotovo vpeljan zbirni transport, ki tovor pobira povsod po Evropi in ga dostavi v Slovenijo in naprej proti Balkanu,« pravi direktorica podjetja Milšped Slovenija.

Prihaja do sprememb transportnih poti

V Intereuropi opažajo, da že prihaja do sprememb transportnih poti, saj podjetja čedalje več pozornosti namenjajo stabilnosti dobavnih verig in zagotavljanju kapacitet tako na strani transporta kot skladiščne logistike. »Zelo pomembno je dobro planiranje dobav ter pravočasna in predhodna komunikacija z organizatorjem transporta, da se lahko transportne in skladiščne kapacitete ustrezno najavijo in planirajo v naprej,« poudarjajo.

Dodatne zmogljivosti v skladišču

Fraport strankam ponuja tudi posebno hranjenje farmacevtskih pošilk, ki zahtevajo posebno pozornost pri skladiščenju in rokovanju, saj gre za časovno in temperaturno občutljive pošiljke. »Vse pošiljke so opremljene s čitalcem temperature, ki po opravljenem prevozu pokaže prejemniku, kakšnim temperaturam je bila pošiljka izpostavljena. V primeru odstopa temperature lahko pride do kvara pošiljke. Vzdrževanje ustrezne temperature je v poletnih mesecih pravi izziv. Predstavljajte si pošiljko cepiv, ki mora biti hranjena na temperaturi od 2 do 8 °C, poleti pa je na letališki ploščadi več kot 40 °C. Omenjen problem rešujemo s pakiranjem zdravil v dodatno termo inovativno embalažo, ki zagotovi, da v času manipulacij na »neustreznih temperaturah« pošiljka sama ostane v ustreznih pogojih. V letošnjem letu smo v skladišču pridobili dodatne zmogljivosti, kjer lahko vzdržujemo temperaturo od 2 do 8 °C in dodatne površine, kjer vzdržujemo temperaturo od 15 do 25 °C,« o novostih pove Tomaž Prezeli, vodja oskrbe tovara, Fraport Slovenija.

V Intereuropi pričakujejo, da do normalizacije razmer na trgu ladijskih prevozov še ne bo prišlo kmalu. »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,« poudarjajo. V prihodnje pričakujejo znatno povečanje povpraševanja po cestnih prevozi in tudi rast števila pošilk in nadaljnjo rast e-commerce v letalskem prometu.

»To bo verjetno nova normalnost«

Težave v dobavi artiklov niso novost, a se v preteklosti niso pojavljale v takšnem obsegu kot od pričetka pandemije covid-19 pravijo pri mimovrste.com. Pri spletnem trgovcu so na podlagi lanskizkušenj skozi celo leto povečevali svoje zaloge in povečali število partnerjev v spletni tržnici – teh je tako že več kot 200. Tudi sami so občutili podražitev cen transporta in embalaže, ki so se zgodile na globalni ravni. »Posledično so napovedane tudi dražitve cen elektronike, gospodinjstskih aparatov in posameznih artiklov v nekaterih drugih kategorijah, kjer primanjkuje komponent ali pa je njihova pot po svetovnih morjih zamaknjena. Kupci na Mimovrste zaenkrat ne občutijo povečanja cen, saj poskušamo ohraniti cenovno konkurenčnost na trgu z atraktivnimi promocijami,« pravijo.

»Na žalost hitrega konca trenutne situacije še ne vidimo. Tudi v prihodnje pričakujemo, da se dinamična situacija v oskrbovalni verigi ne bo povsem umirila, ampak bo verjetno prej postala nova normalnost,« dodajajo.

Določen del nabavnih tokov se je preselil na bližnje destinacije, največ v Turčijo in države JV Evrope.



Višji stroški poslovanja pomenijo višje cene izdelkov

»Učinkovita logistika je zagotovo ključnega pomena za uspešno delovanje podjetja, kar še posebej velja za trgovsko panogo, ki je vez med proizvajalci in kupci. V Big Bangu ne občutimo težav v sami logistiki od proizvajalcev do nas, imajo pa nekateri proizvajalci težave z dobavami oziroma s pomanjkanjem zalog nekaterih izdelkov. Delno je to posledica motenj v njihovih oskrbnih verigah, delno pa k temu prispeva globalno pomanjkanje čipov, ki so vgrajeni v praktično vse tehnološke izdelke. O zanesljivosti dobav sicer ne moremo govoriti na splošno, ker imajo različni proizvajalci glede na svoje oskrbne verige različne izzive,« trenutne razmere komentirajo v družbi Big Bang.

Pri večini blagovnih skupin, kjer so se dobavni roki začeli podaljševati, so v Big Bangu že zagotovili ustrezno zalogo ali našli alternativne artikole, zaradi česar kupci težav v pretežni meri niti ne občutijo. »Kot opažamo, so številni proizvajalci zaradi višjih stroškov poslovanja, logistike in surovin že zvišali cene svojih izdelkov, podoben trend pa pričakujemo tudi v jesenskih mesecih. Povišanja nabavnih cen se pričakujejo predvsem pri televizorjih pa tudi pri drugih visokotehnoloških napravah. Pomanjkanje na trgu polprevodnikov je na primer povzročilo tudi dvig cen pri izdelkih, na katere ne pomislimo takoj, kot so električni skiroji,« še dodajajo. [gg](#)

Vzpostavili čartersko linijo s Kitajsko

V podjetju Milšped so vzpostavili redno čartersko linijo iz Kitajske do Beograda, od tam pa cestno linijo do Slovenije in naprej. »To je bilo več kot potrebno zaradi prizemljitve potniških letal v začetku pandemije in hkrati zaradi povečanega povpraševanja po hitrem in kakovostnem servisu v celotni balkanski regiji s strani kupcev iz branže e-commerce in ostalih industrij,« pojasnjuje direktorica Milšped Slovenija Brankica Mavretič. V okviru te storitve nudijo transport blaga iz kateregakoli azijskega trga, od pobiranja na nakladalnem mestu, carinsko - dokumentacijski tok do carinjenja na lokaciji dostave ter samo dostavo do kupca.

Podjetje ima v Sloveniji 4500 m² cross-dock in carinsko skladišče, ki se v večini uporablja za pretok blaga, saj je Slovenija glavni hub med EU in Balkanom. Srednjeročno nameravajo povečati kapacitete. V podjetju stalno spremljajo trende in prilagajajo način dela ter potrebno tehnologijo. Trenutno so v fazi implementacije dveh ključnih projektov za digitalno transformacijo, in sicer vpeljave transportnega sistema TMS LISa ter CRM Salesforce.

V Intereuropi v prihodnje pričakujejo znatno povečanje povpraševanja po cestnih prevozi, rast števila pošilk in nadaljnjo rast e-commerce v letalskem prometu.



NLB Lease&Go d. o. o., Šlandrova ulica 2, 1231 Ljubljana-Črnuče

Pot do vašega cilja je hitrejša, kot boste spili kavo.

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.



NLB Lease&Go

Hiter. Preprost. Zanesljiv. Lizing

Močno so vpeti v svetovno in lokalno pomorsko dogajanje

V okviru Fakultete za pomorstvo in promet ustvarjajo raziskovalno znanje, ki odgovarja na izzive sodobnega pomorstva, z raziskavami in študijami stojijo ob strani tudi Luki Koper. Z znanjem, ki jih dajejo svojim diplomantom, so ti konkurenčni na svetovni ravni.

Na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani so zelo dejavni tako na raziskovalnem kot na pedagoškem področju. Vpeti so v domače in tuje projekte ter številne ekspertize. V okviru Javne agencije za raziskovalno dejavnost (ARRS) so pridobili financiranje programske skupine, ki je že več let aktivna na področju modeliranja in simulacij v prometu in pomorstvu. Trenutno izvajajo raziskave s treh področij 1) modeliranja prometnih in pomorskih sistemov, 2) pomorske varnosti in analize tveganj v prometu in 3) dinamike plovil in vplivov na okolje.

Odgovori na okoljska, varnostna in energetska vprašanja

Veliko njihove raziskovalne dejavnosti je vezane na okoljska, varnostna in energetska vprašanja v pristaniščih, tudi v Luki Koper, saj so zlasti ekološka področja zelo pomembna za zagotavljanje njenega prihodnjega razvoja. Pomemben del njihovih raziskav in študij se nanaša tudi na sprejemanje velikih ladij v pristanišče.

Raziskave so objavljene v številnih revijah in drugih publikacijah, UL FP tudi redno organizira Mednarodno konferenco o prometni znanosti, na kateri se srečujejo strokovnjaki s področja prometa in pomorstva, kjer se predstavijo in izmenjajo dosežki in načrti za prihodnost. Njihovi raziskovalci so vpeti tudi v številne evropske projekte.

Znanje diplomantov uporabno po celem svetu

Diplomanti na Fakulteti za pomorstvo in promet dobijo konkurenčno znanje, ki je uporabno po celem svetu. Ob tem

Peter Vidmar pravi, da na visokošolskih strokovnih pomorskih študijskih programih 1. stopnje usvojijo znanje, veščine in sposobnosti, ki so na svetovni in evropski ravni dogovorjena verodostojna merila za pridobitev naziva častnik, zadolžen za stražo v stroju ali na poveljniškem mostu in tudi za vodstveno delo v strojnih in energetskih sistemih na pomorstvo vezane industrije.

Na prometnem visokošolskem študijskem programu pa osvojijo strokovno znanje, veščine in usposobljenost za opravljanje strokovnega izpita prometni inženir, za reševanje strokovnih in delovnih težav, razvijanje zmožnosti za sporazumevanje v prometni in logistični stroki in med strokami, strokovno kritičnost in odgovornost, iniciativnost in samostojnost pri odločanju in vodenju, študij na univerzitetni stopnji pa usmerja v teoretično ozadje omenjenih procesov.

»Študij na 2. stopnji diplomante vodi v izzive sodobnega kopenskega in pomorskega prometa in jim tudi s projektnim delom utrdi nagnjenost k raziskovalno-teoretičnemu študiju,« razlaga sogovornik.

Prihodnje leto tudi vojaški modul

Na Fakulteti za pomorstvo in promet bodo prihodnjem letu na študijskem področju začeli izvajati vojaški modul. Gre za sklop predmetov 6. semestra visokošolskih programov Navtika, Pomorsko strojništvo ter Prometna tehnologija in transportna logistika, ki bo namenjen štipendistom Slovenske vojske (SV). Program sledi novi strategiji mikrokvalifikacij, ki bo omogočila pripadnikov SV lažji prehod na trg dela po končani vojaški karieri.

Živahna naložbena dejavnost

»Na področju naložb smo trenutno pred pomembnimi mejniki, saj imamo v teku gradnjo pomola, na katerem bo nameščena oprema za usposabljanje pomorščakov, ki vključuje reševalna



V prihodnjem letu bomo začeli izvajati tudi vojaški modul, ki bo namenjen štipendistom Slovenske vojske,« pravi dr. Peter Vidmar, dekan Fakultete za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani.

plovila in sisteme za njihovo upravljanje. Izvajamo tudi prenovno trakta fakultete, s katero bomo pridobili nove predavalnice, kabinete in laboratorije. Prenovili bomo elektro laboratoriji in strojni laboratorij, v katerem načrtujemo namestitve pogonskih agregatov in obdelovalnih strojev za usposabljanje pomorskih strojnikov. Načrtujemo tudi pridobitev stavbe v bližini fakultete, ki jo bomo preuredili v študentski dom,« razlaga Peter Vidmar.

Povezuјemo Evropo



**Konkurenčni
Prilagodljivi
Usmerjeni h kupcu
Prijazni do okolja**

e-pošta: cargo@slo-zeleznice.si
telefon: 0129 14280
www.slo-zeleznice.si



Tovorni promet

Cestna infrastruktura

Sodobne cestne povezave povečujejo konkurenčnost gospodarstva

Učinek investicij v cestno infrastrukturo se kaže na več področjih, tudi v zniževanju stroškov transporta in večji konkurenčnosti gospodarstva.

Barbara Perko

Učinek investicij se kaže predvsem na področju učinkovitejšega vodenja in preusmerjanja prometnih tokov.

Z gradnjo sodobnih cestnih povezav se znižujejo stroški transporta, s čimer se povečuje konkurenčna sposobnost gospodarstva, pravijo na direkciji.

Direkcija RS za infrastrukturo upravlja s skoraj 6.000 kilometri glavnih in regionalnih cest. Direkcija izvaja naloge rednega vzdrževanja omrežja, rekonstruira obstoječe omrežje in načrtuje ter izvaja novogradnje, s čimer se ves čas zagotavlja temeljna varnost vseh uporabnikov.

V letu 2021 ima za področje cestne infrastrukture na voljo 294,6 milijona evrov sredstev, od tega približno 105 milijonov evrov za redno vzdrževanje in upravljanje ter približno 185 milijonov evrov za investicije in investicijsko vzdrževanje. Za prihodnje leto bodo imeli na voljo sredstva v podobni višini. Od načrtovanih 297,8 milijona evrov je za področje rednega vzdrževanja in upravljanja predvidenih okoli 105 milijonov evrov, za investicije in investicijsko vzdrževanje pa okoli 187 milijonov evrov.

»Cilj Direkcije kot investitorja v imenu RS je tudi v bodoče razpoložljiva sredstva vložiti tako, da bo zagotovljen ustrezen nivo varnosti in storitev za uporabnike cest, da bo stanje glavnih in regionalnih cest primerljivo s podobno razvitimi državami v Evropi ter da bo omogočen enakomeren razvoj prometnega omrežja, ki bo nudilo ustrezno podporo gospodarstvu,« pravijo na direkciji. Kot poudarjajo, so investicije v prometno infrastrukturo ekonomsko, finančno in tehnično obsežne, zahtevne in dolgotrajne, kar se odraža v gospodarski učinkovitosti na daljši rok. »Učinek teh investicij se kaže predvsem na področju učinkovitejšega vodenja in preusmerjanja prometnih tokov, kar povzroči tako različne družbeno-ekonomske vplive kot tudi vplive na okolje in prometno varnost. Obenem pa se z gradnjo sodobnih cestnih povezav znižujejo stroški transporta, s čimer se povečuje konkurenčna sposobnost gospodarstva,« dodajajo na direkciji.

V letošnjem letu se nadaljuje oz. zaključuje gradnja nekaterih večjih projektov:

- **Podaljšek Ceste proletarskih brigad:** Podaljšek predstavlja novo povezovalno dvopasovno cesto od krožišča pri Qlandiji do Limbuške ceste v Mariboru, v dolžini 1.955 metrov. Pogodbena vrednost projekta je 11,45 mio EUR (od tega DRSI 6,88 mio EUR in MO Maribor 4,57 mio EUR). Prva faza projekta je zaključena, izvajajo se dela na

drugi fazi, za zadnjo, tretjo fazo so v pridobivanju zadnja zemljišča.

- **Izgradnja druge etape obvoznice Slovenska Bistrica:** Gre za novogradnjo v dolžini približno 1.340 metrov, od krožišča v Slovenski Bistrici (odcep proti Poljčanam) do tovarne Impol. Pogodbena vrednost projekta je 4,46 mio EUR (od tega DRSI 4,32 mio EUR in Impol 145 tisoč EUR). Dela bodo predvidoma zaključena do aprila 2022.
- **Gradnja navezovalne ceste Ljubečna-AC priključek Celje vzhod:** Zgrajena bo nova navezovalna cesta (1.360 metrov) od avtocestnega priključka Celje vzhod do Ljubečne. Investicija je vredna 4,35 mio EUR, od tega bo Evropski sklad za regionalni razvoj prispeval 2,8 mio EUR. Gradnja je v teku, cesta bo v promet predana v letu 2022.
- **Gradnja obvoznice Kidričevo:** Zgrajena bo povezava med glavno cesto G1-2, odsek 737 Šikole-Hajdina, in regionalno cesto R2-432, odsek 1285 Majšperk-Kidričevo (dolžina približno 4 km). Za investicijo v vrednosti 14,70 mio EUR bo Evropski sklad za regionalni razvoj prispeval 6,67 mio EUR. Gradnja obvoznice je v teku in bo v promet predana v drugi polovici leta 2022.
- **Sanacija plazu "Solčavsko"** (na cesti R2-428, odsek 1252 Sestre Logar-Pavličovo sedlo od km 3,811 do km 4,252): V okviru del je bila izvedena sanacija plazu, obnova zidov in rekonstrukcija ceste. Pogodbena vrednost dela znaša 2,36 mio EUR. Gradbena dela na lokaciji so zaključena, izvajalec pripravlja tehnično dokumentacijo za prevzem izvedenih del.
- **Rekonstrukcija G1-5/0331 Zidani most-Radeče** (od km 0,650 do km 1,880) z izvedbo več podpornih konstrukcij ter prepustov. Pogodbena vrednost znaša 5,55 mio EUR. Gradnja je v teku in bo zaključena predvidoma do konca leta 2021.
- **Rekonstrukcija ceste Predel-Bovec** (od km 4,400 do km 6,500; do naselja Log pod Mangartom): Pogodbena vrednost del znaša 4,71 mio EUR. Gradnja je v teku, zaključek del je predviden v začetku leta 2022.
- **Rekonstrukcija ceste R2-403/1073 Podbrdo-Petrovo Brdo skozi Podbrdo** (od km 0,015 do km

0,600): Pogodbena vrednost del znaša 5,46 mio EUR (od tega DRSI 4,21 mio EUR in Občina Tolmin 1,25 mio EUR). Gradnja je v teku, zaključek del je predviden konec junija 2022.

Obeta se več velikih projektov

V letošnjem letu je predvidena objava javnih naročil za gradnjo ter sama gradnja naslednjih večjih cestnih projektov:

- **Novogradnja Hotemaže–Britof:** Podana je vloga za pridobitev gradbenega dovoljenja za novo-gradnjo ceste v dolžini približno 3,5 km. Gradnja je predvidena po pridobitvi gradbenega dovoljenja, predvidoma v drugi polovici leta 2021. Ocenjena vrednost gradbenih del znaša 5,3 mio EUR.
- **Sanacija zidov in brežin Trebija–Sovodenj** (od km 1,060 do km 2,500): sanacija podpornih in opornih zidov, zaščita brežin, izvedba novega mostu razpona 10 m in rekonstrukcija ceste z ureditvijo pločnikov v območju avtobusnih postaj ter izvedbo cestne razsvetljave. Pogodbena vrednost 4,62 mio EUR (od tega Direkcija 4,55 mio EUR in Občina Gorenja vas-Poljane 73.000 EUR). Dela so se pričela v mesecu marcu in bodo zaključena predvidoma konec septembra 2022.
- **Obvoznica Vrhnika:** gradnja obvozne ceste in preusmeritev tranzitnega prometa iz naselja na obvoznico. Ureditev je razdeljena na tri sklope, od tega je gradnja 3. sklopa v celoti v pristojnosti Občine Vrhnika. Za sklop 1, ki obsega umestitev dveh novih krožnih križišč K1 in K2 na zahodno oz. vzhodno stran AC priključka, so gradbena dela v teku. Pogodbena vrednost dela znaša 1,33 mio EUR (Direkcija 817.000 EUR in DARS 516.000 EUR). Dela bodo zaključena predvidoma v 16 mesecih. Sklop 2 obsega rekonstrukcijo obstoječe javne poti v povezovalno cesto med naseljem Verd in vzhodnim priključkom Vrhnika ter v nadaljevanju do krožnega križišča (K2) proti novi povezovalni cesti Bajerji–Tojnice, ureditev novega krožnega križišča k industrijski coni Verd ter rekonstrukcijo regionalne ceste Vrhnika–Podpeč v dolžini cca 200 m. Pogodbena vrednost gradbenih del znaša 2,35 mio EUR (Direkcija 2,01 mio EUR in Občina Vrhnika 348.000 EUR). Gradbena dela se bodo pričela v jesenskem času, rok za dokončanje pa je 18 mesecev.
- **Obvoznica Vodice:** Za gradnjo obvoznice je izbran izvajalec gradbenih del, pogodba je v podpisovanju, gradbeno dovoljenje je pridobljeno. Pričetek gradnje je predviden po pravnomočnosti gradbenega dovoljenja in podpisu pogodbe z izvajalcem gradbenih del. Pogodbena vrednost del znaša 6,95 mio EUR (Direkcija 5,88 mio EUR, DARS d.d. 596.000 EUR in Občina Vodice 473.000 EUR).
- **Rekonstrukcija glavne ceste Slovenska Bistrica–Hajdina:** rekonstrukcija glavne ceste v dolžini 4,026 km z ureditvijo dveh novih počivališč in gradnjo novega križišča ter ureditev še štirih obstoječih križišč. Podpisana je pogodba z izvajalcem

del v vrednosti 4,25 mio EUR. Predviden začetek gradbenih del je jeseni 2021.

- **Gradnja galerije Šklendrovec:** zaščita ceste in prometa na njej pred padajočim kamenjem in skalami bo izvedena z gradnjo galerije. Odločitev o izboru izvajalca gradbenih del je pravnomočna. Pogodba za izvedbo gradbenih del je v podpisovanju. Predviden začetek gradbenih del je v oktobru 2021.
- **Rekonstrukcija Križevci–Žihlava:** rekonstrukcija ceste R2-439, odsek 1303 Križevci–Žihlava v izgradnjo pločnika in avtobusnih postajališč. Vrednost gradbenih del za etapo od naselja Lukavci do naselja Ključarovci je ocenjena na 3,5 mio EUR. V teku so odkupi zemljišč. Predvidena objava javnega naročila in začetek gradbenih del je v letu 2021, če bodo pridobljena potrebna zemljišča.
- **Obvoznica Hrpelje–Kozina:** Obvoznica v dolžini približno 1.800 m je načrtovana kot dvopasovnica z izvennivojskim križanjem lokalne ceste in železniške proge. Vrednost gradnje je ocenjena na 9,2 mio EUR. Razpis za gradnjo je v pripravi in bo objavljen predvidoma v letu 2021.
- **Obvoznica Tolmin:** Investicija obsega izgradnjo obvoznice v dolžini 1,5 km in ločnega mostu čez Tolminko z razponom 50 metrov. Ocenjena vrednost investicije je 12 mio EUR. Odločitev o izboru izvajalca gradnje obvoznice je pravnomočna. V pripravi je pogodba za izvedbo del v vrednosti 9,49 mio EUR. Cesta bo prometu predana predvidoma ob koncu leta 2023.
- **Rekonstrukcija mostu čez Dravo v Rušah** (na cesti R2-435, na odseku 1439 v km 2,000): Gradnja je v teku. Pogodbena vrednost del znaša 2,37 mio EUR. Zaključek gradnje je predviden konec septembra 2022.
- **Rekonstrukcija ceste Žaga–Kobarid** (od km 11,280 do km 11,920): Rekonstrukcija ceste vključuje 10 podpornih konstrukcij in gradnjo viadukta dolžine 79 m ter zaščitne ukrepe na brežinah pred padajočim kamenjem. Javno naročilo za izbor izvajalca gradbenih del je v teku.

Ocenjena vrednost projekta izgradnje obvoznice Hrpelje–Kozina je 9,2 milijona EUR.

Prihodnje leto bo predana v promet navezovalna cesta Ljubečna–AC priključek Celje vzhod.



Foto: Deposithotos

Predvidena je gradnja nove vzhodne obvoznice Brežic v dolžini 4.950 m, ki obsega tudi novogradnjo mostu čez Savo v dolžini 480 m ter druge ureditve.

- **Rekonstrukcija Dobova–Brežice:** Predvidena je rekonstrukcija vozišča državne ceste v dolžini 4.620 m, izvedba kolesarskih površin, avtobusnih postajališč in ukrepov za umirjanje prometa. Pogodba za izvedbo del v vrednosti 4,74 mio EUR (Direkcija 4,66 mio EUR in Občina Brežice 83.000 EUR) je podpisana. Dela so razdeljena v dve fazi. Prva faza bo zaključena predvidoma do konca avgusta 2022, druga faza pa do konca septembra 2024.
- **Vzhodna obvoznica Brežic:** Predvidena je gradnja nove vzhodne obvoznice Brežic v dolžini 4.950 m, ki obsega tudi novogradnjo mostu čez Savo v dolžini 480 m ter druge ureditve. Trenutno je v teku parcelacija, sledijo odkupi zemljišč ter pridobitev gradbenega dovoljenja. Razpis za gradnjo odseka od avtocestnega priključka Čatež do regionalne ceste Brežice–Dobova je predviden konec leta 2021 oziroma v začetku leta 2022, odvisno od pridobljenih zemljišč in gradbenega dovoljenja. Ocenjena vrednost gradnje znaša 16 mio EUR.
- **Rekonstrukcija ceste Murska Sobota–Gederovci:** Podpisana je pogodba z izvajalcem gradbenih del v višini 9,51 mio EUR in bo sofinancirana tudi s strani Občine Tišina (608.000 EUR) in Mestne občine Murska Sobota (53.000 EUR). Predvidena je rekonstrukcija približno 7 km ceste, gradnja pločnikov, kolesarske poti ter drugih ureditev skozi

naselji Rankovci in Gederovci. Začetek gradnje je predviden v jeseni 2021.

- **Gradnja kolesarske povezave D7 odsek Tolmin–Modrej:** V sklopu projekta bo zgrajena nova kolesarska pot med Tolminom in Modrejem. Za investicijo bo Evropski sklad za regionalni razvoj prispeval 2,1 mio EUR. Pogodba z izvajalcem gradbenih del je bila sklenjena julija 2021. Vrednost pogodbenih del je 3,04 mio EUR. Zaključek del in predaja prometu je predvidena v prvi polovici leta 2023.
- **Gradnja kolesarske povezave Huda luknja med Velenjem in Mislinjo:** Ocenjena vrednost investicije je 12,11 mio EUR. V sklopu projekta bo zgrajena nova kolesarska pot od Sela pri Velenju do Zg. Doliča v skupni dolžini 9,4 km. Javno naročilo za izbor izvajalca gradbenih del je v teku. Zaključek del in predaja prometu je predvidena konec leta 2023.
- **Rekonstrukcija ceste Spodnja Idrija s kolesarsko stezo:** Ocenjena vrednost investicije je 8,82 mio EUR. V sklopu projekta se bo izvedla rekonstrukcija glavne ceste G2-102 v dolžini 1,4 km in izgradila nova kolesarska steza z novo brvjo za pešce in kolesarje preko reke Idrijce. Javno naročilo za izbor izvajalca gradbenih del je v teku. Zaključek del in predaja prometu je predvidena konec leta 2023. gg



POMURSKO SREDIŠČE ZA PRETOVOR IN SKLADIŠČENJE

Podjetja v skupini Murska transport d. o. o. so na skupni lokaciji v Pomurju in širše prisotna že več kot 30 let.

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

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



Storitve centra zajemajo:

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



PRIDRUŽITE SE NAM NA POTI DO NIZKOOGLJIČNE PRIHODNOSTI

Shell
LNG



Zmanjšanje stroškov

Povečajte učinkovitost in zmanjšajte porabo ter emisije.



Izboljšanje ugleda

Z odgovorno rastjo, pozitivnim odzivom na zahteve poslovnih partnerjev in spodbujanjem trajnostnega delovanja.



Upoštevanje predpisov

Upravljajte emisije v skladu z vedno zahtevnejšo zakonodajo.



Izboljšanje konkurenčnosti

Izkoristite orodja naslednje generacije, ki vam omogočajo boljši vpogled in nadzor ter s tem konkurenčno prednost.

Če želite izvedeti več o tem, kako lahko LNG vključite v svoj vozni park, stopite v stik z nami.

VEČ INFORMACIJ: [Shell.si/LNG](https://www.shell.si/LNG)



Stavijo na kakovost in visoko usposobljen kader – že 30 let

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

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

Nova znanja in nadgradnja obstoječih

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

Usposabljanja v sodelovanju s transportnimi podjetji kandidatov

»Zavedamo se, da je delo voznika težko in zelo obremenilno, zato poskušamo čim boljše sodelovati s transportnimi podjetji, v katerih so naši kandidati zaposleni. Tako voznikom ne nudimo usposabljanj zgolj



na našem sedežu v Ljubljani, ampak tudi v drugih krajih po Sloveniji, in sicer v Kopru, Postojni in v Novem mestu. Na željo naših strank pa organiziramo predavanja tudi na drugih krajih, kjer po navadi ne izvajamo usposabljanj redno vsak mesec,« pravijo v Prometnem centru Blisk.

Visoko usposobljeni predavatelji

Svojim strankam nudijo predavanja s strokovno zelo usposobljenimi predavatelji in njihovo izvedbo v modernih poslovnih prostorih. Čim več želijo biti v stiku tudi s samimi vozniki, saj lahko le tako dobijo dovolj povratnih informacij,



kako še dodatno izboljšati izvajanje njihovih storitev. Vizija podjetja je usmerjena k cilju, da njihove storitve vedno predstavljajo sinonim za kakovost in visoko usposobljen kader.

Usposabljanja, ki jih nudijo v Prometnem centru Blisk

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



Prometni center Blisk
Gorazdova 20, 1000 Ljubljana

Telefon: 01/320-52-20

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



EUROPACIFIC GROUP

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



POMORSKI PROMET

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



ŽELEZNIŠKI PROMET

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



ZRAČNI PROMET

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



CESTNI PROMET

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



SKLADIŠČENJE IN DISTRIBUCIJA

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



CARINJENJE

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

SLOVENIA
SLOVAKIA
CROATIA
HUNGARY
SERBIA

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

T: +386-(0)5-6626-380
T: +386-(0)5-6626-380
T: +385 953 885 670
T: +36-70-386-1786
T: +381 69 22 04 035

Dars

Že v kratkem pomembne novosti za tovornjake

V kratkem se na slovenskem avtocestnem omrežju obeta nekaj sprememb za tovornjake. V teku pa bo tudi več del na različnih odsekih.

Barbara Perko

Od novembra dalje bo v veljavi prepoved prehitevanja tovornih vozil na celotnem avtocestnem omrežju.

Od 1. novembra letos bo na celotnem slovenskem avtocestnem omrežju veljala prepoved prehitevanja za tovornjake. »Ko smo lani novembra naznanili uvedbo ukrepa prepovedi prehitevanja tovornih vozil na A1, ki je potem začela veljati 15. januarja letos, smo izrazili mnenje, da bo ukrep uporabnikom slovenskih avtocest prinesel večjo pretočnost in varnost prometa, reševalni pas, lažje izločanje ostalih vozil z avtoceste, manj živčnosti in večjo pretočnost delovnih zapor. Na podlagi spremljanja prometa iz Darsovih regionalnih nadzornih centrov za vodenje in upravljanje prometa lahko za zdaj temu v veliki večini tudi pritrdimo. Tudi slovenski avtoprevozniki pod okriljem GZS in OZS, s katerimi imamo redna delovna srečanja, so ukrep pozdravili. Za vzpostavitev prehitevanja tovornih vozil na celotni avtocesti A1 in ljubljanskem obroču je bilo potrebno postaviti 466 kosov različne prometne signalizacije,« pravijo na Darsu. »Enako pričakujemo tudi z uveljavitvijo prepovedi prehitevanja tovornih vozil na preostalem delu avtocestnega omrežja. Še vedno pa smo na stališču, da nobena prepoved ne bo delovala, če ob tem ne bo tudi ustrezne kontrole oziroma policijskega nadzora. Vozniki tovornih vozil, ki bodo kršili prepoved prehitevanja, morajo namreč pričakovati, da bodo zaradi tega tudi sankcionirani. Prepričani smo, da bo

k temu pomembno prispevala avtocestna policija, ki je z delom pričela s 1. junijem letos.« Dars je ves čas podpiral ustanovitev avtocestne policije, saj po njihovem to prinaša izboljšanje prometne varnosti in posledično večje zadovoljstvo uporabnikov avtocest.

V jeseni bo v veljavo stopila še ena novost. »Skladno z nedavno spremembo zakona o pravilih cestnega prometa bomo na avtocestnih počivališčih avtobusom in tovornim vozilom omejili čas neprekinjenega parkiranja, in sicer na največ 25 ur. Avtoprevoznike bomo o tem predhodno ustrezno obvestili. Cestninski nadzorniki Dars imajo namreč po novem skladno z novelo zakona o pravilih cestnega prometa pristojnost sankcionirati tako voznike, ki na počivališčih vozila niso parkirali na za to označenem mestu, v prihodnje pa bodo nadzirali in izrekli globe tudi voznikom, ki ne bodo spoštovali predpisanega časa parkiranja,« sporočajo iz družbe.

Sprememba na področju cestninjenja

V letošnjem letu je načrtovana uvedba elektronske vinjete za lahka vozila oziroma za vozila do 3,5 tone največje dovoljene mase. »Po uspešni uvedbi sistema DarsGo, elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku za težka vozila oziroma za vozila nad 3,5 tone največje dovoljene mase, bo to naslednji korak k večji digitalizaciji cestninjenja. Sistem bo moral delovati brezhibno, saj je od cestninskih prihodkov odvisna finančna vzdržnost družbe, zato bomo vse napore usmerili v njegovo uspešno uvedbo in učinkovito delovanje,« pravijo.

Leto bodo končali pozitivno

Epidemija se je odrazila v padcu prometa na naših avtocestah in hitrih cestah, kar posledično pomeni manjše cestninske prihodke. Še posebej je bilo izrazito zmanjšanje tranzitnega prometa osebnih vozil. Skupni prihodki v letošnjem prvem polletju bodo za približno 30 milijonov evrov višji od tistih v enakem obdobju lani, a kljub temu ne bodo primerljivi s tistimi iz prvega polletja 2019. V prvem polletju letošnjega leta je bilo prodanih več kot 2,5 milijona vinjet z letnico 2021, kar je sicer nekoliko več kot lani, a še vedno precej manj kot v 2019.



Foto: Arhiv DARS

Prav nasprotno pa je v primeru tovornih vozil na naših avtocestah. »Število tovornih vozil na avtocestah in hitrih cestah se povečuje in je v prvem polletju 2021 preseglo raven iz leta 2019. Tovorni promet tudi sicer prinaša več prihodkov od cestnine kot vinjete. Zaradi manj turističnih potovanj in manjšega števila avtobusov pa se je zmanjšal prihodek od predornine na Karavankah,« pojasnjujejo. Kljub temu da skupni prihodki iz naslova cestnin še niso na ravni iz premerljivega obdobja 2019, bodo letošnje leto sklenili s pozitivnim poslovnim izidom.

V teku dve pomembni investiciji

»Trenutno najpomembnejši investiciji družbe DARS sta izgradnja druge cevi slovensko-avstrijskega predora Karavanke in tretje razvojne osi, to je prometne povezave, ki bo v prihodnosti potekala od meje z Avstrijo na Koroškem do meje s Hrvaško v Beli krajini in s tem severni in jugovzhodni del Slovenije povezala z avtocestnim križem. Pomembne pa so tudi naložbe v obnovu obstoječega avtocestnega omrežja,« pravijo v Darsu.

»Dograditev slovensko-avstrijskega predora Karavanke bo odpravila veliko ozko grlo na čezmejnem odseku celovitega cestnega omrežja, ki neposredno povezuje dva koridorja jedrnega omrežja TEN-T, ter hkrati zagotovila višjo stopnjo varnosti prometa skozi predor. Sodobna daljinska povezava na tretji razvojni osi pa ni pomembna le s prometnega stališča, ampak tudi z vidika gospodarskega razvoja. Tretja razvojna os bo eden osrednjih dejavnikov enakomernega regionalnega razvoja. Nedvomno bosta naložbi v drugo cev predora Karavanke in cestno povezavo tretje razvojne osi finančno izredno zahtevni,« pojasnjujejo.

Dela na drugi cevi avtocestnega predora Karavanke tečejo. Gradbinec je v enem letu – do druge polovice avgusta 2021 – izkopal nekaj več kot 1.200 metrov druge cevi (slovenski odsek predora je dolg 3.546 m). Rok za dokončanje projekta, ki je vreden 98,54 mio EUR (brez DDV), je maj 2025.

Prva dela na severnem delu tretje razvojne osi, med Velenjem in Slovenj Gradcem (območje priključka Gaberke), so stekla lani oktobra in bodo zaključena do konca letošnjega leta. Pogodbena vrednost projekta je 8,46 mio EUR (brez DDV).

Začela so se dela na naslednjem delovišču severnega dela tretje osi (na območju Slovenj Gradca). »Dela na odseku Jenina, ki so stekla konec avgusta letos, obsegajo gradnjo trase dela hitre ceste, priključne ceste, viaduktov Jenina in Visočnik in mostu Jenina. Rok za dokončanje navedenih del je konec avgusta 2023,« pravijo na Darsu. Projekt je vreden 37,38 mio EUR (brez DDV).

Odsek hitre ceste med Velenjem in Slovenj Gradcem sicer vključuje izgradnjo štiripasovnice v dolžini 17,5 km ter navezovalno cesto v dolžini 1,9 km. Na hitri cesti so predvideni štirje zunajnivojski cestni priključki (Škale, Gaberke, Podgorje, Slovenj Gradec jug) ter izgradnja treh predorov (dolžin 458 m, 760 m in 1195 m), treh pokritih vkopov, 16 viaduktov, sedmih

mostov, 17 nadvozov in podvozov, spremljajoči objekt Podgorje ter vse druge predvidene ureditve.

Z deli na južnem delu tretje razvojne osi (od obstoječega priključka Novo mesto vzhod na dolenski avtocesti A2 do priključka Osreddek (Revoz)) bodo po načrtih pričeli še letos, če ne bo vloženih tožb na gradbeno dovoljenje. Dela na 5,5 km dolgem odseku naj bi potekala 30 mesecev od uvedbe izvajalca v delo. Nato je načrtovana izgradnja naslednjega odseka, to je od priključka Osreddek (Revoz) do Malin v dolžini 12,4 km.

»Skladno z novelo Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, ki jo je Državni zbor RS sprejel konec maja letos, naj bi odsek med Velenjem in Slovenj Gradcem dogradili do konca leta 2026, odsek med priključkom Šentrupert na obstoječi štajerski avtocesti A1 in Velenjem v dolžini 14 km pa leto dni pozneje. Za gradnjo hitre ceste od Šentruperta do Velenja bomo predvidoma v doglednem času na Ministrstvo za okolje in prostor RS vložili zahtevo za izdajo gradbenega dovoljenja, tečejo tudi postopki za pridobitev okoljevarstvenega soglasja,« pojasnjujejo in dodajajo: »Na južnem delu naj bi celoten odsek med priključkom Novo mesto vzhod in Malinami, v dolžini 17,9 km, dogradili do konca leta 2028.«

Avtocestno omrežje se stara in z vedno večjimi prometnimi obremenitvami raste tudi potreben obseg obnovitvenih del. Dars upravlja z nekaj več kot 1400 km smernih vozišč, ki jih je treba redno vzdrževati, obnavljati in nadgrajevati. »Za varne ceste so ključna ravno obnovitvena dela. Že enostaven izračun pokaže, da če bi si želeli vsakih 20 let novo vozno površino na posameznem odseku, bo potrebno vsako leto obnoviti vsaj 70 km smernih vozišč avtocest (smerno vozišče je mišljeno kot »ena polovica avtoceste«),« povedo. Za letošnje leto bodo uresničili praktično vsa načrtovana obsežnejša obnovitvena dela. gg

Na avtocestnih počivališčih bodo avtobusom in tovornim vozilom omejili čas neprekinjenega parkiranja na največ 25 ur.

Dograditev slovensko-avstrijskega predora Karavanke bo odpravila veliko ozko grlo na čezmejnem odseku celovitega cestnega omrežja, ki neposredno povezuje dva koridorja jedrnega omrežja TEN-T, ter hkrati zagotovila višjo stopnjo varnosti prometa skozi predor.

V zadnjem obdobju Dars letno obnovi približno 60 kilometrov smernih vozišč, torej vozišč na obeh polovicah avtoceste. Letos bo za to namenjenih skoraj 68 milijonov evrov.



Varnostni sistemi za produktivno sobivanje viličarjev in ljudi

V podjetju Parkelj, d. o. o., uradnem uvozniku in distributerju ter serviserju viličarjev znamke STILL ponujajo vrhunske protitrkovne varnostne sisteme priznanih evropskih proizvajalcev, ki so na področju varnosti v intralogistiki dejavnosti v samem vrhu v globalnem merilu.

Varnostni sistemi delujejo v segmentih varovanja ljudi pred trki s stroji, varovanja pred trki med stroji in varovanja pred trki med statičnimi ovirami ter premikajočimi se stroji.

Varovanje pred trki med ljudmi in premikajočimi se stroji

Stroji so opremljeni z oddajniki in sprejemniki signalov, preko katerih zaznavajo bližino osebnih oddajnikov, s katerimi so opremljeni zaposleni na določenem območju. Sprejemniki so nastavljeni tako, da zaznavajo oddan signal, ki ga oddaja

osebni oddajnik, in sicer v dveh fazah. Prva faza zaznave opozori operaterja stroja na bližino osebe z vizualnim in zvočnim signalom: t. i. rumena faza. V drugi fazi, t. i. rdeči fazi, ko stroj pride v neposredno bližino osebe, opremljene z osebnim oddajnikom, varnostni sistem samodejno zmanjša hitrost ali po potrebi celo ustavi stroj, dokler nevarnost ne mine oziroma se oseba ne umakne na varno.

Varovanje pred trki med premikajočimi se stroji

Tudi v tem primeru so stroji opremljeni z oddajniki in sprejemniki signalov, preko katerih zaznavajo bližino drugega stroja. Sistem deluje zelo podobno v načinu dvostopenjskega zaznavanja bližine drugega stroja, kar pomeni v prvi fazi zvočno in vizualno opozarjanje operaterja stroja. Če pa se stroj kljub opozorilu približa drugemu stroju na minimalno razdaljo, določeno s parametri, ta samodejno zmanjša hitrost ali celo ustavi stroj.

Varovanje pred trki med statičnimi ovirami in premikajočimi se stroji

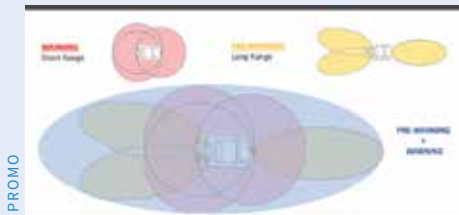
V tej izvedbi varovanja pred trki med statičnimi ovirami in stroji statične ovire opremimo s posebnimi izvedenkami



oddajnikov in sprejemnikov signalov, ki sprejemnike na stroju opozarjajo pred statičnimi ovirami. Sistem operaterja stroja opozarja na oviro ali v primeru neupoštevanja opozoril celo ustavi stroj.

Varnostni sistem pa lahko uporabljamo tudi za vzpostavljanja različnih con v enem velikem prostoru. Tako denimo v posameznem prostoru, ki ga določimo s pomočjo posebnih oddajnikov in sprejemnikov signalov, lahko omejimo hitrost premikanja stroja, lahko mu določimo, da mora v tem segmentu stavbe uporabljati luči pri vožnji, uporabljati bliskavico pri vožnji naprej itd.; možnosti nastavitve parametrov so skoraj neomejene.

Sistem lahko s posebno aplikacijo analizira celotno dogajanje na določenem prostoru, ki ga lahko razdeli v posamezne dogodke, posameznega operaterja, posamezno lokacijo dogodka itd.



PROMO

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

STILL

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



GENERALNI ZASTOPNIK ZA STILL, KONECRANES IN MOVEXX



Foto: Depositphotos

Intervju

»V vladnih dokumentih pogrešamo strategijo digitalizacije logistike«

Popolna uporaba uredbe, ki bo spodbudila digitalizacijo v prevoznem sektorju, je predvidena najkasneje do avgusta 2025, že leto prej pa bodo nadzorne institucije morale začeti sprejemati zahtevane informacije v elektronski obliki.

Nina Šprohar

Uredba eFTI, ki je bila sprejeta s strani Evropskega parlamenta in Sveta Evropske unije (EU) julija 2020, spodbuja digitalizacijo na področju dokumentov v prevoznem sektorju s postavitvijo pravnega okvira za delitev transportnih informacij v kontrolnih aktivnostih nadzornih institucij držav članic EU preko platform eFTI, pravita Igor Smrajec in Matjaž Auflič iz podjetja Trinet, kjer se ukvarjajo z aplikacijami na področju avtomatizacije carinskega poslovanja in logistike na slovenskem trgu in ponujajo številne programske rešitve.

V veljavo bo stopila 21. avgusta 2024, medtem ko so roki za sprejetje delegiranih in izvedbenih aktov, ki so podlaga za implementacijo uredbe, različni. »Rok za sprejetje sklopa podatkov eFTI ter postopkov in pravil za dostope pristojnih organov do platform eFTI je februar 2023, za funkcionalne in tehnične zahteve platform in ponudnikov storitev eFTI avgust 2023, marec 2024 pa je rok za certifikacijo platform in ponudnikov storitev eFTI,« pojasnjujeta.

Je uredba v Sloveniji že v fazi implementacije?

Ne. Vendar pa na pobudo Ministrstva za infrastrukturo RS (MzI) skupaj v okviru članstva foruma DTLF, ki je nastal pod okriljem Evropske komisije (EK), sodelujemo pri pripravi delegiranih in izvedbenih aktov uredbe eFTI. Prav tako skupaj spremljamo pilotne projekte, ki se izvajajo na področju Evropske unije, in pripravljajo rešitve za izvedbo določil uredbe – tako predvidenih platform eFTI za izmenjavo informacij na meddržavni ravni kot tudi rešitev ponudnikov storitev eFTI.

Kako se na sprejetje uredbe pripravljajo druge članice?

Vse se bolj ali manj aktivno pripravljajo na polno sprejetje uredbe, nas pa veseli, da se Slovenija na podlagi pobud MzI, Gospodarske zbornice Slovenije (GZS) in Slovenskega logističnega združenja (SLZ) uvršča med bolj aktivne. Skupaj smo v nenehnem stiku s predstavniki Baltskega pilotnega projekta, ki je izkoristil prednost najnovejših tehnologij (tehnologija porazdeljene knjige) za izmenjavo informacij na meddržavni ravni.

Uredba eFTI bo stopila v veljavo 21. avgusta 2024. Roki za sprejetje delegiranih in izvedbenih aktov so različni.



Kakšna pa je časovnica uvajanja te uredbe?

Do februarja 2023 bo z delegiranimi akti sprejela harmoniziran, standardni podatkovni model za izmenjavo informacij v vseh modalitetah prevoza v transportnih aktivnostih ter z izvedbenimi akti določila skupne postopke in pravila (skupaj s tehničnimi specifikacijami) dostopov pristojnih institucij do platform eFTI. Do avgusta 2023 bodo sprejeti izvedbeni akti za funkcionalne zahteve platform eFTI, kot je na primer način obdelave posredovanih informacij in interoperabilnost platform, ter izvedbeni akti zahtev za ponudnike storitev eFTI, ki pristojnim institucijam omogočajo pooblaščen vpogled v predpisane informacije. Uredba bo nazadnje sprejela pravila za certifikacijo platform eFTI in ponudnikov storitev eFTI marca 2024.

Kdaj je predvidena popolna uporaba uredbe v vseh članicah EU?

Najkasneje do avgusta 2025, nato pa najkasneje do februarja 2029 sledi še odločitve, ali bo postalo posredovanje predpisanih informacij v elektronski obliki s strani gospodarskih subjektov obvezno. Z implementacijo platform eFTI v okviru uredbe se bo ta lahko uporabila za namene elektronskega poslovanja ne samo v smeri B2G (business-to-government), ampak tudi za smer B2B (izmenjavo informacij med gospodarskimi subjekti) za namene optimizacije in avtomatizacije logističnih procesov.

Kaj bi bilo na področju logistike še treba digitalizirati?

Kakšni so trendi?

Logistika je seveda širok pojem. Če se osredotočimo na carinjenje in izmenjavo G2B (država-poslovni subjekti), pa bi bilo v elektronski obliki treba urediti tudi poslovanje drugih državnih organov, ki sodelujejo v postopku carinjenja, npr. inšpekcijskih služb. Korak naprej bi bila tudi uvedba enotne vstopne točke, ki bi

Na koga se uredba nanaša? Tudi na podjetja?

Uredba ne predpisuje obvezne izmenjave informacij v elektronski obliki za gospodarske subjekte, medtem ko bodo nadzorne institucije morale z avgustom 2024 začeti sprejemati zahtevane informacije v elektronski obliki, če bodo takšne posredovane s strani gospodarskih subjektov.

Kaj je namen uvajanja uredbe eFTI?

Uredba eFTI postavlja pravni okvir za sprejetje transportnih informacij v nadzornih postopkih pristojnih državnih institucij v elektronski obliki. Na ravni EU bo zapolnila vrzel manjkajoče pravne podlage za sprejetje zahtevanih informacij v transportnih postopkih s strani nadzornih institucij v elektronski obliki, kot je to v primeru elektronskega tovarnega lista CMR, kjer ratifikacija dodatnega protokola e-CMR s strani države ni zadosten pogoj za polno uporabo elektronske oblike CMR-ja.

Uredba eFTI predstavlja pravni okvir za sprejetje transportnih informacij v nadzornih postopkih pristojnih državnih institucij v elektronski obliki.



Izboljšajte varnost in učinkovitost s standardi GS1.

omogočala izmenjavo podatkov z državnimi organi prek enotnega protokola, ne da vsak urad razvija svoj »portal«. V vladnih dokumentih pogrešamo strategijo digitalizacije logistike. Veliko bo treba postoriti tudi na področju izmenjave B2B, tako med gospodarskimi subjekti kot z avtomatizacijo carinskih postopkov znotraj podjetij.

Kakšne rešitve pripravljate na tem področju?

Rešitve, ki jih pripravljamo, bodo našim uporabnikom omogočale elektronsko izmenjavo ter hrambo spremljajoče carinske dokumentacije, kot so računi, dispozicije, potrdila itd. Tudi naročniki carinskega posredništva bodo lahko vse aktivnosti opravili elektronsko.

Kako digitaliziran pa je v Sloveniji proces carinjenja?

Uprava za carine na Finančni upravi Republike Slovenije (FURS) je že pred več kot 20 leti pričela z elektronsko izmenjavo določenih carinskih dokumentov, zdaj pa se praktično na vseh področjih posluje elektronsko. Postopke predpisuje carinska zakonodaja, sprejeta na ravni EU. Postopki se ves čas spreminjajo in dodajajo, predvsem zaradi varnosti, kar zahteva od carinskih deklarantov široko poznavanje področja in veliko ažurnost pri delu.

Vse to je carinski postopek najbrž močno pospešilo ...

Da, včasih se je carinski postopek lahko odvijal tudi nekaj dni, zdaj pa se sproščanje pošiljk pričakuje v nekaj minutah po elektronski vložitvi deklaracije. Tudi razvoj programske opreme za izdelavo carinske dokumentacije se je korenito spremenil. Včasih so programerji lahko vprašali izkušene deklarante in na podlagi njihovih napotkov ustvarili ustrezno programsko opremo. Zdaj pa morajo programerske hiše same spremljati vso potrebno zakonodajo in jo vgrajevati v programsko opremo. Tako smo za uvedbo

novega uvoznega carinskega postopka AIS2, poleg programske opreme pripravili tudi predavanja ter navodila za izpolnjevanje nove dokumentacije.

Kaj pa je prinesel brexit?

V resnici smo pričakovali večje zaplete pri carinjenju pošiljk v in iz Velike Britanije. Podjetja, ki poslujejo z Veliko Britanijo, so bila zelo zaskrbljena, na koncu pa je vse potekalo relativno gladko, z dodatnimi stroški carinskega postopka. S francoskim partnerjem smo celo razvili programsko opremo, ki omogoča najavljanje pošiljk francoski carini preko naše programske opreme, vendar ni bilo povpraševanja kljub predhodnemu velikem zanimanju zanjo. Seveda pa se je zaradi carinskih postopkov z Veliko Britanijo povečalo število carinskih transakcij. [gg](#)

Veliko bo treba postoriti tudi na področju izmenjave B2B, tako med gospodarskimi subjekti kot z avtomatizacijo carinskih postopkov znotraj podjetij.



Foto: Depositphotos

Digitalizacija-Vizualizacija-Integracija-Učinkovitost



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



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

Finančno računovodski sistem ERP



Glavna knjiga Balance
Prejete fakture DDV, Plače

vizijaračunovodstvo d.d.
Najsodobnejše računovodske storitve



REPUBLIKA SLOVENIJA
FINANČNA UPRAVA



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

A

Grobo planiranje



B

Podrobno planiranje



C

Mikro planiranje

Dobavitelji goriva



Web in mobilni
clienti



Tahograf - ddd



Potni nalog
Stimulacije voznika

CVS

Achermann Transvision



Telematski podatki



Modularna rešitev za digitalizacijo prevoznih procesov

Podjetje Poligram, d. o. o. je razvojno raziskovalno in storitveno podjetje, ki ponuja sodobne visokokakovostne telematične storitve. Usmerjeni so v razvoj storitev, ki vsakodnevno pomagajo pri izvajanju proizvodnih, logističnih, poslovnih in drugih procesih.

Podjetje Poligram, d. o. o. ponuja telemetrične in programske rešitve, ki so specializirane za upravljanje voznih parkov in delovnih procesov na terenu. Njihove rešitve uporabljajo številna podjetja iz različnih panog, kot so prevozniki, monterji, gradbinci, komunalna podjetja ... V podjetju so ponosni na to, da se uspešno prilagajajo trgu, ustvarjajo nove rešitve, ki jih terensko delo v teh časih potrebuje. »Smo fleksibilna ekipa, ki si želi izdelati rešitve, ki olajšajo delo naročnikom tako na terenu kot v pisarni,« pravijo.

Rešitev Trak8 – digitalizacija procesov v prevoznih podjetjih

Ena izmed teh rešitev je Trak8, s katero so omogočili popolno digitalizacijo voznih parkov. To pomeni, da njihovi naročniki procese lahko vodijo popolnoma digitalno in brezpapirno, kar povečuje produktivnost in preglednost terenskega dela. Rešitev Trak8 je zasnovana modularno in vključuje module za sledenje vozil, vzdrževanje flote, sprejem naročil, načrtovanje prevozov z optimizacijo, kontrolo izvedbe, delovni čas, gorivo, analizo in pripravo poročil. Moduli so zasnovani tako, da odgovorne osebe hitro in natančno opravijo delo, kot so izdelava mesečnega potnega naloga, načrtovanje poti in koridorjev, izdelava trošarinskega poročila, priprava poročila dela po državah voznikov, nadzor porabe goriva ... Trak8 poenostavi, pohitri in izboljša komunikacijo med akterji v prevoznikstvu in omogoči realno časovno spremljanje stanja voznega parka. V prihodnosti storitev želijo še izboljšati, jo prilagoditi novim razmeram na trgu in strankam olajšati pregled nad njihovim voznim parkom.



Mobilna rešitev elektronske prevoznice

Letos v Poligramu izpopolnjujejo mobilno rešitev elektronske prevoznice, ki omogoča dvosmerno komunikacijo med pisarno (disponent) in voznikom. Mobilna aplikacija ponuja vozniku, da za nakladalni nalog prevzame načrt poti s koridorjem, mikro lokacijo prevzema in dostave, podatke o paketu/tovoru, oceno trajanja vožnje, kontaktne podatke ... S temi informacijami se voznik lahko izogne težavam, ki nastanejo, ko skrenejo iz predvidene poti. To pa povzroči zamudo na prevzemu in dostavi, težave z načrtovanjem časa vožnje, dodatne stroške poti in goriva. Cilj te rešitve je odprava težav, ki nastanejo zaradi slabe pretočnosti informacij, in izboljšanje produktivnosti, varnosti, dobičkonosnosti in preglednosti prevoznih procesov.

Zadovoljna stranka je največje merilo odličnosti

V podjetju Poligram, d. o. o. svoje prednosti gradijo na podlagi kakovostnega zajema podatkov, podpori brezpapirnemu poslovanju, povezanosti z ostalimi sistemi in izdelavi poročil, ki jih stranke potrebujejo, kot tudi konkurenčne cene in fleksibilnosti storitve. Ponujajo storitve, ki jih, kot pravijo, konkurenčni izdelki ne morejo zagotoviti v enem paketu: »V vsakem primeru so tudi reference in priporočila tista, ki nas kažejo v dobri luči. Zadovoljna stranka je naše največje merilo odličnosti.«

POLIGRAM

www.poligram.si

Carinjenje

Sprememba na področju carinjenja

Na področju carinjenja se obeta nekaj sprememb, prva že s 1. oktobrom.

Barbara Perko

Novi slovenski avtomatizirani uvozni sistem (SIAIS2) se bo predvidoma začel uporabljati 1. oktobra letos. »Osnovni razlog uvedbe novega uvoznega deklaracijskega sistema je uskladitev sistema z novo carinsko zakonodajo (Carinski zakonik Unije, Izvedbena uredba, Delegirana uredba) v roku, ki je za uvozni carinski sistem predpisan v delovnem programu v zvezi z razvojem in začetkom uporabe elektronskih sistemov, predvidenih v carinskem zakoniku Unije,« pojasnjujejo na Finančni upravi Republike Slovenije (FURS).

Sistem SIAIS2 bo vložnikom uvoznih deklaracij omogočal popolno avtomatizacijo postopkov v zvezi z rednimi, poenostavljenimi, posebnimi postopki ter postopki centraliziranega carinjenja.

Nekatere novosti, ki jih prinaša nov uvozni deklaracijski sistem, so:

- uskladitev podatkov uvozne deklaracije s Prilogo B IU/DA, in sicer s podatkovnimi elementi iz stolpcev H1, H2, H3, H4, H5, H6, H7, I1 in I2;
- uskladitev podatkov uvozne deklaracije v skladu z WCO podatkovnim modelom;
- vpis v evidence deklaranta z elektronskim obvestilom o predložitvi;
- usklajevanje podatkov v deklaraciji po prepustitvi s strani deklaranta;
- omogočanje vlaganja določenih novih tipov poenostavljenih deklaracij;
- dopolnitev procesiranja poenostavljenih deklaracij;
- priprava sistema za centralno vlaganje oz. razdeljevanje deklaracij;
- avtomatizacija prepuščanja deklaracij z vključitvijo časovnika za prepustitev;
- omogočanje vlaganja deklaracij z manjšim naborom podatkov (H7) za pošiljke majhne vrednosti do 150 EUR v okviru projekta »eTrgovanje«;
- dopolnitev sistema v skladu z zakonodajo za zaščito osebnih podatkov (GDPR);
- priprava uvoznega sistema za bodoči sistem centraliziranega carinjenja pri uvozu in
- prilagoditev sistema za brezpapirno in elektronsko poslovanje v skladu z zahtevami CZU.

Gospodarstvo od 1. junija letos že lahko uporablja nov sistem za pošiljanje testnih podatkov. »Pozvali smo deklarante in uvoznike, da v obdobju od 1. junija do 30. septembra 2021 izvedejo ustrezna testiranja vlaganja carinskih deklaracij v testnem okolju SIAIS2 in tako izkoristijo testno obdobje za ustrezno prilagoditev svojega carinskega poslovanja. Dostop do testnega

okolja SIAIS2 je omogočen preko izbranega ponudnika programske opreme,« so pojasnili na FURS.

Obeta se nova izvozna aplikacija

Skladno z izvedbenim sklepom komisije EU iz decembra 2019 bo treba prenoviti oziroma uskladiti obstoječi slovenski avtomatizirani izvozni sistem (SIAES) s poslovnimi zahtevami glede postopkov in podatkov, ki jih je uvedel carinski zakonik Unije. »Uporaba nove nacionalne izvozne aplikacije SIAES2 se načrtuje za dne 1. 5. 2023. Informacija o zaključku postopkov izvoza evidentiranih v SIAES, ki bodo zaključeni po 1. 5. 2023 v SIAES2, bo uporabnikom posredovana preko elektronske izmenjave s SIAES2,« pojasnjuje finančna uprava. »Vlaganje izvozne deklaracije preko aplikacije elzvoz ne bo več mogoče od dne 1. 5. 2023.«

»SIAES2 bo podpiral obvezne funkcionalnosti AES faza 1 (Automated Export System), med drugim tudi podporo za izmenjavo informacij med tremi carinskimi uradi (Nadzorni carinski urad, Carinski urad predložitve, Carinski urad izstopa), v sklopu procesov centraliziranega izvoza,« dodajajo. »FURS je sprejela odločitev, da s funkcionalnostjo AES faza 1 ne bo podprla aplikacije elzvoz, ki jo za vlaganje izvoznih deklaracij uporablja 0,10 % izvoznikov (podatek za leto 2020). Informacija o zaključku postopkov izvoza evidentiranih v SIAES, ki bodo zaključeni po 1. 5. 2023, bo uporabnikom, ki so ob prepustitvi v izvoz uporabljali aplikacijo elzvoz, sporočena na drug primeren način. Aplikacija elzvoz bo za vpogled v izvozne deklaracije pred 1. 5. 2023 na voljo še najmanj 3 leta.«

Finančna uprava bo vse aktualne informacije v zvezi z izvozom oz. novo aplikacijo SIAES2 objavljala na svojih internetnih straneh.

Od 1. julija 2021 v veljavi pomembna sprememba

S 1. julijem letos se je ukinila meja oprostitve plačila DDV ob uvozu malih spletnih pošiljk (vrednosti do 150 evrov), ki je bila postavljena na 22 EUR. »Sedaj je potrebno za vse male spletne pošiljke ob uvozu obračunati DDV ne glede na vrednost. Le tega lahko obračuna že spletni prodajalec ob samem spletnem nakupu (shema IOSS), če pa temu ni tako, se obračuna ob samem uvozu,« spremembo pojasnjuje finančna uprava.

Sprememba je najbolj vplivala na Pošto Slovenije in hitre pošte, ki so svoje poslovanje že ustrezno prilagodili. »Po spremembi davčnih predpisov opazimo upad pošiljk, katerih izvor je Kitajska, natančne ocene pa ne moremo podati, saj določen del pošiljk

Sistem SIAIS2 bo vložnikom uvoznih deklaracij omogočal popolno avtomatizacijo postopkov v zvezi z rednimi, poenostavljenimi, posebnimi postopki ter postopki centraliziranega carinjenja.

Uporaba nove nacionalne izvozne aplikacije SIAES2 je načrtovana s 1. 5. 2023.

»Trenutno ocenjujemo, da so se količine v prispetju, katerih izvor je Kitajska, znižale za 30 do 40 odstotkov,« razmere po 1. juliju 2021 ocenjujejo na Pošti Slovenije.

prispe v Slovenijo iz drugih evropskih držav, ki v določenem delu izvedejo tudi carinske postopke za IOSS pošiljke (DDV že plačan pri trgovcu), prav tako pa velik del pošiljk, ki še niso ocarinjene, prispe v Slovenijo prek Uzbekistana, Belgije, Luksemburga, Nizozemske, Salomonovih otokov ... V teh primerih so pošiljke opremljene z oznakami omenjenih držav in ne Kitajske. Ob tem pošiljke iz Kitajske do Slovenije potujejo tudi 30 dni in več, kar je posledica pomanjkanja transportnih kapacitet, predvsem letalskih prevozov. Trenutno ocenjujemo, da so se količine v prispetju, katerih izvor je Kitajska, znižale za 30 do 40 odstotkov,« razmere ocenjujejo na Pošti Slovenije.

Omenjeni padec pa se ne odraža v manjšem številu postopkov. »Zaradi omenjenih sprememb je treba izvesti za okoli 30-krat več postopkov, ne glede na to, da je količina pošiljk iz držav izven EU z uvedbo spremembe padla. Navedeno seveda pomeni bistveno več dela,« pravijo na Pošti Slovenije.

Potrebno je pripraviti vso spremno carinsko dokumentacijo

Ena večjih sprememb v zadnjem obdobju je nastopila po izstopu Združenega kraljestva iz Evropske unije, saj je treba za izvoz oz. uvoz iz in v Združeno kraljestvo izpeljati ustrezne postopke. »Še vedno prihaja do primerov, da

za izvozne carinske deklaracije carinski organ ni prejel ustreznega dokazila, da je blago zapustilo carinsko območje Unije. Izvoznike bi ponovno opozorili, da se je potrebno pripraviti na izvedbo carinskih formalnosti preden blago zapusti carinsko območje Unije. Pred vkrcanjem tovornega vozila na trajekt ali vlak je predvsem pri zbirnih pošiljkah pomembno, da ima prevoznik pripravljeno vso spremno carinsko dokumentacijo,« opozarjajo na finančni upravi.

Zaradi krize, povezane s covidom-19, in nezaključenih izvoznih postopkov, povezanih z brexitom, je bil rok za izrek deklaracije za neveljavno podaljšan iz 150 na 250 dni. »S tem je bil za izvoznike podaljšan čas za pridobivanje alternativnih dokazil o izstopu, na podlagi katerih se naknadno potrdi izstop izvoznega blaga,« pravijo na FURS.

V primeru pridobivanja dodatnih dokazil o izstopu »je zelo koristna informacija od prevoznika tudi datum in urad izstopa. Na podlagi teh podatkov se preko carinskega sistema ECS (sistem nadzora izvoza) lahko pošlje elektronsko sporočilo za izvozno sledenje, na katerega je dolžna zaprosena država izstopa odgovoriti v 10 dneh. Če v 10 dneh ni odgovora, se smatra, da izstop iz Unije ni evidentiran.« gg

HELI
LIFTING THE FUTURE

LIION

LIION VILIČARJI 1,5 t–10 t

Kontaktirajte nas za brezplačno testiranje!



vrhunska
zmogljivost



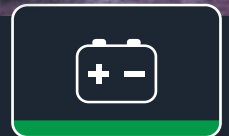
optimalno upravljanje
po meri voznika



pameten
prikazovalnik



baterija
brez vzdrževanja



garancija na baterijo 5 let
ali 10000 delovnih ur

SWEDMACH
intra se
Logistična in delavniška oprema

☎ 040 391 700
✉ prodaja@swedmach.si
🌐 www.swedmach.si



PAM VILIČAR

☎ Simona 040 797 711
☎ Tomaž 051 345 889

🌐 www.pamvilicar.si
✉ prodaja@pamvilicar.si

HELI



TRANSPORT
KOLI
LOGISTICS

Email : info@koli-sped.si



TRANSPORT & LOGISTIKA



WWW.KOLI-SPED.SI



Digitalizacija

Digitalno poslovanje že skoraj nuja

Razmere, ki jih je povzročila pandemija, so le še pospešile razvoj digitalnih rešitev.

Barbara Perko

»Velik izziv in potencial za industrijo vidimo v individualnih in transparentnih logističnih konceptih. Prej ali slej pa se bomo morali soočiti tudi z ekološkimi vprašanji,« pravijo v Gebrüder Weiss.

V logistiki in transportu digitalizacija in avtomatizacija procesov ostajata najpomembnejša trenda. »Na področju logistike velja izpostaviti avtomatizirane rešitve za skladiščno poslovanje in komisioniranje (vms), avtonomne mobilne robote ter brezpapirne komisionirne sisteme, kot denimo: pick-by light (izbira z lučko), pick-by voice (izbira z glasom) pick-by-vision (izbira z vidom). Na področju transporta pa gredo trendi v smeri optimizacije dostavnih poti, še zlasti na področju »last mile delivery« (dostava v zadnjem kilometru), kjer osebe že nadomeščajo droni, droidi (robotizirana vozila) in avtomatizirana vozila. Tako na področju logistike kot tudi transporta je cilj brez-papirno poslovanje. To pomeni, da obstajajo samo elektronski prevozniki dokumenti in da se komisioniranje opravlja brez papirja. Tudi koncepti digitalnega učenja postajajo vse bolj pomembni,« pravijo v podjetju Gebrüder Weiss.

Razmere, ki jih je povzročila pandemija, so le še pospešile razvoj digitalnih rešitev in »e-poslovanja«. Neizogibna je postala uvedba spletnih platform tako za operativni kot administrativni del poslovanja. »Povečan obseg spletnega nakupovanja nam je prinesel izzive na področju »Home delivery« (dostava na dom), po drugi strani pa smo se morali soočiti z znatnim nihanjem števila pošilk v zbirnem prometu. Zaradi nestabilnih razmer na trgu so se spremenili tudi poslovni in proizvodni procesi podjetij. Priča smo bili krajšanju nabavnih verig podjetij in večanju

zalag. Posledično se je povečalo tudi povpraševanje po skladiščnih zmogljivostih in logističnih storitvah. Ta trend se nakazuje tudi v prihodnje,« napovedujejo v Gebrüder Weiss. »Velik izziv in potencial za industrijo vidimo v individualnih in transparentnih logističnih konceptih. Prej ali slej pa se bomo morali soočiti tudi z ekološkimi vprašanji,« so prepričani.

Podjetje Gebrüder Weiss je letos v Sloveniji lansiralo uporabniški portal myGW, ki strankam omogoča, da na enem mestu in v realnem času dobijo vse informacije o storitvah, ki jih uporabljajo v okviru podjetja Gebrüder Weiss. Spletna platforma omogoča enostaven, hiter in neposreden dostop do vseh storitev podjetja Gebrüder Weiss za cestni, zračni in pomorski transport in skladiščno logistiko, kjer koli so in kadarkoli želijo ter zagotavlja dostop do podatkov o vseh naročilih v realnem času.

Med rešitvami, ki jih ponujajo, še posebej izpostavljajo storitev ETA (Estimated Time of Arrival – Predviden čas dostave), ki izračunava predviden čas dostave v realnem času. Odvisno od prometne situacije funkcija nenehno preračunava predvideni čas prihoda pošiljke, znotraj dvournega časovnega okna. »Stranke tako lahko prek spleta spremljajo postopek odpreme, vključno s predvidenim časom prihoda njihovih pošilk. Gebrüder Weiss nudi to digitalno storitev za zbirni tovar na vseh lokacijah, kjer podjetje skrbi tudi za končno dostavo,« pravijo. ETA pa je le ena od digitalnih funkcij, ki jih nudi nov spletni portal za stranke – myGW, ki je prednostna naloga podjetja Gebrüder Weiss na globalnem nivoju.

Digitalizacija pomaga pri boljšem načrtovanju, pri optimizaciji procesov in omogoča nove možnosti komunikacije. Avtomatizirani dispečerski programi pomagajo pri združevanju tovarov in varčevanju z viri. Dolgoročni cilji so brezpapirno poslovanje in avtomatizirani programi, a poudarjajo, da »logistika je in ostaja "posel ljudi". Zato nadzor procesov ostaja v ospredju, ker vsega tudi v prihodnosti ne bo mogoče prenesti na umetno inteligenco«.

»Človeški faktor je še vedno pomemben«

Tilen Pahor, direktor TPG logistika, pravi, da je v logistiki nemogoče 100 % digitalizirati stvari. »Zagotovo pa je z današnjo tehnologijo mogoče določene korake in procese digitalizirati in papirnatost zmanjšati na minimum. Človeški faktor je še vedno pomemben. V logistiki je ogromno vsakodnevnih izzivov, je živa



stvar in določene težave mora reševati človek, saj računalnik tega ne more.« Pahor pojasnjuje, da nekateri ladjarji poskušajo celoten proces 100-odstotno digitalizirati, kar pa lahko predstavlja težavo. »Kar na enkrat se nimaš s kom pogovarjati in je težje reševati težave, dobiti informacije,« razlaga.

V podjetju TPG Logistika ponujajo logistično rešitev po meri – aplikacijo, v katero lahko komitent vstopa z določenim geslom in spremlja pošiljke, kje so, kaj se z njimi dogaja, kakšen je njihov status, kakšno je stanje v skladišču itd. Seveda pa se prilagodi stranki – nekaterim je namreč bližji digitaliziran postopek, medtem ko se drugi še vedno raje poslužujejo standardnih načinov in informacije iščejo prek elektronske pošte in telefona.

Uporaba nestandardnih rešitev prinaša težave

»V logistiki je še vedno pomembno povezovanje med podjetji, ki upravljajo vsak svoj del oskrbovalne verige in si morajo izmenjevati vse informacije o naročilih, pošiljkah in njihovih zmogljivostih. Vsi si želijo, da bi to izmenjevanje potekalo avtomatsko, brez posredovanja ljudi. To je še posebej pomembno v primeru spletnih nakupov, ki še vedno naraščajo,« pravi Andrej Planina, direktor divizije v podjetju Špica. Podjetja so prisiljena uvajati avtomatizacijo, robotizacijo in digitalizacijo tudi zaradi pomanjkanja ljudi, ki bi bili pripravljeni delati duhamorna in slabo plačana dela.

»Uspešna podjetja so že veliko naredila pri uvajanju internih digitalnih rešitev, na primer WMS za upravljanje skladišča ali visoko avtomatizirani stroji v proizvodnji. Vsi pa si želijo svoje sisteme tesneje povezati s svojimi zunanjimi partnerji, z dobavitelji, kupci in prevozniki. Kdor uporablja nestandardne IT rešitve, bo imel pri povezovanju težave,« opozarja Planina. »Drugo področje, kjer se bo v prihodnjih letih videl napredek, je vedno večja stopnja robotizacije, tudi pri internih premikih materialov, in pa večja vloga pametnih algoritmov. Temu bi lahko z malo pretiravanja rekli tudi umetna inteligenca, dejansko pa gre za optimizacijske algoritme, ki podatke za svoje delovanje dobivajo iz več virov.«

Na Špici uvajajo WMS rešitve, pogosto z dodatkom za glasovno vodenje dela in z robotiziranimi vozički za prevoz blaga. Obenem podjetjem svetujejo, 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 hkrati z uvedbo WMS uvedemo še rešitev LogChain za upravljanje dostave pošiljk do naročnika. Tako lahko povežemo in celovito upravljamo kar velik del oskrbovalne verige – od proizvajalca do porabnika,« pojasni Planina.

Najbolj pomemben pogoj za uvedbo WMS rešitve je priprava projekta tako z vsebinskega stališča kot tudi z vidika priprave ekipe, ki bo vodila projekt, in ekipe,

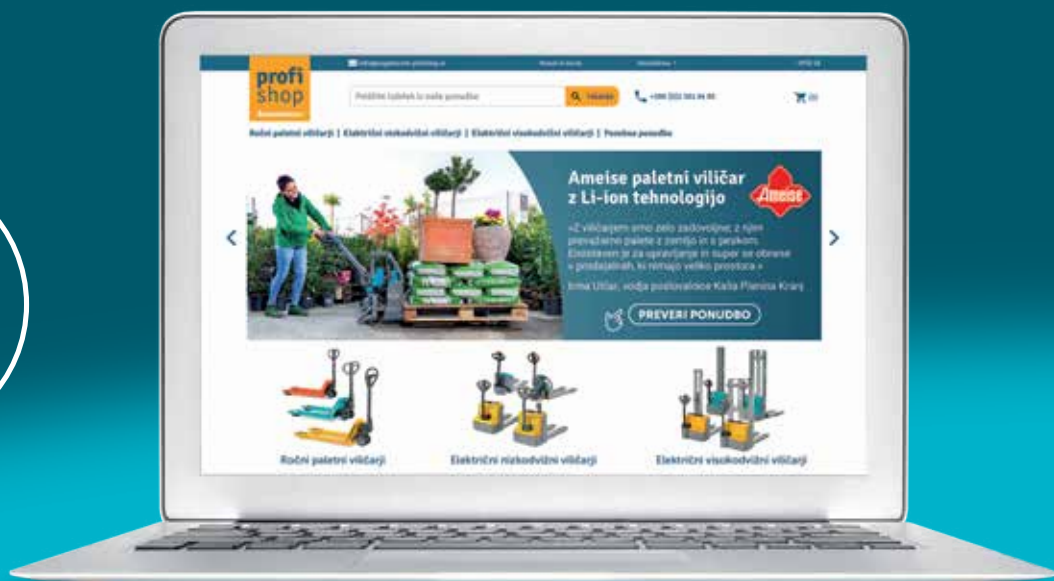
V prihodnjih letih se bo videl napredek tudi v vedno večji stopnji robotizacije in večji vlogi pametnih algoritmov, je prepričan Andrej Planina, direktor divizije v podjetju Špica.

**profi
shop**

JUNGHEINRICH

Spletna trgovina

www.jungheinrich-profishop.si



JUNGHEINRICH

Kasnejše fine optimizacije delovanja sistema lahko prinesejo ogromne koristi, opominja Andrej Planina.

ki bo kasneje uporabljala rešitev. Po uvedbi WMS rešitve podjetje dobi nadzor nad celotnim procesom in predvidljivost delovanja skladišča, procesi so optimizirani, stroški delovanja skladišča pa manjši. »Po uvedbi WMS rešitve pa nastopi faza, ki se jo pogosto spregleda. Gre za kasnejše fine optimizacije delovanja sistema, ki lahko prinesejo ogromne koristi. Dobri WMS sistemi imajo namreč v sebi vgrajene res veliko dobre prakse, ki pa jo je potrebno spoznati in dobro uporabiti. Zunanji svetovalec je tukaj nepogrešljiv in nujen element za stalen izboljšave,« poudarja Planina.

WMS lahko pride do izraza le, če se spremeni način dela v podjetju. »Ko je WMS enkrat uveden, vsa opravila diktirajo informacijske rešitve, ki so povezane z rešitvami partnerskih podjetij, z logisti, dobavitelji in kupci. Vse mora delovati robustno in stabilno. Če WMS ne deluje, se ustavijo dobave. Tudi pri razmestitvi artiklov po skladišču se je pametno prepustiti WMS rešitvi, ki lahko sugerira, kako naj bodo artikli locirani, da bodo poti po skladišču čim krajše.«

Povezati je treba vse deležnike

Poleg avtomatizacije in digitalne povezave vseh deležnikov s čim manjšimi stroški je pomembna tudi avtomatizacija dela na terenu s čim manj kliki, zagotavljanje optimizacijskih algoritmov za izvedbo transporta in določanja poti, odprava papirja pri vseh deležnikih in zagotavljanje čim več podatkov za kvalitetno spremljanje in upravljanje preskrbovalnih

poti. Obenem mora cel proces delovati robustno in stabilno, pravijo v podjetju ZZI.

Odprta digitalna logistična platforma LogChain (partnerjev ZZI, Špica, Sledenje in Monolit) povezuje vse deležnike v preskrbovalni verigi - od proizvajalca, distributerja do prevoznika in prejemnika blaga. »Enoten ekosistem zagotavlja avtomatizacijo naročanja in organizacije transporta, določanje poti - optimizacijo, odpremo, upravljanje prevozov, digitalna orodja za voznika, sledenje pošiljk, avtomatski prevzem in povezovanje s poslovnim procesom naročanja in obračuna. Vsi deležniki imajo online vpogled v podatke o procesu ter možnost upravljanja procesov od prevzema, transporta ter prevzema pošiljk, vračilo embalaže, upravljanja virov, ne glede na to, kdo je prevoznik,« predstavijo platformo, ki je na trgu dve leti. Njene storitve že uporabljajo podjetja, kot so BTC, DB Schenker, Pfeifer, GMT, PS logistika, Kobal Transport, Petrol ...

Glavni cilj je integracija LogChain v poslovne procese v podjetjih. »Avtomatizacija dostav v realnem času, just-in-time dostave in odpreme, stalno prilagajanje transporta proizvodnim in drugim procesom pri partnerjih ter digitalno usklajevanje procesov ter potreb vseh partnerjev v verigi je bila ena od zahtev strank, da se povežemo in svoje rešitve in storitve povežemo v celovito platformo. BizBox EDI in E-Naročanje, Špica WMS skladišče, Frontman ... in Sledenje.si so sedaj na voljo kot celovit sistem v

GS1 standardi v železniškem prometu

Poslovanje je lažje, če je urejeno in predvidljivo. Za obvladovanje procesov pa so ključni standardi, s katerimi varčujemo čas in denar. Pri tem si lahko pomagamo z univerzalnostjo standardov GS1. Evropska podjetja, ki obvladujejo železniški promet, kot so francoski SNCF, nemški DB, švicarski SBB ter proizvajalci vlakov in njihovih delov, med katerimi izstopajo Alstom, Siemens, SKF, Schaeffler, Voith in drugi, vodijo že nekaj časa iniciativo, da se delovanje železniškega sektorja poenoti s pomočjo standardov GS1. Vse to spremljajo pilotni projekti, ki dokazujejo, da lahko poteka identifikacija, odčitavanje ali prenos podatkov s pomočjo enotnih standardov lažje in hitreje. Lep primer predstavlja varnostni vidik pri rezervnih delih, ki se opremljajo s »potnimi listi« za lažji nadzor po celotni verigi od proizvajalca do uporabnika. Dostop do podatkov o posameznih komponentah je namreč v danem trenutku zaradi različnih načinov identifikacije in označevanja problematičen. Uporaba standardiziranega in enotnega sistema označevanja izdelkov s strani proizvajalcev bo zadeve olajšala. Vsi deli novega francoskega vlaka TGV, ki nastaja pod okriljem Alstoma, bodo imeli na vseh vgradnih komponentah lasersko gravirane 2D kode GS1 DataMatrix, ki bodo vsebovale identifikacijo izdelka in serijsko številko. Na podlagi slednjega bodo nadzorniki in serviserji enostavno izvajali kontrole, kdaj je potrebno servisirati posamezne dele brez kompleksnega pregledovanja dokumentacije in izgube časa. Postopki bodo hitrejši, bolj transparentni in glede napak ter odkrivanja ponarejenih delov varnejši.

Pri uvedbi in uporabi standarda GS1 predstavlja ključno izhodišče sodelovanje proizvajalcev komponent, proizvajalcev vlakov in podjetij za železniški promet. Zgolj na takšen način se bo lahko železniška industrija pri poslovanju lažje spopadala z obvladovanjem enormnih stroškov, nepreglednim voznim parkom in izboljšanjem varnosti ter učinkovitosti. Slednje bo hkrati izhodišče za nadgradnjo ostalih procesov, vključno s sledljivostjo vagonov in njihove vsebine.



Foto: GS1 Slovenija

GS1 je skupaj z dvajsetimi partnerji iz železniškega gospodarstva razvil nove aplikacije za zagotavljanje identifikacije delov in komponent, kjer igrajo eno izmed ključnih vlog lasersko gravirane 2D kode GS1 DataMatrix.



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.

oblaku, podatkovno in procesno povezan in vgrajen v več kot 40 poslovnih sistemov v Sloveniji in regiji (SAP, MS Dynamics, Datalab ...)» Več kot 17.000 podjetjem uporabnikov bizBox elzmenjave je na razpolago podpora logističnim procesom in povezava s transportnimi podjetji na klik.

Tudi majhna podjetja se lahko vključijo v globalne trende digitalizacije

Logistika tako na kopnem, morju in zraku postaja vedno bolj povezana v sisteme proizvodnje in prodaje, zato so podatki in umetna inteligenca nujni za zagotavljanje razvoja globalnih in regionalnih verig vrednosti. Platforma LogChain omogoča tudi malim prevoznikom, podjetjem in logistom vključevanje v globalne trende digitalizacije, avtomatizacije ob nizkih stroških brez potrebe po investicijah ter z odprto potjo za povezovanje z velikimi sistemi.

Zamujamo pri vzpostavitvi enotnega vstopnega okna

Čedomir Bojanić, direktor podjetja Fining, pravi, da tako adiminstracija kot poslovni partnerji »pričakujejo/zahtevajo uporabo sodobnih tehnologij pri poslovanju s špediterji. Ravno tako digitalizacijo spodbuja tudi Komisija EU. Čeprav so zahteve in pričakovanja veliki, na področju sistemske digitalizacije na nekaterih področjih pri nas zaostajamo. Predvsem



Foto: Gebrüder Weiss

bi tu izpostavil zamudo pri vzpostavitvi enotnega vstopnega okna».

Ob tem izpostavlja pomemben korak k poenostavljanju upravnih postopkov v carini, saj bo letos v drugo fazo nadgrajen avtomatiziran uvozni deklaracijski sistem. »V primerjavi z drugimi državami članicami bomo v Sloveniji med prvimi, ki bomo nacionalni uvozni sistem posodobili na višjo raven pred rokom,« poudarja. **gg**

NAVTEH

TRACKNAV

LX track

Profesionalna podpora vaši logistični operaciji.



Upravljanje poteka dela

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



Upravljanje delovnega časa

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



Spremljanje parametrov vožnje

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





Izobraževanje zaposlenih in digitalizacija v okviru kompetenčnega centra Logins v času covida-19

V partnerstvo KOC LOGINS je združenih 16 mikro, malih in srednjih podjetij ter 15 velikih podjetij s področja logistike. Prijavitelj projekta je B&B izobraževanje in usposabljanje, d. o. o. iz Kranja. V vlogi projektne pisarne nastopata še podjetji Intereuropa, d. d. in Brce, d. o. o. V projektu, kot povedo, stremijo k ciljem trajnostnega razvoja: digitalizacija, robotizacija in avtomatizacija, zavzeti in kompetentni zaposleni, dolgoročna poslovna stabilnost, korporativna integriteta, varno delovno okolje in zdravje; kar so opredelili tudi kot ključne kompetence partnerstva.

»Z razvojem teh kompetenc se bo povečala zaposljivost, prilagodljivost in učinkovitost pa tudi konkurenčnost podjetij. Skupni interes partnerstva je oblikovanje programov in izvedba učinkovitih usposabljanj za razvoj kompetenc, ki odločilno vplivajo na izvajanje logističnih storitev,« še poudarjajo.

Prelomno leto 2020

Leto 2020 je bilo v marsikaterem pogledu tudi zanje prelomno. Predvsem zato, ker so se morali soočiti s povsem novimi situacijami, ki jih niso doživljali nikoli prej. »Zaradi epidemije so bila odpovedana oziroma prestavljena za nedoločen čas tudi številna usposabljanja, ki so jih partnerji nameravali izvesti v pomladnem času. Prestavili so jih na jesenski čas, ko pa se je situacija s covidom-19 ponovila,« razlagajo.

Pa vendar so odkrili nove priložnosti in rešitve. Ker se je bilo treba prilagoditi novi realnosti in novim pravilom, so se udeležili več e-usposabljanj, ki so bila v tem času večinoma brezplačna, in se tako seznanili s samim potekom in načini izvedbe e-usposabljanj. Tudi usposabljanja zaposlenih so se v preteklem letu zaradi epidemije preselila na splet. Raziskali so



različne programske opreme za izvajanje e-usposabljanj ter načrt usposabljanj prilagodili trenutnim razmeram in potrebam. »Možnost izvedbe e-usposabljanj so partnerji pozdravili kot zelo dobrodošlo, saj v tem vidijo številne prednosti – prihranek časa, sredstev, lažje razporejanje delavcev na usposabljanje, zato se je ta možnost izvajanja usposabljanj v projektu ohranila še naprej,« navajajo dobre učinke.

Pomagali so pri digitalni preobrazbi

Nastala situacija je kot vsaka druga krizna situacija v podjetju zahtevna preizkušnja za vodstvo, vodje in vse zaposlene. Zato so izvedli skupno usposabljanje s področja izzivov vodenja v času krize, s katerim so želeli podpreti vodje partnerskih podjetij pri njihovih naporih stabiliziranja

situacije in pripravi za najboljši možen izhod iz krize. Na ta način so nekaterim podjetjem pomagali tudi na poti digitalizacije procesov. »Digitalna preobrazba vpliva na delovno okolje, poznati jo morajo vodje, omogoča hitrejši dostop do informacij, pospešuje ritem sprememb, kar pomeni, da je treba usposablјati zaposlene v podjetjih, da se prilagodijo novim delovnim procesom,« pravijo.

Ker je digitalna preobrazba proces, ki potrebuje svoj čas, se, kot še dodajo, tudi z aktivnostmi v KOC uspešno pripravljajo na nove načine dela. »Ker je v gospodarstvu treba biti hiter, odziven in prilagodljiv, so tudi za digitalno preobrazbo nujno potrebni ustrezno usposobljeni kadri in ustrezne strateške usmeritve,« zaključijo v KOC.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA DELO, DRUŽINO,
SOCIALNE ZADEVE IN ENAKE MOŽNOSTI



Javni študijski, razvojni,
invalidski in preživninski
sklad Republike Slovenije



easytrip

TRANSPORT SERVICES

by  egis

Vaš ponudnik storitev cestne mobilnosti za cestno mobilnost, namenjeno prevoznikom

Nadzirajte svoje stroške in poenostavite upravljanje vašega voznega parka z našimi prilagojenimi kompletnimi rešitvami!

Izbira Easytrip Transport Services pomeni:

- Ugodne cene
- Naša strokovna podpora namenjena vam
- 30.let izkušenj v cestnem transportu

POKLIČITE

+ 386 40 453 833



CESTNINE



TRAJEKTI



POVRAČILO DAVKOV
IN TROŠARIN



TELEMATIKA,
SLEDENJE



TUNELI



PREDSTAVNIŠTVA



VLAKI



GORIVO

Easytrip
Transport Services

divna.celhar-ext@easytrip.eu

www.easytrip.eu



Foto: Miran Kambič

Dostava

Organizacija mora biti učinkovita

Globalna pandemija je prisilila poštno-logistično panogo, da se zelo hitro prilagodi novim razmeram.

Barbara Perko

Podjetja so se morala lani čez noč prilagoditi na novosti, ki jih je prinesla pandemija koronavirusa. V podjetju cargo-partner so vse poglobitve spremembe izvedli že lani in bili pri tem zelo uspešni, »kar se je pokazalo v rekordnih rezultatih za leto 2020, kar bomo letos še nadgradili,« pravi direktor družbe Viktor Kastelic.

Segment, na katerega je imela pandemija izjemen vpliv, je spletna prodaja, saj so se zaradi ukrepov, povezanih z epidemijo, številne aktivnosti preselile na splet. »Hitra rast je spletnim trgovcem prinesla nove izzive: pomanjkanje skladiščnih kapacitet, pomanjkanje osebja ter neustrezno IT podporo. Posledično je prihajalo do zamud pri obdelavi naročil, do napak pri obdelavi ter netočnih podatkov o zalogah,« našteva Kastelic.

V podjetju cargo-partner lahko spletnim trgovcem v prvi vrsti zagotovijo dovolj osebja in namenskega prostora (tudi v visoki nakupovalni sezoni): v novem logističnem centru na Brniku so fulfillment storitvam namenili kar 6.000 m² skladiščnega prostora, kjer nudijo skladiščenje blaga v posebnih pogojih, npr. v kontroliranem temperaturnem režimu (od 15°C do 25°C) ter skladno s standardom HACCP, ter vse storitve dodane vrednosti, ki jih spletni trgovec potrebuje: od skladiščenja do komisioniranja, pakiranja, znamčenja njihovih pošilk, etiketiranja, prevzema, dostave, povratne logistike itd. Pomembna prednost logističnega centra na Brniku je odlična geografska lega.

Poleg tega spletnim trgovcem zagotavljajo vso potrebno IT podporo s svojim modernim in fleksibilnim skladiščnim sistemom (WMS). Sistem omogoča sledljivost blaga na podlagi osmih različnih kriterijev (šifre, opisi, različni datumi, šarže, dodelitveni ključ, količine, serijske številke, sestava artiklov). Zasnovan je tako, da se lahko povezuje z drugimi informacijskimi sistemi, kar je, kot poudarja Kastelic, ključno za celostno in kvalitetno obvladovanje logističnih procesov. »V našem podjetju je WMS v osnovi povezan z našo spletno platformo SPOT, tj. sistemom za upravljanje oskrbovalne verige. Ta povezanost trgovcem omogoča transparenten pregled nad zalogami, njihovo upravljanje ter kreiranje standardnih ali prilagojenih poročil, v kateremkoli trenutku dneva. Nadalje se WMS lahko poveže z ERP sistemi strank, s čimer se občutno zmanjša obseg administrativnih del, delno ali v celoti avtomatizira procese, predvsem pa močno zmanjša možnost (človeške) napake. Načini povezovanja so lahko različni: WMS omogoča tako EDI (Electronic Data Interchange) kot API povezave. Dobra povezava sistemov pa je osnova za hitro obdelavo naročil.«

Nov produkt: 4PL logistika

»Že lani smo uvedli »emergency« produkt, kjer organiziramo urgentne letalske prevoze (odprema s prvim letom, prednostni letalski prevozi, »on-board courier« storitev - dostava blaga kot osebna prtljaga potnika, čarterski prevozi z namenskimi tovornimi



Foto: Ziga Inthar

»Številni spletni trgovci so svoje prihodke podvojili ali celo potrojili,« pravi Viktor Kastelic, direktor družbe cargo-partner.

ali potniškimi letali in helikopterji) in cestne prevoze (hitra dostava z namenskimi kombiji – »speed vans«, dostava z osebnimi ali tovornimi cestnimi vozili, pri čemer zagotovimo dvojno posadko),« enega od novejših produktov predstavi Kastelic.

Letos so pripravili povsem nov produkt, kjer gre za tako imenovano »4PL« logistiko. »To pomeni, da naš zaposleni ureja celotno logistiko partnerskega podjetja, pri čemer nastopa kot operativni sodelavec in hkrati kot nadzornik prevoznikov ter drugih logističnih podjetij, ki sodelujejo v oskrbovalni verigi. Pri svojem delu deluje nevtrarno, kar pomeni, da spremlja tržišče in pridobiva ponudbe različnih podjetij, komunicira s kupci, dobavitelji ter optimizira transport in logistiko v največji možni meri. Podjetje s tem pridobi izkušenega zunanjega sodelavca, ki je usposobljen za vodenje in upravljanje celotne oskrbovalne verige,« pojasnjuje direktor Viktor Kastelic.

Nove storitve za spletne trgovce

V podjetju cargo-partner nadaljujejo z razvojem storitev za spletne trgovce. »Skladno s tem bomo del novega skladiščnega objekta, ki ga bomo odprli drugo leto, namenili prav e-fulfillment storitvam. Novi objekt bo imel prevzemno mesto za osebni prevzem ali vračilo paketov, s katero bomo pokrivali gorenjsko regijo ter pristajalno stezo za drone, ki bo v prihodnosti lahko služila za dostavo paketov,« napoveduje Kastelic.

Na področju digitalizacije in robotizacije logistike so sredi uvajanja nove operacijske platforme CargoWise, ki bo omogočala izvajanje zelo zapletenih transakcij na področjih, kot so špedicija, carinjenje, skladiščenje, transport, sledenje pošiljk, cestni prevozi, e-trgovina ter usklajeno čezmejno poslovanje. Lahko bodo uporabljali eno bazo podatkov za poslovanje z različnimi uporabniki, za različne namene, v različnih državah, v različnih jezikih in valutah.

Sočasno posodablja tudi obstoječe skladišče, kjer so vgradili hibridni pretočno-regalni sistem s 1.200 dodatnimi paletnimi mesti, kar pomeni dodatno optimizacijo prostora in hitrejšo manipulacijo.

Povečala se je potreba po operativni učinkovitosti

»Globalna pandemija je prisilila poštno-logistično panogo, da se zelo hitro prilagodi 'novi normalnosti', zato so se strateški načrti transformacij še pospešili. Poštni operaterji se zaradi posledic pandemije in nadaljnega soočanja s koronavirusom odločajo za še večjo diverzifikacijo v smeri paketnih, logističnih, finančnih in IT storitev ter za intenzivno avtomatizacijo in digitalizacijo poslovanja,« pravijo na Pošti Slovenije. »Tako na primer DPDHL pri svojih planih in poslovanju še bolj upošteva trende globalizacije, e-trgovine ter digitalizacije in trajnosti, pri čemer je zgovoren podatek, da bo za svojo digitalno prihodnost do leta 2025 namenil kar dve milijardi evrov. Glede na

V cargo-partner so pripravili povsem nov produkt, kjer gre za t. i. »4PL« logistiko - njihov zaposleni ureja celotno logistiko partnerskega podjetja.

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



Poštni operaterji se zaradi posledic pandemije in nadaljnega soočanja s koronavirusom odločajo za še večjo diverzifikacijo v smeri paketnih, logističnih, finančnih in IT storitev ter za intenzivno avtomatizacijo in digitalizacijo poslovanja.

Ključna konkurenčna prednost, pravijo v Pošti Slovenije, pa je osredotočenost na kupce.

globalni porast paketnega poslovanja, pa večina poštno-logističnih podjetij, kot so DPDHL, DPD, UPS, Swiss Post, Australia Post, Sing Post idr., povečuje tudi svoje kapacitete na področju predelave paketov in brezkontaktnega izročanja le-teh (paketomati). Poleg tega se je povečala potreba po večji operativni učinkovitosti, po boljšem upravljanju vse večjih količin e-commerce pošiljk in organizaciji dostave ter po boljšem upravljanju podatkov.«

»Pandemija ni bila edini disruptivni dejavnik v logistiki, tudi sprememba vedenja porabnikov, klimatske katastrofe in globalne trgovinske napetosti spreminjajo stari trend offshoringa – nov trend je multi-shoring. Prav tako se pričakuje oz. je že v teku več M&A aktivnosti v logistiki, s ciljem ustvarjanja novih kombinacij kompetenc za donosne poslovne modele. Tehnološki napredek bolj kot kdaj prej omogoča vidljivost in avtomatizacijo poštne in logistične panoge, nove načine dostave (npr. tovarni droni) ter podporo digitalizaciji družbe in podjetij,« spremembe opišejo v Pošti Slovenije. Pri razvoju lastnih digitalnih strategij bodo morali upoštevati tudi naslednjo generacijo robotike, umetno inteligenco, avtonomna vozila, block chain, big data/prediktivno analitiko, IoT in senzorje. Temu pa je treba dodati še trajnostno logistiko, ki zagotavlja ogromen potencial, da logistika postane okolju prijaznejša. Ključna konkurenčna prednost, pravijo v Pošti Slovenije, pa je osredotočenost na kupce.

Njihovi ključni projekti v prihodnje so usmerjeni v širjenje prostorskih in transportnih kapacitet za paketno-logistično dejavnost (povečanje površin poštne-logističnih centrov in pretovornih ter nekaterih dostavnih pošt 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 podpisnih tablic za proces izročanja pošiljk ter drugih funkcionalnosti).

Količine paketnih pošiljk ostajajo visoke

Pošta Slovenije širi mrežo paketomatom, paketnikov in možnosti dostave na dogovorjeno lokacijo, alternativne kontaktne točke ter avtomatizirane enote za oddajo in sprejem pošiljk PS 24/7. Dostavo optimirajo s pomočjo aplikacije za naslovnike Moja dostava moja izbira, prek katere si naslovnik lahko izbere drug dan ali drug naslov za dostavo paketa. Uvedli in nadgradili so tudi SMS/e-mail obveščanje naslovnikov.

»Pogodbenim uporabnikom poštne storitve nudimo različne možnosti priprave pošiljk in oddaje podatkov o pošiljkah v elektronski obliki, in sicer prek aplikacije eSpremnica, strankam, ki pa uporabljajo svoje aplikacije za opremo pošiljk, pa omogočamo, da podatke o pošiljkah v elektronski obliki posredujejo na sprejemno pošto. Nepogodbeni uporabniki, kar so v večini primerov fizične osebe, pa lahko pošiljke pripravijo s pomočjo aplikacije PS Pošlji paket, do katere lahko dostopajo na naši spletni strani ter jih samo oddajo na najbližji poštni poslovalnici ali v PS Paketomat,« možnosti naštejejo na Pošti Slovenije.

V PLC Ljubljana so vzpostavili avtomatsko napravo za sprejem pošiljk (t. i. DWS), s pomočjo katere zagotavljajo avtomatizirano obdelavo paketnih pošiljk, in sicer na način, da se podatki iz elektronskih najav samodejno napolnijo in preverijo ter zagotovi sprejem paketnih pošiljk. Na segmentu izročanja pošiljk so v zaključni fazi implementacije t. i. podpisnih tablic, prek katerih evidentirajo izročitev oz. prevzem pošiljk, v teku so že priprave na nadgradnjo z dodatnimi funkcionalnostmi oz. možnostmi (npr. prevzem in podpis druge dokumentacije poleg poštne pošiljke). Nadaljevali bodo z gradnjo oz. širitvijo mreže paketomatom. Od julija nudijo tudi storitev Nevarno blago v omejitvah (NBO), s čemer so uredili prenos nevarnih snovi v omejenih količinah in s tem poskrbeli za večjo varnost pošiljk in zaposlenih.

»Količina paketnih pošiljk je v času epidemije zaradi omejitev trgovinske dejavnosti in izrazite selitve na spletne platforme beležila več kot 40 % rast v primerjavi s predhodnim letom, v obdobju novembra 2020 - januar 2021 pa je bil v najbolj obremenjenih dneh obseg paketnih pošiljk tudi podvojen. Tudi v letošnjem letu količine paketnih pošiljk, predvsem zaradi nadaljevanja trenda povečanja nakupov prek spletne prodaje, ostajajo visoke, in sicer nad 30 % glede na leto 2020,« povedo.

»Težave z dobavnimi verigami smo opazili tudi na Pošti Slovenije, saj so se bistveno zmanjšale kapacitete za letalske prevoze poštne pošiljke. V določenem trenutku smo bili celo prisiljeni ustaviti sprejem pošiljk za določene države, za večino držav pa so se podaljšali roki prenosa pošiljk. Trenutno dosegamo že večino naslovnih držav, so pa cene tranzita višje kot so bile v preteklosti. Prav tako opažamo podaljšane roke prenosa pošiljk iz tujine v Slovenijo,« pravijo. [gg](#)



Foto: Pošta Slovenije



**Oblikovanje, projektiranje,
proizvodnja in montaža objektov**

► **Načrtujete tudi vi nov objekt?**
Obrnite se na nas in se posvetujte o najboljši rešitvi!

www.schwarzmann.eu
info@schwarzmann.eu
tel. 01 364 73 10

Z novim logističnim centrom v Grosupljem dvigujejo raven 3PL storitev

LC Bekra je nov sodobno opremljen logistični center v Grosupljem, ki ga je lani v upravljanje prevzel Merit International. Trenutno bi radi povečali sodelovanje z zunanjimi partnerji, ki jim ne ponujajo zgolj skladiščnih polic, temveč ponudbo celovitih logističnih storitev, ki jih izvajajo kot ponudnik 3PL.

Center LC Bekra je zgradilo nepremičninsko podjetje Bekra nepremičnine, ki je tako kot Merit International del skupine Bemit. Približno dve tretjini celostnih logističnih storitev opravljajo za podjetja, ki poslujejo v okviru te skupine, preostalo tretjino pa za zunanje partnerje. Njihovo število bi radi še povečali.

Dolgoletne izkušnje, prilagodljivost in konkurenčne cene

Velika prednost njihovega delovanja so dolgoletne izkušnje, prilagajanje potrebam posameznega partnerja in tudi zelo konkurenčne cene storitev. Logistične storitve opravljajo po konceptu 3PL, ki deluje tako, da podjetje za opravljanje logističnih storitev najame zunanega ponudnika, ki zanj opravlja storitve. Te poleg klasičnega skladiščenja blaga vključujejo tudi razlaganje, pretovarjanje,



prevzemanje, sortiranje, komisioniranje, deklariranje, opremljanje blaga z navodili, promocijska pakiranja in druge aktivnosti. Opravljajo tudi transportne storitve, organizacijo mednarodnega prevoza (cestnega, letalskega, ladijskega) in carinsko posredništvo za vse vrste uvoznih in izvoznih postopkov.

Podjetja, ki se odločijo za omenjeno zunanje izvajanje, se lahko popolnoma osredotočijo na svojo osnovno dejavnost in so tako uspešnejša ob minimalnih tveganjih.

Logistični center blizu Ljubljane in avtoceste

Zaradi nenehne rasti znotraj skupine Bemit je njihovo skladišče v Ljubljani postalo premajhno, zato so se v podjetju Bekra nepremičnine lotili gradnje novega centra v Grosupljem na območju opuščenega industrijskega kompleksa. Lani so ga predali v upravljanje Meritu International. Gre za 14 milijonov evrov vredno naložbo, kompleks pa je velik 28.000 kvadratnih metrov. Skladišče je blizu Ljubljane in v neposredni bližini avtoceste. Visoko je visoko 12 metrov in ima 10.000 tekočih metrov poličnih regalov ter 19.000 paletnih mest, med katerimi je 5.000 še prostih za vse zainteresirane, ki iščejo sodobne skladiščne prostore. 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 najsodobnejša 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.

Za več informacij pišite na e-poštni naslov **anton.plesko@merit-international.si** ali pokličite na telefonsko številko **01 548 36 78**.



ANALIZA: TRANSPORT 2020



Analiza

Kljub padcu prodaje rast dodane vrednosti

Cestni tovorni promet ter poštne in kurirske dejavnosti so prispevali k rasti dodane vrednosti v skupni vrednosti 45 mio EUR, največji padec v potniškem kopenskem prometu (-32 mio EUR).

Darja Močnik, Bojan Ivanc, Analitika GZS

Ob 5,8 mrd EUR prihodkov ustvarjene 1,8 mrd EUR dodane vrednosti

V dejavnosti transporta (kjer so zajete izbrane dejavnosti - več v metodoloških pojasnilih) je finančna poročila o poslovanju za leto 2020 na AJPes do zakonskega roka (april 2021) predložilo okoli 7.400 subjektov oz. 85 % vseh, ki so bili za to zavezani. Med temi je bilo 3.700 družb in približno toliko samostojnih podjetnikov. Družbe so ustvarile glavnino (87 %) teh prihodkov.

V primerjavi z vsemi subjekti v Sloveniji, ki so oddali letno poročilo za leto 2020, so subjekti v transportu predstavljali 6,2-odstotni delež po številu, 5,6-odstotnega po prihodkih (6 mrd EUR), 7,2-odstotnega po dodani vrednosti (1,8 mrd EUR) in 8-odstotnega (44.500) po zaposlenih. Ob 2,7 mrd EUR prodaje na tujem trgu so ustvarili skoraj 200 mio EUR dobička, kar je bilo denimo za šestino manj kot v letu 2019.

Gospodarske družbe so v 2020 ustvarile 87 % vseh prihodkov med subjekti, ki so oddali letno poročilo. Njihovi prihodki so upadli za 190 mio EUR, medtem ko je dodana vrednost narasla za 11 mio EUR. Kljub krčenju števila zaposlenih (-251) se je produktivnost dela povečala za 1,3 % na 41.200 EUR. Ustvarjena EBITDA (607 mio EUR) je upadla za 10,5 mio EUR (-1,7 %), medtem ko je neto dobiček upadel nekoliko bolj, in sicer za 36 mio EUR oz. za petino. Zadolženost

v dejavnosti je ostala nizka, saj se je kazalnik neto finančni dolg na EBITDA znižal na 1,5, medtem ko se je likvidnost močno okrepila, saj se je kratkoročni koeficient povišal z 1,3 na 1,6. Pri samostojnih podjetnikih so prihodki upadli za 72,5 mio EUR, dodana vrednost za 11 mio EUR in EBITDA za 10 mio EUR. Njihova zadolženost je bila nizka (neto finančni dolg na EBITDA pri 0,5), likvidnost pa se je izboljšala (z 1,5 na 1,7).

Izvoz storitev transporta (podatki Banke Slovenije, nekoliko ožja definicija kot prodaja na tujem trgu v sektorju transporta) je v letu 2020 znašal 2,3 mrd EUR, kar je predstavljalo 7,2-odstotno letno znižanje prihodkov (-182 mio EUR) iz naslova nujenja storitev prevoza za tuje naročnike. Povprečna letna rast je v zadnjih 10 letih kljub padcu v 2020 znašala 6,8 %. Povprečna letna rast je presegala 25 % pri naročnikih iz Luksemburga (29 %), Južne Koreje (38 %), Poljske (26 %) in Romunije (21 %). Polovico celotne vrednosti izvoza je bilo v 2020 sicer opravljeno za naročnike iz Avstrije (21,4 %), Nemčije (15,1 %) in Italije (12,7 %). Izvoz transportnih storitev se je v letu 2020 izmed top 5 državami, v katere največ izvažamo, najbolj zmanjšal v Avstrijo (za 40,3 mio EUR oz. za 7,5 %), Francijo (za 27,4 mio EUR oz. za 14,7 %), Slovaško (za 10,2 mio EUR oz. za 10,1 %), Nemčijo (za 4,4 mio EUR oz. za 1,3 %), medtem ko se je izvoz v Italijo povečal (za 5,7 mio EUR oz. za 2 %).

8.682 aktivnih tržnih gospodarskih subjektov v dejavnosti prometa in skladiščenja s 6 milijardami EUR ustvarjenih prihodkov.

Med vsemi tržnimi subjekti v dejavnosti prometa in skladiščenja je 85 % subjektov oddalo letno poročilo na Ajpes.

Država	Izvoz storitve (v mio EUR), 2020	Povprečna letna sprememba (2020/2019) v %	Struktura v %	Povprečna letna sprememba (2020/2011) v %
Avstrija	498,6	-7,5 %	21,4 %	8,2 %
Nemčija	350,8	-1,3 %	15,1 %	9,3 %
Italija	297,0	2,0 %	12,7 %	4,5 %
Francija	158,9	-14,7 %	6,8 %	7,1 %
Slovaška	91,1	-10,1 %	3,9 %	15,8 %
Hrvaška	81,6	9,2 %	3,5 %	3,8 %
Švica	74,8	-8,0 %	3,2 %	3,1 %
Nizozemska	71,0	-3,5 %	3,0 %	11,1 %
Luksemburg	69,1	-26,7 %	3,0 %	29,1 %
Srbija	57,7	16,6 %	2,5 %	10,5 %
Belgija	54,3	-41,2 %	2,3 %	-1,2 %
Druge države	525,2	-8,4 %	22,5 %	5,0 %
SKUPAJ	2.333,0	-7,2 %	100,0 %	6,8 %

Vir: Banka Slovenije

Definicija dejavnosti transporta

Metodologijo o analizi poslovanja dejavnosti transporta smo zasnovali skupaj z Združenjem za promet pri GZS ter dejavnost analizirali na podlagi **predloženih nerevidiranih letnih finančnih izkazov gospodarskih družb za leto 2020**, 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.

85 % subjektov oddalo letno poročilo na Ajpes

Med vsemi tržnimi subjekti v dejavnosti prometa in skladiščenja je 85 % subjektov oddalo letno poročilo na Ajpes. Med subjekti, ki so oddali letno poročilo, je bilo največ gospodarskih družb (49,7 % vseh subjektov, ki so oddali letno poročilo), ki so ustvarili 86,9 % celotnih prihodkov, 87,5 % dodane vrednosti in so zaposlovali 80 % vseh zaposlenih. Število samostojnih podjetnikov se je v 2020 zmanjšalo za 139. Razloga za zmanjšanje sta dva: prehod med normirane samostojne podjetnike, ki ne oddajo letnega poročila, ter zmanjšanje števila s.p. zaradi izzivov pandemije v 2020 (število zadnjih se je znižalo za okoli 60). Subjektom, ki so ostali v 2020, se je v primerjavi z

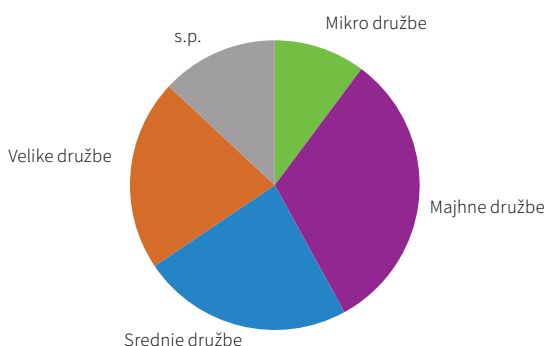
letom 2019 zmanjšal prihodek za 4,4 %, dodana vrednost za 0,1 %, EBITDA za 3,1 % in število zaposlenih za 0,1 % oz. za 308 oseb.

Vrsta poslovnega subjekta	Čisti prihodki (v mio EUR)	Struktura v %	Dodana vrednost (v mio EUR)
Družbe	5.000	86,9	1.603,7
S. p.	751	13,1	229,7
Zadruge	3,2	0,1	0,15
Skupaj	5.755	100,0	1.834

Majhni subjekti ustvarili 42 % prodaje vseh subjektov

V kolikor prodajo razdelimo med subjekte, ki so oddali letna poročila po velikosti, so največji delež celotnih prihodkov ustvarile majhne in mikro družbe ter s. p. (42 % celotne prodaje), velike in srednje družbe pa 44,9 % in s. p. 13 % celotne prodaje. Po številu subjektov so prevladovali majhne in mikro družbe ter s. p. (98,6 %).

Struktura prihodka v 2020 po vrstah poslovnega subjekta, v %



Vir: Ajpes, Kapos GZS

Med subjekti, ki so oddali letno poročilo, je bilo največ gospodarskih družb, ki so ustvarile 87 % vseh prihodkov.

V nadaljevanju obravnavamo le analizo poslovanja gospodarskih družb.

Pojav covid-19 v 2020 v gospodarskih družbah pustil različne odzive

Pojav novega koronavirusa SARS-CoV-2 in razglasitev epidemije covid-19 je za vse poslovne subjekte spremenila pogoje poslovanja in zaostila poslovne razmere, pri prebivalcih pa spremenila ustaljene navade. Podjetja v transportu so se v 2020 in 2021 soočala s prepovedmi opravljanja dejavnosti, mnoge omejitve pri prevozu potnikov pa so ostale v veljavi dalj časa od trajanja uradno razglašene epidemije. Tako so podjetja v transportu beležila zmanjšanje obsega opravljenih storitev, saj je vlada s posebnimi odloki omejila prehode, šolarji so ostali doma, ravno tako starši, ki so delali od doma oz. si našli drug način prevoza na delo. Transportna podjetja so beležila dodatne stroške zaradi izpolnjevanja pogojev NIJZ, pod katerimi so lahko izvajala dejavnost. Kot v ostalih panogah so za blažitev izpada prihodkov pomembno prispevali obsežni paketi ukrepov, sprejeti na ravni države, ki so bili usmerjeni v zagotavljanje likvidnosti in financiranje stroškov zaposlenih.

Kljub izzivom covid-19 dodana vrednost nekoliko višja

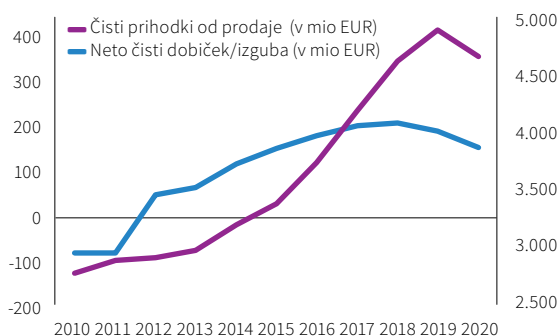
Družbe transporta so v obdobju 2009-2019 beležile stalno rast prodaje, v letu 2020 pa je ta niz prekinila pandemija covid-19. Vsa leta se povečuje tudi število družb v panogi transporta, tudi v 2020. Kljub temu se je število zaposlenih zmanjšalo za 0,6 % oz. za 251 zaposlenih. Celotni prihodki v vrednosti 5 milijard EUR so se v letu 2020 znižali za 188,7 milijona EUR oz. za 3,6 %. Od tega so se čisti prihodki od prodaje znižali za 5,3 %. Dodana vrednost se krepi vse od leta 2011, ko je bila na najnižji ravni. Zvišala se je tudi v letu 2020 za 0,7 % oz. za 1 milijon EUR na 1,6 milijarde. V zadnjih petih letih se dodana vrednost zvišuje s povprečno 7,2-odstotno letno rastjo. Stroški blaga, materiala in

storitev so se zmanjšali za več kot prodaja, in sicer za 5,6 % oz. za 197,5 mio EUR. Pri 66 % celotne prodaje so predstavljali sicer ključen strošek. Bruto marža (delež dodane vrednosti v poslovnih prihodkih) se je nekoliko okrepila, z 31 % v 2019 na 32,3 % v 2020. Rast marže je bila posledica predvsem nižjih cen naftnih derivatov na mednarodnih trgih ter izrednih ukrepov pri trošarinah.

Cena nafte Brent, ki je v 2020 znašala v povprečju 42,3 USD za sodček, je v aprilu 2020 znašala le 23,3 USD za sodček in se nato postopno dvigovala na 49,9 USD za sodček v decembru 2020. Te cene so se sicer gibale nekoliko drugače kot cene 95-oktanskega bencina in dizelskega goriva. Cena 95-oktanskega bencina in dizelskega goriva je znašala v začetku leta 2020 okoli 1,3 EUR in se je postopno znižala na 1 EUR. S 1. oktobrom 2020 je bila tudi v Sloveniji sprejeta popolna liberalizacija cen goriv, in sicer tudi dveh najbolj prodajanih goriv: 95-oktanskega bencina in dizelskega goriva zunaj avtocest in hitrih cest.

1,6 mrd ustvarjene dodane vrednosti v 2020, ki je porasla kljub izzivom pandemije covid-19.

Prihodki v transportu nekoliko nižji



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Produktivnost dela (dobrih 41.000 EUR dodane vrednosti na zaposlenega) v 2020 višja ob nižji zaposlenosti.

Dodana vrednost na zaposlenega je v 2020 znašala 41.215 EUR, kar je bilo za 1,3 % več kot v 2019, ob tem, da se je število zaposlenih zmanjšalo za 0,6 % oz. za 251. Sektor transporta je namreč precej delovno intenzivna dejavnost. Dodana vrednost na zaposlenega je v zadnjih 5 letih porasla v povprečju za 7,2 % na leto, medtem ko se je število zaposlenih povečalo za 6 % na leto. Stroški dela v dodani vrednosti so se v 2020 zvišali na 62,1 %, kar je bilo za 0,9 o. t. več kot v predhodnem letu. Stroški dela so se v 2020 zvišali za 2,2 % oz. za 21,6 milijona EUR, kar je bila tudi posledica ukrepov za ohranjanje zaposlovanja.

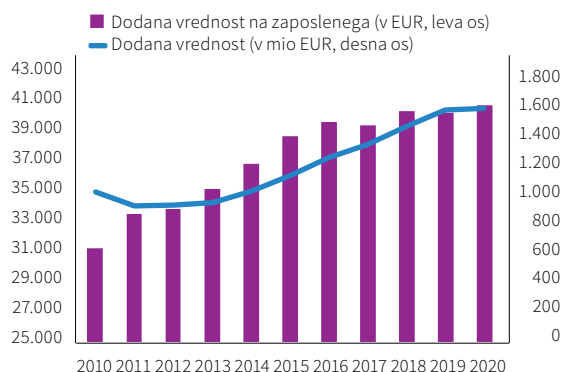
Ustvarjena EBITDA je dosegla 607,4 milijona EUR, kar je bilo za 1,7 % oz. za 10,5 milijona EUR manj kot v 2019. Na nižjo EBITDA je vplivala predvsem visoka rast stroškov dela (za 2,2 %), medtem ko se je dodana vrednost povečala za 10,7 %. Poslovni izid je bil glede na leto 2019 nižji za 29 milijonov EUR oz. za 13 %, kljub višjim subvencijam, dotacijam, regresom, kompenzacijam in drugim prihodkom, ki so povezani s poslovnimi učinki (za 65,1 milijona EUR oz. za 38,5 %), kjer so družbe transporta pridobile državno pomoč za pokrivanje stroškov izpada prometa in subvencioniranja zaposlenih zaradi pandemije covid-19. Finančni izid je bil slabši za 6,2 milijona EUR, ob nižjih finančnih prihodkih iz deležev.

EBITDA marža je znašala 12,2 %, kar je bilo nekoliko več, kot je znašala v 2019, in manj, kot je znašala v povprečju v zadnjih petih letih (12,6 %). Neto čistega dobička je bilo za 157,8 milijona EUR, kar je bilo za 18,5 % manj oz. za 35,9 milijona EUR manj kot v predhodnem letu. Neto čisti dobiček se je krepil od leta 2009 do 2018, zadnji dve leti pa je nižji.

Zadnji dve leti nižji dobiček.

Razmerje med neto finančnim dolgom in EBITDA je znašalo 1,5, kar je bilo za 0,1 manj kot v 2019. Kratkoročne finančne obveznosti so se v 2020 zmanjšale za 103 milijone EUR, povečale pa dolgoročne finančne obveznosti za 34,9 milijona EUR ter tudi denarna sredstva za 45 milijonov EUR. Kratkoročni koeficient je znašal 1,6 in je bil višji kot v predhodnem letu ter v zadnjih 5 letih (v povprečju 1,4), kar odraža izboljšane plačilne pogoje kupcev, večjo usmerjenost na tuje trge, kjer so plačilni roki krajši.

Najvišja dodana vrednost na zaposlenega



Vir: Kapos, podatki Ajpes

BTC Logistični center

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

www.btc.si/logisticni-center



Transport skupaj

Kazalec/kazalniki	2020	Sprem. v %, 20/19	2019	Povpr. letna sprem. v %, 20/16	Povpr. letna sprem. v %, 20/11	Povprečje 2011-2020
Število družb	3.664	0,2	3.657	3,4	4,4	3.146
Št. zaposlenih po del. urah	38.911	-0,6	39.162	6,0	1,8	31.775
Celotni prihodki (v mio EUR)	5.000,5	-3,6	5.189,1	6,9	5,3	3.976,7
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	4.656,4	-5,3	4.918,4	6,6	5,3	3.760,5
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	119.667	-4,7	125.591	0,5	3,3	117.474
Delež prodaje na tujih trgih (%)	52,3	0,8	51,9	2,0	2,8	48,3
Dodana vrednost (v mio EUR)	1.603,7	0,7	1.592,6	7,2	4,6	1.225,0
Bruto marža (%)	32,3	4,2	31,0	0,2	-0,8	31,1
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	41.215	1,3	40.668	1,1	2,8	38.209
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	62,1	1,5	61,2	1,1	-1,3	61,2
EBITDA (v mio EUR)	607,4	-1,7	617,9	5,4	7,3	478,3
EBITDA v prihodkih od prodaje (%)	12,2	1,7	12,0	-1,6	1,7	12,1
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	157,8	-18,5	193,7	0,2	-	126,8
Donosnost kapitala - ROE (%)	6,4	-24,7	8,5	-8,8	-	6,8
Neto finančni dolg na EBITDA	1,5	-6,2	1,6	-2,5	-11,3	2,3
Kratkoročni koeficient	1,6	23,1	1,3	4,2	4,8	1,2
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	8,4	-37,3	13,4	-4,2	-	10,6

Opomba: Dejavnost transporta je opisana v definicije na strani 60.



I  your partner



Leto 2020	Transport skupaj	Cestni tovorni promet	Logistika **	Potniški kopenski promet	Pošta in kurirske dejavnosti	Preto-varjanje	Železniški tovorni promet	Skladiščenje*
Število družb	3.664	3.664	514	343	70	31	11	75
Povp. št. zaposlenih po del. urah	38.911	38.911	3.794	4.647	6.156	2.599	1.246	511
Prihodki (mio EUR)	5.000,5	5.000,5	1.126,3	326,8	399,5	311,0	233,5	131,0
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	4.656,4	4.656,4	1.104,4	141,9	380,1	294,2	215,6	128,8
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	119.667	119.667	291.100	30.544	61.750	113.190	173.062	251.947
Delež prodaje na tujih trgih (%)	52,3	52,3	58,2	7,3	11,3	49,2	89	52,1
Dodana vrednost (mio EUR)	1.603,7	1.603,7	195,6	182,1	206,2	180,4	83,6	21,4
Bruto marža (%)	32,3	32,3	17,5	56,1	52,4	58,7	35,9	16,4
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	41.215	41.215	51.558	39.187	33.490	69.407	67.109	41.803
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	62,1	62,1	62	67,4	83,9	54,1	60,5	56,7
EBITDA (mio EUR)	607,4	607,4	74,3	59,3	33,3	82,7	33,1	9,3
EBITDA marža	12,2	12,2	6,6	18,3	8,5	26,9	14,2	7,1
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	157,8	157,8	33,5	4,4	8,7	37,8	5,0	1,1
Donosnost kapitala - ROE (%)	6,4	6,4	11,7	0,9	3,5	7,1	4,8	3,0
Neto finančni dolg na EBITDA	1,5	1,5	1,9	1,7	0,2	1,1	3,7	2,8
Kratkoročni koeficient	1,6	1,6	1,4	3	1,8	1,6	2,3	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	8,4	8,4	2,3	49,9	7,2	20,4	5,4	1,8
Mesečna bruto plača na zaposlenega (EUR)	1.517	1.517	1.956	1.560	1.648	2.288	2.152	1.397

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

Vir: Ajpes, Kapos GZS



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

Gaji 46, 3000 Celje, Slovenija

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

Fax: + 386 34254-303

E-mail: prevozi.kolenc@siol.net

logistika@kolenc.si

www.transport-kolenc.si



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

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

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



Cestni tovorni promet ustvaril skoraj polovico celotnega prometa transporta

Panožna struktura družb v dejavnosti transporta kaže na prevlado cestnega tovornega prometa, ki predstavlja 49,4-odstotni delež po ustvarjenih celotnih prihodkih, 71,5-odstotni delež po številu družb,

51,3-odstotni delež po številu zaposlenih, kakor tudi 42,7-odstotnega po neto dobičku. Po ustvarjenih celotnih prihodkih sledi logistika (brez družbe DARS) z 22,5-odstotnim deležem, pošta in kurirske dejavnosti z 8-odstotnim deležem prihodkov.

Cestni tovorni promet je med skupinami transporta največji.

Deleži v %, v 2020	Žel. tov. pr.	Potniški kop. pr.	Cestni tovorni promet	Skladiščenje*	Logistika**	Pretovarjanje	Pošta in kur. dej.
Število družb	0,3%	9,4%	71,5%	2,0%	14,0%	0,8%	1,9%
Št. zaposlenih po del. urah	3,2%	11,9%	51,3%	1,3%	9,8%	6,7%	15,8%
Prihodki (celotni)	4,7%	6,5%	49,4%	2,6%	22,5%	6,2%	8,0%
Čisti prihodki od prodaje	4,6%	3,0%	51,4%	2,8%	23,7%	6,3%	8,2%
Dodana vrednost	5,2%	11,4%	45,8%	1,3%	12,2%	11,2%	12,9%
Neto čisti dobiček	3,1%	2,8%	42,7%	0,7%	21,2%	24,0%	5,5%

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

V primerjavi z letom 2019 so se v 2020 celotni prihodki družb v dejavnosti transporta relativno povečali le v dejavnosti pošte in kurirskih dejavnosti (za 12,7 %), največje znižanje celotnih prihodkov pa je beležil potniški kopenski prevoz (-25,2 %), kar je bilo v večji meri odraz omejitev zaradi covid-19, ter železniški tovorni promet (-10,3 %) in skladiščenje (-9,6 %). Absolutno gledano je celotni prihodek v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 porasel v dejavnosti pošte in kurirskih dejavnosti (za 44,9 mio EUR). Ostale dejavnosti transporta so beležile nižje prihodke kot v 2019. Največje zmanjšanje celotnega prihodka so beležili potniški kopenski promet (za 109,8 mio EUR), cestni tovorni promet (80,9 mio EUR), železniški tovorni promet (za 26,7 mio EUR), pretovarjanje (15,4 mio EUR), skladiščenje (13,9 mio EUR) in logistika (5 mio EUR).

Ker so bili vplivi izrednih odlokov različni po dejavnostih in zaradi različnega pomena energentov v končnih stroških, je bil vpliv na dodano vrednost po skupinah različen. Dodana vrednost se je v primerjavi s prihodkom v štirih skupinah izboljšala, medtem ko so ostale tri skupine beležile nižjo dodano vrednost.

Največje absolutno povečanje dodane vrednosti glede na predhodno leto je zabeležil cestni tovorni promet (za 24,6 mio EUR več oz. za 3,5 % več), sledijo pošta in kurirske dejavnosti (za 19,9 mio EUR oz. za 10,7 %), logistika (za 8,2 mio EUR oz. za 4,4 %) in skladiščenje (2,3 mio EUR) oz. za 11,9 %. Znižanje so beležile tri dejavnosti transporta, in sicer najbolj v potniškem kopenskem prometu (za 32,4 mio EUR oz. za 15,1 %), pretovarjanju (8,5 mio EUR oz. za 4,5 %) ter v železniškem tovornem prometu za 5,9 mio EUR oz. za 6,6 %.

Največje absolutno povečanje neto dobička glede na predhodno leto so zabeležile tri panoge transporta, in sicer: logistika (za 5,2 mio EUR več), sledi pošta in kurirske dejavnosti (za 1,5 mio EUR) ter cestni tovorni promet (za 931.000 EUR). Znižanje dobička so beležile štiri dejavnosti transporta, in sicer najbolj v potniškem kopenskem prometu (za 31,4 mio EUR), v pretovarjanju (za 8,7 mio EUR), železniškem tovornem prometu (za 2,1 mio EUR) ter v skladiščanju (za 1,4 mio EUR).

V letu 2020 sta zaradi izrednih omejitev prihodek in dodana vrednost najbolj upadla v potniškem kopenskem prometu.

Prodaja po spletu, ki se je v 2020 močno okrepila, je povečala prihodek in dodano vrednost v dejavnosti pošte in kurirskih dejavnosti.

Sprememba v %, 2020/2019	Žel. tov. pr.	Potniški kop. pr.	Cestni tovorni promet	Skladiščenje*	Logistika**	Pretovarjanje	Pošta in kur. dej.
Število družb	0	3,3	-0,5	-	0	-3,1	14,8
Št. zaposlenih po del. urah	-10,2	-5	-0,4	-1,2	-1,8	1,8	2,3
Prihodki (celotni)	-10,3	-25,2	-3,2	-9,6	-0,4	-4,7	12,7
Čisti prihodki od prodaje	-10,6	-48,8	-4,2	-10,4	-0,9	-7,1	9,1
Dodana vrednost (DV)	-6,6	-15,1	3,5	11,9	4,4	-4,5	10,7
EBITDA	-6,3	-26,6	3	21,5	8,6	-10,3	20
Neto čisti dobiček	-30,2	-87,8	1,4	-56,4	18,5	-18,6	20,6

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

Cestni tovorni promet

Nižji stroški v 2020 omogočili višji pozitivni poslovni izid

Cestni tovorni promet je v letu 2020 zaradi pandemije covida-19 nekoliko bolje izkazal glavne finančne kazalce kot druge panoge transporta, kjer so bile omejitve poslovanja ostrejšje. Celotni prihodki so se v cestnem tovornem prometu v 2020 zmanjšali za 3,2 % oz. za 81 mio EUR v primerjavi z letom 2019. Večje zmanjšanje prihodkov so ublažili sprejeti interventni ukrepi zaradi razglašene epidemije covida-19. Subvencije, dotacije, regresi, kompenzacije in drugi prihodki, povezani s poslovnimi učinki, ki sicer predstavljajo 0,4 % čistih prihodkov od prodaje, so se v letu 2020 zvišali za 198 % oz. za 22 mio EUR zaradi dodeljenih državnih pomoči. V dejavnosti cestnega tovornega prometa so se kljub spopadanju z novim koronavirusom dodana vrednost, EBITDA in dobiček povečali. Pozitivni trendi pri navedenih kazalcih sicer trajajo vse od leta 2009, ko je bilo doseženo dno. Rast dodane vrednosti so omogočile predvsem nižje cene energije oz. energentov, ki v stroških porabljenega blaga predstavljajo 79 % oz. 18 % poslovnih odhodkov.

Upad celotnih prihodkov za 3,2 % ob slabšem finančnem izidu.

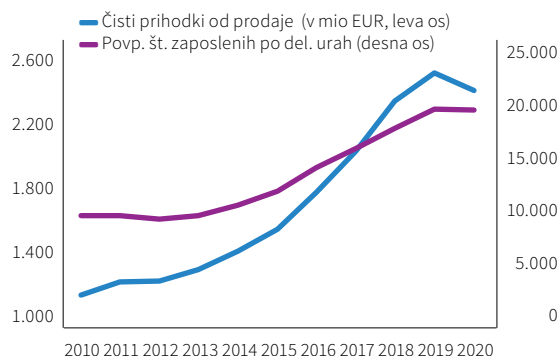
Najvišja dosežena dodana vrednost (734 mio EUR).

Nižji stroški blaga in materiala so vplivali na višji poslovni izid.

V tej dejavnosti je bilo v 2020 registriranih 2.620 družb (14 manj kot v 2019), med katerimi ni prevladujočega podjetja po deležu prihodkov. Družb, ki izkazujejo nad 10 milijonov EUR celotnih prihodkov, je bilo v 2020 38, med 5 in 10 milijonov EUR letne prodaje je beležilo 68 družb, med 1 in 5 milijonov EUR letne prodaje pa je imelo 443 družb. Celotni prihodki so se v 2020 zmanjšali za 3,2 % oz. za 80,9 mio EUR. Cestni tovorni promet je tako v letu 2020 beležil 2,5 milijarde EUR celotnih prihodkov. Čisti prihodki so znašali 2,4 milijarde EUR ter so se v 2020 zmanjšali za 104 milijone EUR oz. za 4,2 %.

Podjetja v tej dejavnosti so precej vpeta v mednarodne tokove, saj so 55,9 % svojega prometa ustvarila na podlagi naročil tujih naročnikov s sedežem izven Slovenije. Prodaja na tujem trgu (opravljene storitve prevoza za tuje naročnike) se je zmanjšala za 40,9 milijona EUR oz. za 3 %, prodaja na domačem pa za 63 milijonov EUR oz. za 5,6 %. Družbe s prodajo nad 10

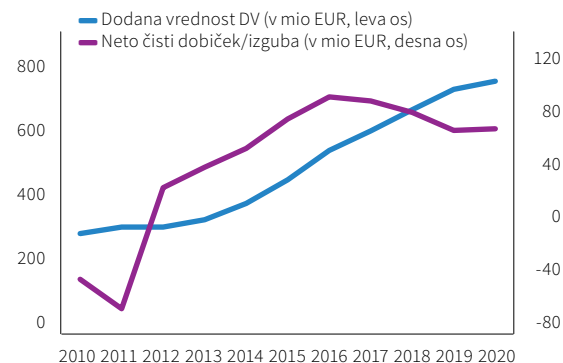
Upad števila zaposlenih v 2020



Vir: Kapos, podatki Ajpes

milijonov EUR so beležile mediano deleža izvoza pri 62,4 %. Cestni tovorni promet je v 2020 zabeležil za 1,6 milijona EUR višji poslovni izid, saj so bili poslovni odhodki nižji za 83,8 milijona EUR oz. za 3,4 %. Nižji so bili stroški blaga in materiala za 111 mio EUR, medtem ko so bili ostali stroški (dela, odpisi vrednosti) višji.

Dodana vrednost se še vedno krepi



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost na zaposlenega po treh letih ponovno višja

Zaradi nižjih cen goriv v 2020, ki so najpomembnejša stroškovna postavka (18 % poslovnih odhodkov), se je dodana vrednost povečala za 24,6 milijona EUR oz. za 3,5 % - na 734,5 milijona EUR. V zadnjih petih letih se je dodana vrednost v povprečju povečevala za 11,1 % na leto, kar je izjemna rast in dokazuje konkurenčnost slovenskih cestnih prevoznikov kot tudi rast domačih izvoznikov in gospodarstev v zaledju, ki so odvisni od transporta blaga preko Luke Koper ter drugih cestnih koridorjev. Po trendu rasti števila družb in števila zaposlenih se je v letu 2020 zaradi epidemije covida-19 nekoliko zmanjšalo število družb (-14 družb) in število zaposlenih (-85 zaposlenih). V zadnjih petih letih se je število zaposlenih vsako leto v povprečju povečalo za 10 %. V desetih letih se je število zaposlenih povečalo za slabih 10.000 oseb na skupno 20.000 oseb in 949 novih družb. V 2020 se je dodana vrednost na zaposlenega povečala bolj kot dodana vrednost, saj se je število zaposlenih zmanjšalo. Dodana vrednost na zaposlenega je bila v 2020 višja za 3,9 % v primerjavi s predhodnim letom in je znašala 36.801 EUR. V predhodnih treh letih pa se je zaradi hitrejši rasti števila zaposlenih od dodane vrednosti, dodana vrednost na zaposlenega zniževala. Stroški dela so predstavljali 57,1 % ustvarjene dodane vrednosti, kar je bilo za 0,2 o. t. več kot 2019. Stroški dela so se v 2020 zvišali za 3,8 % oz. za 15,5 mio EUR v primerjavi z letom 2019.

EBITDA marža ponovno višja

EBITDA se povečuje vse od leta 2011, v zadnjih 4 letih pa beleži umirjeno rast, in sicer je bila v 2020 višja za 3 % oz. za 9,2 mio EUR. EBITDA se je v zadnjih 5 letih

v povprečju na leto povečala za 8,2 %, v zadnjih 10 letih pa za 12,1 % na leto. EBITDA marža se je nekoliko povečala (za 0,8 odstotne točke glede na 2019) in je bila najnižja po letu 2014. Prvih deset družb po prodaji je beležilo razpon EBITDA marže med 6,3 % in 23,4 %, pri družbah s prodajo nad 10 milijonov EUR prodaje je mediana EBITDA marže znašala 13,2 %.

Dobiček kljub pandemiji porasel

Družbe cestnega tovornega prometa so skupaj ustvarile 67,4 milijona EUR neto dobička, kar je bilo za 931.000 EUR oz. za 1,4 % več kot leto prej. V letih 2017 in 2019 je bil dobiček nižji, v zadnjih 5 letih pa je

bil v povprečju nižji za 2,1 % na leto. Med največjimi 10 družbami (ustvarile so 8,4 % dobička) je ena družba poslovala z izgubo, med družbami s prodajo nad 10 milijonov EUR (ustvarile so 24,9 % celotnega dobička) so tri družbe beležile neto izgubo. Zadolženost (merjena kot finančni dolg na EBITDA) se je v času epidemije covid-19 zmanjšala na 1,2-kratnik EBITDA, v zadnjih 5 letih pa je v povprečju znašala 1,4-kratnik EBITDA. Zmanjšale so se finančne obveznosti, povečala denarna sredstva, ob nižjih investicijah. Delež investicij v opredmetena osnovna sredstva je v 2020 znašal 8 % čistih prihodkov od prodaje, v zadnjih 5 letih pa je delež investicij znašal 10,8 % prodaje.

Cestni tovorni promet

Kazalec/kazalnik	2020	Sprem. v %, 20/19	2019	Povpr. letna sprem. v %, 20/16	Povpr. letna sprem. v %, 20/11	Povprečje 2011-2020
Število družb	2.620	-0,5	2.634	4,1	4,6	2.197
Št. zaposlenih po del. urah	19.958	-0,4	20.043	10,0	7,1	14.243
Celotni prihodki (v mio EUR)	2.472,4	-3,2	2.553,3	9,0	7,3	1.833,7
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	2.391,2	-4,2	2.495,2	8,8	7,4	1.786,2
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	119.816	-3,8	124.495	-1,1	0,3	126.007
Delež prodaje na tujih trgih (%)	55,9	1,3	55,2	1,6	1,5	52,7
Dodana vrednost (v mio EUR)	734,5	3,5	709,8	11,1	10,6	487,9
Bruto marža (%)	29,9	6,8	28,0	1,8	2,9	26,3
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	36.801	3,9	35.416	1,0	3,3	33.608
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	57,1	0,4	56,9	2,4	-0,9	54,7
EBITDA (v mio EUR)	315,4	3	306,3	8,2	12,1	221,2
EBITDA marža (%)	12,9	6,6	12,1	-0,8	4,4	11,9
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	67,4	1,4	66,4	-2,1	-	51,4
Donosnost kapitala - ROE (%)	8,4	-5,9	8,9	-14,7	-	8,8
Neto finančni dolg na EBITDA	1,2	-20	1,5	0,0	-11,8	1,6
Kratkoročni koeficient	1,4	7,7	1,3	3,1	4,5	1,2
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prih. od prodaje (%)	8,0	-31,6	11,7	-10,8	1,3	11,6

Vir: Kapos GZS na osnovi podatkov Ajpes

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

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

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



PREVOZ V MEDNARODNEM
CESTNEM PROMETU

POPRAVILA IN VZDRŽEVANJE
TOVORNIH VOZIL

SKLADIŠČENJE

PREVOZ NEVARNEGA BLAGA
IN VSEH VRST ODPADKOV

Logistika

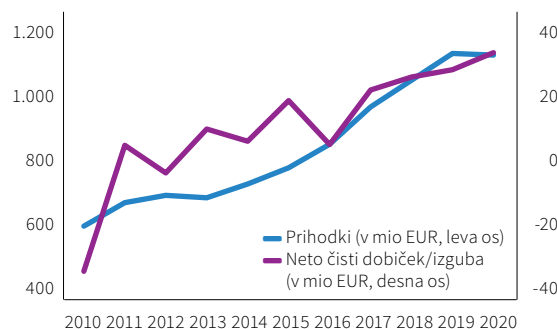
Po največ ustvarjenih prihodkov v zgodovini v 2019, v 2020 zmanjšanje le-teh

Spremenjene navade potrošnikov, gospodarstvenikov, potrebe po nujnih prevozih zaščitne opreme in drugega prevoznega blaga so pustili pečat pri logističnih podjetjih. Za mnoga podjetja je bilo leto 2020 rekordno, saj je tempo narekovalo tudi povpraševanje zaradi pandemije covida-19, za mnoga pa so občasna zaprtja zaradi pandemije covida-19 zmanjšala obseg poslovanja. Panoga pa je v povprečju kljub nekoliko manjšim prihodkom zabeležila rast dodane vrednosti in dobička. Logistična podjetja so se kljub vladnim zaostritvam prilagodila spremenjenim razmeram z reorganizacijo dela in novimi transportnimi digitalnimi-informacijskimi rešitvami ter avtomatizacijo procesov.

Število družb, ki so registrirane v špediciji in spremljajočih storitvenih dejavnostih (iz panoge smo izločili družbo DARS), je v 2020 ostalo na ravni iz leta 2019, sicer pa se z leti trendno povečuje. Dejavnost je v letu 2020 beležila manjše zmanjšanje celotnih prihodkov, ki so upadli za 5 milijona EUR ali za 0,4 % na 1,1 milijarde EUR. Prihodki v dejavnosti konstantno rastejo od 2013 dalje, v zadnjih petih letih s povprečno rastjo 7,6 % na leto. Čisti prihodki od prodaje so se v 2020 zmanjšali za 3,6 milijona EUR ali za 0,3 %.

Največja družba po velikosti celotnega prihodka je Intereuropa z 9,3-odstotnim deležem, druga Glovis Europe s 6,9-odstotnim deležem prodaje in tretja cargo-partner s 5,3-odstotnim deležem. Največjih 22 družb je beležilo celotne prihodke nad 10 milijonov EUR in so skupaj ustvarile 61,4-odstotni delež v celotni prodaji. Naslednjih 19 družb je ustvarilo med 5 in 10 milijonov EUR letnega prometa ter je beležilo 12,2-odstotni delež v prodajni dejavnosti. 99 družb je imelo letni promet med 1 in 5 milijonov EUR prihodkov, kar je predstavljalo 19,8-odstotni delež. Čisti prihodki na domačem trgu so v 2020 porasli za 0,5 % oz. za 2,2 milijona EUR, na tujem trgu pa upadli za 1,9 % oz. za 12,4 milijona EUR. Delež prodaje na tujih trgih (naročila storitev tujih naročnikov) se je v 2020 znižal za 0,6 odstotne točke na 58,2 %. Logistika

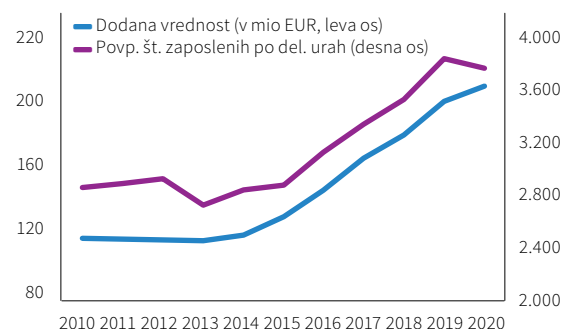
Dobiček zadnjih osem let



Vir: Kapos, podatki Ajpes

je v 2020 zabeležila za 6,4 mio EUR višji poslovni izid, saj so bili poslovni odhodki nižji za 10,1 mio EUR oz. za 0,9 %, poslovni prihodki pa za 3,6 mio EUR. Za 12 milijonov EUR so bili nižji stroški blaga, materiala in storitev, nižji so bili tudi odpisi vrednosti, medtem ko so bili stroški dela višji za 2,3 mio EUR. Stroški materiala so bili nižji za 2,6 mio EUR. Med stroški storitev so se močneje povečali stroški transportnih storitev - za 10,8 mio EUR (predstavljajo 64 % vseh stroškov storitev zaradi najemanja prevoznih storitev, ki jih opravljajo podizvajalci), medtem ko so se drugi stroški storitev zmanjšali za 15,5 mio EUR).

Rast dodane vrednosti ob nižji zaposlenosti



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Sedmo leto zapored višja dodana vrednost

Ob nižjih stroških stroškov drugih storitev in materiala je bila v 2020 ponovno zabeležena višja dodana vrednost. V letu 2020 je dodana vrednost porasla za 4,4 % oz. za 18,2 milijona EUR, na 195,6 milijona EUR v primerjavi s predhodnim letom. V zadnjih petih letih je porasla v povprečju za 9,4 % na leto.

Dodana vrednost na zaposlenega se je v zadnjih 5 letih krepila, in sicer povprečno s 3,6-odstotno rastjo. V 2020 je dodana vrednost na zaposlenega znašala 51.558 EUR ter se je zvišala za 6,3 % v primerjavi s predhodnim letom. Višja rast dodane vrednosti je bila tudi na račun zmanjšanja števila zaposlenih (za 1,8 % oz. za 70 oseb). Med družbami z letno realizacijo nad 10 milijonov EUR (22 družb) je bila produktivnost nadpovprečno visoka pri Glovis Europe. Še dodatno dve družbi sta imeli produktivnost dela višjo od 100 tisoč EUR, 13 družb med 50 in 100 tisoč EUR dodane vrednosti, ostale pa so imele nižjo dodano vrednost na zaposlenega. Mediana dodane vrednosti na zaposlenega pri družbah z letnim prometom nad 10 milijonov EUR je znašala 59.000 EUR, pri družbah s prometom med 5 in 10 milijonov EUR je znašala 61.000 EUR. Stroški dela v dodani vrednosti so v 2020 upadli na 62 % oz. za 1,5 odstotno točko, kjer so se samo stroški dela v 2020 povečali za 1,9 %.

Mediana EBITDA marža raste od leta 2012

EBITDA se je v 2020 zvišala za 5,9 mio EUR oz. za 8,6 % na 74,3 mio EUR. Poslovni izid je bil višji za 18,1 % (6,4 mio EUR), odpisi vrednosti pa so se zmanjšali za 555.000 EUR oz. za 1,7 %. EBITDA se je v zadnjih petih letih v povprečju krepila za 13 % na leto, v zadnjih desetih letih za 6,8 % na leto. Zadolženost (neto finančni dolg) dejavnosti se je v 2020 zmanjšala na 1,9-kratnik EBITDA, medtem ko je v 2019 znašala 2,5-kratnik. Zmanjšale so se kratkoročne finančne obveznosti ob višjih dolgoročnih obveznostih in višjih denarnih sredstvih. V 2020 je logistika investirala v

opredmetena osnovna sredstva 2,3 % čistih prihodkov (0,2 % v zadnjih petih letih).

Rast neto dobička kljub pandemiji covid-19

Doseženega neto dobička je bilo največ v zgodovini. Glede na predhodno leto se je povečal za 5,2 mio EUR oz. za 18,5 % na 33,5 mio EUR, kar je pomenilo 3-odstotno neto maržo (dobička glede na poslovni izid). Med 19 družbami z letnim prometom nad 10 milijonov EUR (ustvarijo 59,7 % celotnega dobička) so vse družbe zabeležile dobiček (9 družb med njimi ga je povečalo).

Ponovna rast dobička (18,5 %).

Logistika

Kazalec/kazalnik	2020	Sprem. v %, 20/19	2019	Povpr. letna sprem. v %, 20/16	Povpr. letna sprem. v %, 20/11	Povprečje 2011-2020
Število družb	514	0	514	1,8	3,8	470
Št. zaposlenih po del. urah	3.794	-1,8	3.864	5,7	2,9	3.196
Celotni prihodki (v mio EUR)	1.126,3	-0,4	1.131,4	7,6	6,5	869,0
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	1.104,4	-0,9	1.114,6	7,5	6,6	854,9
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	291.100	0,9	288.451	1,7	3,7	265.123
Delež prodaje na tujih trgih (%)	58,2	-1	58,8	2,0	1,5	54,5
Dodana vrednost (v mio EUR)	195,6	4,4	187,4	9,4	5,7	142,2
Bruto marža (%)	17,5	4,8	16,7	1,7	-0,9	16,5
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	51.558	6,3	48.503	3,6	2,7	43.999
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	62,0	-2,4	63,5	-1,7	-0,6	66,7
EBITDA (v mio EUR)	74,3	8,6	68,4	13,0	6,8	48,3
EBITDA marža (%)	6,6	8,2	6,1	4,9	0,2	5,5
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	33,5	18,5	28,2	12,5	-	15,1
Donosnost kapitala - ROE (%)	11,7	5,4	11,1	5,3	-	6,5
Neto finančni dolg na EBITDA	1,9	-24	2,5	-7,5	-10,9	3,2
Kratkoročni koeficient	1,4	27,3	1,1	3,1	1,6	1,2
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	2,3	-80,7	11,9	5,0	22,6	2,5

Opomba: Logistika brez družbe DARS



**ODDAMO PARKIRIŠČA
NA VIČU**

za kamione, kombije, avtobuse



MARDAL

MARDAL d.o.o., Zadnikarjeva ulica 3, Ljubljana
e-mail: mardal.transport@gmail.com

Gsm: +386 41 663 513 Tomaž // +386 31 663 513 Helena

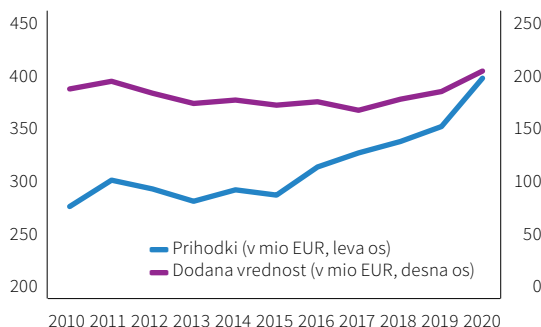
Pošta in kurirske dejavnosti

Hitre prilagoditve zaradi covid-19 so se odrazile v višji prodaji

Ob spremenjenih navadah potrošnikov zaradi covid-19 se je povečalo paketno poslovanje zaradi okrepljene internetne prodaje. To je zahtevalo hitre prilagoditve v dejavnosti pošte in kurirskih dejavnosti tudi ob pospešeni digitalizaciji. Pošta in kurirske dejavnosti so v letu 2020 beležile 399,5 milijona EUR celotnih prihodkov, kar je bilo za 44,9 milijona EUR oz. za 12,7 % več kot v 2019. V zadnjih petih letih so celotni prihodki porasli v povprečju za 6,5 % na leto. Čisti prihodki od prodaje so porasli za 9,1 % oz. za 31,7 milijona EUR. V panogi ima prevladujoč položaj Pošta Slovenije (na osnovi nekonsolidirane bilance), ki ima 63,8-odstotni tržni delež glede na ustvarjene celotne prihodke in 85,5-odstotnega po ustvarjeni dodani vrednosti. Sledi DHL Ekspres s 7,2-odstotnim deležem po celotnih prihodkih ter General logistics systems s 6,7- in DPD s 5,2-odstotnim deležem po celotnih prihodkih. Nad 10 milijonov EUR letne realizacije dosega 7 družb, ki ustvarijo pretežen (93 %) delež prodaje v dejavnosti. Slednjim so se prihodki v 2020 zvišali za 20,3 % (mediana). Delež prodaje, ustvarjene na tujem trgu, se je v 2020 rahlo zvišal, in sicer na 11,3 %. Prihodki od prodaje na tujem trgu so se lani zvišali za 4,1 milijona EUR oz. za 10,5 %, na domačem trgu so se zvišali za 27,6 milijona EUR oz. za 8,9 %.

Čisti prihodki od prodaje z 9,1 % rastjo v 2020.

Zadnja štiri leta z višjo rastjo prodaje



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost se krepi zadnja tri leta

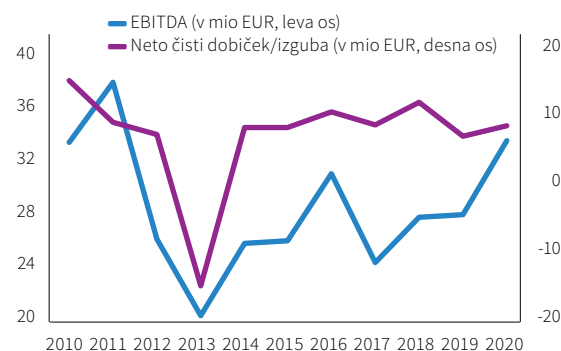
V 2020 se je dodana vrednost v dejavnosti zvišala za 19,9 milijona EUR oz. za 10,7 %. Velik vpliv na rast dejavnosti je v 2020 imela Pošta Slovenije, ki se ji je dodana vrednost zvišala za 7,9 % ob rahlo nižjih stroških blaga, materiala in storitev. Ostalim šestim največjim podjetjem v tej panogi se je dodana vrednost zvišala med 9 in 60 %. Stroški blaga, materiala in storitev so se zvišali za 21,2 milijona EUR oz. za 12,9 %, med njimi najbolj stroški storitev za 21,8 mio EUR (predvsem strošek transportnih storitev in drugih storitev).

Število zaposlenih raste zadnja tri leta

Število zaposlenih se je vse od leta 2009 do leta 2017 zmanjševalo, zadnja tri leta pa se ponovno povečuje. V

2020 se je število zaposlenih okrepilo za 141, na skupno 6.156 oseb. Nekaj manj kot 90 odstotkov zaposlenih v dejavnosti je bilo zaposlenih v Pošti Slovenije, kjer se je število zaposlenih povečalo. Dodana vrednost na zaposlenega, ki je beležila v 2020 8,1 % rast, je porasla nekoliko manj kot dodana vrednost (10,7 %), saj se je obenem za 2,3 % zvišalo število zaposlenih. Dodana vrednost na zaposlenega se je v 2020 zvišala na 33.490 EUR in se je v povprečju v zadnjih 5 letih povečala za 3,3 % na leto. Dodana vrednost na zaposlenega pri največji družbi je znašala 32.000 EUR, mediana tega kazalnika pri večjih družbah (nad 10 milijonov letnega prometa) pa 51.000 EUR. Strošek dela v dodani vrednosti je v panogi upadel za 1,2 odstotne točke, ob sicer porastu stroška dela za 9,1 % oz. za 14,4 milijona EUR.

EBITDA panoge z močnejšo rastjo



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Rast stroška dela vrednostno nižja od rasti dodane vrednosti

Dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo (EBITDA) se je povečal, in sicer za 5,6 milijona EUR oz. za 20 % na 33,3 milijona EUR. Poslovni izid (EBIT) panoge je bil namreč v primerjavi z letom 2019 nižji za 111.000 EUR oz. za 1,5 %, a so se odpisi vrednosti povečali za 28,2 % oz. za 5,7 milijona EUR in vplivali na porast EBITDA. Dobiček pred davki (EBT) se je ob nižjem poslovnem izidu, boljšem finančnem izidu (za 2,1 milijona EUR oz. za 5,5-krat) zaradi višjih prihodkov iz deležev v skupini in slabšem izrednem izidu (za 225 tisoč EUR) zvišal za 23,3 % na 9,7 milijona EUR. EBITDA marža je v 2020 porasla na 8,5 %, v zadnjih 5 letih pa je v povprečju znašala 8,4 %. Razlike v EBITDA marži med največjimi sedmimi družbami so bile velike in so se gibale med -1,2 % in 13,7 %. Mediana kazalnika je pri teh sedmih družbah znašala 9 %.

Panoga ponovno z višjim dobičkom

V 2020 je bilo v dejavnosti ustvarjenega 8,7 milijona EUR neto čistega dobička. Ta se je v 2020 zvišal za 20,6 % oz. za 1,5 milijona EUR. Pošta Slovenije je sicer beležila nižji dobiček, medtem ko je pri ostalih štirih največjih družbah dobiček porasel med 53 in 119 % in so skupaj beležili 87 % celotnega evidenti-

EBITDA porasla za 5,5 mio EUR, ob rasti dodane vrednosti za 19,9 mio EUR in porastu stroškov dela za 14,4 mio EUR.

ranega dobička panoge. Največja družba je ustvarila 36-odstotni delež dobička panoge. Dejavnost ni zadolžena, saj je kazalnik finančni dolg na EBITDA v 2020 znašal 0,2. Za investicije so v dejavnosti namenili 27,4 milijona EUR, kar je predstavljalo 7,2 % prodaje (v

zadnjih 5 letih v povprečju). Med večjimi investitorji je bila Pošta Slovenije (delež investicij znaša 7,7 % prodaje), ki veliko vlaga v modernizacijo, digitalizacijo in poslovne tehnologije. V zadnjih petih letih je panoga za investicije namenila 6,7 % letne prodaje.

Dobiček panoge ponovno višji ob boljšem finančnem izidu.

Pošta in kurirske dejavnosti

Kazalec/kazalnik	2020	Sprem. v %, 20/19	2019	Povpr. letna sprem. v %, 20/16	Povpr. letna sprem. v %, 20/11	Povprečje 2011-2020
Število družb	70	14,8	61	-0,3	3,0	65
Št. zaposlenih po del. urah	6.156	2,3	6.015	0,2	-0,8	6.189
Celotni prihodki (v mio EUR)	399,5	12,7	354,5	6,5	3,6	321,5
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	380,1	9,1	348,4	5,9	3,3	314,0
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	61.750	6,6	57.930	5,7	4,2	50.939
Delež prodaje na tujih trgih (%)	11,3	0,9	11,2	8,0	12,8	8,4
Dodana vrednost (v mio EUR)	206,2	10,7	186,2	3,5	0,9	182,4
Bruto marža (%)	52,4	-0,9	52,9	-2,6	-2,6	57,6
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	33.490	8,1	30.966	3,3	1,7	29.499
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	83,9	-1,4	85,1	-0,3	0,2	84,8
EBITDA (v mio EUR)	33,3	20	27,7	5,2	0,0	27,9
EBITDA marža (%)	8,5	7,6	7,9	-0,9	-3,4	8,8
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	8,7	20,6	7,3	0,6	-5,6	6,6
Donosnost kapitala - ROE (%)	3,5	18,9	3,0	0,4	-5,3	2,7
Neto finančni dolg na EBITDA	0,2	0	0,2	N. A.	N. A.	-0,2
Kratkoročni koeficient	1,8	0	1,8	0,0	1,2	1,9
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	7,2	-22,6	9,3	-3,3	6,6	6,0

V 30 letih delovanja so se razvili v pomembnega ponudnika logističnih storitev

V Špediciji Goja ponujajo celovite logistične storitve. Z znanjem, prilagodljivostjo in odgovornostjo do okolja želijo ostati uspešni tudi v prihodnje.

Špedicija Goja s Ptuja letos praznuje 30 let delovanja. V teh 30 letih so postali uspešno slovensko transportno podjetje, ki po številu vozil, zaposlenih in prihodkih spada med večja transportna podjetja in s svojo dolgoletno prisotnostjo na mednarodnih trgih uspešno posluje s priznanimi družbami.

Celovite logistične storitve

Danes je v Špediciji Goja zaposlenih 140 ljudi. Je široko specializirano podjetje za vse logistične procese – cestni transport in distribucija, kontejnerski in železniški transport, skladiščenje, špedicijske in špediterke storitve, oddajanje poslovnih prostorov v najem in organizacija, s čimer želijo svojim strankam ponuditi čim širši spekter celovitih logističnih rešitev. Sodiijo med vodilne ponudnike carinskega posredovanja v državi.

Skozi 30-letno delovanje so postali prisotni na trgih nekdanje Jugoslavije; imajo podružnici Goja Zagreb in Goja Logistics Srbija. Visoko raven storitev lahko zagotavljajo tudi s pomočjo poslovno logističnega

centra na Ptuju, pri čemer ponujajo vse storitve za tovorna vozila na enem mestu. Z nakupom novih tovornih vozil se je število, ki jih obsega njihov vozni park, povečalo na 90. Na tej osnovi so ustvarili dolgoletno partnersko sodelovanje z mednarodno uveljavljenimi podjetji.

Dinamični, prilagodljivi in odgovorni

»Želimo biti sodobno, dinamično in hitro prilagodljivo podjetje, ki je sposobno zaznati in zadovoljiti potrebe trgov ter odjemalcev in biti odgovoren partner okolju, v katerem delujemo. V prihodnjih letih si želimo biti v koraku s trendi in si s svojimi potenciali, znanjem, izkušnjami in tradicijo še bolj utrditi svoj položaj na domačem in mednarodnem trgu,« poudarjajo.

Rajšpova ulica 22, PTUJ | www.spedicija-goja.si | info@spedicija-goja.si

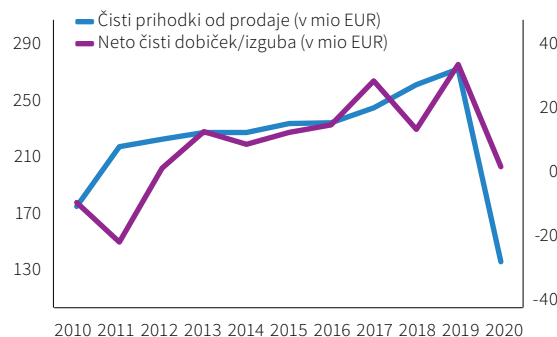


Potniški kopenski promet

Omejitve poslovanja in gibanja močno zarezale v prihodke potniškega prometa.

Poslovanje kopenskega prometa se je v 2020 zaradi razglašene pandemije covid-19 zelo spremenilo, saj se je soočal z omejitvami poslovanja, ki so obenem povzročile dodatne stroške zaradi novih priporočil poslovanja ter izpolnjevanja le-teh ter na drugi strani zmanjšanjem obsega poslovanja. Omejitve gibanja prebivalstva, delo od doma, zaprtje šol so vplivali na več kot prepolovitev potnikov v javnem prevozu. S ponovno prepovedjo obratovanja od 16. 11. 2020 do 14. 12. 2020 se je obseg prodaje dodatno zmanjšal, ker so zaposleni delali od doma in se šolali na daljavo. Potrošniki pa so zaradi omejitev in nevarnosti okužbe uporabljali drugačna prevozna sredstva. Z državno pomočjo so uspeli ohraniti delovna mesta in zagotoviti likvidnost in finančno stabilnost.

Dobiček z velikim padcem



Vir: Kapos, podatki Ajpes

Prodaja se je skoraj prepolovila

Celotni prihodki so se v 2020 zmanjšali za 109,8 milijona EUR oz. za 25,2 % na 326,7 milijona EUR. Nanje je vplivala manjša prodaja vozovnic ob omejitvah poslovanja zaradi pandemije covid-19. Ker je dejavnost delno sofinancirana iz javnih sredstev, katerih nakazilo pomeni računovodsko gledano kompenzacijo oz. druge prihodke, so čisti prodajni prihodki predstavljali 43,4 % celotnih prihodkov (63,4 % v 2019). V letih 2015-2019 so celotni prihodki rasli, kar ob večjem zmanjšanju v letu 2020 pomeni, da se je dejavnost vrnila na raven celotnih prihodkov iz leta 2012. Čisti prihodki od prodaje v vrednosti 141,9 milijona EUR so se v letu 2020 zvišali za 135 milijonov EUR oz. za 48,8 %. Subvencije, dotacije, regresi, kompenzacije so se v 2020 zvišali za 26,8 milijona EUR na 169,5 milijona EUR, kar je bilo za 12,2 % več kot v 2018. Subvencije za mestni in medkrajevni linijski promet pridobijo prevozniki s strani države in občin za subvencioniranje storitve prevoza, v letu 2020 pa so pridobili tudi državno pomoč za pokrivanje stroškov izpada prometa zaradi pandemije novega

Subvencije za prevoz predstavljajo 52 % celotnih prihodkov.

koronavirusa. Subvencije, dotacije, regresi, kompenzacije in drugi prihodki, ki so povezani s poslovnimi učinki, v strukturi celotnih prihodkov predstavljajo 51,9 % celotnih prihodkov (32,7 % v 2019). Družbe iz te dejavnosti so pretežno usmerjene na domači trg, saj je delež prodaje na tujem trgu v letu 2020 znašal 7,3 % (11,8 % v 2019). Od leta 2014 do 2019 se je delež prodaje na tujem trgu višal.

Potniški kopenski promet lahko v grobem razdelimo na železniški kopenski promet (30,6 % celotnih prihodkov) in potniški promet, ki ga predstavljajo predvsem avtobusni prevozniki. Z železniškim kopenskim prometom se ukvarja le družba Slovenske železnice – Potniški promet. V železniškem potniškem prometu je bilo v 2020 prepeljanih 8,2 milijona potnikov oz. za 41,4 % manj kot v 2019, od tega za 39,4 % manj v notranjem (95,5 % celote) in 65,8 % manj v mednarodnem prevozu. Osemnajst avtobusnih prevoznikov (42 v letu 2019) je ustvarilo letno prodajo nad 1 milijonom EUR, pri čemer so največji LPP (14,6 % delež v celotnem potniškem kopenskem prometu), Nomago (14,3-odstotni delež), Arriva (11,2-odstotni tržni delež po prevzemu nekaterih prevoznikov). Vse družbe nad 1 milijonom EUR prometa so beležile v 2020 upad celotnih prihodkov¹. V cestnem javnem prometu je bilo v 2020 po podatkih opravljenih za 53,5 % manj prevozov potnikov (13,2 milijona). V mestnem javnem linijskem prevozu je bilo prepeljanih 25,3 milijona potnikov, kar je bilo za 56,9 % manj kot leto prej.

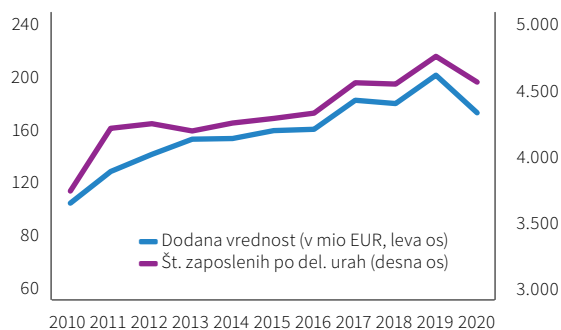
Dodana vrednost ponovno nižja

Potniški kopenski promet je v 2020 beležil zmanjšanje dodane vrednosti za 32,4 milijona EUR oz. za 15,1 % na 182,1 milijona EUR. Stroški blaga, materiala in storitev so se znižali za 73 milijonov EUR oz. za 35,5 %. Med njimi velik delež predstavljajo stroški storitev (predvsem transportni in drugi stroški storitev), ki so se zmanjšali za 45,4 milijona EUR ter so predstavljali 68 % vseh stroškov blaga, materiala in storitev. Med stroške storitev spadajo predvsem plačila samostojnim avtobusnim prevoznikom, ki opravljajo storitev prevoza za avtobusne družbe. V zadnjem petletnem obdobju je dejavnost beležila 1,8-odstotno povprečno rast na leto.

Dodana vrednost na zaposlenega v 2020 nižja ob manj zaposlenih

Število zaposlenih je v 2020 upadlo za 243 oseb (5 %) na 4.647 oseb. V predhodnih letih se je število zaposlenih zviševalo vse od leta 2010, z izjemo v letu 2018. Upad je beležil železniški potniški promet ter mnogi avtobusni prevozniki. Dodana vrednost

1 Izjema je bila družba Arriva, zaradi prevzemov podjetij.

Dodana vrednost nižja

Vir: Kapos, podatki Ajpes

na zaposlenega je v 2020 upadla za 10,7 % na 39.187 EUR. Pri šestih družbah s prihodki nad 15 milijonov prihodkov je ta znašala 36.000 EUR (mediana). Stroški dela v dodani vrednosti so znašali 67,4 %, kar je pomenilo večji porast kot v letu 2019 (62,3 %), ob tem, da so se stroški dela zmanjšali za 8,1 % oz. za 10,8 milijona EUR.

EBITDA nižja ob nižjih stroških

EBITDA je znašala 59,3 milijona EUR in se je znižala za 21,5 milijona EUR oz. za 26,6 % ob podobnih odpisih vrednosti kot v letu 2019. Med največjimi sedmimi družbami je EBITDA porasla v dveh družbah. EBITDA marža v dejavnosti je znašala 18,3 % in se je glede

na predhodno leto znižala za 0,7 o. t. EBITDA marža v železniškem potniškem prometu je znašala 26 %, pri avtobusnih prevoznikih (med top 6 družbami) pa med 9 in 22 %, kar je tudi posledica različnih poslovnih modelov (ali imajo prevozniki osnovna sredstva v lasti ali jih najemajo).

Dobiček nižji za 88 %.

Visoke investicije v 2020

V dejavnosti je bil poslovni izid nižji za 73,3 % oz. za 21,9 milijona EUR. Ob upoštevanju slabšega finančnega izida (nižji za 9,1 milijona EUR) ob velikem povečanju finančnih odhodkov iz oslabitve in odpisov finančnih naložb) ter slabšem poslovnem izidu je bil celotni dobiček (EBT) nižji za 85 % oz. za 31,1 milijona EUR. Neto čisti dobiček se je znižal za 31,4 milijona EUR oz. za 87,8 % na 4,4 milijona EUR (35,8 milijona EUR v 2020). Tri največje družbe med sedmimi največjimi podjetji so beležile izgubo. V zadnjih petih letih se je dobiček v povprečju zmanjšal za 21,7 % na leto. Za investicije v opredmetena osnovna sredstva so v dejavnosti železniškega prometa namenili 48 % več sredstev, kar se je poznalo tudi na celotni dejavnosti, kjer so investicije v opredmetena osnovna sredstva predstavljale polovico čistih prihodkov od prodaje. Največjih sedem družb je za investicije namenilo med 15 in 180 % prodaje. Kljub visoki investicijski aktivnosti je zadolženost v 2020 ostala na nizki ravni (1,7-kratnik EBITDA, 1,3-kratnik v 2019).

Potniški kopenski promet

Kazalec/kazalnik	2020	Sprem. v %, 20/19	2019	Povpr. letna sprem. v %, 20/16	Povpr. letna sprem. v %, 20/11	Povprečje 2011-2020
Število družb	343	3,3	332	2,5	4,2	301
Št. zaposlenih po del. urah	4.647	-5	4.890	1,6	2,6	4.435
Celotni prihodki (v mio EUR)	326,8	-25,2	436,6	-1,1	4,1	353,5
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	141,9	-48,8	277,0	-9,9	-2,4	232,9
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	30.544	-46,1	56.652	-11,3	-4,8	52.586
Delež prodaje na tujih trgih (%)	7,3	-38,1	11,8	-5,1	10,5	9,3
Dodana vrednost (v mio EUR)	182,1	-15,1	214,5	1,8	5,7	171,3
Bruto marža (%)	56,1	11,5	50,3	2,9	1,3	48,9
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	39.187	-10,7	43.859	0,2	3,0	38.477
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	67,4	8,2	62,3	1,4	-1,2	64,6
EBITDA (v mio EUR)	59,3	-26,6	80,8	-0,8	9,0	61,1
EBITDA marža (%)	18,3	-3,7	19,0	0,2	4,5	17,4
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	4,4	-87,8	35,8	-21,7	-	13,0
Donosnost kapitala - ROE (%)	0,9	-89,4	8,8	-32,6	-	4,3
Neto finančni dolg na EBITDA	1,7	30,8	1,3	9,1	-9,3	2,6
Kratkoročni koeficient	3,0	100	1,5	14,9	17,5	1,4
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	49,9	55,5	32,1	26,7	13,2	28,7

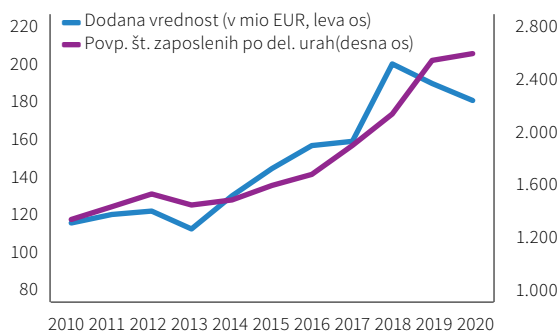
Pretovarjanje

Drugo leto zapored upad prihodkov

Pandemija covid-19 je spremenila logistične poti ter zamajala blagovne tokove, spremenile so se tudi navede potrošnikov. Obenem je zaprtje oz. omejevanje poslovanja posameznih panog (oddaja nepremičnin, gostinstvo, rekreacija, osebne storitve ...) vplivalo na zmanjšanje prometa v pretovarjanju. Prvima dvema največjima družbama se je prodaja v 2020 zmanjšala med 7 in 8 %.

S pretovarjanjem se kot s primarno dejavnostjo ukvarja 31 družb, ki so v letu 2020 ustvarile 311 milijonov EUR celotnih prihodkov, kar je bilo za 4,7 % oz. za 15,4 milijona EUR manj kot v letu 2019, ko je bil zabeležen vrh v panogi. Drugo leto zapored panoga beleži nižji celotni prihodek tudi zaradi ohlajanja svetovnega gospodarstva in covid-19 v 2020. Kar 92,8 % celotnih prihodkov v dejavnosti ustvarita družbi (po nekonsolidiranih bilancah) Luka Koper in BTC, naslednjih devet družb (ustvarijo med 1 in 5 milijona EUR letnih prihodkov) pa še 6,3 % celotnih prihodkov. Čisti prihodki panoge v vrednosti 294,2 milijona EUR so se zmanjšali za 7,1 % oz. za 22,4 milijona EUR. Prihodki na domačem trgu so se zmanjšali za 14,7 milijona EUR oz. za 9 %, prodaja na tujem trgu pa za 7,7 milijona EUR oz. za 9 %. Ob nižji prodaji doma se je delež prodaje na tujem trgu nekoliko zvišal – na 49,2 % (48,2 v 2019). Zelo velike razlike so bile pri deležu prodaje na tujih trgih, saj sta močno izstopali družbi Luka Koper (68,9 %) in CHEP logistika (86 %). Ladijski pretovor v Luki Koper je znašal 19,5 milijona ton blaga, kar je bilo 14 % manj kot leta 2019. V vsa tri slovenska pristanišča sta v 2020 pripluli ali iz njih odpluli 2.802 ladji, kar je bilo za 23 % manj kot v 2019. Pretežni del je bilo tovornih ladij (-11,2 % manj). Celoten potniški promet v slovenskih pristaniščih v 2020 ni dosegel niti 1 % prometa iz prejšnjega leta.

Rast števila zaposlenih



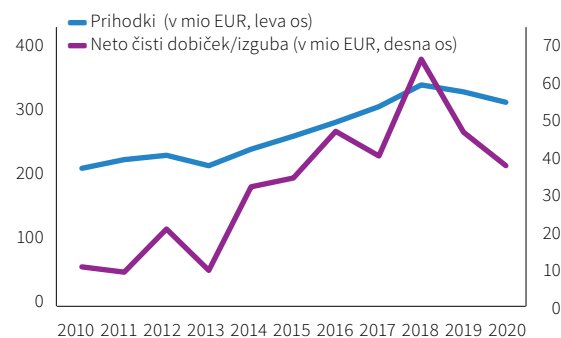
Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost drugo leto zapored nižja

Znižanje poslovnih prihodkov je kljub znižanju stroškov blaga, materiala in storitev za 3,7 % (oz. za 4,5 milijona EUR) prispevalo k nižji ustvarjeni dodani vrednosti. Dodana vrednost se je v 2020 znižala za

8,7 milijona EUR oz. za 4,5 % na 180,4 milijona EUR. Znižanje v primerjavi s predhodnim letom ni bilo tako izrazito, ker so tudi v letu 2019 beležili upad dodane vrednosti. V zadnjih petih letih je dodana vrednost v povprečju porasla za 4,4 % na leto. Kar 74,8 % dodane vrednosti je ustvarila Luka Koper (po nekonsolidirani bilanci), pri čemer se je pri slednji v 2020 zmanjšala za 5,2 %. Pri drugi največji družbi, BTC, ki zavzema 17,8-odstotni delež po dodani vrednosti, se je ta znižala za 17,8 %. Med osmimi družbami (nad 1 milijon EUR prihodkov) se je pri dveh družbah dodana vrednost zmanjšala, pri ostalih pa povečala, kjer so se družbe soočile z nižjimi stroški, predvsem materiala in storitev. Dodana vrednost na zaposlenega se je v 2020 znižala za 6,2 % na 69.000 EUR, pri tem se je število zaposlenih zmanjšalo za 46 oseb. V Luki Koper se je število zaposlenih povečalo za 7,2 %, v BTC pa zmanjšalo za 8,8 %. Dodana vrednost na zaposlenega je bila visoka pri največjih dveh družbah (v Luki Koper 85.000 EUR in v BTC-ju 72.000 EUR), medtem ko je mediana pri vseh ostalih večjih družbah znašala 23 tisoč EUR. Razlika je predvsem posledica vertikalne integriranosti največjih dveh družb, ki imata v lasti veliko osnovnih sredstev, s katerimi ustvarjata dodano vrednost in za katerih vzdrževanje (amortizacija) morata nameniti večji del dodane vrednosti kot ostale družbe. Stroški dela so se zvišali za 1 %, kljub nekaj manj zaposlenim, delež stroškov dela v dodani vrednosti se je tako povečal ob nižji dodani vrednosti na 54,1 % iz 51,2 % v 2019.

Preobrat pri dobičku



Vir: Kapos, podatki Ajpes

EBITDA po doseženem rekordu v 2018 tudi v 2020 nižja

EBITDA je v letu 2019 zabeležila večji padec, in sicer se je znižala za 21,2 %, v letu 2020 pa je zaradi covid situacije ponovno zabeležila znižanje za 10,3 % oz. za 9,5 milijona EUR. Poleg nižje dodane vrednosti so se povečali še stroški dela. Kljub nižjim poslovnim odhodkom za 1,3 % oz. za 3,5 milijona EUR je bil poslovni izid nižji za 11,8 milijona EUR oz. za 21,7 % in je znašal 42,7 milijona EUR. Obenem so se odpisi vrednosti zvišali za 6,1 % oz. za 2,3 milijona EUR.

Ob ohlajanju svetovnega gospodarstva v drugi polovici 2019 in pandemiji covid-19 pretovarjanje drugo leto zapored s slabšimi kazalci poslovanja.

69.000 dodane vrednosti na zaposlenega.

EBITDA se je znižala zaradi znižanja tega kazalnika pri obeh največjih družbah (prva je prispevala 75,9 % celotne EBITDA, druga 22,4 %). EBITDA marža je v 2020 upadla na 26,9 % oz. za 1,7 o. t. EBITDA marža se je med družbami precej razlikovala, saj je pri prvih dveh znašala 29,2 in 26,3 %, pri ostalih večjih pa je znašala med negativno EBITDO in 18 %.

Covid-19 vplival na ponovno nižji dobiček

Neto čisti dobiček je v 2018 močneje porasel, v 2019 pa je ponovno upadel, ravno tako v letu 2020 in sicer za 8,7 milijona EUR oz. za 18,6 % na 37,8 milijona EUR. Zmanjšanje dobička sta beležili obe večji družbi, in

sicer za okoli 20 %. Največja družba je sicer ustvarila 82,7 % celotnega ustvarjenega dobička v panogi. Neto čisti dobiček panoge je v zadnjih 5 letih v povprečju naraščal za 1,8 % na leto. Med devetimi ostalimi največjimi družbami (nad 1 milijon EUR realizacije) je ena družba poslovala z izgubo, ostale z dobičkom. Zadolženost panoge (neto finančni dolg na EBITDA) se je nekoliko povečala, na 1,1-kratnik EBITDA. Delež investicij v čistih prihodkih od prodaje je v 2020 ponovno znašal 20,4 %, v zadnjih petih letih je v povprečju delež znašal 18,4 %.

Nižji poslovni prihodki vplivali na 18,6 % nižji dobiček panoge.

Pretovarjanje

Kazalec/kazalnik	2020	Sprem. v %, 20/19	2019	Povpr. letna sprem. v %, 20/16	Povpr. letna sprem. v %, 20/11	Povprečje 2011-2020
Število družb	31	-3,1	32	-2,4	0,3	37
Št. zaposlenih po del. urah	2.599	1,8	2.553	8,5	5,6	1.938
Celotni prihodki (v mio EUR)	311,0	-4,7	326,4	3,7	4,0	272,6
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	294,2	-7,1	316,6	3,1	3,9	263,2
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	113.190	-8,7	124.026	-4,9	-1,6	137.015
Delež prodaje na tujih trgih (%)	49,2	2,1	48,2	0,3	2,1	46,5
Dodana vrednost (v mio EUR)	180,4	-4,5	188,9	4,4	4,4	152,3
Bruto marža (%)	58,7	0,2	58,6	0,7	0,2	56,5
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	69.407	-6,2	74.006	-3,8	-1,2	78.812
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	54,1	5,7	51,2	5,4	3,0	44,5
EBITDA (v mio EUR)	82,7	-10,3	92,2	-0,5	1,7	83,9
EBITDA marža (%)	26,9	-5,9	28,6	-4,1	-2,4	31,4
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	37,8	-18,6	46,5	1,8	12,6	34,6
Donosnost kapitala - ROE (%)	7,1	-23,1	9,3	-4,6	7,6	8,1
Neto finančni dolg na EBITDA	1,1	10	1,0	-12,9	-13,5	2,4
Kratkoročni koeficient	1,6	-20	2,0	12,2	12,3	1,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	20,4	-3,8	21,2	3,6	3,9	17,2

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



www.fa-maik.com

... ker znamo, hočemo in zmoremo.



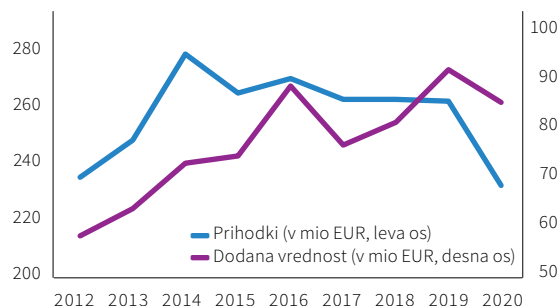
Železniški tovorni promet

Pandemija covid-19 zmanjšala količino prepeljanega blaga in prihodke

V letu 2020 je bilo z vlaki prepeljanih 19,4 milijona ton blaga in opravljenih 4.726 milijonov tonskih kilometrov. Kljub pandemiji pri prepeljanem blagu beležimo le za desetino manjšo količino kot v preteklem letu. Količina prepeljanega blaga je bila tako za 11 % manjša kot v letu 2019, prav tako za 11 % manjše je bilo tudi število opravljenih tonskih kilometrov. 86 % blaga je bilo prepeljanega v mednarodnem prevozu (vključno s tranzitom). V železniškem tovornem prometu so v 2020 ustvarili 233,5 milijona EUR celotnih prihodkov, kar je bilo za 10,3 % oz. za 26,7 milijona manj kot v predhodnem letu. Čisti prihodki so se znižali za 10,6 % oz. za 25,5 milijona EUR, na 215,3 milijona EUR.

Na panožne trende ima največji vpliv družba SŽ - Tovorni promet² (na osnovi nekonsolidiranih bilanc), ki predstavlja 73,1-odstotni delež celotne panoge. Tej družbi se je celotni prihodek znižal za 11,2 %. V poslovanje panoge ni zajeta družba SŽ - Infrastruktura, ki se ukvarja z upravljanjem in vzdrževanjem železniške infrastrukture. Druga največja družba (Adria kombi, ki beleži 14,6-odstotni delež v prihodkih) je beležila upad prodaje za 11,5 %, tretja, Rail Cargo Carrier je beležila upad prihodkov 7,2 %, četrta, Adria Transport pa upad za 4,3 %. Delež prodaje na tujem trgu se je nekoliko zvišal na 89 %, kjer je bilo relativno znižanje izvoza manjše (8,6 %) kot na domačem trgu (23,8 %). Absolutno se je izvoz v 2020 zmanjšal za 18,2 milijona EUR v primerjavi s predhodnim letom. Vse družbe so nadpovprečno izvozno usmerjene, saj je njihov delež prodaje na tujih trgih znašal med 69 in 100 %.

Prihodki z večjim zmanjšanjem



Vir: Kapos, podatki Ajpes

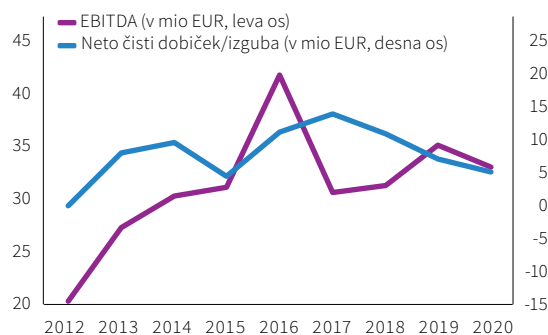
Po najvišji ustvarjeni dodani vrednosti v 2019 v 2020 zmanjšanje

Dodana vrednost je v 2020 upadla za 5,9 milijona EUR oz. za 6,6 % na 5 milijonov EUR, kljub nižjim stroškom blaga, materiala in storitev za 9,7 % oz. za 24,2 mili-

jona EUR. Med slednjim so se stroški blaga povečali za 80.000 EUR, v večji meri pa zmanjšali stroški storitev (za 18,8 milijona EUR oz. za 13,2 %, predvsem transportnih storitev (najem prevoznih storitev, ki jih opravljajo podizvajalci) in drugih stroškov storitev). Strošek storitev v vseh stroških blaga, materiala in storitev znaša 85,5 %, v poslovnih odhodkih pa 55 %. Največji vpliv na panogo ima SŽ - Tovorni promet z 81,9-odstotnim deležem v dodani vrednosti celotne panoge. V 2020 je SŽ - Tovorni promet zabeležila 7,5-odstotno znižanje dodane vrednosti. V zadnjih 5 letih se je dodana vrednost v dejavnosti v povprečju povečala za 2,4 % na leto.

Dodana vrednost na zaposlenega se je v panogi v 2020 povečala za 4 % na 67.000 EUR, saj se je zmanjšalo število zaposlenih za 10,2 % oz. za 141 oseb, pri čemer se je število zaposlenih zmanjšalo v obeh največjih družbah. Razlike v vrednosti tega kazalnika so bile med družbami velike. Pri največjih štirih družbah se je dodana vrednost na zaposlenega gibala med 54.000 in 256.000 EUR. V 2020 so se stroški dela v dodani vrednosti znižali na 60,5 % iz 60,6 % v 2019.

Pomembnejši kazalniki navzdol



Vir: Kapos, podatki Ajpes

EBITDA nižja ob nižjem strošku dela

Dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo (EBITDA) je v 2020 znašal 33,1 milijona EUR. EBITDA se je zmanjšala za 2,2 milijona EUR oz. za 6,3 %. Ob manjšem obsegu stroška dela (vrednostno zmanjšanje za 3,7 milijona EUR oz. za 6,8 %) je EBITDA beležila manjše vrednostno zmanjšanje kot dodana vrednost. Amortizacija je porasla za 2,1 % oz. za 512 tisoč EUR, odpisi vrednosti za 1,9 % oz. za 483 tisoč EUR. Največji dve družbi sta beležili znižanje EBITDA za 3,7 oz. 29 %. EBITDA marža se je v 2020 v dejavnosti zvišala za 0,6 odstotne točke na 14,2 %. Med največjimi štirimi družbami so bile velike razlike pri ustvarjeni EBITDA marži visoke - med 1 in 28 %.

² Opazovano obdobje, primerno za analizo, je od leta 2011 naprej, saj so bile pred tem Slovenske železnice enovito podjetje..

Poslovni izid se je pomembno znižal (-25,9 %) kljub nižjim stroškom.

Dodana vrednost na zaposlenega porasla ob nižji zaposlenosti.

Nižji poslovni izid poslabšal izplen dobička

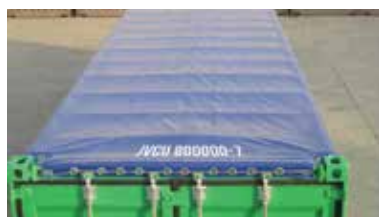
Poslovni izid se je v železniškem tovarnem prometu zmanjšal za 2,7 milijona EUR. Ob izboljšanem finančnem izidu (za 499 tisoč EUR) in izrednem izidu (238 tisoč EUR) in slabšem poslovnem izidu (-2,7 mio EUR) se je celotni dobiček zmanjšal za 2 milijona EUR oz. za 25,4 % in znašal 5,7 milijona EUR. Tako je bilo ob 772.600 EUR davka za dobiček, ki se je povečal za 41 %, v dejavnosti ustvarjenega 5 milijonov EUR neto dobička, kar je bilo za 2,1 milijona EUR oz. za 30,2 % manj kot v 2019. Panoga je že tretje leto zapored beležila nižji dobiček, ki je v zadnjih petih letih v povprečju na leto porasel za 2,7 %. Pri največji družbi, ki je

dosegla pretežni del (65,8 %) dobička panoge, se je ta v 2020 zmanjšal za 31,9 %. Nižji dobiček pa so beležile tudi ostale tri večje družbe. Neto dolg-na-EBITDA je v panogi znašal 3,7-kratnik EBITDE, pri največji družbi je znašal 4,3 (skupina Slovenskih železnic na konsolidirani osnovi beleži nižjo zadolženost), ostale družbe pa so beležile zadolženost med 3,5 in negativno (ni zadolženo). Delež investicij v opredmetena osnovna sredstva v letni prodaji je v 2020 znašal 5,4 % prodaje v zadnjih petih letih pa je v povprečju znašal 9 % prodaje. V SŽ - Tovorni promet so investicijam namenili 7,2 % letne prodaje, pri ostalih večjih družbah pa med 0 in 3 %.

Dobiček nižji tretje leto zapored.

Železniški tovarni promet

Kazalec/kazalnik	2020	Sprem. v %, 20/19	2019	Povpr. letna sprem. v %, 20/16	Povpr. letna sprem. v %, 20/12	Povprečje 2012-2020
Število družb	11	0	11	4,1	5,2	9
Št. zaposlenih po del. urah	1.246	-10,2	1.387	-1,4	-2,4	1.358
Celotni prihodki (v mio EUR)	233,5	-10,3	260,1	-2,3	-0,6	256,0
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	215,6	-10,6	241,2	-2,7	-0,8	240,8
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	173.062	-0,5	173.856	-1,4	1,6	177.630
Delež prodaje na tujih trgih (%)	89,0	2,1	87,2	1,2	0,5	85,9
Dodana vrednost (v mio EUR)	83,6	-6,6	89,5	2,4	3,4	76,4
Bruto marža (%)	35,9	4,1	34,5	4,5	3,6	30,2
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	67.109	4	64.510	3,9	5,9	56.560
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	60,5	-0,2	60,6	0,8	-0,9	59,6
EBITDA (v mio EUR)	33,1	-6,3	35,3	1,3	5,1	31,1
EBITDA marža (%)	14,2	4,4	13,6	3,3	5,3	12,3
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	5,0	-30,2	7,1	2,7	-189,8	7,9
Donosnost kapitala - ROE (%)	4,8	-33,1	7,1	-6,0	-174,1	10,4
Neto finančni dolg na EBITDA	3,7	-5,1	3,9	-5,8	-12,7	5,7
Kratkoročni koeficient	2,3	53,3	1,5	6,2	-1,8	1,5
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	5,4	-67,9	16,8	4,2	-25,7	7,1



POTTING

PONJAVE | VELIKO FORMATNI TISK

Profesionalna izdelava in montaža ponjav
in vseh vrst membranskih kritin

Partner na katerega se lahko mirno zanesete

www.potting-ponjave.si



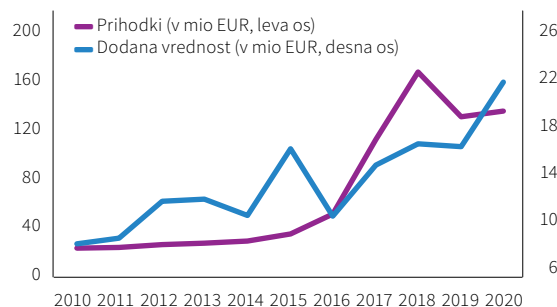
Skladiščenje

Podjetja v dejavnosti skladiščenja z velikimi nihanji v poslovanju v času pandemije

V dejavnosti skladiščenja (brez družbe Zavod RS za blagovne rezerve) je bilo v letu 2020 75 aktivnih družb, kar je za dve podjetji več kot v letu 2019. Eno izmed treh največjih podjetij se je prerazporedilo v to dejavnost, zato smo to podjetje upoštevali tudi za nazaj. Ker eno večjih podjetij v 2019 ni oddalo letnega poročila, bomo izjemoma to panogo v 2020 analizirali s poslovanjem istih podjetij v 2019. Dejavnost je v letu 2020 beležila znižanje celotnih prihodkov za 13,9 milijona EUR oz. za 9,6 % na 131 milijonov EUR. Prihodki so nižji v zadnjih dveh letih, v zadnjih 5 letih pa so v povprečju beležili 30,9 % rast na leto. Čisti prihodki so upadli za 14,9 milijona EUR oz. za 10,4 % na 128,8 milijona EUR realizacije. Trend skladiščenja je v porastu, kar se izkazuje tudi v slovenski panogi skladiščenja, kjer se je v zadnjih 10 letih število družb podvojilo, število zaposlenih je poraslo za 75 %, celotni prihodki so porasli za 5,8-krat.

Družbe skladiščenja so poslovale različno kot posledica odziva na epidemijo covida-19. Beležile so tako rasti kot padce prihodkov. Panoga ni skoncentrirana, saj prva družba Agrocorn beleži 23,2-odstotni delež celotne panoge, sledi FMG storitve z 20,2-odstotnim deležem. Volnik z 10,1-odstotnim deležem in Simtro energija z 9,4-odstotnim deležem. Slednji beležijo nad 10 mio EUR celotnih prihodkov na leto in ustvarijo skupaj 62,9 % celotnih prihodkov. Naslednjih štirinajst družb (nad 1 mio EUR celotnih letnih prihodkov) je ustvarilo 29,9 % celotnih prihodkov. Še 28 družb je dosegalo letni promet med 100.000 EUR in 1 milijonom EUR prihodkov. Več kot polovico realizacije (52,1 % čistega prihodka) je dejavnost ustvarila na tujih trgih, kjer se je prodaja znižala za 20,5 milijona EUR oz. za 23,4 % glede na 2019. Delež prodaje na tujem trgu se je krepil v obdobju 2014-2018, kjer je v letu 2018 panoga beležila 75-odstotni delež izvoza, zadnji dve leti pa slabi in je ta delež upadel na 52,1 odstotka v 2020. Prodaja na domačem trgu se je v 2020 zvišala za 5,5 milijona EUR oz. za 9,8 %.

Ob nižji prodaji višja dodana vrednost

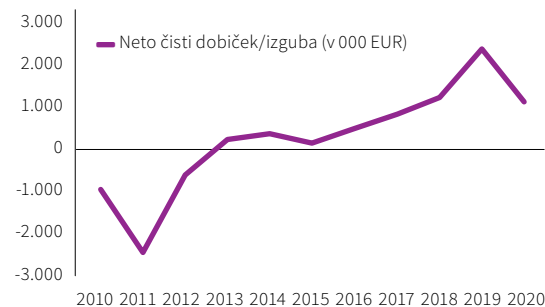


Vir: Kapos, podatki Ajpes

Dodana vrednost najvišja v dejavnosti

Dodana vrednost se od večjega zmanjšanja v 2016 krepi. V letu 2020 se je povečala za 2,3 milijona EUR oz. za 11,9 % na 21,4 milijona EUR. V zadnjih 5 letih je v povprečju rasla za 5,8 % na leto. Ob upadu prihodkov so se stroški blaga, materiala in storitev zmanjšali še bolj (18,8 mio EUR oz. za 15,1 %), kar je omogočilo rast dodane vrednosti v 2020. Dodana vrednost se je od štirih največjih družb povečala pri treh družbah, pri eni pa znižala. Število zaposlenih so te iste družbe v 2020 rahlo zmanjšale po delovnih urah (za 2,9 % oz. za 6 oseb) na 511 zaposlenih. Dodana vrednost na zaposlenega se je tako v 2020 okrepila za 13,3 % na 42.000 EUR. Med štirimi največjimi družbami se je dodana vrednost na zaposlenega gibala med 32.000 in 71.000 EUR, mediana je znašala 68.000 EUR pri osemnajstih največjih družbah (nad 1 mio EUR prihodka). Stroški dela v dodani vrednosti panoge so se znižali na 56,7 % iz 60,1 % v 2019. Bruto marža (dodana vrednost v poslovnem izidu) je v panogi kljub izzivom, ki jih je prinesla pandemija covida-19, ostala na ravni predhodnega leta, in sicer je znašala 16,4 %. Pri štirih največjih družbah je znašala med 1,1 in 11,8 %, mediana med največjimi osemnajstimi družbami pa je znašala 17 %.

Dobiček se je v 2020 prepolovil



Vir: Kapos, podatki Ajpes

EBITDA porasla tudi ob rasti stroška dela

Strošek dela se je v 2020 rahlo povečal (za 5,5 % oz. za 632,2 tisoč EUR) kljub rahlo nižji zaposlenosti v panogi. Tako je EBITDA porasla za 21,5 % oz. za 1,6 milijona EUR. EBITDA je porasla predvsem zaradi rasti dodane vrednosti. EBITDA se je v zadnjih 5 letih v povprečju na leto zmanjšala za 1 % ob višjih stroških dela. EBITDA marža je bila v 2020 višja (7,1 %) kot v 2019, v zadnjih 5 letih pa je v povprečju znašala 5,9 %. EBITDA marža je pri največjih osemnajstih družbah znašala 9,7 %, pri štirih največjih pa 2,9 %.

Višji odpisi vrednosti vplivali na nižji dobiček

Poslovni izid je bil v 2020 nižji za 828.000 EUR (-21 %), saj so bili poslovni prihodki nižji za 14 milijonov EUR, poslovni odhodki pa za 13,2 milijona EUR. Med

Poslovni izid nižji za 21 %, med top 4 največjimi ena družba z rastjo prodaje.

Dodana vrednost porasla za 11,9 %.

poslovnimi odhodki so bili višji tako odpisi vrednosti ter stroški dela, stroški blaga, materiala in storitev pa so upadli. Na nižji celotni dobiček je vplival tako slabši finančni izid (nižji za 229.000 EUR) kot izredni izid (90.000 EUR). Slednji je bil v primerjavi s predhodnim letom nižji za 1,1 milijona EUR oz. za 37,9 %. Neto čistega dobička je bilo v dejavnosti 1,1 milijona EUR, kar je bilo za 1,4 milijona EUR oz. za 56,4 % manj kot v 2019. Top največjih sedem družb je beležilo skupaj 1,8 milijarde EUR dobička, a je imela ena med njimi večjo izgubo, kar je vplivalo tudi na kumulativni izplen. Med top 18 družbami, kjer je rast dobička (mediana) zna-

šala 25 %, je le ena imela izgubo. Neto čisti dobiček se je v zadnjih petih letih v povprečju krepil za 64 % na leto. Neto finančni dolg je znašal 2,8-kratnik EBITDA, kar je bilo za 1,2-kratnik EBITDA manj kot v 2019. Kratkoročne finančne obveznosti so se zmanjšale za 1,1 mio EUR oz. za 13,5 %, denarna sredstva so se povečala za 3 milijone EUR oz. za 10 %. Zadolženost v prvih petnajstih družbah je znašala 1 (mediana). Za investicije v opredmetena osnovna sredstva so podjetja v dejavnosti namenila 1,8 % prodaje oz. 2,3 mio EUR, v zadnjih 5 letih pa v povprečju 3,5 % prodaje.

**EBITDA marža
porasla na 7,1
% poslovnih
prihodkov.**

Skladiščenje brez blagovnih rezerv

Kazalec/kazalnik	2020	Sprem. v %, 20/19	2019	Povpr. letna sprem. v %, 20/16	Povpr. letna sprem. v %, 20/11	Povprečje 2011-2020
Število družb	75	-	75	2,3	4,3	67
Št. zaposlenih po del. urah	511	-1,2	518	10,2	5,8	409
Celotni prihodki (v mio EUR)	131,0	-9,6	144,9	30,9	19,2	73,3
Čisti prihodki od prodaje (v mio EUR)	128,8	-10,4	143,8	36,0	20,5	71,4
Čisti prihodki od prodaje na zaposlenega (EUR)	251.947	-9,3	277.781	23,4	13,8	164.382
Delež prodaje na tujih trgih (%)	52,1	-14,5	60,9	4,4	11,2	47,7
Dodana vrednost (v mio EUR)	21,4	11,9	19,1	5,8	9,5	14,3
Bruto marža (%)	16,4	0	16,4	-19,3	-8,3	30,1
Dodana vrednost na zaposlenega (EUR)	41.803	13,3	36.895	-3,9	3,5	34.983
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	56,7	-5,7	60,1	7,4	-0,7	60,5
EBITDA (v mio EUR)	9,3	21,5	7,6	-1,0	10,7	5,8
EBITDA marža (%)	7,1	34,6	5,3	-24,5	-7,3	11,7
Neto čisti dobiček/izguba (v mio EUR)	1,1	-56,4	2,6	64,0	-	0,3
Neto marža						
Donosnost kapitala - ROE (%)	3,0	-54,6	6,6	36,0	-	1,0
Neto finančni dolg na EBITDA	2,8	-99,3	4,0	14,9	-12,5	5,6
Kratkoročni koeficient	1,1	5,3	1,0	4,1	2,0	1,0
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	1,8	11,6	1,6	-24,8	-9,7	2,6

Opomba: Panoga brez Zavoda RS za blagovne rezerve.



Ko-trans d.o.o.

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

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

Poslovanje transporta v prvem polletju 2021³

Prihodki že na ravni iz leta 2019

Prihodki v sektorju prometa in skladiščenja so se v prvih petih mesecih leta 2021 po začasnih podatkih zvišali za 18 %. Rast je bila visoka zaradi korespondenčnih padcev v letu 2020, povezanih z zajezitvenimi ukrepi. Glede na enako obdobje v letu 2019 so bili prihodki višji za 1,5 %. V kopenskem prometu in cevovodnem transportu so bili prihodki višji za 15 % (za 0,9 % nižji kot v 2019), medtem ko so v poštni in kurirski dejavnosti (+29 % glede na 2020 in +26 % glede na 2019) in skladiščenju ter spremljajočih dejavnostih (+23 % glede na 2020 in +10 % glede na 2019) bili precej višji, tako zaradi rasti trgovine prek spleta kot večanja zaloga v industriji in trgovini. Prihodki zračnega prometa so v prvih petih mesecih 2021 za četrtno nižji kot v enakem obdobju 2020. Podatki o vodnem so zaupne narave.

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



Vir: SURS

Izvoz transportnih storitev višji za 153 mio EUR

V prvem polletju 2021 se je izvoz storitev transporta okrepil za 14 % oziroma za 153 milijonov EUR v primerjavi s prvim polletjem 2020. Glavnina porasta je izvirala iz izvoza cestnega transporta – blaga (+100 mio EUR), izvoza pomorskega transporta (+32,7 mio EUR), izvoza ostalega transporta (+15 mio EUR), železniškega transporta (+6,3 mio EUR) in zračnega transporta (+2,4 mio EUR).

Pomorski blagovni promet se je okrepil

Pristaniški blagovni promet se je v prvem polletju 2021 okrepil za 3,3 % v primerjavi s prvim polletjem 2020, a še zaostaja za 13 % za prometom, opravljenim v prvem četrtletju 2019. Pristaniški potniški promet pa tako letos v prvem polletju zaostaja za tretjino glede na lani, ko so se zaradi epidemije ustavili tudi prihodi potniških ladij.

V prvem četrtletju blagovni prevoz višji kot v obdobju pred epidemijo

V **cestnem blagovnem prevozu** so podatki na voljo le za 1. četrtletje 2021 in izkazujejo okrepitev blagovnih tokov na čas pred epidemijo. Skupno število tonskih kilometrov se je v 1. četrtletju 2021 povečalo za 12 % v primerjavi s prvim četrtletjem 2020 ter za 21 % v primerjavi s 1. četrtletjem 2019. V navedenem obdobju se bolj krepi notranji prevoz kot mednarodni prevoz. Tonski kilometri in kilometri naloženega vozila v tem času izkazujejo rast, a nižjo.

Javni potniški in linijski prevoz prepeljala manj potnikov

Javnemu potniškemu prevozu je bilo zaradi omejitvenih ukrepov onemogočeno poslovanje, kar se je odrazilo v velikem padcu prepeljanih potnikov. Prevoz je vzpostavljen, vendar v omejeni obliki in skladno s priporočili NIJZ. V prvem polletju 2021 je bilo v cestnem medkrajevnem javnem linijskem potniškem prevozu prepeljanih 3 % manj potnikov (opravljenih +39 % več kilometrov oz. dejanskih razdalj) kot v prvem polletju 2020⁴, a še vedno za več kot polovico zaostaja za številom potnikov (opravljenih -2 % manj km) v prvem polletju 2019.

V mestnem javnem linijskem prevozu je bilo v prvem polletju 2021 prepeljanih za 21 % manj potnikov (opravljenih +37 % več km oz. dejanskih razdalj) kot v prvem polletju lani in za 61 % manj (opravljenih -10 % manj km) kot v prvem polletju 2019 – pred pojavom koronavirusa.

Kazalnik zaupanja se je v letošnjem letu okrepil

Kazalnik zaupanja v izbranih transportnih storitvenih dejavnostih je bil do avgusta 2021 v skladiščenju in spremljajočih prometnih dejavnostih precej nad nivojem lanskega polletja in nižji kot v prvem polletju 2019. Avgusta 2021 so sicer vsi kazalniki zaupanja pozitivni (najbolj izkoriščenost zmogljivosti, pričakovano povpraševanje), le kazalnik zaposlovanja je negativen nekaj mesecev, kar pomeni zmanjšanje števila zaposlenih. Ravno tako je kazalnik zaupanja v kopenskem in cevovodnem transportu pozitiven glede na lani, a ne dosega zaupanja iz leta 2019. Predvsem se slabša dinamika zaposlovanja, kjer je tudi letos opazen trend zmanjševanja zaposlenih, avgusta pa se je poslabšal tudi kazalnik povpraševanja. Že drugo leto zapored so bili negativno razpoloženi poslovni subjekti v poštni in kurirski dejavnosti, kjer jih je avgusta skrbelo predvsem

3 Zadnji podatki, ki so na voljo 19. 8. 2021, ko je bila zaključena vsebinska analiza poslovanja.

4 Vstop potnikov, uporabnikov letnih ali mesečnih vozovnic na avtobuse, se zaradi omenjenih zaščitnih ukrepov v mesecu maju 2020 ni beležil. Zato so upoštevani le potniki, ki so kupili vozovnice v predprodaji ali prek spleta, prav tako v podatkih o opravljenih potniških kilometrih.

pričakovano povpraševanje v naslednjih treh mesecih in trenutno povpraševanje v zadnjih treh mesecih.

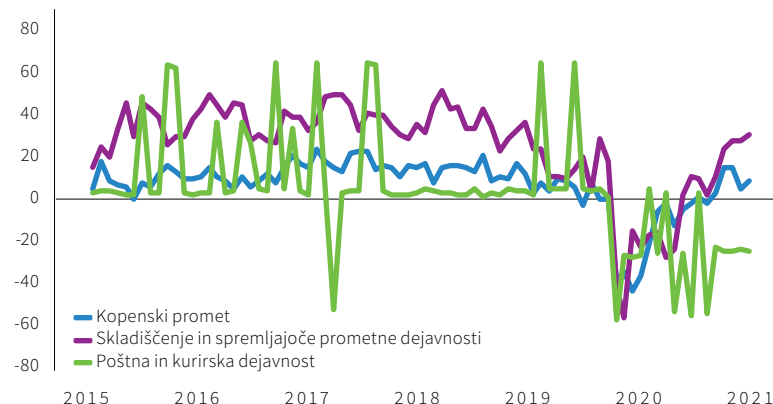
Cene storitev pri proizvajalcih višje

Cene storitev pri proizvajalcih prometa in skladiščenja so v prvem polletju 2021 porasle za 2,4 % v primerjavi s prvim četrtletjem 2020 in so višje tudi glede na prvo četrtletje 2019 za 2,7 %. Te so postopno rasle v zadnjih treh četrtletjih, prej pa so se eno leto gibale na podobnih ravneh. Cene storitev pri proizvajalcih so letos najbolj porasle v pomorskem transportnem prometu (za 118 %) v primerjavi s prvim polletjem 2020. Porasle so tudi v dejavnosti pošte in kurirskih dejavnosti (za 5,8 %) (glede na 1. čet. 2019 so višje za 9 %), v skladiščenju in spremljajočih dejavnostih (za 2,6 %) (glede na 1. čet. 2019 so višje za 5,1 %) ter v zračnem prometu ter v kopenskem in cevovodnem transportu, kjer so cene storitev pri proizvajalcih višje za 0,7 %, a glede na prvo polletje 2019 so le-te nižje.

Število zaposlenih se v 2021 povečuje

Število delovno aktivnih v prometu in skladiščenju je junija znašalo 55.894 oseb in se je v primerjavi z januarjem letos povečalo za 453 oseb. Največ jih je k temu prispevalo v kopenskem prevozu in cevovodnem transportu (+230 oseb) ter skladiščenju in spremljajočih dejavnostih (+196 oseb). Pri ostalih je ostalo na podobnih ravneh kot januarja letos. Če primerjamo junijske podatke s podatki za januar 2020 (pred epidemijo covid-19), so večje spremembe v prometu in skladiščenju, saj je bilo junija letos 1.400 manj zaposlenih. V kopenskem prometu in cevovodnem transportu je bilo 1.333 manj zaposlenih (kot posledica večjega odpuščanja od marca do avgusta 2020), v skladiščenju in spremljajočih dejavnostih je bilo 220 manj zaposlenih, v vodnem prometu 36 manj zaposlenih, a na drugi strani je bilo ta čas v dejavnosti pošte in kurirske dejavnosti 200 oseb več zaposlenih.

Kazalnik zaupanja v izbranih storitvenih dejavnostih



Vir: SURS

Povprečna plača v prvem polletju 2021 višja za 2,8 %

Povprečna bruto plača v prometu in skladiščenju je bila v prvem polletju letos višja za 2,8 % (nominalno) glede na enako obdobje 2020 in je znašala 1.595 EUR. Najbolj je porasla v kopenskem in cevovodnem transportu, in sicer za 5,5 %, v vodnem prometu za 4,7 % in v skladiščenju in spremljajočih dejavnostih za 2,2 %, medtem ko se je v dejavnosti pošte in kurirske dejavnosti znižala za 3,5 %, v zračnem prometu za 0,1 %. Najvišjo povprečno plačo sicer beležijo v prvem polletju letos v vodnem prometu (2.780 EUR) in najnižjo v kopenskem in cevovodnem transportu (1.381 EUR). gg

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



Lestvica

Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2020

Rang	Naziv	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Neto čisti dobiček, v 1.000 EUR
1	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.510	254.948	106,7	176.293	107,9	3.130
2	LUKA KOPER, d.d.	1.594	217.911	94,2	134.879	94,8	31.273
3	SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	1.059	170.550	88,8	68.506	92,5	3.269
4	INTEREUROPA d.d.	570	105.203	90,8	27.175	93,7	2.315
5	SŽ - Potniški promet, d.o.o.	536	100.026	88,5	44.686	96,4	13.045
6	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	18	78.252	84,5	6.302	91,5	4.254
7	BTC d.d.	436	70.591	94,6	32.062	92,9	5.886
8	cargo-partner d.o.o.	105	60.117	135,5	9.083	197,8	1.551
9	LPP d.o.o.	894	47.655	87,0	33.520	98,9	-1.017
10	DSV Transport d.o.o.	156	46.978	94,4	7.701	101,2	161
11	NOMAGO d.o.o.	865	46.631	71,0	31.711	87,6	51
12	T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	60	45.627	111,7	4.272	106,9	1.080
13	Kuehne + Nagel d.o.o.	214	44.633	107,5	15.382	127,2	2.522
14	SCHENKER d.d.	180	44.138	96,8	10.275	116,1	1.219
15	ARRIVA d.o.o.	637	36.610	216,8	22.882	211,0	632
16	ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	13	34.178	88,5	3.316	82,5	1.239
17	DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	60	31.845	106,2	3.422	127,3	413
18	AGROCORN d.o.o.	23	30.348	95,8	1.636	112,5	223
19	MILŠPED d.o.o.	163	29.456	129,9	5.750	114,4	118
20	DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	128	28.816	131,0	6.016	109,1	537
21	EUROTEK Trebnje, d.o.o.	164	28.571	94,0	5.372	89,3	37
22	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	86	26.879	149,1	5.765	159,6	2.263
23	FMG STORITVE d.o.o.	95	26.433	139,7	3.112	123,1	499
24	KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	404	26.355	112,1	11.553	122,3	789
25	TRANSPORT FINEC d.o.o.	209	25.208	97,7	10.259	103,0	1.464
26	BOXLINE UCL d.o.o.	34	24.649	130,1	1.361	120,3	304
27	T.L.Sirk d.o.o.	165	24.106	88,4	6.975	92,6	708
28	GEFCO Adria d.o.o.	30	23.240	91,3	1.986	94,1	250
29	FRIKUS d.o.o.	107	22.041	79,1	6.000	98,3	-324
30	HMEZAD - TMT, d.o.o., Ljubljana	11	21.931	172,6	1.100	123,7	204
31	JURČIČ & CO., d.o.o.	157	20.874	103,0	8.014	112,3	1.345
32	DPD d.o.o.	50	20.634	132,3	3.401	127,6	944
33	PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	144	20.165	108,6	4.982	103,1	306
34	GLOBAL SISTEM d.o.o.	78	19.862	110,1	6.039	120,7	701

Rang	Naziv	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Neto čisti dobiček, v 1.000 EUR
35	Rhenus logistika d.o.o.	23	19.181	92,8	1.429	98,2	338
36	FERSPED, d.o.o.	56	18.807	87,7	3.758	96,6	1.404
37	PETRANS d.o.o.	113	18.034	89,5	4.419	108,8	518
38	TNT Express Worldwide, d.o.o.	95	17.947	98,7	4.779	120,2	803
39	DRAGON MARITIME d.o.o.	18	17.584	97,6	1.428	89,0	1.199
40	FMS LOGISTIKA d.o.o.	19	17.532	100,4	1.126	106,0	67
41	GEBRUDER WEISS d.o.o.	66	16.909	100,0	2.713	98,7	496
42	INTERLINE d.o.o.	3	16.676	85,9	761	99,0	542
43	FIJAVŽ d.o.o.	20	16.627	106,1	1.545	74,3	172
44	PFEIFER d.o.o.	128	16.533	112,2	7.614	127,5	1.495
45	SIGR d.o.o.	22	16.418	96,6	1.022	114,4	104
46	PLOJ d.o.o.	129	16.363	91,4	6.230	96,2	329
47	UPS Adria (S) Ekspres d.o.o.	53	15.688	115,0	3.510	122,7	733
48	HUBAT d.o.o.	43	15.455	91,2	2.134	102,2	257
49	Prevoznitvo Daniel Fijavž d.o.o.	122	14.939	97,0	4.889	102,5	788
50	SILO Jeličič, d.o.o.	126	14.790	97,1	4.571	96,5	-581

*Opomba: Upoštevanih 50 največjih družb po celotnih prihodkih na podlagi nekonsolidiranih finančnih izkazov za leto 2020 v dejavnosti transporta, ki so oddali letno poročilo do konca aprila 2021.

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).

GHH KOMPRESORJI



HIDRAVLICNE KOMPONENTE IN ODGONI



MF-CT ZASTOPSTVA



WWW.MF-CT.COM
INFO@MF-CT.COM
+386 (0)51 337 395
f@MF-CT

PRIKOLICE S POMIČNIM PODOM KNAPEN



HIDRAVLICNE INŠTALACIJE KIPER IN/ALI ŠUBODEN



Logistika, 2020

Rang	Naziv	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Neto čisti dobiček, v 1.000 EUR
1	INTEREUROPA d.d.	570	105.203	90,8	27.175	93,7	2.315
2	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	18	78.252	84,5	6.302	91,5	4.254
3	cargo-partner d.o.o.	105	60.117	135,5	9.083	197,8	1.551
4	DSV Transport d.o.o.	156	46.978	94,4	7.701	101,2	161
5	T.P.G. LOGISTIKA d.o.o.	60	45.627	111,7	4.272	106,9	1.080
6	Kuehne + Nagel d.o.o.	214	44.633	107,5	15.382	127,2	2.522
7	SCHENKER d.d.	180	44.138	96,8	10.275	116,1	1.219
8	DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	60	31.845	106,2	3.422	127,3	413
9	BOXLINE UCL d.o.o.	34	24.649	130,1	1.361	120,3	304
10	GEFCO Adria d.o.o.	30	23.240	91,3	1.986	94,1	250

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 52.21 in 52.29, brez DARS, ki so oddali letno poročilo do konca aprila 2021.

Premikamo Evropo

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

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



Frikus d.o.o.

Vojkovo nabrežje 32,
6000 Koper Slovenija

Telefon +386 (0)5 63 00 175

Fax +386 (0)5 63 00 176

FRIKUS

Potniški kopenski promet, 2020

Rang	Naziv	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Neto čisti dobiček, v 1.000 EUR
1	SŽ - Potniški promet, d.o.o.	536	100.026	88,5	44.686	96,4	13.045
2	LPP d.o.o.	894	47.655	87,0	33.520	98,9	-1.017
3	NOMAGO d.o.o.	865	46.631	71,0	31.711	87,6	51
4	ARRIVA d.o.o.	637	36.610	216,8	22.882	211,0	632
5	ARRIVA DOLENJSKA IN PRIMORSKA d.o.o.	241	14.205	62,6	8.193	87,2	-167
6	Javno podjetje Marprom d.o.o.	267	13.702	90,2	8.828	99,5	-132
7	AP MS d.d.	127	6.548	81,9	4.441	90,3	90
8	INTEGRAL BREBUS Brežice d.o.o.	52	3.662	77,0	2.760	93,8	160
9	RTC Žičnice, Kranjska gora, d.d.	27	3.324	72,0	1.781	69,5	188
10	VOGEL d.o.o.	64	2.960	47,7	2.095	49,4	-400

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 49.3 in 49.1, ki so oddali letno poročilo do konca aprila 2021.

DH Leasing

Leasing po vaši meri

- **Leasing vozil:** osebna vozila, lahka tovorna vozila, avtodomi, počitniške prikolice, traktorji
- **Izjemno ugodna obrestna mera**
- Doba odplačevanja do 96 mesecev
- Za davčne zavezance možnost odloga plačila DDV

Železniški tovorni promet, 2020

Rang	Naziv	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Neto čisti dobiček, v 1.000 EUR
1	SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	1.059	170.550	88,8	68.506	92,5	3.269
2	ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	13	34.178	88,5	3.316	82,5	1.239
3	Rail Cargo Carrier, d.o.o.	110	13.858	92,8	5.995	98,1	94
4	Adria Transport, d.o.o.	41	10.007	90,6	4.874	96,8	517
5	PRIMOL-RAIL d.o.o.	6	1.676	241,7	628	325,9	293

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 49.2, ki so oddali letno poročilo do konca aprila 2021.

Cestni tovorni promet, 2020

Rang	Naziv	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Neto čisti dobiček, v 1.000 EUR
1	MILŠPED d.o.o.	163	29.456	129,9	5.750	114,4	118
2	EUROTEK Trebnje, d.o.o.	164	28.571	94,0	5.372	89,3	37
3	KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	404	26.355	112,1	11.553	122,3	789
4	TRANSPORT FINEC d.o.o.	209	25.208	97,7	10.259	103,0	1.464
5	T.L.Sirk d.o.o.	165	24.106	88,4	6.975	92,6	708
6	FRIKUS d.o.o.	107	22.041	79,1	6.000	98,3	-324
7	JURČIČ & CO., d.o.o.	157	20.874	103,0	8.014	112,3	1.345
8	PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	144	20.165	108,6	4.982	103,1	306
9	GLOBAL SISTEM d.o.o.	78	19.862	110,1	6.039	120,7	701
10	PETRANS d.o.o.	113	18.034	89,5	4.419	108,8	518
11	TNT Express Worldwide, d.o.o.	95	17.947	98,7	4.779	120,2	803
12	INTERLINE d.o.o.	3	16.676	85,9	761	99,0	542
13	FIJAVŽ d.o.o.	20	16.627	106,1	1.545	74,3	172
14	PFEIFER d.o.o.	128	16.533	112,2	7.614	127,5	1.495
15	SIGR d.o.o.	22	16.418	96,6	1.022	114,4	104
16	PLOJ d.o.o.	129	16.363	91,4	6.230	96,2	329
17	HUBAT d.o.o.	43	15.455	91,2	2.134	102,2	257
18	Prevoznikstvo Daniel Fijavž d.o.o.	122	14.939	97,0	4.889	102,5	788
19	SILO Jeličič, d.o.o.	126	14.790	97,1	4.571	96,5	-581
20	GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	47	14.769	90,5	3.073	97,5	859

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 49.4, ki so oddali letno poročilo do konca aprila 2021.

Skladiščenje, 2020

Rang	Naziv	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Neto čisti dobiček, v 1.000 EUR
1	AGROCORN d.o.o.	23	30.348	95,8	1.636	112,5	223
2	FMG STORITVE d.o.o.	95	26.433	139,7	3.112	108,0	499
3	VOLNIK d.o.o.	2	13.283	34,7	143	55,1	58
4	SIMTRO ENERGIJA d.o.o.	20	12.290	92,4	1.098	110,7	92
5	SKALA d.o.o.	7	6.944	147,9	1.461	233,1	836

Opomba: upoštevane največje družbe po prihodkih od celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 52.1. (brez Zavoda RS za blagovne rezerve), ki so oddali letno poročilo do konca aprila 2021.

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



GB Leasing
 Gorenjska Banka



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

Pretovarjanje, 2020

Rang	Naziv	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Neto čisti dobiček, v 1.000 EUR
1	LUKA KOPER, d.d.	1.594	217.911	94,2	134.879	94,8	31.273
2	BTC d.d.	436	70.591	94,6	32.062	92,9	5.886
3	T-MOMO d.o.o.	172	5.155	138,9	4.472	148,6	39
4	EFTEC SL d.o.o.	5	2.584	77,5	434	230,2	214
5	WE MOVE d.o.o.	80	2.043	602,8	1.711	672,4	55

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 52.24 in 1 podjetje iz 78.200, ki je močno vpeto v pretovarjanje, ki so oddali letno poročilo do konca aprila 2021.

ALUMINIJASTI SKLADIŠČNI ŠOTORI in INDUSTRIJSKE HALE



že od 100 €/m²



- 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



PETRE

Pokrijemo vse priložnosti



PRIREDITVENI
ŠOTORI



SKLADIŠČNE
HALE



DODATNA
OPREMA



SERVIS IN
PROIZVODNJA

Pošta in kurirske dejavnosti, 2020

Rang	Naziv	Št. zaposlenih po del. urah	Prihodki (celotni), v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Dodana vrednost, v 1.000 EUR	Indeks 20/19	Neto čisti dobiček, v 1.000 EUR
1	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.510	254.948	106,7	176.293	107,9	3.130
2	DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	128	28.816	131,0	6.016	109,1	537
3	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	86	26.879	149,1	5.765	159,6	2.263
4	DPD d.o.o.	50	20.634	132,3	3.401	127,6	944
5	UPS Adria (S) Ekspres d.o.o.	53	15.688	115,0	3.510	122,7	733
6	IZBERI d.o.o.	19	13.747	95,2	408	103,0	-205
7	PS Logistika d.o.o.	65	10.834	121,3	3.325	124,9	910
8	SŽ EXPRESS d.o.o.	14	4.186	-	253	-	-274
9	TMARK d.o.o.	1	2.766	92,9	128	135,8	47
10	World Courier, d.o.o.	9	2.413	125,4	695	164,9	77

Opomba: upoštevane največje družbe po celotnih prihodkih v dejavnosti SKD 53.1 in 53.2, ki so oddali letno poročilo do konca aprila 2021.

Vir vseh lestvic: Gvin, Ajpes, javna objava

Na trgu uspešni že od leta 1978

Družinsko podjetje Katern, d. o. o., iz Planine na trgu deluje 43 let. Zaposluje več kot 40 ljudi in upravlja s 30 sodobnimi vozili.

- Tedenske zbirne in kompletne pošiljke iz vseh držav EU v Italijo ter iz Italije nazaj v Evropske države;
- ADR prevoze s tovornimi vozili s ponjavami, tako priklopniki kot polpriklopniki, za kompletne in delne pošiljke po celotni Evropi;
- prevoz razsutega tovora;
- ekspresne pošiljke s kombijem;
- skladiščenje blaga, vključno z manipulacijo;
- pretovarjanje blaga 24/7;
- možnost dodatnega cargo zavarovanja.



www.katern-transport.si | info@katern-transport.si | T: 041 616 612



Dostave z droni bodo zaživele hitreje, kot smo si predstavljali

»Pandemija je še kako zamajala logistični trg. Napovedani megatrendi v logistiki so se spremenili, opevana globalizacija in globalne oskrbovalne verige postajajo krajše. Težave z zagotavljanjem surovin in podaljšane dobave pa silijo proizvajalce v spremenjene načine poslovanja,« pravijo na Fakulteti za logistiko Univerze v Mariboru.

Zagotovo je največjo spremembo prinesla še povečana e-prodaja, ki predvsem v t. i. 'last mile' dostavah doživlja pravo revolucijo. »Kar precej raziskovanja in ustvarjanja novega znanja je na tem področju. Tako bodo dostave z droni zaživele hitreje, kot smo si predstavljali,« so prepričani na fakulteti. Seveda pa je pandemija pokazala tudi ranljivost v proizvodnji, zato so vpeljava avtomatizacije in robotizacije, pa tudi senzorika, uporaba umetne inteligence in IoT, v porastu.

»Dinamičnost področja, ki ga proučujemo in raziskujemo, je izjemna in zanimivo bo spremljati njegov razvoj.«

Zaradi sprememb dopolnjujejo vsebine

Zaznane spremembe tudi fakulteto silijo v dopolnjevanje študijskih vsebin iz poslovne logistike, s katerimi se

intenzivno ukvarjajo. »A je to po drugi strani dobro, saj nam omogoča rast in študentom omogočamo pridobitev pravih in aktualnih znanj. Med drugim tudi intenzivno razvijamo e-izobraževanje,« povedo. Dodajo, da so se lotili raziskovanja 'last mile' dostav in rešitev za prehod v pametno družbo, pa tudi rešitev za interno logistiko z vpeljavo procesov avtomatizacije in robotizacije. Intenzivno testirajo avtonomne regalne vozičke (AGV).

Zavedajo se tudi pomena digitalizacije v logistiki, ki je ključna za njeno učinkovitost in prilagodljivost. Digitalizacija omogoča preglednost v realnem času, povezane procese in krepi tako vertikalno kot horizontalno integracijo med partnerji v oskrbovalni verigi, s čimer ta postaja precej bolj odporna (ang. resilient).

»Opažamo, da smo predvsem v Sloveniji, razen morda večjih podjetij, še nekoliko previdni pri vpeljevanju novih tehnologij, a se bomo morali zaradi zunanjih prilagoditev hitreje odzivati,« pravijo.

Sodelujejo z gospodarstvom

»Slovenija potrebuje specializirano fakulteto za področje logistike, saj sta logistika in oskrbovalne verige temelj današnjega



Prof. dr. Maja Fošner, nova dekanica Fakultete za logistiko

poslovnega okolja,« menijo na fakulteti. Pravijo, da so čez leta dokazali, da njihovi diplomanti osvajajo sodobna znanja logističnih sistemov ter procesov in so sposobni ustvarjanja novih strategij in rešitev, ki rešujejo obstoječe in prihodnje izzive logistike.

Pomembno pa je tudi poglobljeno sodelovanje z gospodarstvom, saj soustvarjajo na znanstvenem, raziskovalnem, strokovnem in izobraževalnem področju.

»Učinkovit in aktualen prenos znanja je naše poslanstvo in v tem duhu smo na fakulteti organizirali Programski svet, ki ga sestavljajo predstavniki gospodarstva in fakultete. Tu se oblikujejo predlogi za posamezne raziskovalne in izobraževalne projekte,« povedo. Dodajo, da je sodelovanje z industrijo zanje ključnega pomena, saj jim omogoča vzajemni dostop do najsodobnejšega znanja in skupni nastop v reševanju prihodnjih izzivov logistike.

Študijski programi 1. in 2. stopnje so mednarodno akreditirani, poleg tega je magistrski študijski program certificiran v okviru Evropskega logističnega združenja, kar pomeni, da so vsebine pripravljene ustrezno zahtevanim standardom omenjenega združenja.



SCANIA ECOLUTION

REVOLUCIJA V EKONOMIČNOSTI PORABE GORIVA

Scania Ecolution je naša celovita in zmogljiva rešitev za izboljšanje porabe goriva. Rezultat je manjša poraba goriva in zmanjšane emisije CO₂. Vozila s pogodbo Ecolution v Evropi imajo v povprečju 10 % manjšo porabo goriva in manjše emisije CO₂.

Scania Ecolution je učinkovit način za varčevanje z gorivom in povečanje vašega dobička.

Primer izračuna za tovornjak:

- Povprečna poraba goriva: 30 l / 100 km
- Letna razdalja: 150.000 km
- Cena za liter: 1 €
- Skupni letni stroški goriva: 45.000 EUR
- 10 % zmanjšanje porabe = prihranek 4.500 EUR na leto

SCANIA ECOLUTION. DA BI NAJBOLJŠE BILO ŠE BOLJE.



ANALIZA

Analiziramo vaše poti, vozila in voznike.



REŠITVE

Izvajamo usposabljanje voznikov (DT), šolanje voznikov (DC) in redno vzdrževanje vozil.

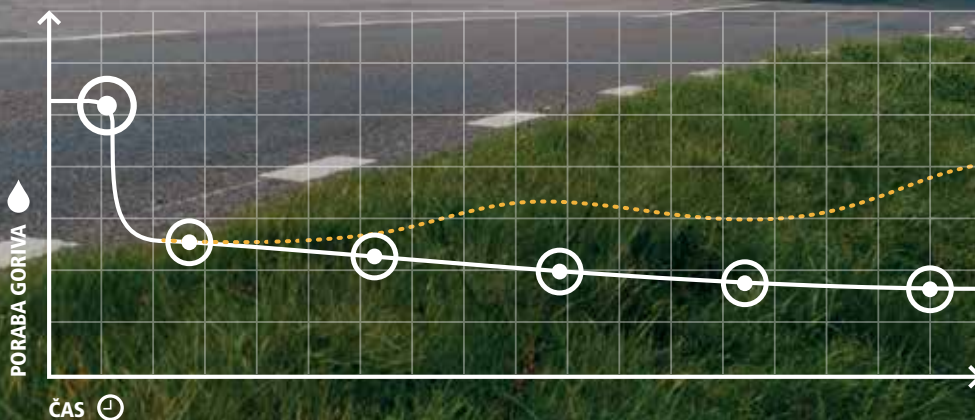


REZULTATI

Bodite konkurenčni, prihranite na gorivu in zmanjšajte emisije CO₂.

MI VEMO, KAKO LAHKO PRIHRANITE DO 4.500 € NA LETO NA VOZILU.

* glej primer izračuna zgoraj desno



Obrnite se na našo prodajo in si oglejte, kako je paket storitev Scania Ecolution prilagojena vašemu podjetju, vozilu in voznikom.

Prevozi

Licence tudi za mednarodne prevoze blaga s kombiji

Prevozniki lahko le še do maja prihodnje leto opravljajo prevoze blaga s kombi vozili brez licence.

Eva Žontar, GZS – Javne listine

Od 21. maja 2022 bo za prevoz blaga z vozili ali s kombinacijo vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila presega 2,5 tone, potrebna licence.

V skladu z evropsko Uredbo 2020/1055 bo od 21. maja 2022 za prevoz blaga z vozili ali s kombinacijo vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila presega 2,5 tone, potrebna licence. Do takrat je licence obvezna le za vozila, težja od 3,5 tone. Z navedeno uredbo se spreminjajo sedaj veljavne uredbe, ki urejajo pogoje za opravljanje mednarodnih prevozov blaga in potnikov 1071/2009, 1072/2009 in 1024/2012.

Prevozniki z lažjimi vozili so konkurenca težjim vozilom, njihovo število pa se v domačem in mednarodnem prometu povečuje. Prav zato so se države članice odločile, da bodo pravila o dostopu do opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika iz Uredbe 1071/2009 uporabljale tudi za ta vozila. Poleg tega se zaostrojujejo tudi nekateri drugi pogoji za opravljanje prevozne dejavnosti.

Podrobneje opredeljeni pogoji glede sedeža podjetja

Zaradi preprečevanja pojava tako imenovanih slamnatih podjetij ter zagotavljanja poštene konkurence in enakih konkurenčnih pogojev so podrobneje opredeljeni pogoji glede sedeža podjetja. V Sloveniji je to delno že urejeno z Zakonom o prevozih v cestnem prometu in Pravilnikom o licencah za opravljanje

prevozov v cestnem prometu. Podjetje mora imeti prostore, v katerih lahko dostopa do izvirnikov svoje temeljne poslovne dokumentacije, zlasti prevoznih pogojev, dokumentov o vozilih, računovodskih dokumentov, kadrovske dokumentacije, dokumentacije s podatki o času vožnje in počitka itd. Vozila se morajo vrniti v enega od operativnih centrov v matični državi najpozneje v osmih tednih. Podjetje mora imeti število vozil in voznikov sorazmerno z obsegom prevozne dejavnosti. V pravilniku pa so podrobneje opisani pogoji glede administrativnega osebja, opreme in dosegljivosti. V Nacionalni elektronski register bodo vse države članice vnašale tudi podatke o številu zaposlenih v podjetju na dan 31. decembra preteklega leta.

Dostop do opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika je omogočen samo podjetjem, ki imajo dober ugled, pri čemer se preverja tudi izvršne direktorje oz. vse zakonite zastopnike podjetij, ter kot do zdaj ugled upravljavcev prevozov.

Določeni pogoji glede finančne sposobnosti

Pri izpolnjevanju pogoja glede finančne sposobnosti so pogoji za lažja vozila nižji kot za vozila nad 3,5 tone. Podjetje mora dokazati, da ima vsako leto na voljo kapital in rezerve, in sicer 9.000 EUR za prvo vozilo in 5.000 EUR za vsako dodatno vozilo, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 tone, ter 900 EUR za vsako dodatno vozilo, katerega masa presega 2,5 tone, vendar ne presega 3,5 tone. Podjetja, ki opravljajo dejavnost prevoznika izključno z lažjimi vozili, morajo imeti na voljo kapital in rezerve, ki skupaj znašajo vsaj 1.800 EUR za prvo vozilo in 900 EUR za vsako dodatno vozilo.

Pogoj glede strokovne usposobljenosti ostaja enak. Podjetje mora imenovati upravljavca prevozov, ki ima opravljen strokovni izpit. Vsebina izpita bo enaka kot za težja vozila. [gg](#)

Več o licencah



Ne spreglejte: Rok za oddajo vlog za določitev letnega načrta dovolilnic in CEMT dovolilnic za leto 2022 je 15. september 2021.

NAVIGO

SHIPPING AGENCY & CHARTERING



You name it **We ship it**

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

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



Listine

Takšni so pogoji za pridobitev potrdil za voznike, državljane tretjih držav

Za opravljanje mednarodnega prevoza blaga z vozili, težjimi od 3,5 tone, se zahteva licenca Skupnosti skupaj s potrdilom za voznike, če je voznik državljan tretje države.

Špela Urh, GZS – Javne listine

Potrdila za voznike, ki niso državljani EU, izdaja Gospodarska zbornica Slovenije na oddelku Javne listine.

Potrdilo za voznika (pogovorno »roza potrdilo«) je last cestnega prevoznika, ki ga da na voljo vozniku, imenovanemu v njem, kadar voznik vozi vozilo za prevoz blaga, z licenco Skupnosti, izdano navedenemu prevozniku. Potrdilo za voznike se izdaja v skladu z Evropsko uredbo 1072/2009 cestnemu prevozniku, ki ima licenco Skupnosti in zakonito zaposluje voznika, ki ni državljan države članice Evropske unije, niti ni rezident za daljši čas v smislu Direktive Sveta 2003/109/ES. Overjena kopija potrdila za voznike se hrani v poslovnih prostorih prevoznika, medtem ko je izvirnik potrdila v vozilu in ga mora voznik predložiti na zahtevo nadzornega organa. Vsa izdana potrdila so vnesena v Nacionalni elektronski register podjetij cestnega prevoza in podatki so dostopni nadzornim organom v vseh državah EU.

Kakšni so pogoji in kateri dokumenti so potrebni?

Pogoji za pridobitev potrdila za voznika, ki je državljan tretje države, so:

- da je voznik zaposlen pri prevozniku,
- da ima dovoljenje za prebivanje in delo v Sloveniji
- in dovoljenje za vožnjo težjih vozil.

Vlogi za izdajo potrdila je treba priložiti:

- enotno dovoljenje za prebivanje in delo in informativni list,
- ali enotno dovoljenje za prebivanje in delo in dovoljenje o zaposlovanju na podlagi sporazuma,
- ali dovoljenje za prebivanje za družinskega člana slovenskega državljanca,
- kopijo osebnega dokumenta,
- kopijo veljavne pogodbe o zaposlitvi,
- številko zdravstvenega zavarovanja (številko lahko pridobi GZS),
- kopijo vozniškega dovoljenja,
- dokazilo o pridobljeni temeljni kvalifikaciji.

Od lani lahko v skladu z Evropsko direktivo 2018/645 voznik, državljan tretjih držav, tudi s potrdilom za voznike dokaže, da ima temeljno kvalifikacijo in opravljeno redno usposabljanje, če je na potrdilu v polju pod opombe navedena veljavnost kode unije »95«. Voznikom ni treba vpisovati kode »95« na vozniško dovoljenje ali pridobiti izkaznice o voznških kvalifikacijah. Izdajatelju se mora priložiti Spričevalo o opravljenem preizkusu znanja za pridobitev temeljnih kvalifikacij.

Potrdilo se izda za obdobje z veljavnostjo največ 5 let, vendar do dne, ko so izpolnjeni zgoraj navedeni pogoji.

Kdo potrdila ne potrebuje?

V skladu s 5. členom Uredbe EU 1072/2009, Direktivo 2003/209 in na podlagi Zakona o tujcih vozniki, državljani tretjih držav, ki imajo v RS dovoljenje za stalno prebivanje in imajo v dovoljenju označbo, da so rezidenti za daljši čas, ne potrebujejo potrdila za voznike, ki niso državljani EU. Namesto tega pokažejo dovoljenje za stalno prebivanje. Ker pa v nekaterih državah članicah nadzorni organi zahtevajo Potrdilo tudi za voznike, ki so državljani tretjih držav, vendar rezidenti za daljši čas, tem, v izogib zapletom v tujini, vseeno priporočamo pridobitev potrdila.

Voznikom, ki so državljani EU, se potrdilo ne izda.

Spremembe zaradi koronavirusa

V času izjemnih razmer zaradi koronavirusa so bile sprejete določene prilagoditve v postopkih pridobitve potrdil. Vozniki, ki kljub pravočasno oddani vlogi za podaljšanje dovoljenja za prebivanje in delo niso pravočasno pridobili novega enotnega dovoljenja za prebivanje in delo, lahko na GZS pridobijo potrdilo za voznika na podlagi potrdila o prejeti vlogi za podaljšanje enotnega dovoljenja za prebivanje in delo, izdanega s strani upravne enote. Druga olajševalna okoliščina je, da se veljavnost kode unije »95«, vpisane v vozniško dovoljenje ali izkaznico o voznški kvalifikaciji, ki je potekla v času od 1. 9. 2020 do 30. 6. 2021, podaljša za 6 mesecev oz. do konca leta 2021. [gg](#)

Gospodarska
zbornica
Slovenije

Javne listine





Passport for goods

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

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).



Foto: Elektro Ljubljana

Trendi

Pričakujejo intenzivno rast

Število električnih vozil bo v prihodnjih letih naraščalo. Čedalje več popolnoma električnih vozil je tudi v segmentu dostavnih vozil in tovornjakov.

Barbara Perko

»V sistemu Gremo na elektriko je trenutno skoraj 400 polnilnih mest za električna vozila. Širitve načrtujemo skladno s potrebami in možnostmi, glede na napovedi povečanja števila električnih vozil pa pričakujemo intenzivno rast. Že zadnjih nekaj let kljub začetku zaračunavanja storitev in epidemiji sistem pospešeno širimo. Seveda bodo s časom odpadle še nekatere ugodnosti, kar bo rast verjetno nekoliko zavrlo, vendar je ta na srednji rok, glede na usmeritev EU v e-mobilnost, praktično nezadržna,« so prepričani v Elektru Ljubljana.

Da se pri nas povečuje število električnih avtomobilov, potrjujejo tudi podatki Statističnega urada RS. Število električnih osebnih avtomobilov se je v 2020 glede na leto 2019 povečalo za 84 odstotkov. Če je bilo konec leta 2019 pri nas registriranih 1.998 električnih osebnih avtomobilov, jih je bilo konec lanskega leta že 3.670. Število prvih registracij novih osebnih avtomobilov na električni pogon se je v enem letu povečalo za 147 odstotkov, na hibridni pogon pa za 23 odstotkov. Med vsemi novimi osebnimi avtomobili, ki so bili v 2020 prvič registrirani v Sloveniji, je bilo 3 odstotke električnih, 6 odstotkov pa hibridnih.

»Električna vozila dejansko postajajo prevozno sredstvo in ne le del podobe posameznika. In prav to je bistvo, saj na emisije lahko vpliva le uporaba električnih vozil in ne njihov nakup,« pravijo v Elektro Ljubljana.

Raste prenos energije na sejo

Spremembe zaznavajo tudi v Elektro Ljubljana.

»Število sej v sistemu se povečuje skladno z rastjo sistema. Vendar se število sej na posamezni polnilnici ne povečuje, opažamo pa počasno, a vztrajno povečanje prenosa energije na posamezno sejo. To nakazuje, da električna vozila dejansko postajajo prevozno sredstvo in ne le del podobe posameznika. In prav



Foto: Elektro Ljubljana

to je bistvo, saj na emisije lahko vpliva le uporaba električnih vozil in ne njihov nakup,« poudarjajo.

Sistem je zelo odprt, saj se vanj lahko vključi praktično vsakdo, ki ima možnost postavitve svoje polnilnice na kraju, ki je dostopen uporabnikom sistema GNE. »V našem sistemu je zgolj polovica polnilnic v lasti družbe Elektro Ljubljana, vse ostale pa so last partnerjev. V okviru sistema GNE poskrbimo za njihovo vidnost v mnogih mednarodnih sistemih, plačila, gostovanja in tudi vzdrževanje, če se tako dogovorimo,« pojasnjujejo.

Uporabnikom sistema je na voljo aplikacija Gremo na elektriko, ki omogoča enostavno uporabo sistema. Namenjena je tudi enkratnim, predplačniškim in poslovnim uporabnikom. V aplikaciji so na voljo podatki o tem, kje so polnilnice, ali te delujejo in so proste. Z aplikacijo je mogoče opraviti plačilo, naložiti dobroimetje ali aktivirati polnjenje. Na voljo je vpogled v pretekle seje, v aplikacijo uporabniki prejmejo račune za opravljene storitve in gostujejo v tujih sistemih brez nalaganja novih aplikacij.

Popolnoma električni tovornjak za mestno uporabo

Na nove trende se odzivajo tudi proizvajalci dostavnih in tovornih vozil. Proizvajalec DAF ima v svoji ponudbi poleg dizelskih vozil tudi vozila na vodik in elektriko,



Foto: DAF

»vendar se na našem trgu stranke ne odločajo za takšne aplikacije. Še vedno se zaupa dizlu,« opažajo. Popolnoma električen je bil že njihov CF Electric (GCW do 37 ton), ki je bil namenjen predvsem za distribucijo v supermarketih in za medmestni prevoz. V zadnjem času so razširili svojo paleto vozil s 6x2 CF Electric toga s krmiljeno zadnjo osjo (GVW do 29 ton), kar je, kot pravijo, idealno za zbiranje odpadkov brez emisij.

NAPREDNE ENERGETSKE REŠITVE

TAB 
Li-Ion batteries





Foto: MAN

Novi LF Electric je zadnji njihov izdelek s popolnoma električnim pogonskim sklopom. Gre za 19-tonski popolnoma električni tovornjak za mestno uporabo. Elektronski motor LF Electric zagotavlja 250 kW nazivne moči (največja moč 370 kW) in nazivni navor 1.200 Nm (največ 3.700 Nm). Napajanje prihaja iz litijevega železovega fosfata (LFP) z bruto vsebnostjo energije 282 kWh (254 kWh učinkovito). Doseg vozila je najmanj 280 kilometrov, ob tem pa poskrbi za »nič emisij«.

DAF uporablja LFP baterije (litijev fero fosfat), ki ne vsebujejo kobalta ali magnezija, so bolj zapakirane in zagotavljajo najvišjo toplotno varnost. Baterije imajo šest let garancije.

Posebnost novega DAF Electric je tudi »kombinirani sistem za polnjenje«, ki omogoča polnjenje tovornjaka prek običajnega električnega omrežja in je idealno, ko se tovornjak konec dneva vrne v domačo bazo. S počasnim polnjenjem (400 V AC, 22 kW, 3 faze) lahko baterijo v 6,5 urah napolnite z 20 % na 80 %. Polno polnjenje (od 0 % do 100 %) traja do 12 ur. Če je na voljo posebna oprema, bo hitro polnjenje baterij (650 V DC, 150 kW) trajalo le 60 minut, od 20 % do 80 % ali 2 uri za polnjenje.

Ugodnost za podjetja

Za podjetja imajo v sistemu Gremo na elektriko opcijo poslovnega uporabnika, ki ima lahko več vozil. »Pri tem dobi količinski popust, obračun ob koncu meseca pa zajema vse seje vseh njegovih vozil. Hkrati ima lahko v sistem vključene tudi lastne polnilnice in tako na enem mestu zbrane vse podatke o uporabi in polnjenjih svojih vozil tako na naših kot njegovih lastnih polnilnicah. Še več, svoje polnilnice lahko vključi v sistem GNE kot ponudnik ter tako storitev polnjenja, kadar polnilnic ne uporablja za lastna vozila, ponudi tudi drugim uporabnikom sistema, na ta način pa ustvari določen prihodek,« pojasnjujejo v Elektro Ljubljana.

Kot dodatna možnost je novi DAF LF Electric na voljo s 400 V e-PTO za napajanje pomožne opreme, kot je električna hladilna naprava ali elektrohidravlični žerjav, zaradi česar ni potrebe po ločenem generatorju.

Pomembno vlogo bo odigrala infrastruktura

V MAN Truck & Bus Slovenija poudarjajo, da so usmerjeni v razvoj in preizkušanje vseh rešitev brezogljnih pogonov. »Pri razvoju ne gre le za pogonsko verigo temveč za rešitve vozil, ki bodo popolnoma digitalna, povezljiva ter avtonomna. Pri velikoserijski proizvodnji vozil na alternativne pogone bo pglavito vlogo odigral razvoj infrastrukture na področju polnilnic,« je prepričan Tomaž Bratina, vodja prodaje tovornih in dostavnih vozil.

»V kategoriji tovornjakov smo zaključili pilotni projekt, ki je faza pred samo serijsko proizvodnjo električnih vozil. MAN eTGM, distribucijska vozila s popolnoma električnim pogonskim sklopom, so vsa prodana. Ravno tako ponujamo tudi naše lahko dostavno popolnoma električno vozilo eTGE, ki se proizvaja serijsko. V naši celotni prodaji predstavlja 5 % delež. Za lahka dostavna vozila lahko potrdimo, da je njihov TCO enak ali boljši od dostavnih vozil s konvencionalnimi pogoni (dizel, plin),« poudarja Bratina. [gg](#)



Foto: MAN

»Pri velikoserijski proizvodnji vozil na alternativne pogone bo pglavito vlogo odigral razvoj infrastrukture na področju polnilnic,« je prepričan Tomaž Bratina, vodja prodaje tovornih in dostavnih vozil, MAN Truck & Bus Slovenija.

Foto: MAN

Na voljo spodbude za podjetja

»V letošnjem letu so na Eko sklad prispele vloge pravnih oseb za pridobitev nepovratne finančne spodbude za okvirno 170 električnih vozil. Na trenutno odprtem javnem pozivu 85SUB-EVPO20 višina sredstev znaša 2.500.000 EUR,« pravijo na Eko skladu.

Na javnem pozivu za kreditiranje okoljskih naložb 66PO21 so za nakup okolju prijaznih vozil (električnih, hibridnih ali z uporabo plina) v letošnjem letu odobrili kredit petim pravnim osebam, vsem za nakup novega električnega vozila. »Pravnim osebam je za financiranje okoljskih naložb, med drugim tudi za nakup okolju prijaznih vozil (električnih, hibridnih ali vozil, ki uporabljajo plin), namenjen javni poziv 66PO21, na katerem je razpisanih 10 milijonov EUR sredstev. Sredstva so še na voljo. Enaka višina sredstev bo pravnim osebam za financiranje okoljskih naložb namenjena tudi prihodnje leto,« napovedujejo. Več interesa je med fizičnimi osebami. Letos so tako odobrili posojilo za nakup okolju prijaznih vozil 303 osebami.

Pravne osebe, ki izpolnjujejo pogoje javnega poziva, prejmejo kredit v višini do 85 % vrednosti cene nakupa vozila, ki pa ne sme biti nižji od 25.000 EUR. Ročnost kredita znaša 5 let, brez možnosti moratorija na odplačilo glavnice. Obrestna mera znaša EURIBOR 3mes + 1,3 %.

»Na področju vozil in trajnostne mobilnosti so na Eko skladu trenutno na voljo nepovratne finančne spodbude le za nakup električnih vozil. S krediti pa je mogoče financirati tudi druge naložbe, vezane na trajnostno mobilnost, kot so nakup koles, »car share«, »bike share«, izgradnja parkirišč P+R, kolesarskih poti, in druge podobne ukrepe,« še pravijo na Eko skladu.

BRCE
FAST & SAFE DELIVERY



Dostava blaga
s kombi vozili
po Sloveniji in
Evropi.



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



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



Izkušena ekipa
voznikov s 60 novimi,
nadstandardno
opremljenimi vozili.



Vrhunska storitev,
20 letna tradicija,
certifikat bonitetne
odličnosti.





Ne čakajo na spremembe v sektorju, ampak jih ustvarjajo

DKV Mobility je eno vodilnih podjetij v Evropi, ki imajo za ključno usmeritev mobilnost. Skupina ima v svoji mreži 200 tisoč električnih polnilnic, več kot 230 LNG polnilnih postaj, razvija in implementira digitalno platformo za mobilnost in nudi še mnogo drugih rešitev. Kot pravi Mart Dekleva, ki je pred kratkim prevzel vajeti slovenske družbe DKV Euro Service in postal direktor za Slovenijo in Balkan, ne čakajo na spremembe v sektorju mobilnosti, ampak jih ustvarjajo!

DKV Euro Service je že več kot 85 let eden vodilnih ponudnikov storitev na področju logistike in transporta. Od brezgotovinske oskrbe na poti na več kot 250.000 vse bolj razširjenih prodajnih mestih do obračunavanja cestnine in povračila davka na dodano vrednost – DKV nudi širok nabor storitev za optimizacijo in upravljanje voznih parkov po vsej Evropi. Podjetje DKV Euro Service je del skupine DKV MOBILITY, ki zaposluje več kot 1.400 ljudi. Skupina je v letu 2020 ustvarila 9,3 milijarde evrov prometa in poslovala v 45 državah. Trenutno več kot 213.000 strank uporablja več kot 5,1 milijona kartic DKV CARD in naprav v vozilu. Leta 2020 je bila kartica DKV CARD že 16. leto zapored nagrajena kot najboljša blagovna znamka v kategoriji kartic za gorivo in servisnih kartic.

Slovenska družba je v odlični kondiciji

Kot pravi g. Dekleva, je slovensko podjetje v odlični kondiciji, saj je g. Uroš Bračun, ki je podjetje vodil pred njim, opravljal izredno delo. »Odnosi s strankami so na zavidljivo visoki ravni, svetovalci so zelo dobro usposobljeni za pomoč strankam, odlični poslovni rezultati pa so le posledica dobrega dela,« pravi Dekleva. Pojasni, da je DKV Mobility kot skupina v ambicioznem procesu preoblikovanja, prav tako pa tudi DKV v Sloveniji. Kot eden vodilnih ponudnikov mobilnosti v Evropi želijo še naprej rasti, postati še bolj digitalni in biti prva izbira v rešitvah trajnostne mobilnosti.

Sogovornik poudari, da so v središču njihovega dela stranke in da se posledično vsi delovni procesi odvijajo s tem namenom, da ima stranka na voljo njihove storitve. Ena od njihovih prioritete je tudi okolje.

»Lead in green je naša zaobljuba, da bomo postali vodilni v zagotavljanju trajnostnih in vzdržnih rešitev na področju mobilnosti in zmanjševanju ogljičnega odtisa,« pojasni.

»Dobro se zavedamo, da moramo skrbeti za svoje okolje, zato pripravljamo rešitve, ki jih bomo implementirali v naslednjem obdobju. Jasno pa je, da tudi obstoječe rešitve izpopolnjujemo in svojim strankam omogočamo, da se osredotočajo na svoj posel,« pojasni Dekleva.

V vsakem trenutku se lahko zanesemo na pomoč matične družbe

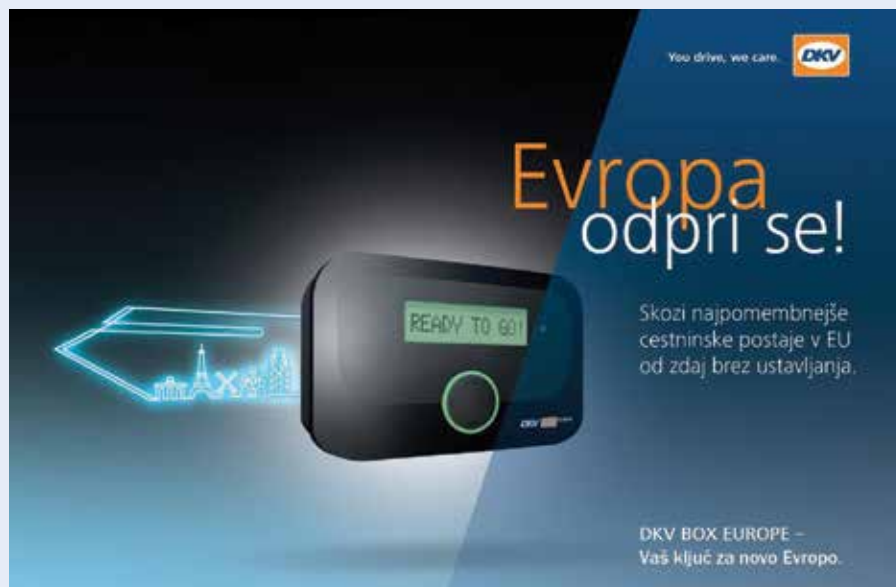
Kakšne so prednosti, da je družba del mednarodne skupine? »DKV Mobility je vodilno podjetje v Evropi. Imamo eno največjih omrežij za oskrbo z gorivom in tudi e-polnjenje ter velike ambicije za prihodnost. Našo ekipo sestavlja več kot 1.400 zelo predanih ljudi, ki deluje kot složen tim, in od te zelo močne skupine



Mart Dekleva, direktor za Slovenijo in Balkan, DKV Euro Service

imajo korist naše stranke v vseh državah. V naših produktih in storitvah združujemo in uporabljamo večšine in izkušnje z vseh trgov,« pojasni sogovornik. Pravi, da je tudi zanj to zelo močna podpora. »V vsakem trenutku se lahko zanesem na kolege iz drugih poslovalnic iz drugih držav, da bodo naše stranke dobile odgovor na vprašanja.«

DKV Euro Service, storitve, d. o. o.
Cesta krških žrtev 135 C, 8270 Krško
www.dkv-euroservice.com



Pripravljeni na izziv

Uradni zastopnik za Slovenijo

PROTECT TRADE d.o.o.

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



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

**NOVA
GENERACIJA**



F HR 4

m+s

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

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



D HR 4

m+s



PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- ▢ Veliko prevoženih kilometrov
- ▢ Izjemen oprijem
- ▢ Večja obstojnost



T HR 4

m+s

PREVOZ NA DOLGE RAZDALJE IN REGIONALNI PREVOZ

- ▢ Veliko prevoženih kilometrov
- ▢ Izboljšan kotalni upor
- ▢ Boljša obstojnost

www.matador.tires/transport

Matador. Continentalova blagovna znamka.

 **Matador**®

Luka Koper

V prvi polovici leta bolje od načrtovanega

V Luki Koper beležijo porast pretovora skoraj na vseh področjih. Glede na signale s trgov pričakujejo, da se bo ta trend še nadaljeval.

Barbara Perko

Občasno še prihaja do motenj, predvsem pri prometu s kontejnerji, stabilizirali pa so se urniki ladijskih prihodov.

Po lanskem letu, ko se je svet prvič soočil z novimi okoliščinami, ki so bile posledica pandemija koronavirusa, se splošno gledano obetajo boljši časi. »V splošnem so napovedi gospodarske rasti v Evropi in svetu za letošnje in prihodnje leto ugodne. Okrevanje globalnega gospodarstva v letu 2021 sledi hudemu kolapsu v lanskem letu, ki je imel številne vplive. Ti so večplastni in so povzročili pretrese v proizvodnji in dobavnih verigah. Kljub temu si je panoga hitro opomogla, kar čutimo tudi na pretovoru. Ta je v letošnjem letu v porastu skoraj na vseh področjih. Glede na signale s trgov lahko pričakujemo nadaljevanje tega trenda v prihodnjih mesecih,« pravijo v Luki Koper.

O tem govorijo tudi poslovni rezultati Luke Koper v prvi polovici letošnjega leta, ki so bili objavljeni konec avgusta. Kot je razvidno iz nerevidiranega poročila o poslovanju v času od januarja do junija 2021, skoraj vsi finančni kazalniki izkazujejo boljše rezultate od načrtovanih in od doseženih v primerljivem lanskem obdobju. Rast celokupnega pretovora so poganjali kontejnerji in avtomobili, medtem ko se je v primerjavi s preteklim letom zmanjšal le pretovor tekočih tovorov. Sorazmerno s povečevanjem pretovora so se povečali tudi čisti prihodki od prodaje iz naslova tržne

dejavnosti in dosegli 111,1 milijona evrov ali osem odstotkov več kot v enakem obdobju lani. Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) je znašal 17,7 milijona evrov, kar je za 3 odstotke več, predvsem zaradi višjih čistih prihodkov od prodaje. Čisti poslovni izid skupine je v obdobju januar – junij znašal 15,4 milijona evrov, kar je za 2 odstotka več kot v primerljivem obdobju preteklega leta. »Občasno še vedno prihaja do motenj, predvsem pri prometu s kontejnerji, vendar so se po drugi strani stabilizirali urniki ladijskih prihodov, kar je bil v prvi polovici leta velik izziv pri zagotavljanju pristaniških storitev.«

Budno spremljajo konkurenco

Na področju kontejnerjev je Luka Koper še najprej prvo pristanišče na Jadranu, prav tako vodi na področju avtomobilov, kjer je po številu pretovorjenih enot prva luka v Sredozemlju. »Vsekakor pa budno spremljamo razvoj sosednje konkurence, ki veliko vlaga tako v pristaniške kot železniške zmogljivosti. Trenutno smo na področju infrastrukture najmanj primerljivi oziroma celo v prednosti, ko primerjamo posamezne segmente, vendar moramo paziti, da naša sosednja pristanišča ne prehitijo. Sicer pa je naša dodana vrednost, ki nam jo priznavajo tudi stranke, naša organiziranost, prilagodljivost in kakovost storitev, kar potrjuje tudi partnersko sodelovanje z mnogimi globalnimi igralci, tako s področja logistike kot proizvodnje,« pravijo v Luki Koper.

Zaključen eden večjih investicijskih ciklov

»S podaljšanjem prvega pomola oziroma operativne obale tega pomola za 100 metrov smo zaključili enega večjih investicijskih ciklov v zadnjih desetletjih. Trenutno nadaljujemo s podaljševanjem prvega pomola oz. skladiščnih površin v zaledju operativne obale kontejnerskega terminala,« povedo v Luki Koper. Dela se bodo predvidoma zaključila prihodnje leto, ko bodo na obalo namestili tudi dve novi kontejnerski dvigali kategorije super post-panamax.

Temu naj bi skladno z načrti sledilo podaljšanje prvega pomola tudi na severnem delu. »V naslednjih letih imamo v načrtu še nekaj večjih naložb, kot so gradnja novih privezov za ladje, ureditev dodatnih



Foto: Luka Koper

skladiščnih površin, gradnja novega kamionskega terminala,« naštejejo le največje.

Dela potekajo po načrtu tudi na projektu izgradnje drugega tira. »Navsezadnje so naložbe – teh je bilo v zadnjih dveh letih za več kot 100 milijonov – namenjene prav temu, da omogočimo pogoje za večji pretovor in posledično, da izkoristimo železniške kapacitete drugega tira,« poudarjajo.

Vlaganja v zmanjševanje vplivov na okolico

Luka Koper se stalno srečuje z izzivi, kako uskladiti pričakovanja deležnikov – lastnikov, kupcev, ožje in širše lokalne skupnosti in drugih. »V zadnjih letih še posebej veliko napora vlagamo v zmanjševanje vplivov pristanišča na okolico in uresničujemo strategijo trajnostnega razvoja. Trajnost v maritimni panogi pomeni zagotoviti varen, učinkovit in zanesljiv prevoz blaga ob hkratnem zmanjšanju vplivov na okolje in povečanju učinkovitosti virov,« pravijo. Lani so za ekološke in energetske projekte namenili 2,1 milijona evrov.

Razvoj informacijskih sistemov družbe bo še naprej usmerjen v stranke in operativno, da bi jim omogočili največjo možno mero digitalizacije poslovanja in integracije sistemov s povezovanjem različnih členov

v logistični verigi. Velik poudarek bodo namenili zagotavljanju kibernetске varnosti in preprečevanju napadov, ki lahko potencialno ohromijo poslovanje podjetja.

Dobro razvejana mreža povezav

Za Luko Koper so najpomembnejše neposredne ladijske povezave. Trenutno imajo na relaciji Daljni vzhod dve, pričakujejo pa, da bo povečanje blagovne menjave med Srednjo Evropo, ki je za Luko Koper ključni zaledni trg, in Azijo opogumilo tudi druge ladjarje. Prav tako so pomembne tudi železniške povezave pristanišča z zaledjem, kjer se lahko že danes pohvalijo z zelo razvejeno mrežo povezav z največjimi logističnimi centri v državah osrednje Evrope.

Njihovi tradicionalni in najbolj razviti zaledni trgi so Avstrija, Madžarska, Slovaška in Češka. Prisotni so tudi na jugu Poljske in jugu Nemčije ter v manjši meri na Balkanu. Izven Evrope so pomembni trgi Luke Koper severna Afrika oz. Sredozemlje ter Bližnji in Daljni vzhod. ^{gg}

V zadnjih dveh letih so v Luko Koper namenili več kot 100 milijonov evrov za naložbe, s katerimi so omogočili pogoje za večji pretovor.

Z vami na cesti

**Enostavnost,
Učinkovitost, Mobilnost**



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



Cestninske transakcije
Ena naprava za vse
več držav v Evropi
PASSango



FLEET MANAGER

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

AS24.com

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

Konkurenčnost gradijo na točnosti, doslednosti, hitrosti in varnosti

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

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

Brez napak in zamujanja

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

Sodoben vozni park z navigacijskim sistemom

Podjetje deluje od leta 2016 in v štirih letih so se uveljavili kot zaupanja vreden prevoznik, ki zaposluje 55 ljudi. Začeli so



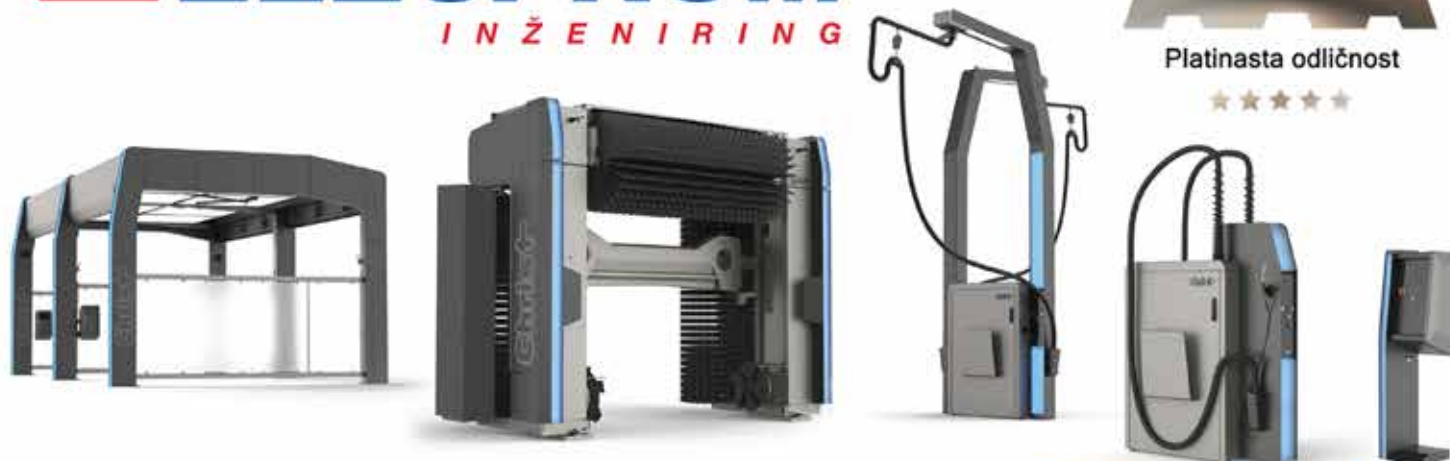
z izposojenimi lahкими tovornimi vozili, prvo lastno vozilo pa kupili na začetku leta 2017. »Nakupe smo nadaljevali in zdaj imamo sodoben vozni park, ki ustreza standardom Evropske unije in obsega 50 lahkih tovornih vozil Renault Master. Vsa vozila imajo ponjavo in spalnik. Od teh so tri z dvizno ploščadjo, da je dostava še lažja,« opišejo svojo poslovno pot.

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

Cilj: ostati pošten, zaupanja vreden in prilagodljiv partner

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





Christ
WASH SYSTEMS

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.



PRALNICE ZA GOSPODARSKA VOZILA



AVTOPRALNE STEZE



PORTALNE AVTOPRALNICE





Foto: Vilboss

Notranja logistika

Raste povpraševanje po električnih viličarjih

Zanimanje za električne viličarje narašča, posledično se večja tudi ponudba. Obenem pa se povečuje digitalizacija uporabe in nadzora nad viličarji.

Barbara Perko

Povpraševanje in ponudba, vezana na avtomatizacijo procesov, avtonomna vozila v skladiščih in povečanje hitrosti pretoka blaga, se povečuje.

»Digitalizacija uvaža veliko možnosti, tako prihranke, neposreden nadzor nad ustrezno uporabo, optimiziranje servisnih posegov kot racionalizacijo poslovanja in hitrost manipulacije z blagom. Avtonomna vozila počasi uvajajo prednosti, ki jih viličar z voznikom nima,« vplive moderne tehnologije na notranjo logistiko opiše Primož Eržen, direktor podjetja Vilboss. »Podjetje Vilboss z našimi principi uvaža digitalizacijo na področju viličarjev in regalne tehnike, s čimer optimiziramo poslovanje, povečamo učinkovitost manipulacije z blagom, skušamo pa tudi prilagoditi servisne posege glede na vhodne podatke, stopnjo nujnosti posega in razpoložljivost delovnih sredstev.« Povpraševanje in ponudba, vezana na avtomatizacijo procesov, avtonomna vozila v skladiščih in povečanje hitrosti pretoka blaga, se povečuje, opazajo.

Podjetja stremijo k temu, da na področju notranje logistike povečajo učinkovitost in zmanjšajo CO₂ emisije, pravijo v podjetju Jungheinrich. »Elementi notranje logistike so med seboj vedno bolj povezani

z informacijskimi tehnologijami. Primer je skladiščna navigacija, pri kateri visokoregalni viličar prejme delovne naloge v realnem času in se sam odpelje do točke, kjer se želeno blago nahaja, upravljavec viličarja pa samo nadzoruje hitrost viličarja. Učinkovitost se v tem primeru poveča za do 25 %. Predpogoj je uporaba sistema za upravljanje skladišč WMS, ki pa



Foto: Linde Material Handling

ga lahko na podoben način povežemo tudi z drugo skladiščno opremo, npr. vertikalnimi zalogovniki. S pomočjo informacijskih tehnologij torej zmanjšamo število napak zaradi človeškega faktorja, skrajšamo čas prenosa informacij, omogočimo transparentnost procesov ..., vse to pa pozitivno vpliva na učinkovitost in procesno varnost,« pojasnjujejo.

Podjetje Jungheinrich ponuja celostne intralogistične rešitve, kar pomeni tako rekoč vse elemente skladišča – regale, AGV viličarje, valjčne proge, vertikalne zalogovnike ... »Podjetjem lahko s pomočjo analize materialnega toka naredimo idejno zasnovo skladišča. S kombinacijo različnih regalnih sistemov in viličarjev zasnujemo skladišče po meri, z dodatnimi digitalnimi rešitvami pa maksimalno optimiziramo procese. V naši ponudbi imamo tudi lasten WMS sistem in vrsto asistenčnih ter varnostnih sistemov za viličarje ali pa celotno skladišče, s pomočjo katerih lahko izboljšamo varnost delovnega okolja in posledično tudi zmogljivost,« naštejejo.

Razširila se je ponudba električnih

V Vilbossu opažajo povečan prehod na električne viličarje, tudi za zunanje aplikacije. »Celo pri bočnih viličarjih BAUMANN, namenjenih lesni ali metalni industriji, se povečuje delež na električni pogon. Tudi



Foto: Vilboss

»Nekateri naredijo napako in se zaradi cene odločijo za (pre) majhno kapaciteto akumulatorja, ki ga je potrebno potem dopolnjevati na uro ali dve, kar pa ni ustrezna aplikacija,« o pomenu pravilne izbire akumulatorja za viličar pravi Primož Eržen, direktor podjetja Vilboss.

OSVOBAJAJOČE.

Električna energija brez meja.

Linde Material Handling

To je Linde.

Zanesite se na pravega igralca, ki bo kos vsakemu izzivu. Povsod. Več informacij o NOVEM Linde X20–X35 električnem viličarju na linde-vilicar.si/pravi-igralec



Foto: Jungheinrich AG

pri naši najpopularnejši znamki YALE je trend v korist elektro viličarjev bistveno večji, zato se je razširila ponudba le-teh,« pojasnjuje Eržen. Povečuje se tako povpraševanje po nadzoru viličarjev preko telemetrije, sledenju trkov in preobremenjenem delovanju strojev. Povečuje se digitalizacija uporabe in nadzora nad viličarji. »Naš principal YALE je v zadnjem letu

predstavil kar nekaj novih modelov, obstoječe pa je osvežil z dodatno opremo ali novostmi, ki zadevajo okoljske ali varnostne zahteve,« pravi Eržen in dodaja, da stranki na podlagi ogleda predvidenega delovanja ponudijo optimalni viličar za potrebno aplikacijo.

Veliko imajo povpraševanja po Li-ION akumulatorjih oziroma viličarjih s temi akumulatorji, a Eržen opozarja: »Pri tem je potrebno biti previden, za kako zmogljive akumulatorje se uporabnik odloči, glede na relativno visoko ceno teh akumulatorjev. Nekateri naredijo napako in se zaradi cene odločijo za (pre) majhno kapaciteto akumulatorja, ki ga je potrebno potem dopolnjevati na uro ali dve, kar pa ni ustrezna aplikacija.«

Električni viličar za najbolj zahtevne aplikacije

Da je v zadnjem obdobju velik poudarek na električnih viličarjih z Li-ION baterijo, pritrjujejo tudi v podjetju Linde, kjer so pred kratkim predstavili čelni viličar z Li-ION baterijo serije 12 XX, ki je popolni hibrid med zmogljivostjo dizelskega viličarja in ekonomičnostjo električnega viličarja. Po svoji zmogljivosti se močno približuje dizelskim in plinskim viličarjem. »To bo prva serija električnega viličarja, ki ga bomo lahko uporabljali tudi v najbolj zahtevnih prašnih in težavnih aplikacijah,« poudarjajo.



ArteX



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

ArteX, ☐

tovarna skladiščne opreme d.o.o. ☐

Kolodvorska 43, 9220 Lendava, Slovenija ☐

T: +386 (0) 2 577 62 57 ☐

E: info@artex.si ☐

Na trg bodo poslali še kopico novih izvedb avtomatskih in polavtomatskih viličarjev, ki so tudi na slovenskem trgu vse bolj popularni. Novost je tudi prvi komisionirni pol-avtomatski viličar, ki v regalu sam sledi operaterju in s tem omogoča večjo produktivnost, saj mu ni treba pri vsakem premiku sestiti na viličar.

Stranke dajejo veliko poudarka na optimizacijo skladiščnih prostorov, zato se v zadnjih letih pojavljajo regalni viličarji in ozko regalni viličarji s čedalje višjimi dvigi. Veliko kupcev ima namreč težave z zagotavljanjem zadostnih skladiščnih površin, zato svoje prostore širijo v višino. Velik poudarek je tudi na avtomatizaciji viličarjev, saj pri implementaciji viličarja niso potrebni posegi v infrastrukturo kupca, saj Linde viličarji delujejo prek geo navigacije. Med kupci je čedalje bolj priljubljena aplikacija Linde Connect, ki omogoča optimizacijo delovnih procesov, boljši nadzor na floto, pa tudi zmanjšanje poškodb viličarja. Aplikacija kupcu omogoča nakup dodatnih funkcij viličarja kar prek spleta, nova funkcija pa se bo na viličarju posodobila prek spleta kar preko noči.

»V zadnjem času smo priča, da se vedno več kupcev odloča za nove viličarje, ki so tudi vedno bolj opremljeni, da zadostijo raznolikim potrebam delovnega procesa. Trend naraščanja prodaje električnih

viličarje je seveda še vedno prisoten. Kljub temu pa naše matično podjetje Linde Material Handling še vedno daje močan poudarek tudi na razvoju viličarjev z motorjem z notranjim zgorevanjem in s tem zagotavljam, da vsi naši viličarji ustrezajo najstrožjim EU okoljskim predpisom,« poudarjajo v podjetju.



Foto: Linde Material Handling

VILBOSS
d.o.o.
VILIČAR CENTER

viličarji
logistika
akumulatorji
servis



Yale

www.vilboss.si



VIL-STAR



Večja zmogljivost in učinkovitost

Jungheinrich na področju viličarjev nadaljuje razvoj t. i. »New Concept« viličarjev, ki imajo integrirano litij-ionsko baterijo. »Uporaba litij-ionske tehnologije pomeni večjo zmogljivost in učinkovitost, z optimalno integracijo baterije pa smo lahko viličar ponovno oblikovno zasnovali. Rezultat so kompaktnější in bolj pregledni ter ergonomični viličarji (npr. ERC 216zi in ERD 220i, ki sta najbolj kompaktna v svojem razredu na trgu),« pravijo. Veliko novosti je na področju avtonomnih AGV viličarjev, kot npr. samodejni priklop prikolice na avtonomni vlačilec in prvi AGV brez mesta za upravljalca, ki je namenjen posluževanju blaga v regalnih konstrukcijah. V podjetju opažajo, da je na trgu vedno več zanimanja za AGV viličarje, a se podjetja o tem še informirajo. Veliko bolj pa se podjetja posvečajo zamenjavi flote viličarjev in izbiri litij-ionske tehnologije. **gg**

Na trgu je vedno več zanimanja za AGV viličarje, a se podjetja o tem še informirajo. Veliko bolj se podjetja posvečajo zamenjavi flote viličarjev in izbiri litij-ionske tehnologije.



Foto: Jungheinrich AG

*ko je
zanesljivost
pomembna...*



**MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS**

www.seevil.si



podjetje s tradicijo

SeeVil d.o.o.

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

Zastopamo:

MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS

Magaziner
Lager- und Fließbandtechnik

Rocla AGV

RAM
MOUNTS

cascode

TAB
batteries

Za
Viličarje
nudimo:

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





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



**Enostebrna pralnica za tovorna vozila in avtobuse
Kärcher RBS 6014**
Višina pranja: 4,20m
Redna cena: 14.850,00 EUR + DDV
Promocijska cena do 31. 12. 2021: 10.500,00 EUR + DDV



**Visokotlačni čistilnik na vročo vodo
Kärcher HDS 12/18-4S**
Pretok vode: 600-1200 l/h
Delovni pritisk: 30-180 bar
Redna cena: 5.648,00 EUR + DDV
**Promocijska cena do 31. 12. 2021:
3.850,00 EUR + DDV**



**Visokotlačni čistilnik na hladno vodo
Kärcher HD 9/20-4M**
Pretok vode: 460-900 l/h
Delovni pritisk: 40-200 bar
Redna cena: 1.891,00,00 EUR + DDV
**Promocijska cena do 31. 12. 2021:
1.400,00 EUR + DDV**



**Globinski sesalnik Kärcher
Puzzi 8/1 C**
Pretok zraka: 61 l/s
Vakum: 230 mbar
Sesalna moč: 1.380W
Redna cena: 646,00,00 EUR + DDV
**Promocijska cena do 31. 12. 2021:
475,00 EUR + DDV**



**Mokro-suhi sesalnik Kärcher
NT 30/1 Tact Te L**
Avtomatsko otesanje filtra
Sesalna moč: 1.380 W
Za sesanje tekočin in suhih delcev
Redna cena: 713,00,00 EUR + DDV
**Promocijska cena do 31. 12. 2021:
490,00 EUR + DDV**

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



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

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

Zagnani in prodorni

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



Nemoteno poslovanje

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

ZUMIKS trans d.o.o.





Foto: Goodyear

Gospodarska vozila

Z izboljšavami do prihrankov

Z novimi generacijami vozil ciljajo na zmanjševanje porabe goriva in zniževanje emisij plinov. K temu pa pripomore tudi pravilna izbira pnevmatik.

Barbara Perko

Med najbolj prodajanimi modeli tovornih vozil DAF je vlačilec XF, ki je namenjen za mednarodni transport. »Kabina res ponuja največ kar lahko, tako od udobja za voznika kot tudi ugodno ceno za lastnika,« pravijo in dodajajo: »DAF je vsekakor tovorno vozilo, ki zadovolji tako želje lastnika kot voznika.«

Letos so predstavili nov model. Nova generacija ponuja kabine v izvedbah XF, XG in XG+. Podaljšana kabina omogoča izjemno aerodinamiko ter zmanjšanje izpustov CO₂. Zaradi drugačne oblike kabina ponuja veliko večje vidno polje, kar pomeni večjo varnost. Zaradi dodatne dolžine je notranjost kabine prostorna, namenjena delu, sprostitev in počitku voznikov. Pri razvoju so optimizirali tudi vse možne podrobnosti pri motorju, menjalniku in pogonskih delih, s čimer so zagotovili veliko učinkovitost pogonskega sklopa. Nadgradili so hlajenje in dovod zraka ter zmanjšali težo vozila. Izboljšave prispevajo k 10-odstotnemu znižanju porabe goriva.

Nova generacija tovornjakov DAF ima dodane nove funkcije za pametni nadzor porabe goriva, kot so predvidljivi tempomat (PCC) tretje generacije in nova funkcionalnost funkcije EcoRoll, kar omogoča hitrost vožnje do 93 km/h na koncu spustov. Optimiziran EcoRoll prepreči nepotrebno zaviranje in posledične

izgube energije. Funkcija nadzora hitrosti pri vožnji navzdol (Downhill Speed Control), v kombinaciji z izboljšano MX motorno zavoro, odpravlja potrebo po Intarderju, kar zmanjša skupno težo vozila in poveča učinkovitost.

Nova generacija tovornjakov DAF predstavlja popolnoma novo in ekstremno energetske 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

Nova generacija tovornjakov DAF predstavlja popolnoma novo in ekstremno energetske učinkovito platformo vozil.



Foto: DAF

vodik. Motorji so čisti in učinkoviti ter primerni tudi za 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.

Največ povpraševanja po vozilih za mednarodni transport

»Največ povpraševanja je po vozilih za mednarodni transport, ki je najmočnejši segment v dejavnosti cestnega transporta. Upoštevajoč ekonomski potencial, ki ga ponujajo segmenti distribucije blaga, gradbeništvo, interventna vozila ter specialni prevozi predvidevamo, da se bo povpraševanje po vozilih za mednarodni transport nadaljevalo tudi v bodoče,« pravi Tomaž Bratina, vodja prodaje tovornih in dostavnih vozil v podjetju MAN Truck & Bus Slovenija.

V zadnjem letu so v svoja vozila uvedli več novosti. »Največji napredek je nova CAN (Controller Area Network) arhitektura vozil, ki je omogočila integracijo naprednih sistemov za doseganje visoke ravni varnosti ter preprečevanja nesreč preko sistemov opozarjanja voznikov in samodejnega korigiranja vožnje vozila ob samo-zaznavanju prometne situacije,« izpostavlja Bratina. »Med pomembne novosti lahko prištejemo odprto platformo za digitalne storitve, ki ponuja uporabna orodja za upravljanje voznega parka, komunikacijo vozila z mobilnimi napravami voznikov, komunikacijo s servisno mrežo, detekcijo ter odpravo napak, kot nadgradnje na daljavo.« Celotna paleta novosti je pripomogla k zmanjšanju porabe goriva, stroškov vzdrževanja in znižanju emisij plinov.

S pravo pnevmatiko do prihranka

Za znižanje porabe goriva lahko veliko storimo tudi s primerno izbiro pnevmatik. »Izbira pnevmatike lahko zelo močno vpliva na izkoristek goriva in večjo ekonomičnost opravljenega prevoza, s tem pa posredno tudi na izpust škodljivih plinov,« poudarja Luka Širovnik, vodja tehnične službe pri Continental Adria

Celotna paleta novosti, ki so jih vpeljali pri MAN, je pripomogla k zmanjšanju porabe goriva, stroškov vzdrževanja in znižanju emisij plinov.

Nove linije pnevmatik EcoRegional in Hybrid Gen 3+ so bile razvite z namenom zmanjševanja kotalnega upora, ki ne posega v kilometražo pnevmatike.



Foto: David Savili

pnevmatike. »Naše nove linije pnevmatik EcoRegional in Hybrid Gen 3+ so bile razvite z namenom zmanjševanja kotalnega upora, ki pa ne posega v kilometražo pnevmatike,« pravi.

Pnevmatike z majhnim kotalnim uporom neposredno vplivajo na izkoristek goriva in vrednost emisij. »S tem se voznim parkom omogoča prihranek, ne da bi to vplivalo na kilometrski potencial. Pri voznih parkih namreč delež stroškov pnevmatik predstavlja povprečno 3 odstotke skupnih stroškov lastništva, dejanski vpliv pnevmatik na skupne stroške pa lahko doseže tudi 40 odstotkov. Vozni park s stotimi tovornjaki, opremljenimi s pnevmatikami z majhnim kotalnim uporom, kakršna je Goodyearova pnevmatika FUELMAX GEN-2, lahko tako s prihranki pri gorivu zmanjša skupne stroške lastništva za približno 40.000 evrov letno, obenem pa ohranja velik kilometrski potencial,« pravijo v Goodyearu.

Prava pnevmatika za določen način vožnje

Pri izbiri pnevmatik je treba paziti, da je tip pnevmatike pravilen glede na način vožnje vozila, na katerega bodo pnevmatika montirane. »Tako ločimo pnevmatike za pretežno vožnjo po avtocestah na dolgih relacijah (Eco segment), pnevmatike za pretežno vožnjo po regionalnih cestah, pnevmatike za vožnjo po slabše utrjenih podlagah in pnevmatike namenjene vožnji po ekstremnih terenih. Vsak tip pnevmatike ima svojevrstne specifične karakteristike. Zgodi se, da so na vozilih, ki se veliko vozijo tudi po neutrjenih podlagah, montirane pnevmatike, ki niti približno niso namenjene vožnji po takšni podlagi. Posledično na profilih kotalne površine takšnih pnevmatik prihaja do globljih rezov in trganja materiala. S tem se zelo zmanjša varnost, življenjska doba pnevmatike in pa tudi kilometraž,« opozarja Luka Širovnik, vodja tehnične službe pri Continental Adria pnevmatike.

»Ko govorimo o pnevmatikah v povezavi s trajnostnim razvojem, je ključen dejavnik tudi življenjska doba pnevmatike. Pri tem je treba izpostaviti pomembnost spremljanja pnevmatik in ustreznega vzdrževanja, saj vzdrževanje pravilnega tlaka v pnevmatikah še dodatno zmanjšuje kotalni upor in porabo goriva. Pri tem lahko pomagajo napredne rešitve in pametni algoritmi, kot je Goodyearov G-predict,



Foto: Goodyear

ki preprečujejo okvare s pnevmatikami, še preden pride do njih. Spremljanje pnevmatik v realnem času in zmožnost načrtovanja proaktivnega vzdrževanja pnevmatik imata tako pozitiven vpliv na ogljični odtis in obenem na skupne stroške lastništva,« dodajajo pri Goodyearu.

Kaj izbrati?

Za tiste, ki želijo privarčevati pri gorivu, Širovnik priporoča Continentalovo linijo EcoPlus, tistim, ki želijo ogromno prevoženih kilometrov, priporoča linijo Hybrid Gen 3+. Na razpolago imajo še ogromno drugih linij pnevmatik, ki se prilagodijo zahtevam vozil in voznim lastnostim. Pri avtobusih je pomemben tip prevoza. Za mestni prevoz potnikov priporoča linijo Urban, za primestni prevoz pa je najboljša opcija linija Cityplus. Za turistične prevoze na zelo dolgih razdaljah pa linija Coach. Za gradbeništvo ponujajo pnevmatike linije CrossTrac. Pnevmatike Continental za tovorna in dostavna vozila že desetletja slovijo po varnosti, zanesljivosti in izjemni učinkovitosti. Pri razvoju upoštevajo tako želje partnerjev kot trende proizvajalcev tovornjakov, s katerimi sodelujejo ob razvoju novih modelov.



Foto: Continental

Goodyear za transportni in logistični sektor ponuja celovito ponudbo, poimenovano Goodyear Total Mobility. Ponudba zajema paleto inovativnih proizvodov in rešitev ob podpori strokovne servisne mreže ter omogoča različne kombinacije, ki se prilagajajo velikosti in kompleksnosti voznih parkov prevoznikov, njihovemu področju delovanja ter poslovnim ciljem. **gg**

Goodyear Total Mobility zajema paleto inovativnih proizvodov in rešitev ob podpori strokovne servisne mreže.



100% ELEKTRIČNI, 100% VOLVO

Prehod na elektriko je naložba za prihodnost. Če vas zanima prehod na elektriko, za vas opravimo temeljito analizo vaših potreb in vam ponudimo prilagojeno rešitev, ki ustreza vašemu poslovanju.

Za več informacij obiščite [volvotrucks.si](https://www.volvotrucks.si)



Suverena francoska evolucija tovornjakov

Renault Trucks je letošnje poletje spremenil zunanjo zasnovo svojih modelov T, T High, C in K, ki se ponašajo z večjim udobjem in boljšo produktivnostjo. Tako se tovornjaki Renault Trucks predstavljajo v bolj samozavestnem in sodobnejšem slogu.

Drzna, elegantna zunanost

Prednji del vozila omogoča več prostora za barvne sheme in grafike strank. Spretna razsvetljava je bila prenovljena z LED tehnologijo, ki zagotavlja boljšo osvetlitev in omogoča oblikovalcem, da zmanjšajo višino enote žarometov in več funkcij namestijo na manjše območje. Na vrhu luči je dodan tudi deflektor. Prenovljen je tudi prednji proporcij in preoblikovana prednja maska, ki ustvari izpopolnjen avtomobilski videz.

Udobna, praktična notranost

V notranjosti je poudarek na udobju voznika. Novi Renault Trucks T, T High, C in K imajo nov trismerno nastavljiv volanski drog z gumbom, ki ga upravljamo z nogo, in zagon brez ključa. Tako vozniki precej lažje prilagajajo vozniški položaj osebni obliki telesa in svojim željam.

Na osnovnem pogradu so povečali debelino in gostoto vzmetnice, podvojili število vzmeti in dodali nadvzmetnico.

Oblikovalci so ustvarili večje prostore za shranjevanje in dodali namensko shrambo za telefone ali tablične računalnike z USB polnilnimi mesti v bližini. Shranjevalni del vključuje nov predal, ki omogoča varno shranjevanje dokumentov ali tablice velikosti A4.

Ogljična nevtralnost se uresničuje

Renault Trucks nadaljuje z naložbami v električno mobilnost. Od leta 2023 bo na voljo električna ponudba Renault Trucks za vsak segment, in sicer za distribucijo, gradnjo in medkrajevne prevoze. Renault Trucks s tem potrjuje svojo zavezanost prevozu brez fosilnih goriv. Po Parizu, Lyonu in Barceloni zbiranje odpadkov zdaj tudi v Firencah opravljajo povsem električna vozila Renault Trucks.



»V ponudbo vozil vključujemo tudi storitve, da bi poenostavili življenje svojim kupcem, ki iščejo rešitev, najbolj ustrezno njihovi dejavnosti,« pravi Tomaž Jager, novi direktor komercialne regije Adriatics v Renault Trucks.



Avgusta sta se Renault Trucks in Feldschlösschen, Švicarska pivovarna iz skupine Carlsberg, zavezala k ogljično nevtralni mobilnosti, ko je Renault Trucks predal ključke 20 električnih vozil za distribucijo do 26 ton, D Wide Z.E.

Znamka Renault Trucks poleg vozila ponuja celovito prevozno rešitev, ki vključuje baterije, rešitve za namestitve polnilnic v prostorih svojih kupcev, energetske optimizacije, popravila in vzdrževanje, financiranje in zavarovanje. Prizadevajo si olajšati življenje svojim strankam in biti proizvajalec, ki obljube izpolni. Danes, v času sprememb in negotovosti to prevozniki nedvomno najbolj potrebujejo.



60 LET
EURO PALETE

30 LET
EPAL

25 LET
EPAL SLOVENIJA



**KAKOVOSTNA
IZMENLJIVA
EKOLOŠKA
UPORABNA
VARNA**



SLOVENIJA



epal.gzs.si

Leasing

Največ zanimanja za klasičen leasing

Podjetja še vedno daleč največ povprašujejo po klasičnem leasingu, medtem ko povpraševanje po poslovnem najemu vozil še ni tako razvito.

Barbara Perko

»Pogoji financiranja za nova ali rabljena se bistveno ne razlikujejo in se v zadnjem letu niso značilno spreminjali, razen pri obrestnih merah, ki so v povprečju nekoliko nižje kot so bile predhodna leta,« pravi direktor DBS Leasing Jan Juvan.

Dogajanje, povezano s pandemijo koronavirusa, vpliva tudi na odločitve glede nakupa novih vozil in njegovega financiranja. »Po lanski zadržanosti investicij v segmentu transporta blaga je v letošnjem letu ta v pozitivnem investicijskem ciklu. Investicije podjetij za prevoz oseb so še vedno omejene,« pravi glavni direktor NLB Lease&Go Andrej Pucer. »Povpraševanje po leasingu sledi investicijskemu ciklusu transportnih podjetij, saj je financiranje z leasingom daleč najbolj razširjeno zaradi svoje prilagodljivosti in odzivnosti. Povpraševanje po poslovnem najemu vozil še ni toliko razvito, vendar kaže pozitiven trend rasti.«

V DBS Leasing določeno mero zadržanosti še vedno zaznavajo. »Opažamo določeno mero previdnosti, saj je zaradi omejitev, povezanih s korono, načrtovanje poslovanja precej oteženo. Obenem se zaradi negotovosti v prihodnje, predvsem tistih v bolj prizadetih panogah, izvajajo le nujni nakupi in večje investicije odlagajo v naslednja obdobja,« razmere opisuje Jan Juvan, direktor DBS Leasing.

»Financiranje komercialnih vozil je možno s (klasičnim) finančnim leasingom ali z operativnim leasingom, kjer močno prevladuje finančni leasing,« pravi Juvan in dodaja, da je največ zanimanja za finančni leasing lahkih gospodarskih in tovornih vozil.

Pri finančnem leasingu se jemalec leasinga že ob sklepanju pogodbe odloči, da bo po koncu odplačilne dobe in po izpolnitvi vseh pogodbenih obveznosti postal pravni lastnik predmeta pogodbe. Pri operativnem leasingu pa ob izteku pogodbenega razmerja ne postane lastnik predmeta pogodbe in predmet pogodbe vrne leasingodajalcu.

Glavne prednosti finančnega leasinga so hiter in enostaven postopek odobritve financiranja, prilagajanje pogojev financiranja individualnim potrebam ter dejstvo, da običajno niso potrebna druga dodatna zavarovanja in s tem povezani stroški.

Da je veliko povpraševanja po klasičnem financiranju s finančnim leasingom pritrjuje tudi Pucer.

Pomembna je boniteta stranke

»Bistven pogoj pri sklepanju leasinga je ustrezna bonitetna ocena podjetja, pri čemer je potrebno zagotoviti še polog lastnih sredstev - priporočljivo je vsaj 20 % vrednosti nakupa,« pravi Juvan. Pucer dodaja, da so financiranje in njegovi pogoji odvisni ne le od bonitete stranke, ampak tudi od poslovnega modela.

»Pri pogojih financiranja je potrebno omeniti še maksimalno dobo financiranja, ki npr. za osebna in tovorna vozila znaša 7 let, se pa doba lahko razlikuje v odvisnosti od vrste predmeta leasinga,« dodaja Juvan.

Večjih razlik ni, ko gre za leasing novih ali rabljenih vozil, »omejene so maksimalne starosti predmetov financiranja«, spomni Andrej Pucer. **gg**



PROSTOROČNO TELEFONIRANJE JE DOVOLJENO



VENDAR NI VARNO!

Med telefoniranjem so vaši možgani osredotočeni na pogovor, ne pa na vožnjo.
ČE SE MORATE NUJNO ODZVATI NA KLIC, SE USTAVITE NA PRVEM POČIVALIŠČU!

DARS

ČE VAM V PRSIH
BIJE LEVJE SRCE...



... JE ZDAJ GOTOVO
POSPEŠILO UTRIP.

Novi MAN TGX INDIVIDUAL LION S.
Simply my truck.

Tisti, vedno dajejo vse od sebe, si zaslužijo le najboljše.* Povzpnite se v kabino izjemnega MAN TGX INDIVIDUAL LION S in izkusite dih jemajočo obliko, združeno z izjemnim udobjem pri vožnji. Ekskluzivna zunanost z dodatki iz karbona in rdečimi slogovnimi poudarki pritegne veliko pozornosti na cesti, notranjost pa razvija s sproščeno in prijetno atmosfero, za katero poskrbijo največja MAN-ova kabina, paket udobja za voznika in cela vrsta slogovnih dodatkov. Skupaj z dodatno opremo, ki spada k MAN Individual, je MAN TGX INDIVIDUAL LION S pravi "kralj živali", ki bo pospešil srčni utrip vsem ljubiteljem tovornjakov.

#SimplyMyTruck

* MAN TGX: "Truck of the Year 2021"

