



Vodilna slovenska revija o gospodarskih vozilih, logistiki in prometu

Transport

20 let

eTransport.si

APRIL 2020
LETNIK 20 • ŠTEVILKA 4

CENA
2,90 EUR

& LOGISTIKA



COVID-19

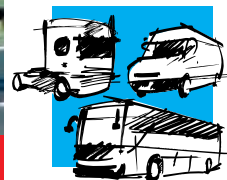
KORONAVIRUS

- UKREPI
- IZJAVE
- NAPOVEDI
- INFORMACIJE

Vozniki,
hvala za oskrbo!



GLASUJMO



GOSPODARSKO VOZILO LETA 2020



Volvo - nova generacija



Novi MB eVito Tourer



Za varnost voznikov

**KO JE DELO
IZZIV ...**



**... PA SE ZDI
SKORAJ KOT IGRA.**

Novi MAN TGS. Simply my truck.

Če se zdi delo neverjetno lahko, je to zato, ker so načrtovalci MAN-a TGS upoštevali vse potrebe voznika: sem spada tudi novi voznikov delovni prostor in ergonomično optimizirana armaturna plošča z enostavno dosegljivimi funkcijami ter MAN EasyControl za priročno upravljanje uporabnih funkcij izven kabine MAN-a TGS pri odprtih vratih. Tukaj je še trpežno vstopno območje, ki prenese tudi najbolj neugodne terenske vožnje zaradi nihalno vpete spodnje stopnice. In nenazadnje: prostor za počitek je lahko opremljen z zložljivo mizo, ki na novo določi pojem udobja. #SimplyMyTruck





Vsebina



26

- 6** Novice: Slovenija in svet
- 12** Koronakriza: Kakšne so posledice in kako naprej?
- 20** Nova generacija tovornih vozil Volvo
- 26** Novi Mercedes-Benz Vito in eVito Tourer
- 30** Izbor za Gospodarska vozila leta 2020
- 34** Dostavniki: Varnostni sistemi, ki preprečujejo nesreče
- 36** Spremembe zakonodaje v obdobju epidemije COVID-19
- 38** Družbeno odgovorno odzivanje na krizo
- 40** Vzorna skrb za tehniško dediščino
- 43** Zmanjševanje stikov v oskrbni verigi z digitalizacijo
- 44** Razkuževanje vozil v avtoservisnih delavnicah
- 46** Vozniki, pazite nase!
- 48** Križanka
- 50** Servisne informacije



34



40



44

- **Izdajatelj**
Tehnis d.o.o., Ljubljana
- **Glavni in odgovorni urednik**
Matej Jurgele
- **Sodelavci**
Marko Kroflič, Aljaž Vidovič,
Josip Orbanič, dr. Bojan
Beškovnik, Janez Kukovica,
Boštjan Saje, Goran Kekič,
Stane Leben
- **Naslov uredništva**
Linhartova 3, 1000 Ljubljana
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: transport@tehnis.si
- **Tajništvo**
Tanja Kokot
tel.: 01 430 60 60
e-pošta: tehnis@tehnis.si
- **Marketing in oglasno trženje**
Martina Kermavner
gsm: 041 913 193
tel.: 01 430 60 65
e-pošta: martina@tehnis.si
Alenka Sočič
gsm: 041 598 314
e-pošta: alenka.socic@tehnis.si
- **Oblikovanje in
grafična priprava**
Studio Tehnis d.o.o.,
Katja Podržaj
- **Tisk**
Schwarz print, d.o.o.
Ljubljana
- **Distribucija**
Delo prodaja, d.d. in
Pošta Slovenije

Revija Transport izhaja
enkrat mesečno.
Letno izide 10 števil.

Cena posameznega izvoda je
2,90€.

Letna naročnina znaša **28,00€**.

Poštnina in DDV sta vključena v
ceno.

ISSN 1580 - 4488.

Revija šteje med grafične izdelke,
za katere se plačuje 9,5-odstotni
davek na dodano vrednost.



Copyright © Revija Transport

Kakršna koli reprodukcija in
posredovanje edicije ali njenih
posameznih delov sta dovoljena
le s pisnim soglasjem izdajatelja.

Fotografija na naslovnici:
Tehnis

Transport je življenje

V času, ko je epidemija covid-19 ohromila in prizemljila večji del sveta, določene panoge svoje delo nadaljujejo, nekatere izmed njih celo občutno povečujejo obseg dela.

Pravi heroji v tem obdobju ste prav gotovo poleg zdravstvenih delavcev, policije in zaposlenih v trgovinah tudi vozniki tovornih in dostavnih vozil. In seveda vsi tisti, ki skrbite, da procesi

transporta in logistike potekajo kar se da nemoteno. S svojim požrtvovalnim delom skrbite, da življenje še vedno teče po bolj ali manj ustaljenih tirnicah. Skrbite, da ničesar v trgovinah, lekarnah, bolnišnicah in drugod ne zmanjka. Skrbite, da je tovar kljub nepredvidljivim razmeram na cestah, nepreglednim kolonam na mejnih prehodih dostavljen pravočasno. Iščete rešitve, kako se izogniti kolonam, se medsebojno nesebično obveščate o stanju na cestah, kje je možno kaj normalnega pojesti, dostojno poskrbeti za osebno higieno. Bravo!

Vsakodnevno tvegate svoje zdravje, vozite v nemogočih razmerah in dajete vse od sebe. Ste prva bojna črta, brez katere večina drugih podpornih dejavnosti, ki v tem času delujejo in morajo delovati, ne bi delovala.

Tudi mi v tem obdobju preko naše spletne strani www.etransport.si pospešeno posredujemo informacije, ki so v tem času še kako pomembne. Istočasno beležimo tudi rekorden obisk naše spletne strani, katere obisk se je povečal za več kot 50 odstotkov.

Za vso vašo požrtvovalnost, vaš trud in pripravljenost priskočiti na pomoč smo vam vsi neizmerno hvaležni. Upamo pa tudi, da bodo prav vsi to vašo požrtvovalnost cenili tudi potem, ko bo obdobje epidemije končano, in vas bodo na cesti bolj spoštovali, vam morda pomahali v pozdrav! Ostanite zdravi!!!

Pa srečno in varno vožnjo, kjerkoli že ste – na poti, v službi ali doma.

Matej Jurgele



Revija Transport je imetnik blagovne znamke Slovensko gospodarsko vozilo leta, članica mednarodne žirije Avtobus leta in članica mednarodne žirije Trailer Innovation.

KÖGEL

Za vse, ki vedo, kaj si želijo...



Strast do
gospodarskih vozil
že od leta 1934

... Kögel Cargo

- ✓ Opcijsko z opremo in certifikati za prevoz po železnici (rail), za prevoz pločvine (coil), papirja (joloda), pnevmatik in pijač.
- ✓ Tudi z nadgradnjo FlexiUse
- ✓ Raznolika individualna oprema



Vaš Kögel partner v Sloveniji

Petrans d.o.o.
Jurčkova cesta 234
1000 Ljubljana, Slovenija
E-mail: matej.valenci@petrans.si
GSM: 051 608 744
E-mail: tomaz.rajk@petrans.si
GSM: 041 338 900
www.petrans.si



www.koegel.com



FORD

Ranger Delta 4x4

Še do nedavnega pick-upi niso bili najbolj priljubljeni na evropskem trgu, lani pa se je njihova priljubljenost močno povečala, saj jih je bilo v Nemčiji med letom 2019 registriranih skoraj 30 tisoč. Od tega skoraj tretjino trga predstavlja Ford Ranger. Da bi bil Ford Ranger še bolj atraktiven in zmogljiv, so pri predelovalcu Delta 4x4 pripravili posebno izvedenko. Z vgrajenim novim sklopom vzmeti in večjimi 18-palčnimi platišči so opravili komplet dvig karoserije, ki je sedaj od tal oddaljena še za dodatnih 140 mm. Namestili so širše pnevmatike, ki v širino merijo 305 mm in hkrati razširili tudi koloteke. Zraven tega pa ima Ford Ranger Delta 4x4 na sprednjem odbijaču nameščen atraktivni bull-bar in LED luči japonskega proizvajalca PIAA.

SCHMITZ CARGOBULL

Nemoteno zagotavljanje podpore

Kljub omejitvam, ki jih povzroča boj proti koronavirusu, 1.700 servisnih partnerjev družbe Schmitz Cargobull zagotavlja ustrezno podporo strankam. Ob upoštevanju nacionalnih regulativnih zahtev so servisni partnerji in kupci tako zanesljivo oskrbljeni z rezervnimi deli. Boris Billich, direktor prodaje: »V teh zahtevnih časih je hitra in zanesljiva ponudba storitev pomembnejša kot kadar koli prej. Prevozna podjetja in vozniki s svojim delom zagotavljajo oskrbo prebivalstva, skupaj z našimi mrežnimi partnerji pa jim bomo pomagali pri učinkovitem vzdrževanju dobavne verige.« Dobava rezervnih delov prek logističnega omrežja je doslej potekala brez večjih omejitev. Dostava je stabilna z nekaj manjšimi izjemami, stanje spremljamo vsak dan. Naši partnerji so pripravljene pomagati v vsaki državi, in čeprav so nekateri nekoliko skrajšali delovni čas. 24-urna pomoč Schmitz Cargobull Euroservice še naprej zagotavlja pomoč na cesti kot običajno.« Več informacij na www.cargobull-serviceportal.com.





DKV

Cestninski boxi DKV kmalu tudi za italijanske avtoceste

Največji upravljavec italijanskega avtocestnega omrežja, Autostrade per l'Italia, S.p.A., je podpisal pogodbo o uvedbi DKV BOX ITALIA za brezgotovinsko obračunavanje cestnine za vsa tovorna vozila s skupno dovoljeno maso nad 3,5 tone. Družba Autostrade per l'Italia S.p.A. upravlja več kot 3.000 km avtocest oziroma več kot polovico vseh plačljivih avtocest v Italiji. S podpisom pogodbe se odpirajo vrata za dokončno potrditev družbe DKV EURO SERVICE kot certificirane ponudnice storitev za združenje koncesionarjev za avtoceste in predore (AISCAT). V bližnji prihodnosti pričakujejo tudi potrditev za DKV BOX EUROPE. Italijanske cestninske postaje so posebej za ta namen opremili z ustrežno programsko in strojno opremo ter z oznakami, ki bodo voznika vodile na vozne pasove na cestninskih postajah, kjer bo lahko uporabil napravo DKV BOX ITALIA. Več informacij je dostopnih na povezavi www.dkv-euroservice.com.

NOV DATUM IN LOKACIJA!

LOGISTIČNI KONGRES
OSKRBOVALNE VERIGE V ZNANOSTI IN PRAKSI
EUROLOG 2020

30. 9. – 2. 10. 2020
TERME VIVAT / MORAVSKE TOPLICE

- STROKOVNA PREDAVANJA
- PRIMERI DOBRIH PRAKS
- Razglasitev LOGISTA LETA 2019
- In veliko priložnosti ZA MREŽENJE

Več informacij in prijava: www.logisticnikongres.si

SPONZORJI IN PARTNERJI KONGRESA

GENERALNI SPONZORJI: ADRIA KEMET
SPONZOR VEČERA: izBlue
SPONZOR KOSILA: ET/TRANSLOG
ZLATA SPONZORJA: spico
SREBRNI SPONZORJI: BSC, COMARK, IFCO, IZBERNINA, KNAPP, AM, ORTIC, UP Public Utilities, PRIG, SCHEIBER, SAFNET, YECIHATRON, TEBERON
PARTNERJI: ACS, MEDOSKA PARTNERJA: IRTI, Transport
PODPOROJCI: AHK, etc.



VAŠ PARTNER, ZA VEČJO VARNOST NA CESTI Z NEVARNIM BLAGOM



- ▶ **ADR USPOSABLJANJE ZA VOZNIKE/VOZNICE PRI PREVOZU NEVARNEGA BLAGA**
- ▶ **ADR PREGLEDI VOZIL ZA PREVOZ NEVARNEGA BLAGA**
- ▶ **TLAČNI IN TESNOSTNI PREIZKUSI CISTERN**
- ▶ **TEHNIČNI PREGLEDI IN REGISTRACIJA VOZIL**
- ▶ **KONTROLA TAHOGRAFA IN OMEJEVALNIKA HITROSTI**

TIB STORITVE d.o.o., Šercerjeva 17, 6250 Ilirska Bistrica

modra številka
080 80 19

info@tib-storitve.si
www.tib-storitve.si

TRANSPORT & LOGISTIKA

Rekorden obisk naše spletne strani

V času epidemije koronavirusa beležimo na naši spletni strani www.etransport.si rekorden obisk. V primerjavi z enakim obdobjem v lanskem letu se je obisk povečal za kar 50 odstotkov, podaljšal se



je tudi čas, katerega uporabniki preživijo na naši spletni strani. V času epidemije koronavirusa z rednimi objavami skrbimo, da ste redno obveščeni o aktualnem dogajanju in o vseh pomembnostih, prav tako pa smo pripravili tudi številne zdravstvene napotke, kako se ustrezno zaščititi. Zahvaljujemo se

vam za vaše zaupanje in vas tudi v prihodnje vabimo k branju aktualnih vsebin na www.etransport.si.

KRONE

Bližje kupcem



Pri Krone dosledno sledijo tej filozofiji. Krone Center Sverige AB je namreč postal del hčerinske družbe na Švedskem. Johan Carlstedt, ki je s podjetjem začel sodelovati leta 2014 in je odgovoren za distribucijo prikolic Krone na Švedskem, ostaja generalni direktor. »Z lastno hčerinsko družbo na Švedskem ne želimo samo okrepiti prodajnih aktivnosti, temveč se hkrati še boljše pozicionirati in postati še kompetentnejši ponudnik storitev, ki zadevajo prikolice,« pravi dr. Frank Albers, direktor oddelka za prodajo in marketing pri podjetju Krone. V podjetju Krone ima tudi Johan Carlstedt pomembno vlogo. »Krone center bo tako postal osnova za vse dejavnosti na švedskem trgu. Vse dejavnosti bodo namreč skoncentrirane pod eno streho, v prihodnje pa bomo njihov nabor še razširili.«

SIGR

Cvetje za dame

V slovenskem transportnem in logističnem podjetju SIGR, d. o. o., so se odločili, da v lokalnem okolju pripravijo prav posebno presenečenje. Ob letošnjem prazniku žensk so s cvetjem razveselili uslužbenke in stanovalke jeseniškega Doma upokojencev Franceta Bergelja. Mojca Pavšič, direktorica Doma upokojencev dr. Franceta Bergelja Jesenice, je ob prejemu cvetja povedala: »Cvetje je resnično čudovita pozornost za naše delavke in socialne oskrbovalke, ki vsak dan in vse dni v letu nudijo pomoč in predano skrbijo za naše stanovalke in stanovalce ter tiste, ki živijo v domačem okolju. Z barvitim cvetjem so prav tako razveselili stanovalke našega doma in pri njih nedvomno vzbudili prijetne spomine. Iskreno se v imenu vseh zahvaljujem podjetju SIGR, d. o. o., za tako lepo gesto.« Grega Bizjak, direktor podjetja SIGR, d. o. o., pa je dodal: »Od nekdaj si prizadevamo, da smo del lokalne skupnosti, in tako doprinosimo lokalnemu okolju. Ravno zato smo ob dnevu žena izbrali jeseniški dom upokojencev.



OZS/GZS

Zahvala vsem voznikom

Na pobudo sekcij za promet pri OZS in GZS je DARS na informativnih portalih na slovenskih avtocestah objavil zahvalo vsem voznikom, ki v teh časih skrbijo, da oskrba gospodarstva in prebivalcev poteka nemoteno. Prav tako sta združenji pozvali OMV, Petrol in DARS, da na počivališčih poskrbijo za vse voznike, tako domače kot tuje z dodatno higieno, sanitarijami in tuši.



DKV Box Europe – obračunavanje cestnine za tovorna vozila po vsej Evropi s samo eno napravo v vozilu



DKV Euroservice tudi slovenskim podjetjem predstavlja novo storitev – DKV BOX EUROPE, ki pomeni občuten prihranek na času ter enostavnejše plačevanje cestnin za tovorna vozila, ne glede na sistem, ki ga prakticira posamezna država.

DKV EUROSERVICE podjetja in samostojni podjetniki, ki delujejo v segmentu transporta in logistike, že poznajo po njihovih odličnih storitvah. DKV kartica je sinonim za brezgotovinsko plačevanje različnih storitev, ki jih prevozniki potrebujejo na poti. Poleg različnih ugodnosti kartica omogoča enostaven pregled nad porabo, saj so vse transakcije združene na enem DKV računu.

DKV Euroservice transportnim podjetjem ponuja novo storitev – to je DKV BOX Europe, ki omogoča vožnjo po Evropi brez ustavljanja. Rešitev, ki je uporabna za vse cestninske sisteme v Evropi, uporabniku prihrani čas in manipulacijo na cestninskih postajah. DKV Box Europe lahko preprosto naro-

čite na spletni strani DKV Euroservice. Sodobna naprava DKV Box Europe je preprosta za vgradnjo, enostavna za uporabo in 24-urno podporo. Vse, kar je treba storiti, je, da izberete cestninske storitve za posamezno vozilo v vaši floti ter tako nemoteno in neprekinjeno opravljate transportne storitve po Evropi. Vse transakcije oziroma plačane cestnine se beležijo na preglednem in enotnem DKV računu, še dodatno pa na DKV e-REPORTINGU.

DKV Box Europe sistem se enostavno kombinira tudi z drugimi DKV storitvami. V tem trenutku sistem transevropskega plačevanja cestnin deluje v Belgiji, Nemčiji, Avstriji, Franciji, na Portugalskem, v Španiji, sistem pa pokriva tu-

di cestnine v predorih: Liefkenshoek v Belgiji ter predora Warnowquerung in Herren v Nemčiji.

Italija, Norveška, Poljska, Slovenija, Češka in Madžarska bodo v sistem transevropskega plačevanja cestnin vključene v bližnji prihodnosti.

Z DKV Box Europe bo vaše podjetje še dodatno lahko optimiziralo delovne procese, prihranilo na času in pri postopkih. Brez ustavljanja po Evropi pomeni še bolj kakovostno in optimalno storitev prevoza in dostave.

Več informacij o napravi DKV BOX EUROPE najdete na spletni povezavi:

<https://www.dkv-euroservice.com/sl/storitve/cestnina/dkv-box-europe/>

POVEZUJEMO EVROPO.



Z DKV BOX EUROPE za nemoten prehod meja.

Končno! Enostavno, hitro in zanesljivo po Evropi – samo z eno napravo za cestninjenje. DKV Box Europe omogoča enostavno namestitve (Plug-and-Play-Installation), avtomatsko zaračunavanje in uporabniku prijazne funkcije za maksimalen prihranek časa.

[dkv-euroservice.com/cestnina-Evropa](https://www.dkv-euroservice.com/cestnina-Evropa)



You drive, we care.





DAF

CF Electric za zbiranje odpadkov

DAF CF Electric 6x2 je prvi električni tovornjak podjetja DAF, ki v testni fazi sodeluje pri prevozu in zbiranju odpadkov. Vozilo poganja električni pogonski sklop VDL. Popolnoma električna je tudi nadgradnja, ki prihaja iz istega podjetja. Pogonski sklop VDL E-power zagotavlja 210 kW moči in 2.000 Nm navora. Pogonski sklop se napaja iz akumulatorja s kapaciteto 170 kWh, kar je dovolj za pokrivanje običajnih poti pri odvozu smeti. Tovornjaki za zbiranje odpadkov se običajno odpravijo na odlagališče vsakih nekaj ur, v tem času pa se tudi njihovi akumulatorji napolnijo do 80 % zmogljivosti (30 min). Vozilo upravlja podjetje ROVA v nizozemskem mestu Zwolle. Od konca leta 2018 dalje vozila DAF CF Electric 4x2 že delujejo za namene distribucije pri vodilnih nizozemskih in nemških transportnih podjetjih in trgovskih verigah. Vozila s tremi osmi zagotavljajo veliko nosilnost (do 28 ton) in zaradi krmiljene zadnje osi odlično manevriranje. Velika prednost teh vozil za zbiranje odpadkov je, da lahko delujejo tudi v gostih mestnih območjih.

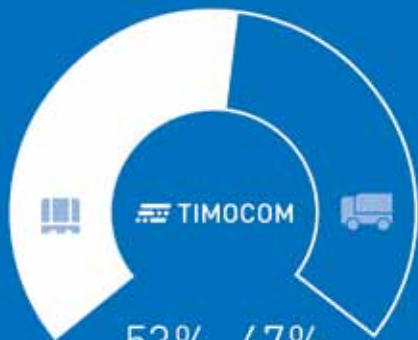
CARGO PARTNER

Soustvarjajo pozitivne zgodbe

V epidemiji COVID-19 so najbolj ogrožena skupina prav starejši, zato so se v podjetju cargo-partner odločili, da bližnjemu domu za ostarele Taber podarijo antibakterijske gele, ki so jih odkupili od matičnega podjetja. Na ta način so izkazati podporo lokalnemu okolju, v katerem delujejo. Dezinfekcijske gele, namenjene osebni uporabi, so Domu Taber predali ob upoštevanju varnostnih priporočil (predaja brez kontakta). Predstavniki Doma Taber so donacijo z veseljem sprejeli ter povedali, da bodo gele razdelili med njihove zaposlene. S tem bodo zagotovili dodatno zaščito pred širjenjem morebitnih virusov. Pred kratkim pa so se pri cargo-partner priključil še eni dobrodelni akciji. Zaradi pomanjkanja respiratorjev v slovenskih bolnišnicah se je podjetje Dewesoft odločilo za hitro akcijo zbiranja sredstev za nakup dveh respiratorjev, ki so jih podarili lokalni bolnišnici. Ker pa medicinske opreme na evropskem trgu močno primanjkuje, je podjetje izkoristilo dobre povezave s Kitajsko ter prek podjetja Dewesoft v Pekingu dobavilo in pripeljalo respiratorja v Slovenijo. Podjetje cargo-partner je s svojim strokovnim znanjem zagotovilo hitro carinjenje blaga ter organiziralo brezplačno dostavo do bolnišnice, s čimer je bilo omogočeno, da sta respiratorja kar najhitreje prišla do ljudi, ki ju potrebujejo.



Transportni barometer



EU ▶ EU

53% 47%

SI ▶ AT	27 73	AT ▶ SI	22 78
SI ▶ BG	26 74	BG ▶ SI	05 95
SI ▶ CZ	14 86	CZ ▶ SI	20 80
SI ▶ DE	31 69	DE ▶ SI	06 94
SI ▶ ES	10 90	ES ▶ SI	09 91
SI ▶ FR	30 70	FR ▶ SI	02 98
SI ▶ HR	47 53	HR ▶ SI	22 78
SI ▶ HU	32 68	HU ▶ SI	05 95
SI ▶ IT	22 78	IT ▶ SI	47 53
SI ▶ PL	31 69	PL ▶ SI	12 88
SI ▶ RS	79 21	RS ▶ SI	17 83
SI ▶ SK	15 85	SK ▶ SI	25 75

Tovor in tovorni prostor v %
Obdobje od 19.02.2020 do 19.03.2020
Powered by TIMOCOM

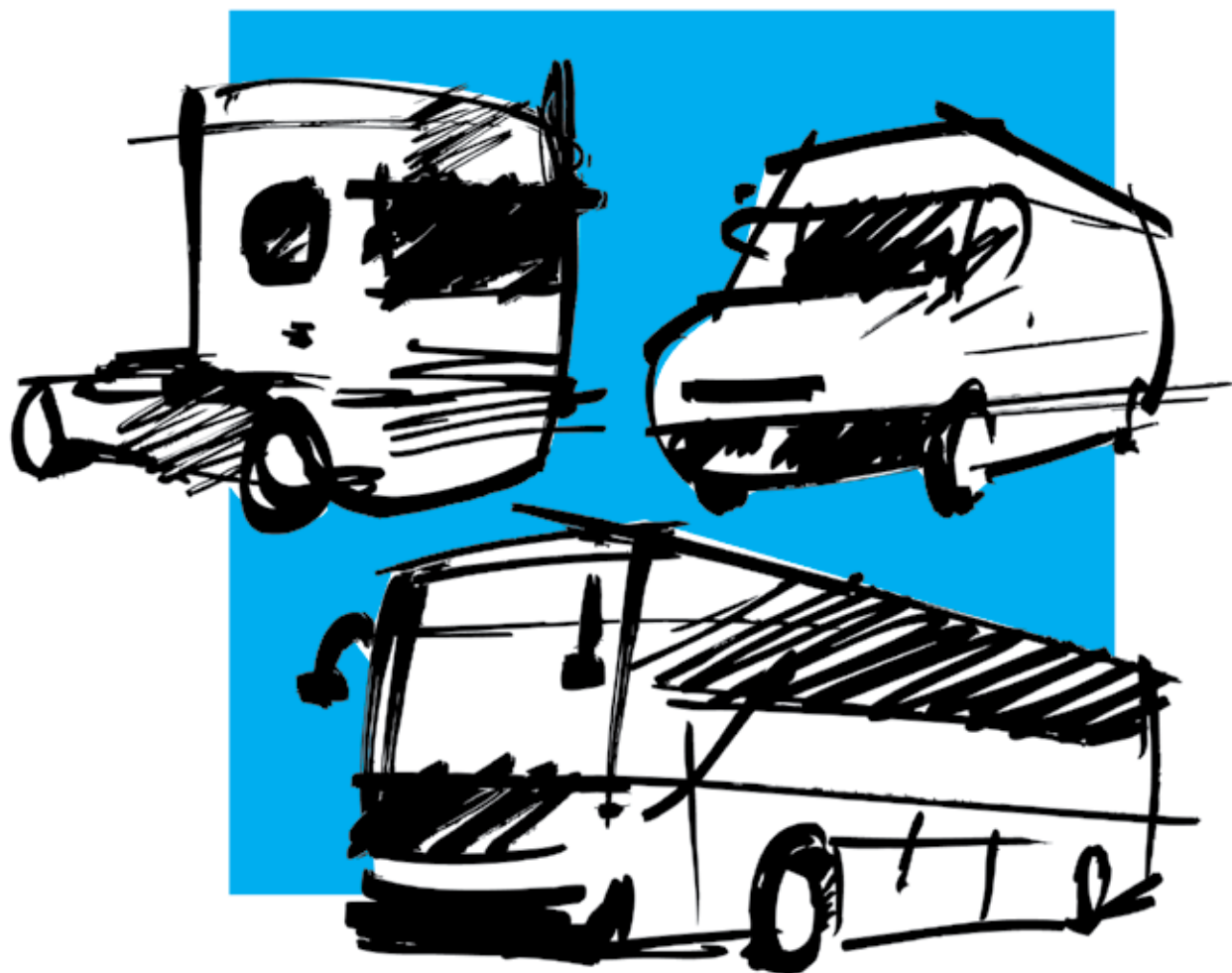
TIMOCOM

Povečujejo možnosti dostopa do vodilne evropske borze tovora in skladišč

Upravljevalnik vodilne borze tovora v Evropi, IT-podjetje TIMOCOM, v času krize povečuje možnosti dostopa do svojega sistema. »Želimo prispevati k temu, da bo mogoča zagotovitev oskrbe prebivalstva in ohranitev oskrbovalnih verig tudi v trenutnih izrednih razmerah,« pravi Tim Thiermann, direktor podjetja TIMOCOM. Tako lahko stranke s spremembo svoje licence, pogojene z IP-naslovom, svoje prevozniške in logistične posle takoj po preverjanju vodijo iz domače pisarne. V ta namen je podjetje TIMOCOM odprlo svojo mrežo več kot 43.000 podjetij vsem tistim, ki jim primanjkuje zanesljivih prevozniških in logističnih partnerjev, da bodo lahko svoje stranke tudi v prihodnje oskrbovali z nujno potrebnim blagom.



GLASUJTE ZA SLOVENSKO GOSPODARSKO VOZILO LETA 2020



TOVORNJAK LETA • DOSTAVNIK LETA • AVTOBUS LETA
• POLTOVORNJAK LETA • ELEKTRIČNO GOSPODARSKO VOZILO LETA

WWW.GVL.SI



Oddajte svoj glas

Organizatorja

Revija
Transport >
& LOGISTIKA

MEHANIKA
in VOZNIK
Novosti v avtomobilski industriji in prevozništvu

Partner

obrtnik
podjetnik

KAKŠNE SO POSLEDICE IN KAKO NAPREJ?

Minilo je več kot mesec dni od uradne uvedbe karantene zaradi pandemije virusa covid-19 in s tem zaustavitve javnega življenja v Sloveniji. Kljub temu da se prometni tokovi v gospodarstvu in oskrbi niso popolnoma ustavili, pa je sedaj že jasno, da bo imela ta nepričakovana kriza dolgoročne posledice tudi na panogo transporta in logistike.

Kako se dnevno z novimi razmerami soočajo slovenski prevozniki, smo vprašali predstavnike stanovskih združenj, prevoznike, logiste in uradne organe.

Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS

Brez logistike ni življenja, so znane besede, ki jih je v preteklosti Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, izgovoril že večkrat. Znova jih je poudaril v pogovoru za revijo Transport & Logistika ob trenutnih razmerah državi, ko so ob zdravstvenih delavcih in drugih potrebnih javnih službah, tudi slovenski prevozniki tisti, ki omogočajo, da življenje, gospodarstvo in humanitarna pomoč potekajo nemoteno.

Takoj po uvedbi epidemije in kriznega štaba v okviru vlade sta OZS in GZS vladi predlagali tudi ustanovitev kriznega štaba za prevoznike, saj je bilo treba v prvih dneh zapor mej s sosednjimi državami nemudoma ukrepati in zagotoviti pretočnost tako tranzitnih kot tudi domačih prevozov.

Tudi v času našega pogovora so Petru Pišku nenehno zvonili telefoni, saj je treba vsako nastalo situacijo reševati hitro in v sodelovanju prevoznikov ter resornih ministrstev za infrastrukturo in gospodarstvo. Le tako usklajeno delovanje lahko zagotovi nemoten pretok blaga in storitev.

Poleg pretočnosti prevozov preko meja je ena izmed glavnih težav slovenskih prevoznikov tudi ukrep omejitve gibanja, karantene voznikov, ki ga izvajajo praktično vse države nekdanje skupne države. Glede na dejstvo, da prihajata praktično dve tretjini voznikov zaposlenih pri slovenskih prevoznikih iz omenjenih držav, je 14-dnevni ukrep karantene lahko velik problem za delodajalce.

»Obseg panoge logistike pada, blagovni tokovi se ustavljajo, vozniki so šli domov in v primeru potreb ne morejo nazaj k delodajalcu oziroma morajo v Sloveniji spet v 14-dnevno karanteno. Tudi evropska direktiva govori, da moramo narediti zelene oskrbovalne koridorje in omogočiti pretok blaga, predvsem zdravil, tehničnih zdravstvenih izdelkov, hrane in blaga za potrebe gospodarstva, ki v teh razmerah dela.«

Druge pomembna zadeva, ki jo izpostavi naš sogovornik, so pravkar sprejeti ukrepi tako imenovanega mega zakona, ki pa v celoti ne upošteva pripomb, ki jih je dala OZS in ki bi v večji meri upoštevali specifično panogo prevoznikstva. Vsaka pomoč države je dobrodošla, še posebej za panogo, ki jih je država z ukrepom popolnoma zaprla (gostinci, frizerji), ne pa toliko za specifično panogo prevoznikstva, ko je praktično 100-odstotno angažirana, prihodki pa so že padli na polovico oziroma v nekaterih sektorjih na ničlo, kot je to v primeru avtobusnih prevoznikov. Tu bo treba storiti še veliko in jim nameniti posebno obravnavo.

»Sektor bo zelo prizadet, zato pričakujemo v drugem delu zakona, da se bodo upoštevale naše pripombe,« poudari Peter Pišek. V nadaljevanju pove, da pričakujejo od vlade in SID banke takojšnji ukrep zavarovanja in garancije terjatev ter moratorij na kredite. Slovensko prevoznikstvo



potrebuje za svoje delovanje likvidnost in to bo ključnega pomena v prihodnjih mesecih. In tu znova poudari, da brez logistike ni življenja, pa tudi ne gospodarskega napredka.

Vsem, tudi njemu, je jasno, da se bodo karte premešale in da prihajajo drugačni časi. Vendar pa meni, da so slovenski prevozniki, ki prispevajo 17 % BDP, trdoživi in so v preteklosti že dokazali, da se znajo tudi v kriznih časih znova postaviti na noge.

»Upam in verjamem, da bomo v obdobju 3, 4 let znova dosegli raven izpred krize in glede na to, da ima Republika Slovenija v navezavi na 5. in 10. koridor evropske prometne smeri čudovite možnosti za razvoj logistike, pričakujemo od Vlade RS, da bo po krizi spremenila tudi okoljsko politiko za umeščanje logistično-prometne infrastrukture. Menim, da bi bila Slovenija, kar se tiče prometnih tokov, lahko zelo konkurenčna v regiji, kar bi pomenilo tudi več ustavljanj tranzitnih prevoznikov, točenja goriva in več počitkov na naših postajališčih in s tem posledično večje prihodke državi in gospodarstvu.«

Prevozniki so v sklopu OZS in GSZ eno izmed najstarejših panožnih združenj, zato je pomembno, da prevozniki ostajajo enotni in da država podpira tovrstna panožna združenja. Kot se je pokazalo že večkrat, pa tudi v tej krizi, imajo izkušnje, poznajo problematiko in ponujajo rešitve. Peter Pišek v teh časih poudari odlično sodelovanje z resornima ministroma, gospodom Vrtovcem in gospodom Počivalškom, Policijo in Darsom ter upa, da nam bo vsem skupaj uspelo.

Na koncu se predsednik Sekcije za promet zahvaljuje vsem članom, ki so v teh časih složni in so prepoznali, kaj pomeni biti član OZS, ki dnevno ponuja informacije in vrhunski servis, saj so jim na voljo praktično 24/7. Na tem mestu tudi zahvala vsem voznikom in voznicam, ki so v teh časih v svojih vozilih in skrbijo za nemoteno oskrbo.

Robert Sever, direktor Združenja za promet pri GZS



Razmere, s katerimi se panoga transport in logistika sooča v času epidemije CoVid-19, so nepredvidljive in podjetja se razumljivo na takšne razmere niso pripravljala oziroma niso bila pripravljena. Kljub poudarkom, da se oskrba gospodarstva in prebivalcev ne sme ustaviti, so podjetja in vozno osebje soočeni s številnimi omejitvami v posameznih državah pri prehodu meje ter številnimi omejevalnimi ukrepi, ki so jih države sprejele na svojem ozemlju. Poleg tega so se številne proizvodne dejavnosti ustavile, kar je privedlo do odpovedi že dogovorjenih poslov, v najboljšem primeru pa do zmanjšanja obsega poslov. Za nekatere panoge, kot je prevoz potnikov ali registracija vozil in podobno, pa je po sprejemu odloka Vlade RS prepovedano opravljanje dejavnosti. **Podjetja so morala tako čez noč ustaviti svojo dejavnost in zaposlene poslati na čakanje, ostali pa so jim fiksni stroški**, ki kljub neopravljanju dejavnosti ostajajo. Podjetja, ki pa v zmanjšanem obsegu opravljajo dejavnost, se soočajo s pojavom plačilne nediscipline ter likvidnostnimi težavami, ki so s tem povezane.

Sprejem prvega paketa interventne zakonodaje je bil težko pričakovan in prinaša nekatere nujne rešitve. To bo v določeni meri olajšalo skoraj nevzdržno situacijo, v kateri se je znašla večina podjetij. Žal paket interventne zakonodaje ni bil dopolnjen s predlogi iz gospodarstva, saj bodo nekatere odločitve gospodarstvu po nepotrebnem povzročile nove probleme. Pričakujemo, da bo Vlada RS, kot je potrdil premier na zadnjem srečanju s predstavniki gospodarskih organizacij, te predloge gospodarstva upoštevala v naslednjem koraku v drugem velikem zakonodajnem paketu.

Ključne pomanjkljivosti sprejetega zakona:

1. Višja sila: Upravičenost do nadomestila za delavce, ki ne morejo opravljati dela zaradi višje sile, bi morala pripadati vsem delodajalcem, ne samo tistim z upadom prihodkov, kot sedaj razlaga zakon. Hkrati se nadomestilo zaradi nezmožnosti opravljanja dela zaradi višje sile zvišuje na 80 % osnove, ob dodatnem pogoju, da ne sme biti nižje od minimalne plače. Zakon torej postavlja v slabši položaj podjetja, ki ne bodo izpolnjevala pogoja padca prihodkov, saj bodo morala delavcem vseeno plačati 80-odstotno nadomestilo zaradi nezmožnosti prihoda na delo zaradi višje sile, ne bodo pa upravičena do povračila tega nadomestila.

2. Krizni dodatek: Delodajalec bo moral vsakemu zaposlenemu, ki dela in čigar zadnja izplačana mesečna plača ni preseгла trikratnika minimalne plače, izplačati mesečni krizni dodatek v višini 200 evrov, neodvisno od

tega, ali je bil delavec izpostavljen posebnim obremenitvam ali nevarnostim.

3. Prekinitev čakanja na delo se v zakonu omejuje na 7 zaporednih dni v mesecu. Podjetja imajo različno organizirane delovne procese in zato je nujna večja fleksibilnost pri prekinitvah čakanja.

4. Niso bili upoštevani predlogi glede dodatnih ukrepov, kot je koriščenje starega letnega dopusta ali obveza delavca, da si uredi prevoz na delo.

5. Klavzule, ki določajo omejitve v primeru koriščenja pravic iz tega zakona, so preveč omejujoče. Podjetja, ki te pravice koristijo, ne morejo izplačati nagrad za poslovno uspešnost zaposlenim ali izplačati dobička, tudi tistega iz preteklega leta ne. Verjetno bi bila omejitev za izplačilo dobička za leto 2020 v letu 2021 primernejša omejitev. Zaposleni, ki so bolj obremenjeni, si tudi zaslužijo izplačilo nagrade za poslovno uspešnost.

Z novimi ukrepi se bo moralo reševati področje likvidnosti. Ta postaja največji problem gospodarstva in preživetja številnih podjetij. Ocenjujemo, da bo morala biti vrednost drugega paketa tudi okoli 3 mrd evrov, da bo omogočil podjetjem obstoj in ponovni zagon. Vlada pa naj ob tem ne pozabi izvesti nujnih popravkov pravkar sprejetega zakona. **Posebej se zavzemamo za posebne ukrepe za avtobusna podjetja**, ki ne morejo izvajati svoje dejavnosti v času epidemije in so podobno kot turizem najbolj prizadeta v teh kriznih razmerah.

Podjetja ocenjujejo, da bo po koncu razglasitve epidemije potrebno še vsaj 2 meseca do v danih razmerah normalizacije proizvodnih procesov, seveda pa je vprašanje, na katerega ni odgovora: **Ali se bo po končanih izrednih razmerah možno vrniti v stare tirnice?** Po podatkih, s katerimi razpolagamo, je panoga v tem času upadla za 30–40 %, v nekaterih podpanogah celo 60–70 % in seveda pri prevozu potnikov 100 %, saj se od 16. marca ne izvajajo. Analitiki ocenjujejo drastičen upad BDP, in sicer tudi do 14–16 % padec, kar bo imelo dolgoročne posledice tudi na panogo transporta in logistike.

Peter Mirt, predsednik odbora avtobusnih prevoznikov pri OZS

Na področju prevoza blaga in potnikov so zagotovo najbolj prizadeti avtobusni prevozniki, saj je promet čez noč padel praktično na nič. Zato so mali avtobusni prevozniki, združeni pod okriljem OZS že konec marca opozorili na dolgoročne posledice za panogo, ki je bila v zadnjih letih na dobri poti k normalizaciji stanja, tako pri notranjih linijskih prevozi kot tudi pri mednarodnih turističnih prevozi.

Kot je povedal in opozoril Peter Mirt, predsednik odbora avtobusnih prevoznikov pri OZS in lastnik avtobusnega podjetja MirtTours: »Ukrepe vlade sicer pozdravljamo, vendar pa bodo za našo panogo razmere kritične več kot tri mesece. Ocenjujemo, da se sezona avtobusnih prevozov ne bo začela po koncu epidemije, temveč šele prihodnje leto. Vrednost turističnih avtobusov je izjemno visoka, vsa ta vozila pa so na kredite in lizinge. **Glede na razmere in napovedi se bojimo, da z ukrepi države zgolj za tri mesece ne bomo preživeli.**«

Tudi po treh mesecih, ko naj bi se po nekaterih ocenah epidemija končala, je vprašljivo, ali bodo mali avtobusni prevozniki začeli z delom v polnem obsegu. Najbrž ne, ocenjujejo avtobusni prevozniki. **»Apeliramo na vlado, da se male avtobusne prevoznike obravnava posebej zaradi specifik našega dela.** Zamrznitev oziroma preložitve obveznosti do bank za eno leto je spodbuden ukrep, prav tako pa naj to velja tudi za lizijske hiše. Prav tako želimo, da ukrepi države za male avtobusne prevoznike veljajo eno leto in ne zgolj tri mesece,« še dodaja Mirt.

Spomnimo, avtobusni prevozniki so prvi občutili posledice koronavirusa, praktično že konec januarja, saj so bile odpovedane ture tujih potnikov po vsej Evropi. Veliko turistov namreč v Evropo prihaja iz azijskih držav. Poleg tega so turistične prevoze odpovedale tudi Slovenija in druge evropske države, odpovedani so bili tudi vsi prevozi na sejme, festivale, šolski prevozi in celotni javni potniški promet.

Trenutno ne vemo, kdaj in ali se bo sploh začel pouk. Ekskurzij šol in izletov, kot smo jih poznali in so za marsikoga vir preživetja, do poletja zagotovo ne bo. »Sezona od marca do julija je za nas končana,« še opozarja Mirt in še enkrat izrazi upanje, da jim bo vlada v nadaljevanju ukrepov prisluhnila in sprejela ustrezne ukrepe, predvsem tam, kjer ima vpliv, to je predvsem zagotavljanje likvidnosti ter pomoč pri obveznostih s. p.-jev in njihovih zaposlenih.



Ivan Kapun, vodja Sektorja prometne policije na Generalni policijski upravi

Kako ste se na policiji organizirali v obdobju COVID-19?

Vladni odloki in omejitve gibanja prebivalstva so seveda vplivale tudi na delo policije. Količina prometa na cestah se je zmanjšala, po drugi strani pa so se tudi povečale hitrosti na cestah. To obdobje so namreč nekateri vozniki izkoristili tudi za divjanje po cestah. Druga stvar pa je lepo vreme, ki je na plan zvabilo večje število motoristov. Zaradi njihovega povečanega števila in višjih hitrost je delo policije v tem času usmerjeno v umirjanje prometa, seveda pa je nadzora manj kot v običajnih obdobjih.

Kako je organizirano delo policistov?

Veliko število policistov sodeluje na kontrolnih točkah, skupaj z drugimi državnimi organi. Delo policistov pa smo organizirali tudi tako, da imamo v primeru, da se pojavi okužba med policisti, vedno na voljo kader, ki okužene in tiste v karanteni lahko nadomesti. Druga stvar pa je, da zaradi odlokov in uredb ljudje ne morejo registrirati vozil, podaljšati prometnega dovoljenja, suspendirana pa so tudi nekatera pravila povezana z vožnjo tovornih vozil. In ker sosednje države spreminjajo pogoje glede vstopa tovornih vozil, je treba na dnevni bazi prilagoditi njihovo delo. In potem je tu še formiranje konvojev tovornih vozil.

Kako poteka formiranje konvojev tovornih vozil?

Pri njihovem formiranju poteka poseben režim, sestavljeni pa so iz tujih tovornih vozil. Slovenski vozniki so iz teh konvojev izključeni, kljub temu pa imajo tudi naši vozniki pri vstopu v državo zaradi tega tudi nekaj sitnosti. Pri konvojih, ki jih formiramo, pa gre za tranzitni promet. V konvojih vozijo samo vozila, ki vstopajo v Slovenijo na kontrolnih točkah z Italijo in pot nadaljujejo proti Hrvaški. Tovrsten režim namreč zahtevajo hrvaški varnostni organi. Formiranje konvojev pa ni potrebno za tovorna vozila, ki v Slovenijo prihajajo iz Avstrije in Madžarske. Policisti nekoliko naprej od kontrolne točke na meji z Italijo zberejo povprečno okrog 50 vozil, včasih tudi manj. To število tovornjakov dopuščajo tudi hrvaški varnostni organi. V začetku tega obdobja je te konvoje spremljala policija, sedaj pa jih spremljajo patrulje Fursa in cestninskih nadzornikov. Celotno koordinacijo pri formiranju konvojev in njihovi najavi skupaj z

Operativno komunikacijskimi centri posameznih Policijskih uprav vodi štab GPU, ki se nahaja v Ljubljani.

Kako pa je s prehitevanjem konvojev. Jih je dovoljeno prehitevati, kdo jih lahko prehiteva ...?

Konvoji nimajo specifičnih omejitev hitrosti, resda pa potujejo nekoliko počasneje, saj gre za skupino približno 50 vozil. In naš namen je, da skupaj prispejo na cilj. Seveda pa ne moremo od drugih udeležencev v prometu zahtevati, da vozijo za konvojem, zato je seveda prehitevanje dovoljeno. Občasno pa se lahko zgodi, da prihaja do nepredvidenega prehitevanja znotraj konvoja in takrat lahko tisti organi, ki konvoj spremljajo, zaradi varnosti vseh udeležencev začasno preprečujejo prehitevanje drugih udeležencev v cestnem prometu.

Bi želeli še vi dodati kaj napotkov za voznike in prevoznike?

Svetovali bi, da se na pot odpravite le, če je to res nujno in da se pot načrtujete vnaprej. Svetujemo tudi, da se predhodno pozanimate, kako je s prepustnostjo posameznih mejnih prehodov. Žal se tam ne da izogniti čakanju, že preprosto zaradi dejstva, ker posamezni procesi, kot je preverjanje dokumentov in merjenje telesne temperature, vzamejo nekaj časa. Dodatni zastoji nastajajo tudi tam, kjer nadzor izvajajo tudi tuji varnostni organi. Za mejni prehod Obrežje, kjer so najdaljši zastoji, svetujemo, da se predhodno pozanimate, ob katerih delih dneva so kolone najkrajše. Opažamo namreč, da v določenem delu dneva kolon tovornih vozil ni oziroma so zelo kratke. Za konec bi svetovali, da ste na cesti strpni in potrpežljivi, saj nam bo le tako uspelo obdobje, v katerem se nahajamo, kar se da nemoteno prebroditi.



Ko preteče registracija vozila

V našem uredništvu beležimo številne klice in sporočila glede odloka vlade o začasnih prepovedi izvajanja tehničnih pregledov in drugih postopkov v zvezi z registracijo motornih vozil. Bralci nas sprašujejo, kako ravnati v tujini, če je registracija vozila potekla in na koga se obrniti v primeru težav. Kot je že znano, je vlada z Odlokom začasno prepovedala izvajanje tehničnih pregledov in drugih postopkov v zvezi z registracijo motornih vozil ter delo v tahografskih delavnicah v Republiki Sloveniji zaradi zaježitve in obvladovanja epidemije COVID-19. Prepoved velja do 16. aprila 2020, veljavnost prometnih dovoljenj, vključno z zavarovanjem motornih vozil, pa se podaljša do 16. maja 2020.

Za dodatna pojasnila smo se obrnili na g. Bogdana Potokarja, vodjo Sektorja za cestni promet in logistiko pri Ministrstvu za infrastrukturo.

Kako ravnati sedaj, ko je registracija vozila potekla?

Vlada je z odlokom za določeno časovno obdobje prepovedala izvajanje tehničnih pregledov in drugih postopkov v zvezi z registracijo motornih vozil in tudi njihovih zavarovanj. Za čas, ko teh storitev ni mogoče opraviti, se veljavnost prometnih dovoljenj in tudi zavarovanj motornih vozil podaljša do najmanj 16. maja 2020. V primeru, da bo vlada sprejela dodatne ukrepe ali podaljšala omenjeno prepoved, ki velja do 16. aprila 2020, se bodo ti roki seveda ustrezno podaljšali.

Številni vozniki in lastniki tovornih vozil se na nas obračajo z vprašanji, ali morajo kaj storiti, pridobiti kakšna dodatna potrdila v primeru pretečenega roka registracije vozila in zavarovanja, če vozijo tudi v tujini?

Ker se tehničnih pregledov vozil v Sloveniji trenutno ne da opraviti in s tem posledično tudi ne vseh drugih postopkov, smo v sodelovanju za

Ministrstvom za zunanje zadeve o nastali problematiki obvestili vse države članice Evropske unije. In ker se tudi v kar nekaj drugih državah članicah EU (v Italiji so na primer ustanove za izvajanje tehničnih pregledov zaprli za kar 60 dni) ubadajo s podobnimi problemi glede zaježitve širitve koronavirusa, pričakujemo, da do kakšnih večjih zapletov v primeru kontrole prometa ne bi smelo prihajati.

Kaj pa če vseeno pride do težav v tujini, na koga naj se obrnejo vozniki?

V primeru kakršnihkoli zapletov glede omenjene tematike svetujemo, da se obrnete na Ministrstvo za zunanje zadeve in njihova lokalna predstavništva, saj so oni odgovorni za reševanje nastalih težav slovenskih državljanov v tujini.

Kako je s transportom v države, ki niso članice Evropske unije?

Ker se razmere spreminjajo iz ure v uro, svetujemo, da transport z državami, ki niso članice EU začasno prekinete, če to res ni nujno. Prav tako se odsvetuje tudi transportni promet v Srbijo, seveda z izjemo humanitarnih konvojev. Poleg že omenjenega odsvetujemo tudi prevoze v Rusijo.

Bi želeli še kaj poudariti, dodati?

Zavedamo se, da omenjeni ukrepi vsekakor niso prijetni za nikogar od nas in da povzročajo številne težave. Vendar je na tej točki treba razumeti, da je njihovo spoštovanje in uveljavljanje v tem trenutku žal nujno, če želimo obdobje, v katerem se nahajamo kar se da skrajšati. Obenem pa tudi apeliramo na vse, da teh ukrepov ne zlorablajo. Kajti v primeru, da vozilo ni tehnično brezhibno, se odgovornost glede tega prenaša na lastnika tako osebnega kot tudi tovrnega vozila. Za konec bi rad še dodal, da se najprej osredotočimo na trenutno situacijo, čas po njej pa izkoristimo za ukvarjanje s težavami, ki jih je/bo prinesla. Vsem želim veliko varnih kilometrov in ostanite zdravi!

Bogdan Potokar, vodja Sektorja za cestni promet in logistiko

Rok Svetek, Adria Kombi, d. o. o.

V trenutnih razmerah epidemija na potek dela še ne vpliva močno, saj smo dobro pripravljeni (digitalizirani), večina zaposlenih dela od doma, tako da delo s strankami in partnerji teče nemoteno.

Se pa že pozna za približno 40 % zmanjšan obseg dela, a se po prvem šoku pri naših strankah stvari počasi umirjajo. Glede na dejstvo, da je z zaprtjem trgovin najbolj prizadeta široka potrošnja, se je posledično zmanjšala nabava blaga z Daljnega vzhoda s tem posledično pa tudi število TEU (20-čevljski kontejner) v uvozu.

Sicer pa večjih težav v odpremljanju in prevozih vlakovnih kompozicij, kar je naš osnovni posel, tako rekoč ni, tudi zaradi dobrega sodelovanja z Luko Koper in Slovenskimi železnicami.

Izvajamo vse varnostne ukrepe, ki jih je priporočila vlada. Sodelavci v agaturah, ki imajo opravka z vozniki, imajo zaščitna očala, maske in rokavice ter razkužila.

Pozdravljamo hitro ukrepanje vlade na področju novega interventnega zakona za ublažitev gospodarskih posledic koronakrize. Zakon je bil nu-

jen. Obravnava zelo širok spekter ukrepov. Bomo pa videli, kako se bo izvajal v praksi, oziroma pričakujemo tudi dopolnitve v nadaljevanju in dosledno ukrepanje, saj znamo včasih velemojstrsko izničiti dobre namene.

Podpiramo predloge in pripombe, ki jih je posredovalo naše stanovsko združenje v okviru GZS. Vsi ukrepi v zakonu morajo biti izvedeni transparentno, za vse enako in pravično brez korupcije. Gre za tako velik denarni vložek, da lahko nekaj denarja ponikne tudi nenamensko. Tega se najbolj bojimo.

Zavedamo se tudi, da bi dolgotrajnejše stanje pandemije imelo zelo hude posledice na industrijo, trgovino in posledično tudi na panogo transporta in logistike. Predvidevam, da bo do konca maja »business as usual«.

Če se bo gospodarstvo hitro pobralo, se bomo tudi mi. Smo neločljivo povezani. Smo optimisti!



Foto: Barbara Reya

Nataša Pogačnik, izvršna direktorica skupine SIGR, d. o. o.

Skupina SIGR Bizjak ima že več kot 80-letno tradicijo. Smo regionalni specialisti v transportu hitro pokvarljivega blaga ter storitvah dodane vrednosti, predvsem prevozu cvetja in zelenega programa.

Glede na našo glavno dejavnost to obdobje po navadi predstavlja glavno sezono v letu. Glede na drastični upad na področju zelenega programa beležimo delno povečanje na področju farmacije, v začetku tudi sadja in zelenjave. Vendar zadnje dni tudi na tem segmentu beležimo upad, saj so skladiščne kapacitete zapolnjene.

Epidemija ima tako za nas ogromne posledice, saj je glavina naših kupcev zaradi zaprtja trgovin dobave ustavila. V trenutku smo se znašli v ogromnem upadu naročil ter posledično v situaciji izrednega kriznega upravljanja. Predvsem, kako zaščititi zaposlene, ki morajo še naprej opravljati delo? Kako ohraniti potreben del prometa? Zdravje, motivacija in strah zaposlenih so seveda pomembne komponente, ki jih moramo upoštevati dnevno.

Zaposlene smo oskrbeli z zaščitnimi maskami in razkužili, ekipe v pisarni pa razdelili na skupine; tako smo omejili stike in povečali varnost naših zaposlenih. Vodstvo v glavnini dela od doma. Dodatno smo uvedli nov protokol gibanja v upravni stavbi, skladiščih in mehanični delavnici. Zunanji izvajalci dostopajo do skladišč samo s predhodno najavo; spremenili smo tudi sam potek dokumentacije. Investicija v brezpapirno poslovanje, ki smo ga uvedli lansko leto, se je v tem obdobju izkazala za veliko prednost, saj smo tako še omejili možnost okužb.

Trenutno se v podjetju ukvarjamo, kako zagotoviti zdrav denarni tok, kljub izrednim zamudam plačil, kako zagotoviti zadosten promet, ki nam bo omogočal plačilo obstoječih fiksnih stroškov in kje preusmeriti del kapacitet na druge segmente, ki so v tem obdobju še aktivni. **Likvidnostne težave se že kažejo. Naš največji strošek so gorivo, cestnine in plače.** Vse to moramo plačati v dogovorjenem roku. Vsaka dodatna zamuda plačil naših strank nam to seveda zelo otežuje.

Poleg tega nam dodatne težave povzročajo dnevne omejitve, ki so jih uvedle sosednje države na mejnih prehodih in drastično znižanje voznin, zaradi povečanih kapacitet, ki so kar naenkrat na trgu.

Vsi glavni partnerji, s katerimi delamo (tako doma kot po tujini), že čutijo posledice kriznih razmer, ki se je praktično zgodila čez noč. Glavnina jih prakticira delo od doma, zmanjšali so število zaposlenih, vsi natančno proučujejo stroške. **Dolgoletna partnerstva bodo v teh razmerah ključna, saj brez razumevanja, podpore in skupnega sodelovanja ne bomo preživel.** Zavedati se je treba, da bodo trenutne razmere nekatere pahnila na rob preživetja.

Pravkar sprejeti mega zakon bo vsem v gospodarstvu v veliko pomoč, saj vsaj za najtežje prvotno obdobje deloma razbremeni strošek plač zaposlenih. Zavedati pa se je treba, da bodo posledice bolj dolgotrajne in globoke. To bo treba nasloviti še v mesecih, ki prihajajo. Glede na dejstvo, da je Slo-



venija izredno izvozno naravnana, bomo tako čutili posledice padca BDP-ja vseh večjih evropskih držav. To je naša glavna skrb v prihodnjih mesecih. Dolgotrajnejše stanje epidemije bi imelo na naše delo korenite posledice, tako na strani denarnega toka, zaposlenih kot tudi razvoja. Tega si enostavno ne moremo privoščiti. V teh kritičnih časih se je pokazalo, kako pomembno vlogo igra transport in logistika v oskrbovalni verigi, saj bi brez voznikov trgovine hitro ostale prazne.

Pokazalo se je tudi, da smo na nekaterih področjih preveč odvisni od tujih dobaviteljev; ponovno je oživela ideja »near sourcinga«, oz. domače pridelave/proizvodnje (pa naj bo to na strani dobave sadja, zelenjave, farmacije ali pa tekstila).

Spletna trgovina je v tem obdobju v skokovitem porastu, s tem pa postaja še bolj pomembno, da smo transportna podjetja zato primerno opremljena. Dostave zadnje milje, točne dostave v distribucijske centre so ključne, le-te pa se lahko zagotovijo samo s sofisticiranimi IT-sistemi, ki nam omogočajo popolno sledljivost gibanja blaga. **Na tem področju imamo prednost, saj smo to potrebo prepoznali že pred tremi leti. Največja digitalna transformacija je na srečo tako že za nami.**

Investicije planiramo letno. Vsako leto del sredstev namenimo nadaljnjemu razvoju digitalizacije, modernizaciji voznega parka in seveda tudi inovacijam. Ta kriza za nas pomeni, da smo prisiljeni gledati na vsak evro in korenito pretehtati, katero od planiranih investicij bomo v letošnjem letu še izvedli in katere bomo prisiljeni zamrzniti. **Investicije so v današnjem poslovnem okolju, sploh v transportu in logistiki, nujne.** Kratkotrajni prihranki na žalost prinesejo dolgotrajne posledice nekonkurenčnosti, kar je tudi naša glavna skrb glede trenutnih razmer.

Zavedamo se, da trenutne razmere zahtevajo vso pozornost in prioriteto, vendar pa je tudi pomembno, da ne zaustavimo nadaljnjega razvoja in projektov. Pričakujemo, da bo tu država s sredstvi in vzpodbudami znova igrala ključno vlogo.



Tadej Pojbič, vodja logistike Kemofarmacija, d. d.

Ker je varnost zaposlenih v Kemofarmaciji, veletrgovini z zdravili na prvem mestu, smo že pred uradno razglasitvijo epidemije s covid-19 sprejeli varnostne ukrepe v skladu s priporočili NIJZ s ciljem preprečitve širjenja okužbe. Uvedli smo obvezno razkuževanje rok na vhodu, objavili navodila zaposlenim za preprečevanje okužbe, omejili smo zbiranje ter uvedli varnostno razdaljo med delom. Zaostriili smo pravila ob sprejemu ter izdaji blaga, naši zaposleni na teh oddelkih obvezno uporabljajo zaščitna sredstva, maske in rokavice. Enako zahtevamo od šoferjev, ki pripeljejo blago. Odpovedali smo vse nenujne sestanke, večina komunikacije poteka po telefonu ali digitalnih kanalih.

Zaposleni, za katere ni potrebno, da so v prostorih Kemofarmacije, delajo od doma. **Na ta način smo zmanjšali možnost vnosa okužbe v Kemofarmacijo, ki mora v teh dneh poslovati neprekinjeno.** Navodila nenehno posodabljam in lahko potrdim, da se vsi zaposleni zavedamo našega poslanstva, to je, da zagotavljamo nemoteno oskrbo lekarn in bolnišnic z zdravili in medicinskimi pripomočki tudi v teh kriznih časih.

Epidemija bolezni covid-19 je v veliki meri vplivala na našo logistiko. Impulziven odziv pacientov, ki so na začetku epidemije obiskovali lekarne s ciljem povečevanja zaloga zdravil brez recepta in prehranskih dopolnil za krepitev zdravja ter razkužil, je močno povečala naročila lekarn, bolnišnic in drugih naših kupcev.

Naročila so se za nekaj dni povečala tudi za več kot 2,5-krat. Kemofarmacija kot največja veletrgovina z zdravili in medicinskimi pripomočki v Sloveniji zagotavlja nemoteno oskrbo slovenskega trga z zdravili in drugimi izdelki za podporo zdravja. Stalno imamo na zalogi 16 tisoč izdelkov, od tega je okoli 3.500 zdravil. Obremenitev logističnega sistema je bila v določenih dnevih blizu 100 %, zato je bila naša investicija, ki smo jo izvedli 2019, več kot upravičena. Tako smo samo v enem dnevu izdali in dostavili več kot 11.300 zabojnikov z blagom.

Ko je vlada RS tudi uradno razglasila epidemijo in zaprla šole ter vrtove, je to posledično negativno vplivalo tudi na razpoložljivost naših zaposlenih, saj so nekateri morali poskrbeti za svoje mladoletne otroke. Odsotnost je tako v trenutku poskočila na blizu 30 %. Zato smo za nemoteno delo v logistiki zaposlili nekaj študentov, v pomoč pa so nam bili tudi sodelavci iz drugih oddelkov.

V kriznih trenutkih se pokaže pravo razumevanje skupnih vrednot in ciljev organizacije. Naloga vodstva je, da poskrbi, da mu zaposleni zaupajo in se počutijo varne. Pri tem je ključna ustrezna komunikacija z vsemi – tako tistimi, ki delajo na lokaciji, kot tistimi, ki delajo od doma.

Zaradi nenadnega povečanja naročil in posledično izdaje blaga, kot tudi poveča-

nega absentizma, smo bili primorani za obdobje 14 dni svoje sile usmeriti samo v osnovne poslovne procese, ki so nujni za zagotavljanje nemotene oskrbe trga z zdravili in začasno ustaviti vse druge. V tem obdobju tako nismo pobirali sodčkov za odpadna zdravila, reklamacije smo reševali le papirno, blago je začasno ostalo v karanteni v lekarnah, za nekaj dni smo celo zamrzili prodajo nenujnih izdelkov, npr. kozmetike. Zanesljivo oskrbo z zdravili smo zagotavljali tudi z dodatnimi dostavami. O tem smo nenehno obveščali naše kupce in dobavitelje, saj je komunikacija v kriznih razmerah ključnega pomena.

Lahko potrdim, da so se vsi dobavitelji takoj pozitivno odzvali na povečanje povpraševanja in zagotovili zadostne količine zdravil in drugega blaga. Naši kupci, lekarne in bolnišnice, pa so bili zadovoljni z našimi storitvami tudi v teh kriznih časih, kar so nam sporočili po številnih kanalih.

Ukrepi vlade RS z omejitvijo gibanja in obiskovanja trgovin in lekarn, omejitve pri izdajanju zdravil ter zaloge pacientov so posledično v zadnjih dneh že rezultirali v bistvenem zmanjšanju naročil in prometa. Tudi lekarne so omejile urnike svojega poslovanja, nekatere so se celo zaprle. Za naše zaposlene to pomeni, da bomo koristili nabrane ure, kakšen dan dopusta in si nabrali novih moči.

Sprejeti mega zakon za pomoč in podporo gospodarstvu je po mojem mnenju premalo ambiciozen in glede na napovedano časovnico trajanja ukrepov, bodo potrebne večje intervencije s strani vlade.

V Kemofarmaciji, d. d., smo v letu 2019 investirali v celovito prenovu logističnega sistema ter povečanje skladiščnih in manipulativnih površin več kot 6 milijonov evrov. Projekt je bil uspešno zaključen konec novembra 2019, v skladu s predvidenim terminskim načrtom. S prenovno smo podvojili pretočnost logističnega sistema, dvignili avtomatizacijo izdaje blaga na več kot 45 % ter posledično dvignili nivo naših storitev do kupcev. Leto 2020 je namenjeno optimizaciji vseh logističnih procesov, interno v skladišču, do dobaviteljev in naših kupcev. Nenehne izboljšave in razvoj so del našega vsakdana, da smo pripravljeni za izzive v oskrbi zdravil jutri.

Trg zdravil v prihodnjih mesecih bo zaradi krize zagotovo nekoliko padel. Koliko, pa je odvisno od časa trajanja ukrepov. Upamo, da ne predlogo, saj je tu veliko pacientov z drugimi zdravstvenimi stanji, ki potrebujejo ustrezno zdravstveno oskrbo, svoje kronične terapije in zdravniške obravnave. **Veletrgovina z zdravili je pomemben člen v oskrbi trga z zdravili.** Povezujemo farmacevtsko industrijo z lekarnami in bolnišnicami, s čimer poskrbimo, da je pravo zdravilo, ob pravem času, pri pacientih, ki jih potrebujejo.

Igor Pristavec, direktor Prigo, d. o. o.

Zaradi izbruha epidemije novega koronavirusa je naše siceršnje delo tako v prevozu kot tudi servisu moteno, na nekaterih področjih tudi oteženo. Ob siceršnjem zmanjševanju obsega poslovanja k temu največ prispevajo spreminjajoči se ukrepi, njihova nedorečenost, neuskajenost uvajanja in izvajanja v različnih državah, da pomanjkljivega in nedoslednega obveščanja niti ne omenjamo.

Ob vseh zaslužnih, ki jim po večini seveda ne gre odrekati predanosti in naporov, ki jih ob skrbi za zdravje vlagajo v odpravljanje zmede in težav, **pristojni vsaj do- slej še niso izrecno omenjali poklicnih voznikov.**

Ravno zato, ker se še kako zavedamo, kako pomembna je v takšnih izrednih razmerah, ko je večina blagovnih tokov prekinjenih, temeljna nujna oskrba bivalstva in delujočih ustanov in podjetij, smo v družbi Prigo s preventivnimi ukrepi začeli med prvimi takoj ob pojavu izbruha.

Ob osnovnih zaščitnih sredstvih, ki jih skušamo redno obnovljati, smo uvedli vse varnostne ukrepe, ki jih predpisujejo strokovnjaki, temeljito smo omejili prisotnost sodelavcev na delovnih mestih in večini omogočili delo od doma. Odpravili smo vsa ne nujno potrebna srečanja, delo usklajujemo na daljavo in preko videokonferenc.

Večino naših partnerjev lahko pohvalimo za izjemno sodelovanje, ki temelji na odzivnosti, pripravljenosti na sprotno prilagajanje razmeram, razumevanju in solidarnosti. Žal je med njimi nekaj takšnih, ki v teh izrednih razmerah sledijo le svojim enostranskim pogodbenim interesom, za človeško plat poslovnega odnosa pa jim je bolj malo mar. **Tako se od začetka epidemije soočamo tudi s ponovno obujeno prakso neplačevanja za že opravljene storitve,** ob tem opažamo, da nekateri krizo izrabljajo prav v te neetične namene.

S slednjim pojavom bi se morali kar najhitreje začeti ukvarjati naši ekonomski in finančni strokovnjaki ter vladni predstavniki, ki pripravljajo ukrepe za blaženje krize na gospodarstvo, v vzpostavitev jamstvenih plačnih mehanizmov in virov podjetjem, ki v teh težkih razmerah delujemo, omogočiti priti do zasluženega plačila. Ukrepe vlade in pristojnih ustanov in organov vsekakor pozdravljamo in ocenjujemo, da reagirajo hitro, pravočasno in sorazmerno. Verjamemo, da sprejeti mega zakon po vsebini in v obliki, ki so znane danes, prinaša kratkoročne rešitve, ki utegnejo premestiti marsikatero trenutno finančno ali z njo povezano težavo

posameznikov in podjetij, pogrešamo pa bolj daljnovidne, dolgoročne ukrepe trajnostne narave.

Kot že omenjeno za zdaj manjkajo konkretnije rešitve, ki bi omogočale bolj nemoten blagovni pretok za nujno oskrbo, denimo z uvedbo učinkovitih oskrbovalnih koridorjev.

Na domači ravni posebnih težav ne zaznavamo, zapleta se v mednarodnem merilu, saj ni usklajenosti na ravni EU. Ukrepi, ki jih sprejemajo posamezne države, so različni, celo samosvoji, komuniciranje v zvezi s stanjem na prometnicah, mejnih prehodih, z dovoljenji in potrdili, ki jih za opravljanje dela potrebujejo poklicni vozniki ipd., je pomanjkljivo in običajno prepozno.

Že predstavljene pobude za zdaj še ne dajejo rezultatov, na »terenu« njihovih učinkov ne beležimo, prevozniki smo še vedno prepuščeni samim sebi in lastni iznajdljivosti.

V trenutni situaciji, ki se po nekaj tednih izrazito kaotičnih tednih le nekoliko umirja, skušamo zagotavljati vse, da bi blagovni tokovi v dejavnostih, ki še delujejo, tekli še naprej. Pri tem opažamo hiter upad poslovanja v zadnjih dveh tednih, ob tem nas še posebej pesti dvojno težavo: stranke skušajo blago po vsej sili še prodajati, oskrba pa že krepko peša.

Prevozi tako vedno bolj potekajo v eni, pretežno izvozni smeri, povratkov pa je vse manj. Druga težava je ta, da za izvedbo primerljivih poslov ob nadzorih, zastojih in omejitvah potrebujemo bistveno več časa, obrat se zato podaljšuje, virov je vse manj. V poslovnih izidih se to v omejenem obsegu sicer že odraža, pravi udarec pa pričakujemo šele v prihajajočih mesecih, luči na koncu predora pa še ni videti. Na stanje in razmere v podjetju Prigo sicer skušamo gledati s pozitivne plati, a pri vsem skupaj ne moremo biti pretirano optimistični, **saj trenutna slika še ne kaže pravih razsežnosti pričakovane krize, v katere bomo šele vstopili.** Tudi zato smo v našem podjetju do nadaljnjega zaustavili vse naložbe in za nedoločen čas preostali uresničevanje nekaterih že zastavljenih projektov.



Ravno aprila bi moral v Portorožu v organizaciji SLZ potekati letošnji največji logistični dogodek Eurolog 2020. Kaj trenutne razmere pomenijo za aktivnosti v SLZ in kongresa?

Logistični kongres smo prestavili na 30. september do 2. oktober. Spremenili smo tudi lokacijo. Tokrat bo kongres v Moravskih Toplicah v hotelu Vivat.

Logistični kongres EUROLOG – Oskrbovalne verige v znanosti in praksi 2020, tokrat organiziramo v sodelovanju z Evropskim logističnim združenjem ELA in naše aktivnosti so bile v zadnjem času usmerjene v prestavitev kongresa. Seveda ne gre samo za lokacijo in nov termin, pač pa se je bilo predvsem treba vse dogovoriti s sponzorji in predavatelji, tudi z Evropskim logističnim združenjem. Danes z veseljem lahko sporočim, da so sodelovanje potrdili praktično vsi predvideni predavatelji, tako da program kongresa ostaja nespremenjen, podpora pa so nam zagotovili tudi vsi sponzorji. Če bi imel pred seboj izključno kongres, bi rekel, da smo dobili dodaten čas za marketing.

Vendar pa počasi prehajamo v obdobje, ko se bomo morali začeti ukvarjati že z naslednjim kongresom, ki ga pripravljamo v letu 2021. Ta bo znova v spomladanskem terminu.

Kako poteka delo SLZ v trenutnih razmerah?

Aktivnosti SLZ so primarno usmerjene v povezovanje, promocijo stroke in spodbujanje digitalizacije in tehnološke modernizacije. V tem času bi za seboj morali imeti že nekaj obiskov sejmov s področja logistične tehnologije v Nemčiji, morali bi biti po kongresu in potekale bi priprave na dogodek Logistika in transport. Trenutna situacija je žal povsem drugačna. Celoten upravni odbor in praviloma vsi, ki se trudimo v in za SLZ smo bolj ali manj volonterji. Naše aktivnosti so zaradi »koronavirusa« zdej seveda bolj usmerjene v lastna podjetja oz. podjetja kjer smo zaposleni, zato se tudi mi poslužujemo spletne komunikacije več kot običajno. Upam si celo trditi, da komuniciramo še več kot prej.

Ali ste že zbrali poročila vaših članov s terena? Kje je najbolj kritično?

Logistika nikoli ni sama sebi namen. Obstaja, kadar je treba prepeljati blago ali ljudi iz točke A v točko B, vmes pa se še kaj poskladišči. Logistika je vezana na okolje, kjer se blago ustvarja oziroma porablja. Ker se zmanjšujejo gospodarske aktivnosti in ker je mednarodni transport močno okrnjen, v logistiki to močno občutimo.

Kot kaže, je avtomobilska industrija tisti del, ki jo je v tem trenutku koronakriza najbolj prizadela. V Sloveniji je »automotive« najmočnejša gospodarska panoga, ki je hkrati močno vezana na nemško industrijo. Težava v EU, še posebej v Nemčiji se v Sloveniji močno poznajo. Hkrati pa sta z vidika preskrbe s surovinami izjemno pomembni Kitajska in Italija. Panoga je torej zares v nezavidljivem položaju, s tem pa tudi vsa tista logistika, ki je na njo vezana.

Seveda pa se problemi s koronavirusom poznajo po vseh panogah. V podjetjih je zmanjšana produkcija ne samo zaradi zmanjšane povpraševanja ali problemov s preskrbo, ampak so veliki izzivi tudi z delovno silo. Objektivno so izzivi z bolniškimi stališči. Zaposleni ostajajo doma zaradi svojcev, otrok, suma na Covid-19 ali pa zaradi lastne bolezni. V takšnih pogojih je težje organizirati delovni proces in nujno trpi produktivnost, ne glede na panogo.

Katere kratkoročne in dolgoročne ukrepe (predloge) v okviru združenja napovedujete?

Zakaj se prilagajamo, zato smo se odločili, da nekatera predavanja izvedemo na spletu, v obliki webinarja. Hkrati pa delamo na programu, ki smo ga potrdili na redni skupščini. Večino aktivnosti smo prestavili na obdobje september–december 2020.

Te dni je bil v parlamentu sprejet protikrizni mega zakon za pomoč gospodarstvu in državljanom. Kaj menite o sprejetih ukrepih in vplivu na panogo logistike?

Zakon z vidika potreb gospodarstva gre v pravi smeri. Žal pa so postavili pogoj 20 % nižjo realizacijo v prvi polovici in 50 % v drugi polovici leta. Razumem stališče ekonomistov in politikov, da je treba vgraditi varovalke in so jih pač vgradili. Tisti, ki pričakuje, da mu bodo prihodki v prvi polovici padli za 20 % in bo v drugi polovici povečal prihodke za 50 %, bo pomoč vrnil, saj je bila po mnenju ekonomistov nepotrebna oziroma je predstavljala zgolj nujno likvidnostno premostitev – takim torej država namenja brezobrestno posojilo, drugi, ki pragov ne bodo presegli, pa bodo dejansko dobili pomoč.

Menim, da je omejitev na tak način nepotrebna ali celo škodljiva. Gospodarstvo bo čutilo posledice skozi celotno leto, ne glede na trajanje pandemije. Zakaj torej omejevati pogoje na polletje in zakaj sploh omejevati spodbude. Vsi si želimo, da podjetja po težki situaciji ponovno zaživijo na polno in imajo rast. Če je celo višje kot 50 %, je to najbrž dobro in je bil cilj dosežen. Nihče ne želi, da podjetja začnejo preračunavati in potencialne prihodke prenašati v leto 2021 samo zato, da ne bo treba vračati subvencij. Ukrepi so namenjeni (lažjemu) preživetju v prvi vrsti, v nadaljevanju pa si želimo, da podjetja rastejo čim bolj in čim prej začnejo ustvarjati davčne prilive. Pa ne zato, ker morajo vračati podporo, ampak zato, ker so po težkih časih še bolj uspešne, kot so bile prej! Potem pa je tu še zloglasni 24. člen, ki na eni strani omejuje delodajalce pri ponovnem angažmanju delavcev na čakanju na 7 zaporednih dni, na drugi strani pa ne prispeva k dinamični pomoči delodajalcem. Komentarijev na ti temi je bilo veliko. Sem optimist in verjamem, da bodo opozorila upoštevana.

Ker misljam reševati likvidnost v drugem paketu, tega žal ne morem komentirati. Je pa likvidnost problem že dalj časa in želim si, da bo paket sprejet čim prej. Vendar pa bi želel opozoriti na naslednje. Vlada (še v prejšnji sestavi) je preko različnih ukrepov začela spodbujati digitalizacijo. Ključna ukrepa sta bila priprava digitalne strategije in v nadaljevanju digitalna transformacija. Ta dva ukrepa je vlada zamrznila in jih prestavila na kasnejše obdobje. Osebnost sem prepričan, da je to narobe.

Industrija je globalno na nižjih obratih. Oddelki strateške in operativne nabave, plan, logistika itd. se še bolj kot sicer trudijo, da zagotovijo vse potrebno za proizvodnjo, saj je surovinski trg močno okrnjen, delo pa je v teh pogojih veliko težje



organizirati. Vendar pa je sedaj primeren čas, da se spodbudijo podjetja k pripravi digitalnih strategij. Zdej(!) je treba te aktivnosti pospešiti, ne pa zavirati, ter jih nujno razširiti tudi na tehnološko modernizacijo, ki poleg digitalizacije vključuje tudi avtomatizacijo, robotizacijo, ipd.. Ali na kratko: dodatno spodbuditi v smeri Industrije 4.0. Žal pa veliko podjetij ni pripravljenih na digitalizacijo, saj nimajo zadosti urejenih poslovnih procesov, zato je treba ta podjetja spodbuditi tudi k razmisleku o ureditvi poslovnih procesov.

Pripravo digitalnih strategij je potrebno razširiti v strategije celovite tehnološke modernizacije. Podpora digitalni transformaciji pa usmeriti v podporo celoviti tehnološki transformaciji podjetja v smeri Industrije 4.0, sredstva povečati, delež sofinanciranja povečati in takoj nehati z razlikovanjem med vzhodno in zahodno kohezijsko regijo. Po koncu pandemije se bodo podjetja intenzivno ukvarjala z realizacijo naročil in manj verjetno je, da se bodo ukvarjala s projekti tehnološke modernizacije. Menim, da imamo kljub vsemu priložnost, da v teh časih naredimo nekaj spodbudnega in da država ponudi podjetjem, da poleg tega, da preživijo, v nekaterih elementih izidejo s krize močnejša ali pa vsaj bolj pripravljena.

Glede na predvidevanja ekonomistov nas po končani krizi čaka dolgotrajno okrevanje. Marsikatero podjetje bo potrebovalo pomoč. Kako vidite delovanje SLZ po koncu krize, v času okrevanja?

SLZ neposredne pomoči podjetjem ne more ponuditi. Mi bomo nadaljevali naše poslanstvo v smeri, kot smo si ga začrtali. Pred kratkim smo imeli skupščino, kjer smo predstavili plan dela za leto. Večino naših aktivnosti smo prestavili v obdobje od septembra naprej. In še vedno imamo v planu izvesti več kot deset različnih aktivnosti za naše člane vključno s logističnim kongresom in dogodkom Keep IT Simple. Če nam bo uspelo vzpostaviti tudi webinarje, bomo s temi aktivnostmi začeli še prej.

Kaj bo drugače?

Ne bi komentiral posledic globalnih premikov v oskrbnih verigah, ker je o tem že veliko napisanega. Kriza je pokazala, da so oskrbne poti pomembne in daljše kot so, bolj so tvegane. Strateško bo v prihodnjih letih v ospredju samooskrba in oskrba z lokalnimi dobavitelji.

Z vidika družbe kot takšne pa menim, da smo v tem času vsi skupaj spoznali, kako pomembni so naši sodelavci. Zvesti zaposleni, ki delijo usodo družbe in v teh časih še bolj zavzeto pomagajo, niso del običajnega delovnega procesa, ampak so del splošne kulture v Sloveniji, ki je pokazala, da v krizi znamo stopiti skupaj. Prepričan sem, da bodo odnosi med delodajalci in delojemalci na višji ravni, kot so bili pred krizo.

Zdravstvo, tako zdravniki, medicinske sestre kot tudi drugo podporno osebje, je v teh časih najbolj izpostavljeno. Ni skrivnosti, da smo v obdobju pred krizo številni dobili občutek, da je »Hipokratova prisega« zanemarjena. Prepričan sem, da bomo tudi na zdravstvo gledali drugače in verjamem, da bo volje po pozitivnih spremembah še več.

Kriza je pokazala, kako smo ranljivi. Organizirati delovni proces v teh okoliščinah je velik izziv. Verjamem, da bodo po krizi podjetja še bolj temeljito premislila svoje strategije in aktivnosti v smeri avtomatizacije, robotizacije postavila na višje obrate.

Delo na domu je kar naenkrat postalo nekaj normalnega, zaželenega. Storitvena dejavnost ima sedaj priložnost, da pozitivne učinke preskusi tudi v praksi. Usmerjenost v realizacijo dogovorjenega, potrebnega, celo normiranega obsega dela, pri tem pa ni pomembno, kje smo, če je delo narejeno, ima sedaj vse možnosti, da se dokaže kot realna pot.

Ob predpostavki, da je delo narejeno, so pozitivni učinki vidni v splošno nižjih potnih stroških, večji povezanosti z družino, saj se ne izgublja čas, ko smo na poti, večjem zadovoljstvu zaposlenih in družin, in če hočete, tudi manjšem onesnaževanju okolja. Ljubljana kot upravno središče Slovenije ima pomembno manj dnevni migraciji, pa vendar deluje. Sicer na nižjih obratih, a deluje.

Uradi, banke itn. so prilagodili delo s strankami in jim ponudili veliko več možnosti, da stvari urejajo od doma. Podjetja so pomemben del poslovnih funkcij prenesla na delo od doma. Težji del naloge je že narejen. Računalniška infrastruktura je v širšem smislu že zagotovljena, delo od doma že poteka in treba je preveriti še učinke in to povezati še z nižjimi stroški, v nadaljevanju pa vzpostaviti še pravilnike in popraviti to kar smo sedaj spoznali, da manjka. Prepričan sem, da bo delo na domu v širšem okolju pozitivno sprejeto.

Internetna trgovina, domača pridelava itd., so dobile priložnost, da se uveljavijo, hkrati pa se je izkazala potreba po več sodelovanju. Tudi logistika je tukaj dobila priložnost.

Sem optimist in verjamem, da bomo iz vsega izšli močnejši. Žal pa je cena teh spoznanj izjemno visoka. Globoko sožalje vsem, ki so v teh časih izgubili svoje bližnje.

Robi Košir, BTC, d. d., PE Logistični center

Ne glede na krizne razmere, ki so v državi nastale kot posledica izbruha koronavirusa, z zadovoljstvom ugotavljamo, da v Logističnem centru BTC zaradi pravočasno sprejetih, sistematičnih in ustreznih preventivnih ukrepov uspevamo nemoteno obratovati ter s tem zagotavljati redno preskrbo nujnih izdelkov za slovensko prebivalstvo.

Nakupovalne navade potrošnikov so se v hipu spremenile. Posebej v prvi fazi je prišlo do izrednega povečanja povpraševanja po prehranskih izdelkih in posledično do povečanja priprave in dostave blaga, saj so ljudje veliko živil kupovali na zalogo. V drugi fazi je obseg prodaje prišel na običajno raven. Pričakujemo postopno umiritev ter v določenih primerih skupin artiklov tudi zmanjšanje oz. občuten padec prodaje.

Večkratno se je povečala tudi priprava in dostava blaga preko e-trgovin. Na tem segmentu je povpraševanje še vedno zelo visoko in v kratkem umiritve še ne pričakujemo.

Največji izzivi se pojavljajo predvsem pri dobavah blaga iz Italije direktno na Hrvaško na račun dolgih čakalnih vrst, obvezne karantene voznikov ... Podobne motnje se pojavljajo tudi pri dostavah blaga iz Slovenije v Avstrijo in na Hrvaško. Zaradi povečanega obsega dela smo v prvi fazi vlagali tudi veliko organizacijskih naporov v zagotavljanje zadostne delovne sile.

Tudi na naši lokaciji v Novem mestu so se pojavili nekateri izzivi. Na tej lokaciji izvajamo sinhrono dostavo avtomobilskih delov za družbo Revoz, ki je začasno zaustavila svojo proizvodnjo, vendar kmalu pričakujemo ponovni zagon.

Pri uvajanju preventivnih ukrepov vlagamo veliko organizacijskih in finančnih naporov. **Poglaviti poudarek v teh razmerah dajemo na zdravje zaposlenih in poslovnih partnerjev** ter na izvajanje varnostnih ukrepov za zaježitev okužb in zagotavljanje varnega delovnega okolja po priporočilih NIJZ in drugih institucij. V procesu imamo uvedeno tudi obvezno

nošenje mask za vse deležnike v skladiščih in merjenje temperature na posameznih vhodnih točkah.

S poslovnimi partnerji ves čas ohranjamo medsebojno komunikacijo in si izmenjujemo pomembne informacije glede ukrepov v zvezi s pojavom koronavirusa ter skupaj iščemo rešitve za dostavo najnujnejšega blaga na police trgovin. S strani partnerjev prejemamo tudi pozitivne povratne informacije, saj v trenutnih razmerah uspevamo izpolnjevati vsa potrebna naročila. **Profesionalni odnosi in medsebojno zaupanje** so v teh razmerah posebej prišli do izraza, da smo lahko omogočili preskrbljenost prebivalstva z živili. Trdni temelji medsebojnega sodelovanja, ki smo jih zgradili v preteklih letih, so ključni pri premagovanju kriznih razmer, v celoti pa se je videla tudi izredna medsebojna solidarnost in pomoč v takšnih trenutkih.

Glede na to, da Logistični center BTC 90 % logistike izvaja na področju prehranskih izdelkov, in je v trenutnih razmerah prišlo do porasta povpraševanja po teh proizvodih, **trenutno likvidnostnih težav ne občutimo. Seveda pa imamo v pripravi tudi različne scenarije v primeru večjega padca prodaje.**

Na ravni celotne družbe smo postavili prioritete na področju posameznih investicij kot tudi drugih stroškov. Ne nujne investicije bomo prestavili v kasnejše obdobje, saj predvidevamo, da se bodo posledice krize poznale še nekaj časa po odpravi ukrepov.

Verjamemo v skupen dogovor med vsemi deležniki, ki bo vsem nam omogočal čim hitrejšo okrevanje gospodarstva in vzpostavitev normalnih poslovnih razmer.



Igor Žula, direktor, 3Projekt, d. o. o.

Ključne aktivnosti podjetja 3Projekt so usmerjene v izboljševanje produktivnosti in učinkovitosti v proizvodnji in logistiki.

Delimo stanje preostalega gospodarstva. Ker imamo projekte v različnih panogah in različnih podjetjih, je temu primerna situacija. Nekateri projekti so zamrznjeni, medtem ko drugi potekajo še z večjo dinamiko.

Ta čas izkoriščamo, da se tekočim projektom posvečamo še bolj intenzivno, hkrati pa se postopoma pripravljamo na obdobje po epidemiji. Aktivno delamo na tem, da bodo zamrznjeni projekti in tisti dobljeni projekti, ki jih bomo zaradi epidemije izvajali kasneje, dobro pripravljene. Ugotavljam, da v povprečju vsi skupaj delamo več.

Naši projekti tipično potekajo tako, da po posnetku stanja in pripravljenem ter potrjenem planu, določimo dan v tednu, ko smo z naročnikom skupaj in delamo na projektu v smeri dogovorjenih ciljev. **Delo poteka preko delavnic z močno interakcijo z zaposlenimi pri naročniku.** Ta del torej trpi, vendar pa smo z nekaterim naročniki vzpostavili presenetljivo dobro sodelovanje preko spletnih orodij. Sodelovanje, ki sedaj ni več vezano na izbran dan, poteka še bolj dinamično. Tudi potrjevanje mejnikov smo opravili na tak način in v nekaterih primerih bo to celo model dobre prakse, ki ga bomo uporabili tudi v prihodnje.

Sicer je tudi tokrat, kot v vsaki krizi, svetovalna dejavnost postavljena na stranski tir. So pa tudi izjeme, ki razvojen projekte celo povečujejo. Generalno v podjetjih opažamo osredotočanje na zagotavljanje proizvodnje in ohranjanje nujnih aktivnosti v zvezi s tem. Temu je prioriteto dala tudi vlada, kar je prav, vendar pa je pomembno, da se spodbudijo tudi razvojne aktivnosti.

Logistiko vedno jemljemo celovito. V združenju in tudi pri našem delu jo v grobem delimo na transport, hrambo in oskrbo proizvodnje ... V logističnem smislu se orientiramo na tok blaga, kadar pa gledamo z vidika oskrbovalnih verig, k temu dodamo še informacijski tok in se tudi sicer širše usmerimo na tok od dobavitelja do kupca.

Sedaj je res čas, da se spodbudi transformacija v celotni oskrbni verigi. Spodbuda v smeri širše tehnološke modernizacije (Industrija 4.0 v širšem smislu), ne samo digitalne, je nujna. Ojačiti je torej treba spodbude v tej smeri in pozabiti na vzhodno in zahodno kohezijsko regijo.

V nadaljevanju pa spodbuditi delo na daljavo v vseh elementih družbe. Sedaj je priložnost tudi za to. To je pomemben del poti k zmanjšanju ogljičnega odtisa.

Željko Čurić, TCI TRADING, d. o. o.

Trenutna razmere zaradi COVID-19 so zelo delikate in zaskrbljujoče. Glede dobave tovornih prikolic smo bili zelo omejeni, saj so vrata zaprle vse enote za registracijo vozil v Sloveniji. Posledično nismo mogli registrirati novih vozil, banke in leasing podjetja pa niso financirala novih vozil. Kako se bodo razmere odvijale dalje, ne vemo, želimo pa si, da bi se pandemija čim prej ustavila in da bi se ekonomski ter gospodarski tokovi čim prej vzpostavili v mejo normale.



Luka Koper, d. d.

V Luki Koper smo že sredi februarja imenovali delovno skupino, ki sprejema ukrepe za preprečevanje širjenja okužbe. Družba je sprejela tudi protokol za morski in kopenski del, ki je usklajen z NIJZ in vsemi državnimi organi, ki izvajajo svoja pooblastila na območju pristanišča.

Med ključnimi ukrepi so v prvi vrsti ozaveščanje o samozaščitnem ravnanju, ki je najbolj učinkovit ukrep boja proti epidemiji. Zaposlene obveščamo, izobražujemo, opozarjamo tako s pomočjo tiskovin kot v direktni komunikaciji. Stanje spoštovanja ukrepov se iz dneva v dan izboljšuje. Pomembno je poudariti, da je družba vzpostavila pogoje za spoštovanje ukrepov, je pa odvisno od posameznikov, v kolikšni meri to dosledno izvajajo. Poleg osnovnih ukrepov zagotavljanja tekoče vode in mila – tudi na oddaljenih delih pristanišča – ter zadostnega števila razkužil, smo spremenili urnike dela, da ne bi prihajalo do križanja med eno izmeno in drugo. Zaprlj smo menzo. Vzpostavili smo peš koridorje od vhoda v pristanišče do posameznih terminalov ter maksimalno omejili število ljudi na avtobusih. Prostore in opremo (vozila, stroje) redno čistimo in razkužujemo. Delno smo aktivirali tudi luško civilno zaščito oz. bolničarje, ki na terenu opozarjajo na spoštovanje ukrepov in delijo letake ter pomagajo pri razkuževanju.

Vsi zaposleni in drugi, ki se gibljejo na območju pristanišča, so bili sicer opozorjeni, da nespoštovanje ukrepov pomeni kršitev internih aktov družbe ter nacionalne zakonodaje, za kar so predvidene sankcije.

Prav tako so ukrepe za preprečevanje širjenja koronavirusa sprejeli na Kamionskem terminalu, ki ga upravlja naše hčerinsko podjetje Luka Koper INPO. Vozniki imajo na razpolago sanitarije, tuše ter dodatna razkužila za roke. Avtomate za napitke so prestavili iz zaprtega prostora ven in na njih so nameščene rokavice za enkratno uporabo z jasnimi navodili glede načina uporabe avtomata. Prav tako so vse objekte opremili z ustreznimi navodili in sprejetimi ukrepi glede koronavirusa: ohranjanje minimalne varnostne razdalje, obvezno razkuževanje rok ter obvezna uporaba mask ali drugih vrst zaščite na dihalih. Pri čakanju na izdajo dovolilnice smo vzpostavili varnostno razdaljo z risanjem črt za voznike (glej priloženo fotografijo), ki čakajo v vrsti pred vstopom v prostor, kjer je vstop dovoljen največ trem osebam naenkrat. Na vstopu v Luko Koper pa so vozniki tudi prejeli letak, da se zaradi lastne varnosti in izogibanju stikov zadržujejo v kabini oz. v območju tovarnjaka.

Sebastjan Šik, vodja področja odnosov z javnostmi

OMV Slovenija, d. o. o.

Vsem predstavnikom najbolj izpostavljenih poklicev na bencinskih servisu OMV Slovenija do konca aprila izkazujejo hvaležnost z brezplačno kavo za na pot VIVA Café in sadno ploščico VIVA. Zdravnikom, reševalcem, medicinskemu osebju, policistom, gasilcem in delavcem civilne zaščite je za prejem brezplačne kave ter sadne ploščice dovolj identifikacija s službeno kartico, vizitko, uniformo ali drugim potrdilom za opravljanje svojega poklica. Bencinski servisi OMV tudi v času epidemije delujejo po vsej Sloveniji in zagotavljajo oskrbo z energenti na slovenskem trgu.



Pošta Slovenije, d. o. o.

Pošta Slovenije z različnimi družbeno odgovornimi aktivnostmi pomaga tudi v skupnem boju proti novemu koronavirusu. Iz pošiljke 528.000 zaščitnih mask za svoje zaposlene so namreč donirali kar 35.000 zaščitnih mask. 10.000 zaščitnih mask je prejel Univerzitetni klinični center Maribor, 10.000 Univerzitetni klinični center Ljubljana in 15.000 Civilna zaščita Republike Slovenije. Ob tem Pošta Slovenije že z vzdrževanjem in delovanjem poštnih mreže v razmerah pandemije COVID-19 izvaja ključno družbeno odgovorno poslanstvo – omogoča in zagotavlja prenos pošiljk v največji možni meri ter skrbi za nemoteno delovanje komunikacijske infrastrukture države.

Dosedanje družbeno odgovorne aktivnosti Pošte Slovenije za lažjo prebroditev izrednih razmer

Ob zastoju javnega življenja ter omejitvi medosebnih kontaktov se je pokazala velika potreba po dostopu do zmogljivih strežnikov v oblaku, zato je Pošta Slovenije ponudila dodatno IT-podporo. Brezplačen dostop do razpoložljivih zmogljivosti njihovega strežnika v oblaku je omogočila nacionalnemu zdravstvenemu sistemu in Nacionalnemu centru za krizno upravljanje. Ta preko strežnika Pošte Slovenije zbira in analizira podatke, potrebne za informirano odločanje. Ker pa Pošta Slovenije želi prispevati tudi k učinkovitemu in nemotenemu izvajanju učnega procesa na daljavo, je pomoč ponudila še Zavodu ARNES za učinkovite učne procese na daljavo preko Arnes Učilnice. V zadnjih dveh tednih je bil eden izmed ključnih ciljev Pošte Slovenije tudi učinkovita seznanitev strank z ukrepi Pošte Slovenije za preprečevanje okužb ter z brezstičnim poslovanjem za zagotovitev varnosti in zdravja tako zaposlenih kot strank. Pošta Slovenije je namreč za nekatere državljane ene redkih kontaktnih točk za zagotavljanje njihove oskrbe z nujnimi življenjskimi potrebščinami.



Petrol, d. d.

V Petrolu spremljamo širjenje koronavirusa že vse od njegovega pojava in sproti sprejemamo ustrezne ukrepe na ravni organizacije dela in neprekinjenega poslovanja, v prvi vrsti skrbimo za zdravje vseh, svojih zaposlenih in kupcev. Osrednji fokus koordinacijskega tima za koronavirus, ki skrbi za vse potrebne zaščitne ukrepe za zaposlene ter pripravljajo načrte, politike, protokole, navodila in obvestila, ki jih uvaja in izvaja glede na faze razvoja širjenja okužbe že vse od 24. februarja 2020, je skrb za varnost in zdravje zaposlenih in strank. Ob tem je Petrolova prioriteta zagotavljati čim bolj nemoteno poslovanje na vseh lokacijah in seveda zagotoviti pomembno oskrbo z energenti v državi.

V zagotavljanju varnega dela bo koordinacijski tim še naprej sproti prilagajal ukrepe na ravni organizacije dela, pri čemer bo vseskozi upošteval naravo dela, delovne procese in razvojno delo. Posebna skrb je namenjena prodajnim mestom, kjer smo v skrbi za zmanjševanje stikov zaradi prenosa virusa postavili zaščitne pregrade po celotni maloprodajni mreži na vseh trgih Petrola, ki skupaj obsega 509 prodajnih mest. Intenzivneje čistimo vse delovne površine, poskrbeli pa smo tudi za razkužila za stranke, in sicer pred prodajalnami in v njih, omejili smo število strank v prodajnih mestih. V skrbi za nekontaminacijo svežih živil smo ukinili vso samopostrežbo, prodajajo se samo predpakirana živila. Seveda pa pozorno spremljamo vsa navodila državnih organov.

V skladu z navodili so zaprti vsi gostinski bari na prodajnih mestih, ravno tako so prenehali delovati vsi Fresh kotički za hitro pripravo hrane, zaprti smo tudi pet prodajalnih HopIN v mestnih središčih. Na vseh lokacijah je ukinjena priprava sveže hrane in pekovskih izdelkov Fresh, zaprte pa so tudi avtomatske avtopralnice, ročne avtopralnice in sesalci. Na prodajnih mestih z umeščenim tušem pa so ti zaprti in strankam je onemogočen vstop, ravno tako so zaprte vse sanitarije, razen tistih na AC počivališčih. 21. marca smo sprejeli še dodaten ukrep, ki je stopil v veljavo takoj, in sicer smo na kavomatih odstranili vse lončke. Ti so zdaj hranjeni v higiensko nepropustni embalaži, stranke pa jih pred točenjem kave prejmejo od prodajalcev. Kavne kotičke smo opremili tudi z rokavicami za enkratno uporabo in razkužili. Prodajna mesta in spletna trgovina Petrol ostajajo odprti za hiter nakup goriva in živil: moke, olja, mleka, testenin in vsega drugega, kar morda potrebujejo stranke doma.

Stranke tudi ves čas spodbujamo, da za plačevanje natočenega goriva uporabljajo aplikacijo Na poti in tudi samopostrežne Petromate, kjer lahko brez vstopa v prodajalno, kar pri točilnem mestu plačajo natočeno gorivo s kartico ali pa popolnoma brezstično s skeniranjem QR kode na točilnem mestu. Glede na pričakovani upad cestnega prometa bomo v prihodnjih dneh še prilagajali tudi delovni čas posameznih prodajnih mest. Za več kot 150 prodajnih mest smo že prilagodili ali skrajšali čase obratovanja. Pri vseh drugih prodajnih mestih pa čas obratovanja ostaja nespremenjen.

Stranke tudi ves čas spodbujamo, da za plačevanje natočenega goriva uporabljajo aplikacijo Na poti in tudi samopostrežne Petromate, kjer lahko brez vstopa v prodajalno, kar pri točilnem mestu plačajo natočeno gorivo s kartico ali pa popolnoma brezstično s skeniranjem QR kode na točilnem mestu. Glede na pričakovani upad cestnega prometa bomo v prihodnjih dneh še prilagajali tudi delovni čas posameznih prodajnih mest. Za več kot 150 prodajnih mest smo že prilagodili ali skrajšali čase obratovanja. Pri vseh drugih prodajnih mestih pa čas obratovanja ostaja nespremenjen.

Sanitarna infrastruktura

Na AC postajališčih so torej toaletni prostori odprti za vse stranke, tudi za voznike tovornjakov. V Petrolu smo sprejeli ukrepe in priporočila, katerih cilj je preprečevanje širjenja okužb s koronavirusom. Med njimi je tudi zaprtje javnih sanitarij na mestnih območjih, kot so to storile tudi mestne občine. Gre za pomemben in priporočen ukrep v sklopu ukrepov proti širjenju pandemije koronavirusa, saj si z njimi aktivno prizadevamo zniževati tveganja za okužbo in obolenja zaposlenih ter strank, na najnižjo možno raven. Na avtocestnih lokacijah Petrola pa je bila sprejeta odločitev, da javne sanitarije ostanejo odprte, še posebej iz razloga skrbi za profesionalne voznike, ki so ključnega pomena za oskrbo Slovenije in EU. Na teh lokacijah pa smo ukinili možnost tuširanja proti plačilu zaradi obstoja povečanega rizika širjenja okužb s koronavirusom.



*mag. Aleksander Salkič,
direktor Korporativnega
komuniciranja*

OSREDOTOČENI NA VOZNIKA

Pri Volvo Trucks so predstavili štiri nova tovorna vozila, pri razvoju katerih so se osredotočili na še višjo stopnjo varnosti in učinkovitosti, obenem pa z novo generacijo predstavljajo tudi privlačnejše delovno okolje za voznika.

KLJUČNE TOČKE pri razvoju vseh novih modelov so bile vidljivost, udobje, ergonomija, nižja raven hrupa in izboljšanje manevrskih sposobnosti. Obenem pa je bila zunanost tovornih vozil nadgrajena tako, da s privlačnim videzom odraža laestnosti novih tovornih vozil.

VSI MODELI SO OPREMLJENI Z NOVIM VOZNIKOVIM VMESNIKOM

Nov vmesnik za informacije in komunikacijo olajša pregled in upravljanje različnih funkcij. Prikaz instrumentne plošče je popolnoma digitalen z 12-palčnim zaslonom, ki vozniku omogoča, da



Na doseg voznikovih prstov je tudi dodatni 9-palčni stranski zaslon za informacije in razvedrilo, navigacijo, informacije o prevozu ter nadzor s kamerami.

v vsakem trenutku izbere potrebno informacijo. Na doseg voznikovih prstov je tudi dodatni 9-palčni stranski zaslon za informacije in razvedrilo, navigacijo, informacije o prevozu ter nadzor s kamerami. Funkcije je mogoče upravljati z gumbi na volanu, glasovnim nadzorom ali zaslonom na dotik in nadzorno ploščo zaslona.

NOVA KABINA ZA MODELA FM IN FMX

Kot največji novosti se predstavljata modela FM in FMX, ki imata povsem



Prostornina notranosti kabin modelov FM in FMX je sedaj za do en kubični meter večja, predvsem zaradi večjih oken, nižjih vrat in novih ogledal pa je izboljšana tudi voznikova vidljivost.



Besedilo:
Matej Jurgele;
fotografije: Volvo Trucks



Premik s sedeža na posteljo je po zaslugi nove ročice menjalnika I-Shift pri vseh prestavljenih modelih enostavnejši.

voznikovo interakcijo in pri dostopu do ključnih informacij zmanjša število motenj. Volanski obroč je opremljen s funkcijo nagiba, spodnja postelja v spalnici kabini je vgrajena višje kot prej. S tem se je ustvaril dodaten odlagalni prostor pod posteljo. V dnevni kabini je nov tudi 40-litrski predal z notranjo osvetlitvijo na zadnji steni. Za več udobja so kabino dodatno izolirali in tako zmanjšali toplotne izgube in znižali raven hrupa. Premik s sedeža na posteljo je po zaslugi nove ročice menjalnika I-Shift pri vseh



Med serijske varnostne sisteme spada tudi sistem opozarjanja pred trkom z zaviranjem v sili in elektronski program stabilnosti.



► Nova ogledala prinašajo boljšo preglednost



Prikaz instrumentne plošče je popolnoma digitalen z 12-palčnim zaslonom, ki vozniku omogoča, da v vsakem trenutku izbere potrebno informacijo.

novi kabini, obenem pa povzemata številne enake funkcije zaslona instrumentne plošče kot večja Volvova tovorna vozila. Prostornina notranjosti je sedaj za do en kubični meter večja, predvsem zaradi večjih oken, nižjih vrat in novih ogledal pa je izboljšana tudi voznikova vidljivost. Nova armaturna plošča ponuja več odlagalnega prostora, nove barve in sodoben dinamični zaslon. Instrumentna plošča je pripravljena za prihodnje posodobitve in povezane storitve ter zasnovana tako, da poenostavi

prestavljenih modelih enostavnejši.

NOVA SAMODEJNA VARNOSTNA OPREMA

K izboljšanju varnostni vseh modelov poleg boljše vidljivosti za voznike prispeva tempomat za vožnjo po klancu navzdol, ki preprečuje neželeno pospeševanje med spustom po klancu tako, da nastavi največjo hitrost, in prilagodljivi tempomat (ACC), ki zdaj deluje pri vseh hitrostih vse do popolne zaustavitve. Elektronsko upravljani zavorni sistem

(EBS), ki je predpogoj za varnostno opremo, kot sta opozorilo pred trkom z zaviranjem v sili in elektronski program stabilnosti, je odslej del serijske opreme novih tovornih vozil. Dinamični krmilni sistem z varnostnima sistemoma za pomoč pri vzdrževanju smeri vožnje znotraj voznega pasu in podpora stabilnosti sta na voljo kot dodatna oprema. Sistem prepoznavanja prometnih znakov na zaslonu instrumentne plošče prikazuje opozorila in zazna različne prometne znake, med drugim za omejitve hitrosti in prehitvevanja ter vrsto ceste. Kamera na sopotnikovi strani, ki se vklopi ob zavojih, je na voljo kot dodatna oprema in na stranskem zaslonu prikazuje dodaten pogled na stranski del tovornega vozila.

VARČNA PORABA GORIVA IN PRODUKTIVNOST

Izboljšave krmilnih kotov pomožne osi pred in za gnano osjo prinašajo dobre manevrske sposobnosti. Na številnih trgih je Volvo FM na voljo z motorjem na LNG, ki izpolnjuje zahteve standarda Euro 6. Plinski motor lahko poganja bioplin, ki zmanjša emisije CO₂ za do 100 odstotkov, ali zemeljski plin, ki zmanjša emisije CO₂ za do 20 odstotkov v primerjavi z Volvovimi enakovrednimi dizelskimi tovornimi vozili.



Popolnoma nova kabina vključuje sprednji del z enostavno zamenljivimi robustnimi deli, ščitniki žarometov in novimi žarometi LED v obliki črke V.



Za enostavnejši vstop in izstop ima nameščene ndrseče stopnice.



ROBUSTNI FMX

Modeli FMX imajo povečano nosilnost sprednje osi do 20 ton, s sklopom osi z nosilnostjo do 38 ton je novi FMX zasnovan za najtežje razmere. Popolnoma nova kabina vključuje sprednji del z enostavno zamenljivimi robustnimi deli, ščitniki žarometov in novimi žarometi LED v obliki črke V. Za enostavnejši vstop in izstop ima nameščene ndrseče stopnice. Več je prostora v dnevni kabini in do 800 litrov odlagalnega prostora. Novi FMX je opremljen tudi z novo ploščo za preprečevanje zdrsa pogonskih koles, ki vozniku omogoča, da enostavno in hitro ukrepa v morebitno nevarnih razmerah, tako na cesti kot na terenu. Voznik lahko oprijem brez težav poveča tako, da zavrti gumb in vklopi zapore diferenciala, hkrati pa je na zaslonu instrumentne plošče prikazano stanje oprijema.

SKUPNA MASA KOMPOZICIJE DO 150 TON POVEČA PRODUKTIVNOST

FMX odlikuje najmasivnejša pridobitev v ponudbi šasij – sklop osi z nosilnostjo 38 ton, kar omogoča do 150 ton največje skupne mase kompozicije. Tudi sprednje zračno vzmetenje je posodobljeno in omogoča nosilnost sprednje osi do 10 ton oziroma 20 ton v primeru dvojne sprednje osi. Pri tovornih vozilih s krmiljeno pomožno osjo pred ali za gnano osjo so bili krmilni koti povečani, kar zagotavlja boljše manevrske sposobnosti in manjšo obrabo pnevmatik. Vse te izbolj-

šave povečujejo produktivnost in zmanjšujejo stroške pri prevozih v gradbeništvu. Za posebej zahtevne prevoze, na primer v rudarstvu, je za Volvo FMX kot dodatna oprema na voljo dodatna jeklena strešna loputa s kljuko zasilnega izhoda, ki odstrani celotno loputo.

VOLVO FH – OBLIKOVAN PO MERI VOZNIKA

Novi Volvo FH ima na novo zasnovano kabino ter bogat nabor inovativne varnostne opreme. Kot pravijo pri Volvo Trucks, je bistveni cilj nove oblike vozniku zagotoviti produktivnejše, varnejše

in udobnejše življenje na cesti.

Poudarek na vozniku temelji na pomembnem vplivu, ki ga ima voznik na prevoznikov poslovni izid, in sicer na produktivnost, varčnost ter storitve za stranke. V posodobljeni kabini je središče delovnega prostora posodobljena armaturna plošča s popolnoma digitalnim 12-palčnim zaslonom instrumentne plošče z visoko ločljivostjo, ki vključuje pritrjeno držalo za kozarec in odprt odlagalni prostor z osvetlitvijo, ki jo upravlja tipalo gibanja. Odvisno od voznih razmer in zelenih prikazanih podatkov lahko na zaslonu instrumentne plošče voznik izbira med štirimi različnimi zasloni.

9-palčni stranski zaslon, ki je na voljo kot dodatna oprema, zagotavlja informacije in razvedrilo, pomoč pri navigaciji, informacije o prevozu ter nadzor s kamerami. Priročen zaslon vozniku omogoča naslednje načine interakcije:



Značilni žarometi v obliki črke V so bili pomaknjeni navzven in so poravnani z linijo vrat kabine.



Za voznike, ki potrebujejo več električne energije, je na voljo pametni sistem dvojnih akumulatorjev, ki skrbi za to, da je vedno dovolj rezervne energije za zagon motorja.



ni z linijo vrat kabine. Smerniki so bili premaknjeni do vrat, kar izboljša aerodinamiko tovornega vozila. Plošča za brisalce je čistejša in tanjša, s še večjim železnim emblemom pa je novi Volvo FH jasno prepoznaven tudi od daleč.

VODILNA VARNOSTNA OPREMA V PANOGI: PRILAGODLJIVI DOLGI ŽAROMETI

Novi FH je prvo težko tovorno vozilo na svetu s prilagodljivimi dolgimi žarome-

z intuitivno razporejenimi gumbi na volanu, glasovnim nadzorom ali neposredno z zaslonom na dotik in nadzorno ploščo zaslona. Enostavnejše je tudi gibanje v kabini. Za voznike, ki potrebujejo več električne energije, je na voljo pametni sistem dvojnih akumulatorjev, ki skrbi za to, da je vedno dovolj rezervne energije za zagon motorja. Na voljo je tudi bogata ponudba možnosti prilagajanja z novimi tkaninami in barvami.

PREFINJENA OBLIKA IN PAMETNA TEHNOLOGIJA

Za drzni novi videz zunanosti poskrbijo značilni žarometi v obliki črke V, ki so bili pomaknjeni navzven in so poravna-



Novi FH je prvo težko tovorno vozilo na svetu s prilagodljivimi dolgimi žarometi.

Priročn zaslon vozniku omogoča naslednje načine interakcije: z intuitivno razporejenimi gumbi na volanu, glasovnim nadzorom ali neposredno z zaslonom na dotik in nadzorno ploščo zaslona.



Kabina je dodatno izolirana

ti. Sistem samodejno izklopi izbrane segmente dolgega svetlobnega snopa LED, ko se tovorno vozilo približa nasproti vožečim vozilom ali vozilu pred sabo. Dolgi žarometi se prilagodijo, ko kamera in radar zaznata druga vozila ali ko kamera zazna spremembe v količini svetlobe okoli tovornega vozila.

Tako kot pri modelih FM in FMX ima tudi FH enak nabor serijske in dodatne varnostne opreme. Tudi model FH ima možnost namestitve dodatne kamere na sopotnikovi strani, ki se vklopi ob zavojih in na stranskem zaslonu prikazuje dodaten pogled na stranski del tovornega vozila.

VARČNEJŠA PORABA GORIVA IN VEČJA PRODUKTIVNOST

Pri prevozih na velike razdalje lahko na primer novi Volvo FH z opremo I-Save za Euro 6 združuje nov motor D13TC s



paketom funkcij in tako zagotovi varčnejšo porabo goriva za do 7 %. Na voljo so tudi izboljšave za različici Euro 3 in 5 s funkcijami, kot je Volvo Torque Assist. Na številnih trgih je Volvo FH na voljo z motorjem na LNG, ta izpolnjuje zahteve standarda Euro 6. Plinski motor lahko poganja bioplín ali zemeljski plín. Za novi Volvo FH je na voljo tudi menjalnik I-Shift z dvojno sklopko, ki omogoča prestavljanje brez prekinitve prenosa moči. Menjalnik z dvojno sklopko je še posebej uporaben za zahtevne prevoze, kot je prevoz tekočin, saj zmanjšuje premikanje tovora med prestavljanjem.

Za optimizacijo produktivnosti je mogoče povečati nosilnost sprednje osi, pomožne osi pred in za gnano osjo pa omogočajo izboljšane krmilne kote in s tem zmanjšanje obrabe pnevmatik ter boljše manevrske sposobnosti. Tovorno vozilo je na voljo tudi z dvigom tandemske osi, ki zmanjša porabo goriva tako, da omogoči odklop in dvig zadnje osi, ko tovorno vozilo ni natovorjeno.

VRHUNSKA PRODUKTIVNOST - FH 16

V sklopu novosti je bila predstavljena tudi nova generacija vozil Volvo FH16,

ki je namenjena za najzahtevnejše prevoze, obenem pa strankam in voznikom zagotavlja najboljše z vseh področij. Na zunanosti vozila izstopata žarometata v obliki črke V, značaj in dediščino modela Volvo FH16 poudarja maska v obliki slapa, medtem ko so plošče žarometov pomaknjene nekoliko navzven, kar vozilu omogoča boljše aerodinamiko.

POSODOBLJENO VOZNIKOVO OKOLJE

Notranjost novega vozila Volvo FH16 je zasnovana s posebno osredo-



► Za model FH je na voljo tudi I-Shift menjalnik

točnostjo na voznika in posodobljena z novimi kontrastnimi barvami ter oblažinjem, ki zagotavlja tako videz kot občutek kakovosti in ekskluzivnosti. Ročica menjalnika I-Shift novih tovornih vozil je bila preoblikovana v skladu z vrhunskimi standardi in vključuje osvetljene simbole za izbiro prestav ter nove načine vožnje za optimalno delovanje.

Nova generacija vozil Volvo FH16 je namenjena za najzahtevnejše prevoze.



GLASUJ ZA SVOJEGA
FAVORITA NA
WWW.GVL.SI



Za posebej zahtevne prevoze je na voljo nov sklop osi z nosilnostjo 38 ton.

IZBOLJŠANE MANEVRSKE SPOSOBNOSTI IN PRODUKTIVNOST

Povečana nosilnost sprednje osi in pomožna os pred ali za gnano osjo z boljšimi krmilnimi koti izboljšujeta manevrske sposobnosti in produktivnost novega vozila Volvo FH16. Za posebej zahtevne prevoze je na voljo nov sklop osi z nosilnostjo 38 ton. Tudi FH16 odlikujejo prilagodljivi dolgi žarometi, ki izboljšajo varnost vseh udeležencev v prometu.

▶ Na voljo je nov sklop osi z nosilnostjo do 38 ton

POPOLNA KOMBINACIJA ZA ZAHTEVNE PREVOZE

Novi Volvo FH16 zagotavlja vrhunsko produktivnost pri najzahtevnejših prevozih s kombinacijo 16-litrskega motorja z močjo do 750 KM, izboljšanih

manevrskih sposobnosti, najnovejše varnostne tehnologije in večje podpore za voznika.

NOVA SERVISNA POGODBA STRANKAM POMAGA IZBOLJŠATI DENARNI TOK

Hiter razvoj povezanih storitev omogoča prevoznikom popolnoma nove načine povečevanja razpoložljivosti vozil in optimiziranja njihovega izkoristka.

Volvo Trucks predstavlja pogodbo Flexi-Gold Contract Volvo, ki zagotavlja enako kritje kot zlata pogodba Volvo po isti predvidljivi ceni, hkrati pa ponuja veliko več možnost pri prilagajanju spreminjajočim se poslovnim zahtevam. 40-odstotni prilagodljivi razpon za predvideno letno prevoženo število kilometrov omogoča spreminjanje mesečnega nadomestila. To prevoznikom zagotavlja boljšo prilagodljivost na sezonske spremembe in spremenljivo povpraševanje po prevozih. Servisna pogodba Volvo Flexi-Gold je na voljo na izbranih trgih in jo bodo postopoma uvedli na nove trge.



ELEKTRIČNA



NADGRADNJA

Uspeh modela Vito temelji na njegovi vsestranskosti, prilagodljivosti in uravnoteženem razmerju med ceno in zmogljivostjo. Ta je sedaj, poleg dizelskih različic, ki jih poganja nova generacija motorjev OM 654, na voljo tudi kot električna različica. In sicer kot eVito Tourer z dosegom do 421 kilometrov.

Besedilo: Matej Jurgele; fotografije: Daimler

NOVEGA VITA je že možno naročiti, od poletja dalje bo na voljo tudi eVito Tourer. Mercedes-Benz Vito se izdeluje v Vitoriji v Španiji, od predstavitve predzadnje, tretje generacije jeseni 2014, pa je bilo prodanih več kot 508.000 enot.

EVITO TOURER: TIHI SPECIALIST ZA PREVOZ POTNIKOV

Pri Mercedes-Benz Vans so v letu 2018 s predstavitvijo modela eVito in leta 2019 s predstavitvijo modela eSprinter že nakazali svoj pogled na prihajajočo (r)evolucijo mobilnosti. Z letošnjo predstavitvijo tudi potniške različice Tourer pa so električno mobilnost premaknili še na področje urbane potniške mobilnosti.

Novi Mercedes-Benz eVito Tourer se na zunaj skoraj ne loči od videza svojih bratov z motorji z notranjim izgorevanjem. Le v sprednjem odbijaču je priključek



za električno polnjenje, na boku in zadku pa napis »electric« ter »eVito«. Pod pokrovom motorja se skriva električni pogonski sklop (eATS), ki poganja sprednji kolesni par z največjo močjo 150 kW. Elektromotor, menjalnik s fiksnimi prenosnimi razmerji, hladilni sistem in napajalna elektronika tvorijo kompaktno celoto. Energija je shranjena v litij-ionskih baterijah v podvozju vozila, kar pozitivno vpliva na lego vozila na cesti. Najvišja hitrost znaša 140



km/h (160 km/h opsijsko), v kombinaciji z velikim dosegom (do 421 kilometrov) pa so to glavni argumenti za hitro in odzivno mobilnost v mestnem prometu in tudi zunaj njega. eVito Tourer je serijsko opremljen z vodno hlajenim AC polnilnim sistemom, kar pomeni, da ga lahko polnite doma ali na javnih polnilnih postajah. Največja polnilna moč znaša do 110 kW, zato traja polnjenje od 10 do 80 odstotkov manj kot 45 minut (na postaji za hitro polnjenje). Kapaciteta baterij je 90 kWh, njihovo polnjenje pa poteka tudi med vožnjo (rekuperacija). Velik vpliva na doseg vozila ima način vožnje, stopnjo rekupeacije pa voznik upravlja z obvolanskimi ročicami. eVito Tourer je na voljo v dveh

Doseg znaša do 421 kilometrov

različnih dolžinah; osnovna različica v dolžino meri 5140 milimetrov, podaljšana 5370 milimetrov.

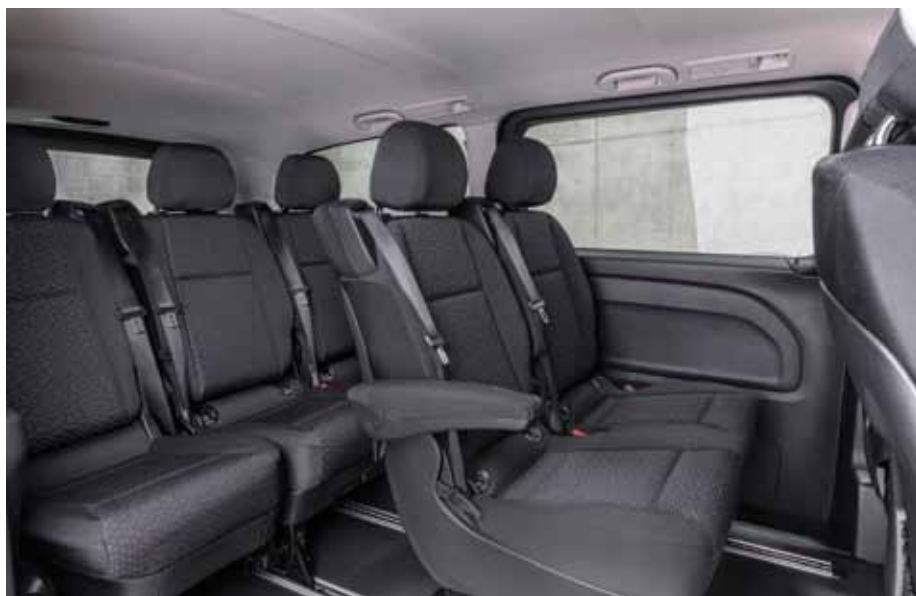
ŠE MOČNEJŠI IN UČINKOVITEJŠI Z NOVIMI MOTORJI

Poleg električno gnane različice pa so seveda na voljo tudi dizelske, s pogonom na sprednji kolesni par. Te poganja štirivaljni 2,0-litrski motor OM 654, ki je znan iz segmenta osebnih vozil. Nova

generacija motorjev je bila pred tem na voljo zgolj za Vito Tourer. Za aktualnega Vito so na voljo naslednji pogonski sklopi:

- 110 CDI s 75 kW (102 KM) in 270 Nm navora
- 114 CDI s 100 kW (136 KM) in 330 Nm navora
- 116 CDI s 120 kW (163 KM) in 380 Nm navora
- 119 CDI s 140 kW (190 KM) in 440 Nm navora

Kot najbolj zmogljiva različica, rezervirana za Vito Tourer in Vito Mixto, pa je motor 124 CDI s 176 kW (239 KM) in navorom 500 Nm. V fazi pospeševanja



Sedaj na voljo tudi z 9G-Tronic menjalnikom

vožnje in s tem prilagodijo prestavne odzivnosti voznim potrebam. Pretikanje med prestavami je možno tudi z obvo-lanskimi ročicami.

SPREDAJ, ZADAJ ALI NA VSA KOLESA

V povezavi z novo družino motorjev OM 654 je Vito serijsko opremljen s pogonom na zadnji kolesni par, opcijsko je na voljo tudi stalni štirikolesni pogon. Višina vozila ostaja pod dvometrsko mejo. S tem je omogočen vstop v skoraj vse garaže. Poleg tega je Vito kot različica s pogonom na sprednji kolesni par na voljo z osnovnim motorjem iz družine OM 622: kompaktnim štirivaljnikom s 1,7 litra delovne prostornine s 75 kW (Vito 110 CDI) ali 100 kW (Vito 114 CDI), pri katerem je motor nameščen prečno in povezan z ročnim šeststopenjskim menjalnikom.



lahko slednji k osnovnemu navoru doda še dodatnih 30 Nm navora (»over-torque«). Vito 124 CDI tako od 0 do 100 km/h pospeši v 7,9 sekunde, najvišja hitrost pa znaša 210 km/h. Generacija motorjev OM 654 je v primerjavi z generacijo OM 651 še učinkovitejša in čistejša, pohvali se tudi z nižjo glasnostjo delovanja in stopnjo vibracij, poraba goriva pa je do 13 odstotkov nižja.

9G-TRONIC AVTOMATSKI MENJALNIK NA VOLJO ZA VSE MODELE

Z novo generacijo je samodejni menjalnik 9G-TRONIC na voljo za vse različice Vito s pogonom na zadnji kolesni par in je nadomestil menjalnik 7G-TRONIC, ki je bil pred tem rezerviran za modele Vito Tourer. Stikalo DYNAMIC SELECT omogoča izbiro med različnimi načini

POGONSKI SKLOPI ZA VITO FURGON

	Vito 110 CDI FWD	Vito 114 CDI FWD	Vito 114 CDI RWD	Vito 114 CDI 4x4	Vito 116 CDI RWD	Vito 116 CDI RWD	Vito 116 CDI 4x4	Vito 119 CDI RWD	Vito 119 CDI 4x4
Število valjev:	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Prostornina (cm ³):	1749	1749	1951	1951	1951	1951	1951	1951	1951
Prostornina (cm ³):	75/102	100/136	100/136	100/136	120/163	120/163	120/163	140/190	140/190
Prostornina (cm ³):	270	330	330	330	380	380	380	440	440
Prostornina (cm ³):	6-stopenjski, ročni	6-stopenjski, ročni	9G-TRONIC	9G-TRONIC	6-stopenjski, ročni	9G-TRONIC	9G-TRONIC	9G-TRONIC	9G-TRONIC
Kombinirana poraba (l/100 km) NEFZ	6.5-6.4	6.5-6.4	6.1-5.8	6.6-6.5	6.2-5.9	6.1-5.8	6.4-6.3	6.0-5.8	6.4-6.3
Kombinirane CO ₂ emisije (g/km) NEFZ	172-169	172-168	160-154	173-170	162-156	160-154	169-166	157-154	169-166
Emisijski razred	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP

POGONSKI SKLOPI ZA VITO MIXTO

	Vito 110 CDI FWD	Vito 114 CDI FWD	Vito 114 CDI RWD	Vito 114 CDI 4x4	Vito 116 CDI RWD	Vito 116 CDI RWD	Vito 116 CDI 4x4	Vito 119 CDI RWD	Vito 119 CDI 4x4
Število valjev:	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Prostornina (cm ³):	1749	1749	1951	1951	1951	1951	1951	1951	1951
Prostornina (cm ³):	75/102	100/136	100/136	100/136	120/163	120/163	120/163	140/190	140/190
Prostornina (cm ³):	270	330	330	330	380	380	380	440	440
Prostornina (cm ³):	6-stopenjski, ročni	6-stopenjski, ročni	9G-TRONIC	9G-TRONIC	6-stopenjski, ročni	9G-TRONIC	9G-TRONIC	9G-TRONIC	9G-TRONIC
Kombinirana poraba (l/100 km) NEFZ	6.6-6.5	6.6-6.5	6.0-5.8	6.0-5.9	6.2-5.9	6.0-5.8	6.0-5.9	5.9-5.8	6.0-5.9
Kombinirane CO ₂ emisije (g/km) NEFZ	174-172	174-171	157-154	157-155	162-157	157-154	157-155	154	157-155
Emisijski razred	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP	Euro 6d-TEMP

ZA VSE NALOGE

Kot edini model v svojem razredu je na voljo v treh dolžinah, dveh medosnih razdaljah in s tremi pogonskimi sklopi, njegova nosilnost znaša do 1369 kg. Mercedes-Benz Vito Tourer je pretežno namenjen prevozu oseb in blaga, medtem ko Vito Mixto premosti vrzel med kombijem in Tourerjem. Seznam serijske in dodatne opreme je bogat. Kupci lahko izbirajo med številnimi opcijami glede števila vrat, oken ter strešnih sani. Tovorni prostor je lahko opremljen z lesenim podom, pritrilnimi tirnicami

► Višina vseh različic ostaja pod 2 metroma



GLASUJ ZA SVOJEGA FAVORITA NA WWW.GVL.SI

v predhodni generaciji prvi kombi, ki je bil serijsko opremljen z varnostnimi zračnimi blazinami in opomniki za pripetje varnostnih pasov na voznikovi in sovoznikovi strani. Svoje k varnosti dodajo že pred petimi leti uvedeni serijski varnostni sistemi Crosswind Assist in Attention Assist. Med pomembnejšimi novostmi bi izpostavili digitalno notranje vzvratno ogledalo. To prenaša sliko s kamere

nameščene na notranji strani zadnjega stekla in prikazuje vidno polje, ki je dvakrat večje kot pri običajnem vzvratnem ogledalu. Omogoča pa tudi preklon na običajen (analogni) pogled.

KOZMETIČNI POPRAVKI

Novoga Vita lahko na zunaj prepoznate po preoblikovani rešetki hladilnika in spremenjeni obliki odbijačev, posodobljena je bila tudi notranjost. Tkanino Tunja je zamenjala tkanina Caluma, nove so zračne odprtine na levi in desni strani armaturne plošče. V povezavi z dodatnim paketom Chrome je osrednji del armaturne plošče uokvirjen z lesenimi elementi, okvirji zračnih odprtin pa so v tem primeru kromirani. Na voljo so tudi dodatne barve karoserije in številna nova platišča iz lahke zlitine. Posodobljeni Vito z bogato varnostno opremo, številni dodatki, ki bodo olajšali vsakodnevna opravila in prenovljeno motorno paleto nadaljuje svojo uspešno pot. Dodatno pa bo k njegovemu uspehu pripomogla tudi različica z električnim pogonom, ki nakazuje Mercedes-Benzov pogled na prihajajočo (r)evolucijo mobilnosti.

Glavne spremembe zunanosti in notranjosti



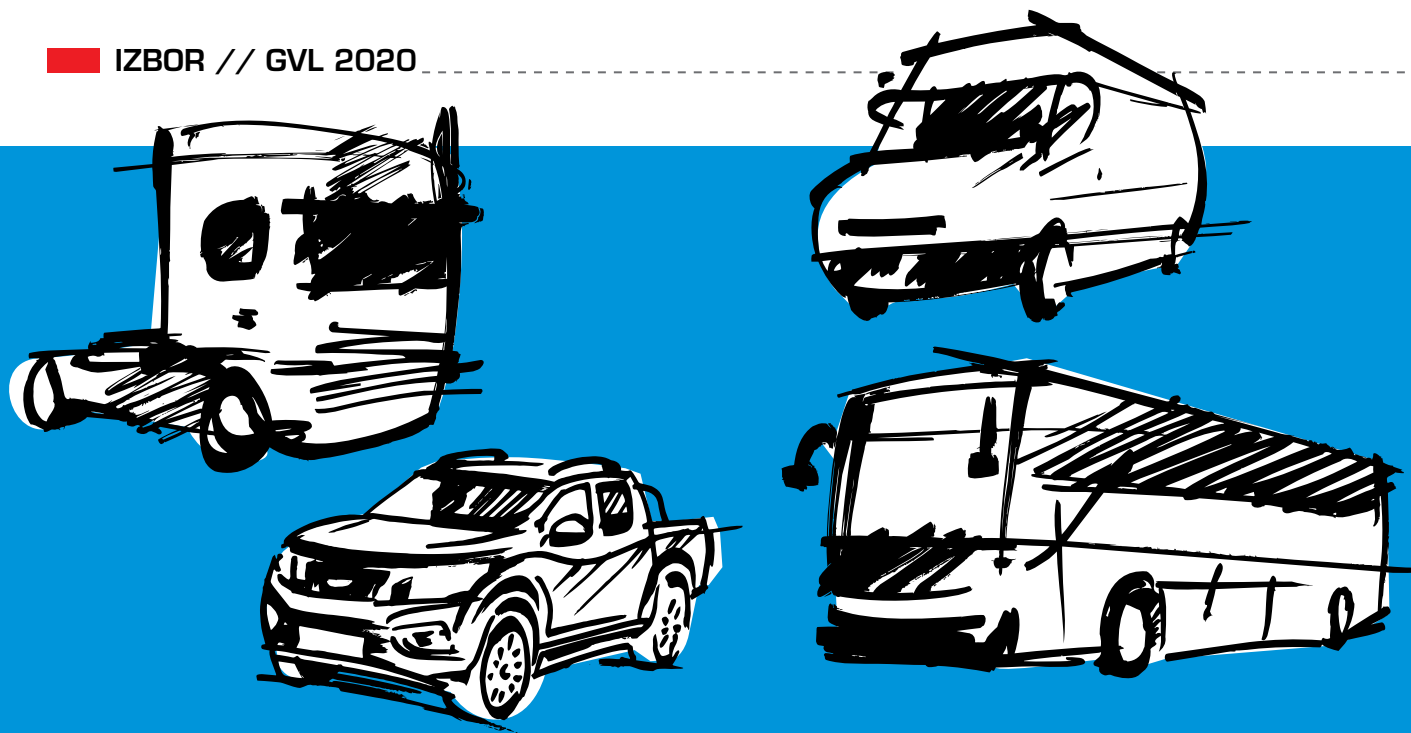
na tleh in bokih, kot tudi z notranjimi oblogami. Namesto lesenega poda lahko kupci izberejo plastično dno, kar poveča nosilnost za 12 do 15 kilogramov. Za več udobja je tu tudi sistem zračnega vzmetenja Airmatic.

MED PRVIMI V SVOJEM RAZREDU

Kot je bogat seznam serijske in dodatne opreme, je bogat tudi seznam varnostnih in asistenčnih sistemov. Med nove v tej generaciji spadajo Active Brake Assist, Distronic in digitalno vzvratno ogledalo, s čimer se je paleta varnostnih asistenčnih sistemov iz prejšnjih 10 povečala na 13. Vito tako nadaljuje tradicijo svojega predhodnika in se postavlja v sam vrh glede varnostnih standardov v svojem segmentu. Vito furgon je bil že

TEHNIČNI PODATKI: Mercedes-Benz eVito Tourer

CO ₂ emisije:	0 g/km
Poraba elektrike (kombinirana):	26.2 kWh/100 km
Doseg (kombiniran):	421 km
Čas polnjenja na Wallboxu ali na javni polnilnici (AC polnjenje, 11 kW):	<10 h (0-100 %)
Čas polnjenja na hitri polnilnici:	10-80 % približno 80 min
DC polnjenje, 50 kW:	10-80 % v < 45 min
DC polnjenje, 110 kW:	
Pogonski sklop:	Na sprednji kolesni par
Moč (kratkotrajna):	150 kW (204 KM)
Moč (trajna):	70 kW (95 KM)
Maksimalen navor:	362 Nm
Baterija:	Litij-ionska
Kapaciteta baterije (uporabna):	90 kWh
Kapaciteta baterije (skupna):	100 kWh
Dolžine:	5140 mm, 5370 mm
Prtljažni prostor:	Dolga: 999 l, Podaljšana: 1,390 l
Maksimalna hitrost:	140 km/h (serijsko), 160 km/h (opcijsko)



IZBOR ZA GOSPODARSKO VOZILO LETA 2020

Revija Transport & Logistika skupaj z revijo Mehanik in voznik znova pripravlja izbor za slovensko gospodarsko vozilo leta. Izbor, ki je že petnajsti po vrsti, s svojo dolgo zgodovino in uveljavljenostjo velja za najpomembnejšega v slovenskem prostoru.

KOT V PRETEKIH letih smo tudi letos pri izboru upoštevali sodobnost vozil, njihovo tehnološko naprednost, veliko pozornosti pa smo namenili tudi njihovi ekološki naravnosti. Vozila, ki smo jih izbrali, predstavljajo zadnje novosti iz sveta gospodarskih vozil, predvsem pa pri njih prednjačijo nove tehnologije ter čisti in zmogljivi motorji. Kot je zdaj že v navadi, smo tudi letos pripravili pet kategorij. Poleg kategorij Tovornjak leta, Avtobus leta, Dostavnik leta in Električno gospodarsko vozilo leta, letos znova dodajamo kategorijo Poltovornjak leta.



Transport
& LOGISTIKA

MEHANIČAR
in VOZNIK

obrtnik
podjetnik

Katero vozilo izmed ponujenih finalistov bo najbolj zaznamovalo preteklo in letošnje leto, pa nam boste pomagali določiti tudi vi, naši bralci. Kot v preteklih letih smo tudi tokrat glasovanje razdelili na dva dela. V prvem delu boste glasovali samo vi, in sicer preko spletnih strani www.gvl.si in www.etransport.si. V drugem delu pa bodo glasove dodali še člani žirije in tako bomo dobili letošnje zmagovalce. Glasovanje poteka vse do konca meseca maja 2020.

KANDIDATI V KATEGORIJI: SLOVENSKI TOVORNJAK LETA 2020

IVECO S-WAY



Iveco S-WAY je prvo vozilo v seriji Iveco-vih težkih tovornjakov, razvitih z namenom zagotavljanja celotnega spektra funkcij in storitev, osredotočenih na voznika, trajnost in napredno raven povezljivosti. S povsem novo kabino, učinkovito porabo goriva, napredno tehnologijo in povezljivostjo, je Iveco S-Way odlična transportna rešitev, ki voznikom zagotavlja dobre delovne pogoje v kabini, obenem pa ponuja zmagovalno rešitev lastnikom za njihovo konkurenčnost in skupne stroške lastništva.

MAN TGX

Pri MAN-u so s predstavitvijo novega modela TGX postavili nove standarde na področju asistenčnih sistemov, usmerjenosti k vozniku in digitalnega mreženja, pri razvoju pa je bilo veliko pozornosti namenjene funkcionalnosti in vzdržljivosti vozil. Na novo razvite programske komponente zagotavljajo do 8 % nižjo porabo goriva v primerjavi s predhodno različico. Notranjost kabine je odličen skupek delovnega mesta in bivalnega prostora. Tovornjak tako na eni strani zagotavlja boljše počutje voznika, po drugi strani pa čim večjo donosnost.



VOLVO FH



Volvo FH z na novo zasnovano kabino in inovativno varnostno opremo ponuja na voznika osredotočeno delovno okolje. Velik poudarek je namenjen zagotavljanju produktivnejšega, varnejšega in udobnejšega življenja na cesti. Središče delovnega prostora je posodobljena armaturna plošča s popolnoma digitalnim 12-palčnim zaslonom instrumentne plošče. Poleg številnih varnostnih sistemov, kot sta prilagodljivi dolgi žarometi in tempomat za vožnjo po klancu navzdol, se novi FH pohvali tudi z izboljšano aerodinamiko vozila in nižjo porabo goriva.

KANDIDATI V KATEGORIJI: SLOVENSKI AVTOBUS LETA 2020

SCANIA CITYWIDE

Povsem nova serija nizkopodnih avtobusov Citywide je bila predstavljena z 12-metrskim modelom. Zajema elemente sodobnega skandinavskega dizajna in temelji na stilskih elementih koncepta NXT. Poleg zmanjševanja hrupa Scania še naprej širi svojo že tako široko paleto vozil na alternativne pogone v potniškem prometu. Z električnim motorjem moči 300 kW se lahko vozi do 95 potnikov, doseg pa znaša od 80 do 150 kilometrov, odvisno od načina polnjenja.

VDL CITEA SLE-129 ELECTRIC



Nizozemski proizvajalec v svojo široko paleto električnih avtobusov dodaja tudi novi model Citea SLE-129 Electric s kapaciteto baterije 288 kWh. Povpraševanje po tovrstnih avtobusih narašča, število naročil raste, okoljsko še bolj učinkovita Citea, pa tako še izboljšuje svojo ekonomsko učinkovitost.

VOLVO 9700

Model 9700 švedskega proizvajalca Volvo v celoti ustreza zahtevam trga. Na voljo je v štirih dolžinah: 12, 13, 14 in 15 metrov. Nabor različic je sedaj razširjen s triosnim 15-metrskim turističnim avtobusom, ki prevaža več potnikov, ponuja pa tudi dodatne možnosti prilagoditve prostora. Poleg številnih varnostnih sistemov so lahko avtobusi opremljeni tudi s sistemom Volvo Zone Management, ki omejuje hitrost vožnje znotraj točno določenega območja.



KANDIDATI V KATEGORIJI: SLOVENSKI DOSTAVNIK LETA 2020



MERCEDES-BENZ VITO

Vito je Mercedes-Benzov najnovejši prispevek h kakovostni ponudbi lahkih gospodarskih vozil v vsestranskem srednjem razredu, ki s prilagodljivostjo ustreza potrebam številnih uporabnikov. Del vsestranskosti je tudi možnost izbire ene izmed treh dolžin vozila, s prostorninami tovornega prostora do 6,6 kubičnega metra in največjo skupno maso 3.200 kilogramov. Poleg klasičnega furgona so na voljo tudi kombinirane različice in vozila za prevoz potnikov. Ponudba pogonskih agregatov obsega zanesljive in preizkušene dizelske štiraljivnike, ki jih odlikuje gospodarnost.

OPEL VIVARO

Opel je po pridružitvi francoskemu koncernu PSA zamenjal tudi osnovo za srednjega dostavnika Vivara, ki se je doslej izkazala za uspešno pri dveh francoskih koncernskih znamkah in japonski partnerici. Z dodelano zunanjo podobo se dovolj loči od sorodnikov, v notranjosti je razlik manj, uporabnost in ponudba različic je primerljiva s sorodniki. To med drugim pomeni več karoserijskih opcij, tri dolžine in dovolj obsežno ponudbo pogonskih agregatov. Vivaro ob tem ponuja tudi udobno delovno mesto voznika, oplemeniten z napredno tehnologijo za učinkovitejšo, udobnejšo in varnejše delo.



RENAULT MASTER

Prenovljeni Renault Master ima nov, robustnejši prednji del, povsem prenovljeno notranjost, nova napredna pomagala za vožnjo (ADAS) ter nove, močnejše in učinkovitejše motorje. Delo voznika v urejeni kabini je tako udobnejše in varnejše. Master je opremljen z novo paleto 2,3-litrskih motorjev dCi, ki izpolnjujejo okoljevarstvene zahteve in po zaslugi večje moči ter navora zagotavljajo več dinamičnosti in boljšo odzivnost. Master je na voljo z več kot 350 možnimi različicami in izvedenkami, s tremi višinami in štirimi dolžinami pa popolnoma prilagojen vsakovrstnim potrebam uporabnikov.



RENAULT TRAFIC

Prenovljeni Renault Trafic nadaljuje tradicijo vsestranskega furgona in prilagodljivega kombija za udoben prevoz oseb, s prenovljeno zunanostjo in notranostjo ter novimi motorji. Zunanja podoba je bolj usklajena z drugimi modeli, notranjost lažje izpolnjuje zahteve mobilne pisarne za različne uporabnike, vozniku delo olajšajo napredni asistenčni sistemi. Kupci lahko izbirajo različice s prostornino tovornega prostora od 3,2 do 8,6 m³. Nova paleta 2,0-litrskih motorjev dCi je sedaj še bolj prilagojena poslovnim uporabnikom.



VOLKSWAGEN CADDY

Volkswagen Caddy dostojno sledi ugledu večjega sorodnika in se izkazuje z vsestranskostjo uporabe, saj ga je mogoče pogosto videti v izrazito delovnih vlogah, hkrati pa tudi kot dragocenega družinskega člana za vsakdanjo uporabo. Peta generacija Caddyja je naredila opazen tehnološki preskok. Izstopajo seveda trendovska povezljivost, pestra ponudba naprednih asistenčnih sistemov in okolju prijaznejši pogonski agregati, pri katerih Volkswagen še vedno stavi na preizkušeno, a oplemeniteno tehnologijo TDI. Ob številnih novostih pa Caddy pri osvajanju kupcev računa tudi na bogato tradicijo.

VOLKSWAGEN TRANSPORTER

Volkswagen se je pri lahkih gospodarskih vozilih zapisal v zgodovino z različicami modela, ki nosi uradno oznako T6, kupci pa jih poznajo z imeni Transporter, Multivan in Caravelle. Najnovejša posodobitev šeste generacije pomeni predvsem opazen premik v digitalno dobo povezljivosti in obogatitev ponudbe asistenčnih sistemov. Številni uporabniki po svetu cenijo prilagodljivost Transporterja, ki je uradni garaž v družini in ne glede na dolžinsko različico obvladljiv tudi za občasne voznike in ne le profesionalce. Pri pogonih stavijo na preverjene 2,0-litrške turbodizelske motorje.



KANDIDATI V KATEGORIJI: SLOVENSKI POLTOVORNJAK LETA 2020

FORD RANGER



Fordov Ranger tudi v najnovejši izdaji dokazuje pomen uspešne kombinacije izkušenj in sodobnih tehnologij. Rangerji prejšnjih generacij se lahko namreč pohvalijo z uspešnim osvajanjem kupcev, Fordovi konstruktorji

pa so ga sedaj še temeljito nadgradili in mu dodali tako rekoč vse, kar pričakujejo današnji kupci delovnih ali prostočasovnih poltovornjakov. Pogonski agregati sledijo zahtevam po gospodarnosti in zmernosti pri obremenjevanju okolja, asistenčni sistemi močno dvigujejo raven varnosti in udobja vožnje oziroma uporabe robatega Rangerja na splošno.

MITSUBISHI L200

Mitsubishijev L200 je na številnih trgih zelo iskano blago, saj je skozi generacije dokazal uporabnost in vzdržljivost, ki se pri tovrstnih delovnih strojih tudi pričakuje. Na evropske trge je tudi zaradi velikega povpraševanja na drugih celinah prišel z zamikom, hkrati pa je bil deležen oplemenitev, ki jih pričakujejo zahtevni evropski kupci, med katerimi niso redki tudi takšni, ki se za L200 odločijo zaradi njegove drugačnosti in specifične uporabnosti, a ga nikoli ne bodo pognali čez »puščavo in goščavo«, čeprav robati Japonec to brez težav zmore.



KANDIDAT V KATEGORIJI: SLOVENSKO ELEKTRIČNO GOSPODARSKO VOZILO LETA 2020

MERCEDES-BENZ EVITO TOURER

Evito Tourer je Mercedes-Benzov odgovor na elektrifikacijo gospodarskih vozil tudi na področju prevoza potnikov. Poganja ga elektromotor z največjo močjo 150 kW, menjalnik s fiksnimi prenosnimi razmerji, hladilni sistem in napajalna elektronika pa tvorijo kompaktno enoto. Energija je shranjena v litij-ionskem akumulatorju v podvozu vozila. Visoka potovalna hitrost in kratek čas polnjenja mu omogočata hitro odzivnost, velika kapaciteta akumulatorjev (po navedbah proizvajalca) pa doseg čez 400 kilometrov.



Pravila glasovanja GVL 2020

Katero vozilo izmed ponujenih finalistov bo najbolj zaznamovalo preteklo in letošnje leto, pa nam boste pomagali določiti tudi vi, naši bralci. Kot v preteklih letih smo tudi tokrat glasovanje razdelili na dva dela. V prvem delu boste glasovali samo vi, in sicer preko spletnih strani www.gvl.si in www.etransport.si. V drugem delu pa bodo glasove dodali še člani žirije in tako bomo dobili letošnje zmagovalce. Glasovanje poteka vse do konca meseca maja 2020.



SISTEM, KI BI LAHKO PREPREČIL ŠTEVILNE NESREČE

Kot pravijo pri ADAC, je vsaka peta nesreča, ki jo je v letu 2018 povzročil voznik kombiniranega vozila, posledica neupoštevanja zadostne varnostne razdalje. In več kot polovico tovrstnih prometnih nesreč bi lahko preprečili z uporabo sistemov, kot sta sistem za samodejno zaviranje v sili (AEBS) ali z uporabo sistema za vzdrževanje vozila na voznem pasu. In če že nesreč ne bi mogla preprečiti, pa bi lahko vsaj omilila njihove posledice.

Besedilo: ADAC, fotografije in infografika: ADAC/Ralf Wagner

TAKO SO PRI nemškem ADAC pod drobnogled vzeli kombinirana vozila in njihove zavorne poti z uporabo omejenih asistenčnih sistemov v različnih scenarijih. Primerjali so zavorne poti pri natovorjenem in praznem vozilu.

Dostavna vozila v največji meri uporabljajo dostavljavci paketov in obrtniki. Ta so v veliki meri polno obtežena, njihovi vozniki pa pogosto pod časovnim pritiskom. In zato je še toliko bolj pomembna uporaba zanesljivih asistenčnih sistemov, da se s tem maksimalno zaščitijo potniki v vozilu in drugi udeleženci v prometu. Prav zato je Evropska unija sprejela sklep, da morajo biti od

sredine leta 2022 dalje vsi novi modeli kombiniranih vozil opremljeni s sistemi AEBS. Pri ADAC pa so njihovo delovanje preverili v naslednjih scenarijih, s tovorom in brez njega:

- Nalet na stoječe vozilo
- Nalet na spredaj premikajoče se vozilo
- Nalet na spredaj premikajoče in ustavljajoče se vozilo
- Nalet na kolesarja
- Nalet na pešca, ki prečka cesto

Pri vseh zgoraj navedenih scenarijih je bilo opaziti, da vozilo sicer reagira na

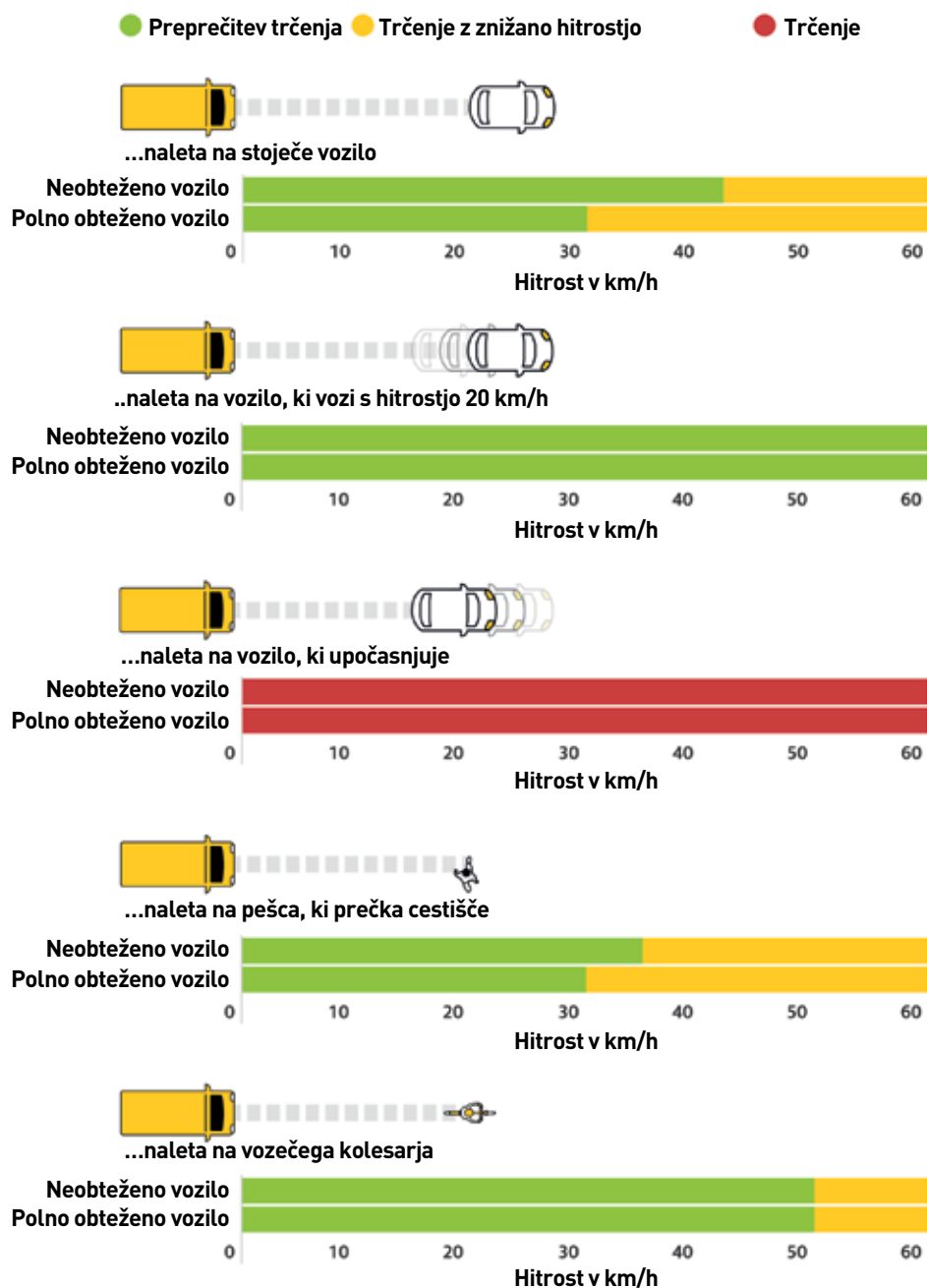
nevarnost, vendar so rezultati daleč za tistimi, ki dosegajo osebna vozila. Medtem ko je bilo delovanje sistema zaviranja v sili še prepričljivo pri naletu na spredaj vozeče vozilo, so bile prve pomanjkljivosti opažene, ko je vozilo pred kombiniranim vozilom mirovalo.

Skoraj nobene reakcije sistema pa ni bilo, ko je spredaj vozeče vozilo upočasnjevalo. Pri naletu na kolesarja se je sistem izkazal kot učinkovit, medtem ko je svoje pomanjkljivosti pokazal ob naletu na pešca, ki je prečkal cestišče. Dejstvo je, da ti sistemi sicer delujejo, vendar samo do določene mere, zato

► **Od sredine 2020 dalje obvezna oprema tudi AEBS**



Tako dobro zavirajo sistemi zaviranja v sili v primeru...



bi bilo treba njihovo delovanje izboljšati. Zaskrbljujoče pa je dejstvo, da so se rezultati pri vseh poskusih, ki so jih izvedli, občutno poslabšali ob največji dovoljeni obremenitvi vozila. Pomočniki za zaviranje v sili v kombiniranih vozilih so ključnega pomena za preživetje voznikov in drugih udeležencev v cestnem prometu, zato so nujno potrebne izboljšave, da se zagotovi enaka raven varnosti tudi ob različnih pogojih obremenitve.

Od enajstih modelov kombiniranih vozil (katerih največja skupna masa ne presega 3,5 tone), ki so trenutno na trgu, je le eden serijsko opremljen s samodejnim sistemom zaviranja v sili (MAN TGE). Pri osmih modelih so proizvajalci odločili, da te rešitve ponudijo le za doplačilo, medtem kot tovrstni asistenčni sistem trenutno sploh ni na voljo za dve kombinirani vozili (Nissan NV 400 in Opel Movano). Zato so pri ADAC proizvajalce pozvali, naj že pred zakonsko obveznim rokom kombinirana vozila opremijo s tovrstnimi sistemi, jih izboljšajo in ponudijo kot del serijske opreme. Poleg tega na njihovo delovanje tudi ne bi smela pretirano vplivati obremenitev vozila.



SPREMEMBE ZAKONODAJE V IZREDNIH RAZMERAH NA PODROČJU CESTNEGA TRANSPORTA

Ob naraščanju števila primerov okužb s koronavirusom (COVID-19) je Slovenija 12. marca 2020 ob 18. uri na podlagi 7. člena zakona o nalezljivih boleznih razglasila epidemijo. Za omejitev širjenja je bilo sprejetih več ukrepov, ki so zelo spremenili način življenja in dela v Sloveniji. Podobni ukrepi so bili sprejeti tudi v drugih državah EU, kar je imelo velik vpliv na tovorni promet med državami v EU in tudi zunaj nje. Velik vpliv na mobilnost v Sloveniji je imela omejitev javnega potniškega prometa (razen taksi prevozov).

Besedilo: Marko Kroflič

S CILJEM PREPREČEVANJA stikov, ki niso nujno potrebni, je bil sprejet tudi ukrep o omejitvi izvajanja tehničnih pregledov in drugih postopkov v zvezi z registracijo motornih vozil ter delo v tahografskih delavnicah. Poleg tega so se prenehala izvajati tudi usposabljanja za voznike. Vse te omejitve sicer niso imele neposrednega vpliva na izvajanje tovarnega prometa, v velike težave pa spravile tiste, ki so želeli registrirati nova vozila in jim tega ni uspelo izvesti do 16. marca.

Največji vpliv na cestni tovorni promet ima seveda vladni ukrep o začasni prepovedi izvajanja tehničnih pregledov in drugih postopkov v zvezi z registracijo motornih vozil ter delo v tahografskih delavnicah v Republiki Sloveniji zaradi zajezitve in obvladovanja epidemije COVID-19. Prepoved velja do 16. aprila 2020. V tem času je velikemu številu vozil potekla veljavnost tehničnega pregleda in registracija. Vsem tem vozilom se veljavnost prometnih dovoljenj, vključno z zavarovanjem motornih vozil in ADR certifikatov za prevoz nevarnega blaga, podaljša do 16. maja 2020. Enako velja tudi za pretečene preglede tahografov. Ta ukrep je povzročil težave



vsem tistim, ki so bili v postopku registracije novega vozila in jim ni uspelo zaključiti vsega pravočasno. S takšnim vozilom se ne more opravljati prevozov.

USPOSABLJANJA VOZNIKOV

Vlada Republike Slovenije je s posebnim Odlokom pooblaščenim organizacijam prepovedala izvajanje usposabljanj in preizkusov znanja za pridobitev temeljne kvalifikacije za voznike motornih vozil v cestnem prometu, rednih usposabljanj za podaljšanje veljavnosti temeljnih kvalifikacij, začetnih in obnovitvenih usposabljanj voznikov za prevoz nevarnega blaga, osnovnih in obnovitvenih strokovnih usposabljanj ter preizkusov usposobljenosti spremljevalcev izrednih prevozov, zdravstvenih pregledov kandidatov za voznike in voznikov motornih vozil za podaljšanje veljavnosti vozniškega dovoljenja ter kontrolnih zdravstvenih pregledov voznikov motornih vozil ter usposabljanj in

preverjanj usposobljenosti za varno delo s traktorjem in traktorskimi priključki. Veljavnost vozniških dovoljenj, izkaznic o vozniških kvalifikacijah in ADR certifikatov o usposobljenosti voznika, ki zaradi prepovedi potečejo do 16. aprila 2020, je podaljšana do 16. maja 2020. <https://depositphotos.com/stock-photos/drivers-classroom.html?filter=all&qview=50020023>

PREVOZ NEVARNEGA BLAGA – ADR

Podpisnice mednarodnega sporazuma ADR so pripravile večstranski sporazum za omilitev odpovedi obnovitvenih usposabljanj za voznike – ADR. Sporazum se glasi: »Vsem voznikom, ki jim poteče ADR certifikat med 01. 03. 2020 in 01. 11. 2020, jim države podpisnice tega sporazuma priznavajo veljavnost le-teh do 30. 11. 2020. Čas za obnovo certifikata bo tako do 30. 11. 2020, ob obnovi pa se certifikat podaljša za 5 let od



dejanskega poteka certifikata in ne od datuma obnove.«

Navedeni sporazum so do današnjega dne podpisale države Luksemburg, Nemčija, Avstrija, Norveška, Francija, Irska, San Marino, Nizozemska, Češka, Švica, Združeno kraljestvo, Španija, Slovaška, Grčija, Belgija, Italija, Litva, Madžarska, Romunija, Bolgarija in Slovenija. V vseh navedenih državah ta sporazum velja. Priporočljivo je imeti ta sporazum pri sebi v času, ko prevoze opravljate s pretečenim potrdilom oziroma certifikatom. ADR usposabljanja se bodo začela izvajati, ko se bodo razmere povezane s koronavirusom normalizirane in bo odlok vlade o prepovedi preklican.

ADR SPORAZUM

SPROSTITEV OMEJITVE TOVORNEGA PROMETA

Na cestah v Republiki Sloveniji je v času od uveljavitve Odredbe o razglasitvi epidemije nalezljive bolezni COVID-19 dovoljen promet tovornih vozil in skupin vozil, katerih največja dovoljena masa presega 7.500 kg, tudi ob nedeljah in dela prostih dneh, ter tudi v petek pred veliko nočjo. Republika Slovenija je uveljavila izjemo iz 1. in 2. točke 6. člena Odredbe o omejitvi prometa, saj se prevozi opravljajo zaradi reševanja človeških življenj in preprečitve ali odprave neposredne nevarnosti za ljudi in premoženje. Ministrstvo za infrastrukturo je nadzorne organe o sprostitvi omejitev tovornega prometa obvestilo, zato ni pričakovati težav pri prevozih v tem času.

Odstopanja od uredbe 561/2006

Republika Slovenija je na podlagi 14. člena Uredbe 561/2006 določila začasna odstopanja od določb člena 6. do 9. Uredbe (ES) 561/2006, in sicer:

Dnevni čas vožnje	11 ur (namesto 9)
Tedenski čas vožnje	60 ur (namesto 56 ur)
Vožnja v dveh zaporednih tednih	96 ur (namesto 90 ur)
Odmor med vožnjo	45 minut po 5,5 ure vožnje (namesto po 4,5 ure)
Redni dnevni čas počitka	9 ur (namesto 11 ur)
Redni tedenski čas počitka	po šestih 24-urnih obdobjih

Koronavirusna bolezen 2019 (COVID-19) je nalezljiva bolezen, ki jo povzročata virus SARS-CoV-2. Širi se predvsem z respiratornimi kapljicami, ki jih okužene osebe ustvarjajo ob kašlju in kihanju. Povprečna inkubacijska doba (čas od okužbe do pojava simptomov) znaša pet dni in pol; v skoraj vseh primerih se simptomi izrazijo do 12. dneva. Širjenje je mogoče omejiti z umivanjem rok in drugimi higijenski ukrepi.

Okužba je pri nekaterih zelo blaga in simptomi se lahko sploh ne izrazijo, lahko pa se pojavijo (med drugim) vročina, kašelj, oteženo dihanje, bolečina v mišicah in utrujenost. Okužba lahko napreduje v pljučnico in sindrom akutne dihalne stiske. Na voljo ni nobenega cepiva ali specifičnega protivirusnega zdravljenja, poudarek je na lajšanju simptomov in podpornih ukrepih.

Prvi primer COVID-19 je bil zaznan sredi novembra leta 2019 na Kitajskem. Konec decembra 2019 je Kitajska Svetovni zdravstveni organizacija poročala o odkritju pljučnih okužb neznanega izvora v Vuhanu, glavnem mestu pokrajine Hubej na Kitajskem. Izbruh okužbe je bil 30. januarja 2020 razglašen za mednarodno pomembno grožnjo javnemu zdravju. Zaradi globalnega širjenja okužbe je Svetovna zdravstvena organizacija 11. marca 2020 razglasila pandemijo.

Dnevni čas vožnje

11 ur

9 ur

2 uri

Redni dnevni čas počitka

9 ur namesto 11 ur

9 ur

2 uri manj

Odmor po vožnji

5,5 ure

45 min

4,5 ure

1 ura

45 min

Tedenski čas vožnje

60 ur tedensko

56 ur

4 ure

Vožnja v dveh zaporednih tednih

96 ur

90 ur

6 ur

Redni tedenski čas počitka

6 x 24 h obdobj

45 ur

6 x 24 h obdobj

45 ur

Odstopanje velja od 16. 03. 2020 do 14. 04. 2020, Republika Slovenija pa je o odstopanju dne 23. 03. 2020 obvestila druge države članice. Odstopanja veljajo na območju Republike Slovenije za notranje in mednarodne prevoze. Pri opravljanju mednarodnih prevozov v izogib težavam preverite pogoje oziroma odstopanja posameznih držav članic, na območju katerih opravljate prevoze, še posebej bodite pozorni na odstopanja oziroma pravila držav članic, kadar opravljate kabotažne prevoze. Seznam se dnevno posodablja, zato priporočamo, da spremembam sledite na

dnevni bazi in pred vstopom v posamezno državo. Odstopanja od določb Uredbe 561/2006 po državah si lahko ogledate na povezavi <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/temporary-relaxation-drivers-covid.pdf> Tovrstna odstopanja je potrebno zabeležiti na naslednje načine:

- ročno na tahografskem vložku
- na izpisu ali
- v svojem urniku dela (prevoz potnikov v linijskem prometu) najpozneje ob prihodu na primerno mesto, kjer se lahko ustavi.

Predstavljamo primere družbeno odgovornega odzivanja na krizo

Pandemija je dodobra spremenila tako naša življenja kot tudi gospodarstvo. Številna podjetja so morala zaustaviti poslovanje. Podjetja, ki še poslujejo, pa se soočajo s številnimi izzivi. Odzivi na trenutne izjemno zahtevne gospodarske razmere so različni. Na tem mestu predstavljamo družbene odgovorne prakse, ki jih pozdravljamo.

Podjetje MAN Truck & Bus Slovenija nas je prepričalo s številnimi ukrepi, ki jih izvajajo in s katerimi skrbijo tako za svoje stranke, voznike in ne nazadnje zaposlene, kot tudi za ugled transportne industrije na splošno.

V podjetju MAN Truck & Bus Slovenija so uvedli potrebne ukrepe na področju

preprečevanja širjenja virusov in hkrati zagotovili nemoteno in varno poslovanje za vse vključene deležnike. Kot pravi Claus Wallenstein, direktor MAN Truck & Bus Slovenija, v podjetju kljub vsem omejitvam še naprej delajo vse, kar je v njihovi moči, da stranke pri njihovem poslovanju čim boljše podprejo. Hkrati pa niso pozabili na številne voznike, ki v teh časih dajejo vse od

sebe, da je zagotovljena oskrba z dobrinami.

Trenutno delavnice v mreži delujejo v celoti. Dobava nadomestnih delov pa je za zdaj zagotovljena. MAN Slovenija posluje po običajnem času, vendar na prilagojen način. Prav tako je strankam v primeru nujnih posegov še vedno na voljo MAN Mobile 24.

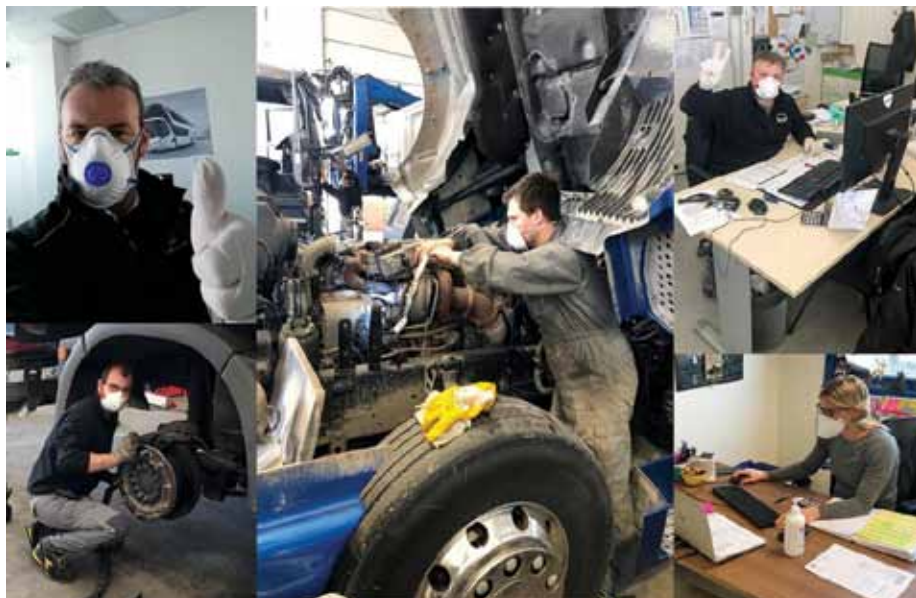


Ekipe MAN Slovenija, ki skupaj s strankami in vozniki, posredno zagotavlja nemoteno delovanje oskrbovalne verige, ki je za dobrobit vseh ljudi v teh negotovih časih ključnega pomena. Slika je nastala pred pandemijo, saj je v trenutnih razmerah zaradi potrebne razdalje ne moremo narediti.

Ozaveščanje splošne javnosti o pomenu transportne industrije in poklica voznik

Hkrati MAN Slovenija aktivno ozavešča splošno javnost o pomenu transportne industrije v družbi ter s svojimi aktivnostmi pomaga dvigniti ugled poklica voznik na raven, ki si jo zasluži.

MAN-ov film o voznikih, ki zelo nazorno prikazuje tako zahtevnost poklica voznik kot tudi njegov pomen za celotno družbo, je v zadnjih tednih dosegel več kot 90.000 ljudi. Prepričani smo, da ga v trenutnih okoliščinah celotna družba



Sprejem na servis



Okrepčilni paket za vse voznike, ki obiščejo MAN-ov servis

razume v luči, ki si jo zasluži. Hkrati MAN Slovenija poziva splošno javnost, naj ne pozabijo na voznike in verjame mo, da si za svojo družbeno odgovorno delovanje zaslužijo priznanje, saj z njim pomembno vplivajo na splošni ugled transportne industrije, ki je pomemben za vse nas, ki v okviru nje delujemo.

MAN-ova družbeno odgovorna kampanja vozniki #heroji

V okviru MAN-ove družbene odgovornosti je nastala tudi posebna majica za voznike »MAN drivers team edition«. Kot pravi Tanja Činč, predstavnica za stike z javnostmi v MAN Slovenija:

»Majica ni del redne MAN Shop prodaje, temveč je nastala v Sloveniji z namenom zahvale voznikom, ki kljub izrednim razmeram svoje delo še naprej vestno opravljajo. Majico smo podarili 200 voznikom. Trudimo pa se, da jih bomo v prihodnje lahko nagradili še več.«



Majica MAN driver team edition.

Dvoosni Mercedes LPK 1626 (levo) je v sedemdesetih letih vozil pod »dansko zastavo«, starejši LP OM 321 (1959) pa je bil konec petdesetih let letih »zaposlen« v Stuttgartu.



VZORNA SKRB ZA TEHNIŠKO DEDIŠČINO

Zelo redka so podjetja, ki so s kupci njihovih proizvodov navezala tako tesne povezave kot Mercedes-Benz oziroma Daimler. Število registriranih ljubiteljev in oboževalcev v njihovih klubih po vsem svetu presega številko 100.000.

Besedilo: Emil Šterbenk; foto: E. in V. Šterbenk, Daimler, MB klub Slovenija

ZA NJIMI so milijoni navdušencev, ki so tako ali drugače navezani na to znamko. Pri Mercedesu se zavedajo, da so klubi njihova podaljšana mreža. Zanje skrbi, jih združuje in zalaža z aktualnimi informacijami služba Mercedes-Benz Classic Club Management. Ta spada v dosti širši center Mercedes-Benz Classic, ki združuje še MB Arhiv, Muzej Mercedes-Benz, All Time Stars, Mercedes Classic Center Fellbach in še več. Še kako pomembna je oskrba lastnikov njihovih starodobnih vozil z originalnimi rezervnimi deli, ki jih po potrebi tudi na novo konstruirajo in prilagodijo sodobnemu času.



V razstavnem prostoru Classic Centra v Fellbachu so vedno postavljeni filigransko obnovljeni Mercedesi.

► V Sveti halah (Heilige Hallen) je okoli 1.000 vrhunsko ohranjenih vozil

OHRANJANJE IZVIRNEGA OZIROMA ORIGINALNEGA STANJA

Da bi lastnikom njihovih vozil pomagali pri ohranjanju dobrega voznega stanja in avtentičnosti, so v Fellbachu (Stuttgart) pred slabimi tremi desetletji ustanovili Classic Center. Tam znajo starodobno vozilo pregledati in oceniti stopnjo njegove izvornosti, znajo pa ga tudi restavrirati in vrniti v praktično izvirno stanje – seveda v odvisnosti, za kakšno stopnjo restavracije se kupec odloči.

Njihovi strokovnjaki skrbijo za »odlično« zdravje koncernske zbirke vozil v »Svetih halah«. Žal je fotografiranje večinoma prepovedano, vedno pa novinarjem dovolijo posneti kakšno posebno vozilo, v bližino katerega drugače zlepa ne bi prišli.

SVETE HALE

Svete hale (Heilige Hallen) so del tega centra in v njih je okoli 1.000 vrhunsko

Štejem se med velike srečneže, saj sem center obiskal že večkrat. Kadarkoli vstopim v delavnice, se naježim, saj tam vedno lahko vidimo kakšno izjemno zanimivo vozilo, v katerega bližino se sicer ne da prav zlahka priti. Že ob mojem prvem obisku, leta 1995, so me povabili v delavnico in mi celo dovolili sesti v Mercedesu 500 K. Ko mi je gospod Becker (desno), povedal, da je vrednost tega vozila več milijonov nemških mark, se mi je kar zavrtelo in skrajno previdno sem se skobacal s sedeža ter gledal avto z varne razdalje.



Pod »firmo« All times Stars pri Mercedesu lahko kupite certificirane starodobnike – ne le pregrešno drage kupeje ali kabriolette – tudi običajne limuzine (»pri nas nekoč zelo priljubljeni Repaš«).



ohranjenih vozil. Ob koncu proizvodnje naročijo primerek, ki najbolj ustreza »povprečno opremljenemu« vozilu te serije in ga shranijo. Ko ga dobijo, ga skrbno pripravijo in konzervirajo, tako da kolikor se da upočasnijo njegovo »staranje«. Poleg tega tam hranijo posebna vozila, kot so dirkalniki, prototipi, preizkusna vozila, avtomobile, ki so jih vozile posebej znane osebe in še kakšna.

Mercedes LP 33 je v vsem muzeju meni najljubši tovornjak – kar spal bi v njem.



Leta 1904 so v londonskem podjetju Milnes začeli izdelovati nadstropne avtobuse na Daimlerjevi mehaniki (šasije s pogonskim sklopom) – do leta 1907 jih je samo po Londonu vozilo 400.

► Pri Mercedesu se zavedajo, da so klubi njihova podaljšana mreža

O Svetih halah so pravkar izdali obsežno monografijo, ki je naprodaj v Mercedesovi muzejski trgovini in posameznih središčih, kjer prodajajo vozila s trikrako zvezdo.

GOSPODARSKA VOZILA V MUZEJU MERCEDES-BENZ

Mercedes slovi kot proizvajalec prestižnih osebnih vozil, a tudi na področju gospodarskih je ena izmed vodilnih svetovnih znamk. Mercedes je prvo tovorno vozilo in prvi avtobus izdelal, ko večina avtomobilskih proizvajalcev še niti delati ni začela. Vse to pokažejo obiskovalcem njihovega muzeja, ki je postal ena od največjih stuttgartskih atrakcij.

GOSPODARSKA VOZILA MERCEDES BENZ NA RETRO CLASSICSU

V Stuttgartu je letos že dvajsetič zaporedoma potekala prireditev Retro Classics (o njej smo obširneje poročali lani). Mercedes-Benz je tam vsekakor eden izmed pomembnejših razstavljalcev. Predstavili so se tako kot tovarna in muzej, kot številni klubi, ki prikazujejo vozila in druge eksponate. Seveda si te velike manifestacije ne moremo predstavljati brez Mercedesovih gospodarskih vozil in letos ni bilo nič drugače.



Knjiga o »Svetih halah« je najnovejše delo priznanega pisca C. Viewega.

► Fotografiranje večinoma prepovedano



Leta 1971 je bil veliki Kurzhauber (zlasti) med gradbinci izjemno zaželeno vozilo.

DO ZMANJŠEVANJA STIKOV V OSKRBNI VERIGI Z DIGITALIZACIJO

Prevozniki sodijo v kategorijo za okužbe izpostavljenih oseb. Pri izvajanju delovnih procesov se srečujejo s številnimi osebami. Digitalizacija procesa optimizira, odpravi osebne stike, prinese prihranke, lokacija izvajanja procesa pa ni več vezana na delovno mesto.

USPEŠNA PRIMERA DIGITALIZACIJE V LOGISTIKI

Podjetje i-Rose je pred dvema letoma začelo celotno prenovu logističnih procesov v podjetju Judež Transport, d. o. o. Prenovili in avtomatizirali so logistične procese od sprejema naročil, naročniškega portala, pogajanj planiranja in spremljanja transportov do obračunov (vključno s trošarinami in delovnimi nalogi). Rezultati so povečani fleksibilnost in učinkovitost dela ter znižanje stroškov.

POTEK DELA:

- Naročila se iz različnih kanalov stekajo v enoten bazen, sledi avtomatizirano pogajanje z naročniki.
- Priprava plana transportov.
- Objava plana na Android naprave voznikov.
- Dokumentacija je digitalizirana, ni fizičnih stikov.
- Vozniki imajo vse podatke na napravi, opozorjeni so na spremembe in izredne dogodke.
- Izvedbeni podatki se avtomatsko prenašajo v zaledno pisarno.

V i-Rose so zaupanja vrednega partnerja prepoznali tudi v podjetju Intereuropa. »V družbi Intereuropa, d. d., sledimo trendom izboljšanja informacijske tehnologije na področju transporta in logistike ter se prilagajamo potrebam in zahtevam strank. Prednosti, ki smo jih v Intereuropi prepoznali pri uporabi rešitve i-Rose, so predvsem v izboljšanju poslovnih procesov in lažji sledljivosti pošiljk, podatki o statusih pošiljk pa

so bolj ažurni. Hitrejša je tudi izmenjava statusov in POD med nami in strankami,« pravijo v Intereuropi.

Uvajanje MSP se je začelo že pred izbruhom COVID-19. Cilja uvedbe sta bila optimizacija procesa dodeljevanja naročil prevoznikom in sledenje izvajanja del. S trenutnim stanjem pa je projekt dobil še dodatno težo, saj omogoča upravljanje voznega parka brez osebne kontakta na relaciji Intereuropa-prevoznik-naročnik.

KAKO ZAČETI?

V i-Rose imajo veliko izkušenj s področja digitalizacije poslovnih procesov. Njihove rešitve delujejo na spletu in kot robustna asinhrona Android podpora (telefon, tablica), neodvisna od kvalitete internetnega signala. »Vodilo našega razvoja je priprava učinkovite in prijazne podpore. Vsak, ki zna uporabljati pametni telefon, zna uporabljati tudi naše rešitve,« zaključuje Janez A. Korun, direktor i-Rose.

ELEKTRONSKA PREVOZNICA: AKTUALNO V TEM TRENUTKU

Potek dela: prevoznica v procesu oskrbne verige se elektronsko prenese na mobilne naprave voznikov. Razvoz se izvede brez fizične dokumentacije, dokazila o izvedbi pa se samodejno elektronsko dostavijo naročnikom. Mogoča je tudi optimizacija razvoznih poti, ki zniža stroške do 20 odstotkov.

ČAS ZA PREOBRAT

Trenutna situacija nam je vsem pokazala, na katerih področjih so izboljšave



Elektronska prevoznica

njujno potrebne. Po pandemiji se bo zanimanje za digitalizacijo stopnjevalo, saj le-ta postaja naša nujnost. Avtomatizacija in digitalizacija bosta osnovni konkurenčnosti podjetij.

RAZKUŽEVANJE VOZIL V AVTOSERVISNIH DELAVNICAH

Koronavirus COVID-19 je prodrl v vse pore našega življenja in pri tem tudi servisne delavnice niso izjema. Večina jih je sicer zaprla vrata, vulkanizerske storitve se bile prekinjene do sredine aprila. Kaj lahko storijo servisne delavnice, da se z virusom ne okužijo njihovi mehaniki ali pa, da ne okužijo svojih strank?

Besedilo: Primož Rožnik; fotografije: arhiv proizvajalca

KORENITO GA RAZKUŽITE, A BODITE PREVIDNI

Seveda je priporočljivo, da se vozilo takoj po sprejemu na servis korenito razkuži, za kar je na voljo vrsta zelo različnih sredstev. A pozor, kar je dobro za nekatere dele vozila, za druge sploh ni in obratno. Pri uporabi sredstva, s katerim se bomo lotili razkuževanja avtomobilske notranjosti, moramo biti zelo previdni, saj z njim nočemo uničiti površin. Te so v večini primerov veliko bolj občutljive, kot denimo površine v gospodinjstvu in tudi teh se ne lotevamo z razkužili kar povprek. Nekatera razkužila namreč vsebujejo alkohol, ki lahko poškoduje plastične površine ali izsuši usnje, ki se potem začne luščiti, v drugih pa je »varikina«, raztopina



natrijevega hipoklorita, za katero je znano, da razbarva površine. A blage raztopine »varikine« oziroma na njej zasnovanih belilnih sredstev lahko uporabite, a je pri tem potrebne veliko previdnosti, da ne naredimo nepotrebne škode. Pred uporabo takšnega sredstva je najbolje, če njegovo delovanje najprej preizkusite na skriti površini, kjer ne bo naredilo velike škode za videz površine. Za čiščenje in osveževanje usnjenih površin po razkuževanju so najboljši robč-



ki z vsebnostjo Nivea kreme za negovanje kože dojenčkov in podobne čistilne krpice za čiščenje rok in robčki za vzdrževanje usnja. Ti robčki so namreč, poleg čistil in nekateri tudi razkužil, prepojeni s sredstvi, ki poskrbijo za navlažitev kože, torej bodo dobro poskrbeli tudi za usnje na sedežih, volanih in drugih delih vozil. Iz enakega vzroka se lahko uporabijo tudi krpice za odstranjevanje ličil z obraza. Nazadnje pa velja, da je zelo učinkovito sredstvo proti virusom milo, zato lahko za čiščenje notranjih površin uporabite tudi milnico. Načeloma vsa ta sredstva delujejo tako, da oslabijo ali uničijo povrhnjico virusa in ga tako ubijejo.

UGASNITE KLIMATSKO NAPRAVO

Priporoča se, da mehanik, preden po prevzemu zažene motor vozila, če je le mogoče, ugasne klimatsko napravo, saj je, predvsem v primeru, ko je bila ta nastavljena na kroženje notranjega zraka, velika verjetnost, da se v njej zadržujejo virusi. In te mu bo po zagonu motorja in ventilacije pihnilo naravnost v obraz. Pri tem velja tudi poziv lastnikom vozil, naj pred prihodom na servis klimatsko napravo nastavijo na zunanji zrak in naj vsaj za nekaj minut na avtomobilu odprejo vsa okna in ga dobro prezračijo.

OZON KOT UNIVERZALNO RAZKUŽILO

V priboru za vzdrževanje klimatskih naprav se skriva zelo učinkovito orožje proti virusom. Za sedanji koronavirus COVID-19 tega sicer ni še nihče uradno

▶ Previdno pri izbiri razkužilnih sredstev

potrdil, a znano je, da viruse in bakterije učinkovito uničuje ozon, torej molekula, v kateri so združeni trije namesto dveh atomov kisika. In generator ozona bi moral imeti vsak servis, ki ima v svoji ponudbi tudi servis klimatskih naprav. Svetujemo, da na servisu stranki naročite, naj vozilo parkira v bližini električne vtičnice, potem pa naj mehanik za približno pol ure v potniški prostor postavi delujoči generator ozona. To bi moralo biti dovolj, da se razkuži notranjost vozila. Verjetno ni treba dodati, da bi enak ukrep lahko izvedli tudi pred oddajo vozila stranki. A pozor! Ozon ne škodi le virusom in bakterijam, ampak ob vdihavanju v večjih koncentracijah tudi našim notranjim organom, pred-

v s e m pljučem, ki jih lahko precej poškoduje. Pred vstopom v vozilo mora mehanik ali stranka zato kabino tudi dodobra prezračiti.

ZAŠČITITE NOTRANJOST VOZILA

Vestni servisi sicer vedno poskrbijo, da so sedeži in druge površine, s katerimi pride v stik mehanik, ki seveda ne more vedno imeti brezhibno čistih oblačil, zaščitene pred umazanijo, kar bi morali med epidemijo koronavirusa še okrepiti. Predlaga se, da poleg enkratno uporabljive polivinilaste prevleke za



sedeže, mehaniki zaščitijo tudi volanski obroč, prestavno ročico in druge občutljive površine, za kar je najbolj primerna raztegljiva folija, ki jo lahko po delu tudi razmeroma preprosto odstranijo. Zadnji nasvet naj bo, da v tem času strankam priporočate, če je le mogoče, da se izognejo tudi ne nujnim obiskom avtomehaničnih delavnic. Letne pnevmatike in servis vozila lahko počakajo do mesec dni, predvsem če se vsi držimo splošnih navodil NIJZ in Vlade RS in #Ostajamo doma.



VOZNIKI, PAZITE NASE!

Medtem ko večina ljudi v teh razmerah ostaja doma in zapušča svoja prebivališča zgolj za opravljanje najnujnejših stvari, so vozniki tovornih vozil vsakodnevno na poti in skrbijo za nas. Toda njihovo že tako naporno delo je postalo še napornejše v času epidemije novega koronavirusa.

Besedilo: Matej Jurgele

▶ **ŠTEVILNA POČIVALIŠČA** so zaprla svoja vrata, topel obrok je težko dobiti, uporaba stranišč in sanitarnih prostorov pa je praktično onemogočena. Zato smo pripravili nekaj nasvetov, kako se zaščititi pred okužbo in poskrbeti za vsaj približno zdrav način življenja.

KAKO PRAVILNO UPORABLJAMO ZAŠČITNO MASKO

V primeru uporabe zaščitne maske je zelo pomembno, da jo znamo pravilno uporabljati. Nepravilna uporaba maske namreč ne nudi zaščite. Še več, nepravilna namestitvev in odstranitev maske lahko pomeni večje tveganje za okužbo, kot če maske sploh ne bi nosili.

KATERA MASKA NUDI USTREZNO ZAŠČITO?

Kirurške maske nudijo minimalno zaščito in so bolj namenjene temu, da oseba, ki jo nosi, ne širi morebitne okužbe na druge. Za zaščito zdrave osebe pred morebitno okužbo so le malenkost boljše kot nič, a še to le s pravilnim nameščanjem, nošenjem in odstranjevanjem. Ker lahko dajejo



MASKO ZATESNIMO NA NOSU.



MENJAVAMO JO NA 2 URI OZ. POGOSTEJE, ČE JE VLAŽNA.

NIKOLI JE NE NOSIMO POD BRADO. KO JE NE POTREBUJEMO VEČ, JO ODSTRANIMO Z OBRAZA.



MASKO ODSTRANIMO S ČISTIMI (RAZKUŽENIMI) ROKAMI, DOTIKAMO SE LE TRAKOV.



PO ODSTRANITVI MASKE V KOŠ ZA ODPADKE, SI ROKE DOBRO UMIJEMO ALI RAZKUŽIMO.

lažen občutek varnosti, so osebe s temi maskami dejansko lahko še bolj ogrožene, kot če maske ne bi nosile in bi bile zato bolj previdne pri stiku s potencialno okuženimi. Ustrezno zaščito nudijo pravilno nameščene, nošene in odstranjene dihalne maske oziroma respiratorji kategorije FFP2 (za okolja z nižjim tveganjem) in FFP3 (za okolja z višjim tveganjem).

Ob tem je treba poudariti, da sama maska za zaščito ne zadostuje, saj se virus prenaša tudi prek stika z očmi. Zato je pri neposrednem stiku z okuženo osebo treba nositi tudi zaščitna očala in priporočljivo tudi zaščitno kapo ter nepremočljiva oblačila, ki jih po uporabi zavrzemo ali razkužimo. Glede zaščite na javnih mestih je zato bolj kot nošenje maske priporočljivo skrbeti za higieno rok.

VIDEO: Kako pravilno uporabljamo zaščitno masko, si lahko ogledate na spletni strani www.etransport.si

KAKO PRAVILNO UMITI IN RAZKUŽITI ROKE

Za zagotavljanje lastne higiene in zmanjševanje širitve novega koronavirusa je izredno pomembno temeljito umivanje in razkuževanje rok – vsekar z vodo in milom.

- Roke zmočimo s toplo vodo
- Nanesemo milo
- Namilimo vse površine rok – dlani, prste, medprstne prostore, hrbtišča rok, zapestji
- Milimo nekaj sekund (10 do 15)
- Temeljito splaknemo
- Obrišemo s svojo, čisto, suho bombažno brisačo, v kuhinji priporočamo papirnate brisače
- Pipo zapremo tako, da že umitih rok znova ne onesnažimo.
- Priporoča se uporaba tekočega mila



POMEMBNO TUDI PRAVILNO RAVNANJE VOZNIKOV

Bistveno v času novega koronavirusa je, da se blago še naprej prevaža, da se oskrbujejo državljeni z življenjskimi potrebščinami in delujoče gospodarstvo s potrebnim materialom. Med najbolj izpostavljenimi pa so vozniki tovornjakov. Še zlasti posebej tisti, ki morajo narediti več postankov, da bi raztovorili blago. Zato priporočamo, da vozniki ravnajo samozaščitno in izstopajo iz vozila samo po potrebi. Upoštevajo pa naj tudi naslednja navodila:

- Pri raztovoru ali natovoru blaga je priporočljivo, da voznik ostane v kabini, tovornjak pa le pripravi za raztovor ali natovor blaga. Nezaposleni nimajo dostopa v kabino tovornjaka.
- Če je vozilo v skupni rabi med več vozniki, je priporočljivo ob menjavi voznika prezračiti in razkužiti kabino vozila.
- V primeru uporabe rollboxov in ročnih viličarjev pri raztovoru, natovoru ali v skladišču je priporočljivo uporabljati rokavice. Veliko pozornosti je treba nameniti zaslonom na dotik, ki jih imate v kabinah vozila ali v skladiščih, zlasti če jih uporablja več voznikov ali skladiščnikov. Uporabljajte primerne rokavice in svinčnike za dotik zaslona.
- Pogosto in temeljito umivajte roke z milom. Uporabljajte razkužila v obliki sprejev ali tekočin.
- Če se mora voznik zaustaviti na javnem parkirnem prostoru (cest itd.), parkirajte tako, da ne boste ovirali drugih, pazite, da ne prihajate v fizični stik na manj kot 1,5 metra z drugimi vozniki ali skladiščniki, natararji, prodajalci. Če vstopate v prostore, kjer je veliko ljudi (restavracije, trgovine

itd.), imejte masko in rokavice. Prostor čim prej zapustite.


- Vsi vozniki in zaposleni v logističnem sektorju naj uporabljajo naslednjo zaščitno opremo:
 - Rokavice
 - Maske
 - Razkužila (po možnosti v obliki spreja)
 - Primerno obutev, ki naj jo po potrebi razkužujejo
- V primeru suma, da ste prehlajeni, se posvetujte s svojim zdravnikom in o tem obvestite delodajalca.

SKRB TUDI ZA POVRŠINE IN NAPRAVE, S KATERIMI PRIHAJATE V STIK

Večina ljudi je v stalnem stiku z mobilnimi napravami in tablicami, vozniki pa poleg tega še s številnimi napravami ob prevzemu ali predaji blaga. Zato je pomembno veliko pozornosti nameniti tudi njihovemu pravilnemu čiščenju.

Virus Covid-19 na steklu vašega pametnega telefona lahko preživi kar do 96 ur ali celo štiri dni na sobni temperaturi. Te ocene temeljijo na podatkih, zbranih med izbruhom SARS-a leta 2003, ko je Svetovna zdravstvena organizacija izvedla obsežno analizo. Oba virusa, torej SARS in Covid-19, pa sta genetsko gledano bratranca. Za razkuževanje elektronskih naprav se priporoča uporaba 70-odstotnega alkohola (izopropanola) oziroma posebne dezinfekcijske robčke. Priporoča se temeljito čiščenje na trdih površinah naprav, kot so ohišja, zasloni ali tipkovnice, izogibati pa se moramo notranjosti naprave ali kate-rekoli odprtine. Na ta način bi lahko še dodatno pripomogli k preprečevanju širjenja novega virusa.





Izboljšajte proste zmogljivosti svojih tovornih vozil na timocom.si

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS

	NEKDANJI ITALIJANSKI PREMIER, NOVINAR IN ZGDODVINAR (GIOVANNI)	ISLAMSKI SKRAJNEŽ V AFGANISTANU	ITALIJANSKA PLEMISKA RODBINA	ZAŠČITNIK PRAVOSLAVNE SAMOSTANA V BIZANCU	KONEC GESLA	IRIDIJ	NEMŠKI SLIKAR (ERNST WILHELM)	VEDA O ALBANSKEM JEZIKU	AVTOR: GREGA RIHTAR
	NALEZLI VIRUSNA BOLEZEN ŽIVALI IN LJUDI								TEKMOVALEC NA ALKI
	SKLADBA IDILICNEGA ZNAČAJA								
	NEKDANJI NEMŠKI KOLESAR (RUĐI)					MADŽARSKI ARHITEKT (MIKLOS)			
	KDOR IMA DIETO					KARL MAY	ANDREJ KAROLI IDENTIČNOST (KNJIŽNO)		
	SIBIRSKI VELETOK			POLOVICA ČETRTO					
	ODIŠEJEV OČE V GRŠKI MITOLOGIJ, LAERTES			PIVSKI VZKLIK					
	PRIPADNIK INKOV					HITER TEK INDIJSKA AKVARIJSKA RIBICA			
	TVO BAN				PEVKA ERBUS ZLITINA Z NIZKIM STRDIŠČEM				FILMSKI IGRALEK ARKIN

V VEDAH IN AVESTI PO BOŽJE ČASČENA RASTLINA IN IZ NJE PRIPRAVLJEN OPOJNI NAPITEK	ARHEOLOGINJA	POLJSKA NOBELOVKA ZA LITERATURO	AVTOMOBILSKO DIRKALISČE V ITALIJI	TRDINOV LITERARNI JUNAK	MOŠKI POTOMEČ	PREMICA, KI SEKA KRTUVILJO SMUČI PO NORDIJSKO	ODVOD PRI TROBILIH TRI-VALENTNI KISIK	SLAVA, ODLIČNOST (ZASTAR.) MIRAN ALIŠIČ	AM. PISKA (AMY) NEKD. SL. SMUČARKA (NATAŠA)	NA POL LEGENDARNI JUDOVSKI PREROK	OGENJ, KI POVZROČA SKODO
TEMEJ, OSNOVA (KNJIŽNO)					EGIPČAN, SVETI PTIČ MOHAMEDANSKA VERA	ALPSKA DOLINA POD TRIGLAVOM (T. SLIKAR (CARLO)					
AGNOSTIČNI NAUK						JAP. SMUČ. (TETSUJA) NIZ. SLIKAR (WILLEM VAN)					
RAZVLAKA (REDKO)				ANDREJ MIKLAVC				OMLATEN SNOPI ŽITA NAUK O RAVNOTEŽ. TELES			
IGRALKA RINA				NOĐETOVA BARKA	SL. NABOŽNI PISEC (GVIDD) EMIL NOLDE						
NOBELJI			FRANCOSKI FIZIK (ANDRE MARIE) ERBJ			DEL FOTO-APARATA NARKOTIČNO SREDSTVO					
RUMEN RJAVA BARVA				IZBRANO BRANJE						IVAN ŽAGAR RUSKI BIOLOG (ALEKSANDER)	
SKUPEK IZROJENIH MALIGNIC CELIC TKIVA				KDOR DRJE	JAPONSKO PRISTANIŠČE NA HONŠUJU	STANE TRBOVC		AGAVI PODOBNA TROPSKA RASTLINA PESPOP			
LOJZE ROZMAN			PROSTOR, OBMOČJE, POVRŠINA OTOK V VANUATUJU			PREIZKUS ZNANJA NEMŠKI IGRALEK (NUMAN)		DVOJICA			
REKA V ŠPANILJ, PRITOK EBRA				OTOK V ALEUTIH BEOGRAJ. NOGOMET. MOŠTVO		VISOKI GORSKI VRH SPRINTER BOLDON		PEVEC JUNKAR			MEDMET, KI POSNEMA GLAS PRI UDARJANJU
ALBUM Z VZORCI						ACETATNA CELULOZA					
SREDNJE-AMERIŠKA DRŽAVA					PODRREDITEV ČESA ABSOLUTNI DRŽAVNI OBLASTI	IVAN MINATTI					
GLAVNO MESTO STARE BABILONJE					SNOV, KI DAJE PRJUTEN, PLEMENIT VONJ			PRAOČE BIBLIJSKIH ENAKITOV			

POMOČ: ACAR-nemški igralec (Numan), Aoba-otok v Vanuatuju, DIKA-slava, odličnost, EVTEKTIK-zlitina z nizkim strdiščem, YBL-madžarski arhitekt (Miklos)

Ime in priimek _____

Naslov _____

Geslo _____

Nagrade podarja podjetje Timocom. Rešitve pošljite do 30. aprila 2020 na naslov: Revija Transport & Logistika, Linhartova 3, 1000 Ljubljana, s pripisom »Križanka«.

OFF LINE

ON LINE

**DVA
MEDIJA**

**ENA
ZGODBA**



Revija
Transport & LOGISTIKA

eTransport.si

CENE GORIV V EVROPI 14. 4. 2020			
DRŽAVA	BENCIN 95	BENCIN 98/100	DIZEL
Albanija	169,000 ALL (1,37 EUR)		168,000 ALL (1,37 EUR)
Andora	1,054 EUR	1,113 EUR	0,944 EUR
Avstrija	1,083 EUR	1,239 EUR	1,063 EUR
Belgija	1,168 EUR	1,245 EUR	1,273 EUR
Belorusija	1,830 BYN (0,75 EUR)	1,960 BYN (0,80 EUR)	1,830 BYN (0,75 EUR)
BIH	2,060 BAM (1,05 EUR)	2,260 BAM (1,16 EUR)	2,110 BAM (1,08 EUR)
Bolgarija	1,830 BGN (0,94 EUR)	2,200 BGN (1,12 EUR)	1,930 BGN (0,99 EUR)
Češka	26,840 CZK (1,00 EUR)	27,910 CZK (1,04 EUR)	27,050 CZK (1,01 EUR)
Črna gora	0,990 EUR	1,030 EUR	0,960 EUR
Danska	8,890 DKK (1,19 EUR)	9,780 DKK (1,31 EUR)	8,290 DKK (1,11 EUR)
Estonija	1,249 EUR	1,299 EUR	1,239 EUR
Finska	1,332 EUR	1,413 EUR	1,230 EUR
Francija	1,286 EUR	1,387 EUR	1,255 EUR
Grčija	1,390 EUR	1,729 EUR	1,185 EUR
Hrvaška	7,980 HRK (1,05 EUR)	8,520 HRK (1,12 EUR)	8,240 HRK (1,11 EUR)
Irska	1,428 EUR		1,328 EUR
Islandija	206,660 ISK (1,33 EUR)		203,960 ISK (1,31 EUR)
Italija	1,536 EUR	1,642 EUR	1,420 EUR
Kosovo	1,210 EUR		1,180 EUR
Latvija	0,974 EUR	1,039 EUR	0,874 EUR
Liechtenstein	1,478 CHF (1,40 EUR)	1,548 CHF (1,47 EUR)	1,560 CHF (1,48 EUR)
Litva	0,945 EUR	1,024 EUR	0,909 EUR
Luksemburg	0,925 EUR	1,015 EUR	0,902 EUR
Madžarska	295,100 HUF (0,83 EUR)	311,500 HUF (0,88 EUR)	337,000 HUF (0,95 EUR)
Moldavija	16,820 MDL (0,87 EUR)	17,320 MDL (0,89 EUR)	14,670 MDL (0,76 EUR)
Nemčija	1,241 EUR	1,479 EUR	1,116 EUR
Nizozemska	1,589 EUR	1,664 EUR	1,339 EUR
Norveška	15,350 NOK (1,37 EUR)	16,340 NOK (1,46 EUR)	15,160 NOK (1,35 EUR)
Poljska	4,050 PLN (0,89 EUR)	4,300 PLN (0,94 EUR)	4,190 PLN (0,92 EUR)
Portugalska	1,361 EUR	1,486 EUR	1,272 EUR
Romunija	4,450 RON (0,92 EUR)	4,920 RON (1,02 EUR)	4,320 RON (0,89 EUR)
Rusija	46,780 RUB (0,58 EUR)	54,190 RUB (0,67 EUR)	47,390 RUB (0,59 EUR)
Severna Makedonija	48,500 MKD (0,79 EUR)	50,500 MKD (0,82 EUR)	46,000 MKD (0,75 EUR)
Slovaška	1,142 EUR	1,254 EUR	1,073 EUR
Slovenija	1,000 EUR	1,130 EUR	1,000 EUR
Španija	1,120 EUR	1,263 EUR	1,037 EUR
Srbija	139,400 RSD (1,18 EUR)	148,900 RSD (1,26 EUR)	148,900 RSD (1,26 EUR)
Švedska	12,730 SEK (1,16 EUR)	13,330 SEK (1,22 EUR)	14,030 SEK (1,28 EUR)
Švica	1,468 CHF (1,39 EUR)	1,538 CHF (1,46 EUR)	1,550 CHF (1,47 EUR)
Turčija	5,150 TRY (0,70 EUR)	5,630 TRY (0,77 EUR)	5,310 TRY (0,73 EUR)
Ukrajina	24,530 UAH (0,91 EUR)	25,700 UAH (0,95 EUR)	23,990 UAH (0,89 EUR)
V. Britanija	1,083 GBP (1,24 EUR)	1,344 GBP (1,53 EUR)	1,111 GBP (1,27 EUR)

VIR: AMZS / WWW.AMZS.SI

Informacije o cenah goriv v evropskih državah so informativne narave, saj se v večini tujih držav cene goriv med različnimi ponudniki in različnimi lokacijami lahko močno razlikujejo. Navedene cene so povprečne cene v državi. Pri tem je potrebno upoštevati, da so v večini držav (tudi sosednjih, kot so Hrvaška, Avstrija in Italija) na avtocestnih črpalkah tudi do 20% višje cene kot je povprečna cena

IZŽREBANI REŠEVALCI:

Med prispelimi rešitvami križanke iz pretekle številke smo izžrebali naslednje reševalce:

Križanka marec 2020 (sponzor Mars)

Toni Mulec, Šmartno pri Slovenj Gradcu
Jernej Govek, Ljubno
Tomaž Krivec, Ljubno ob Savinji
Neža Pevec, Šmartno
Milan Koporc, Šentvid pri Stični
Neža Rudl, Gradec
Lucija Blatnik, Ribnica
Marjan Pele, Komenda
Sabina Tomažič, Pivka
Ivan Kos, Grahovo ob Bači

Vsem nagrajencem čestitamo.

PRVI MEDIJ TRANSPORTA IN LOGISTIKE

Transport & Logistika magazine advertisement featuring a truck on the cover and digital versions on a tablet and smartphone.



**Izboljšajte proste
zmogljivosti svojih
tovornih vozil**
na timocom.si

UPOŠTEVAJ
VARNOSTNO
RAZDALJO!

Ostani doma!

Naše osnovno poslanstvo je, da skrbimo za kakovostne in varne avtocestne povezave.

Danes smo se znašli v položaju, ko moramo poleg avtocestnih povezav skrbeti za naše zdravje. Zato vse voznike pozivamo, naj se ne odpravijo na pot, če to ni nujno potrebno. Vaša in naša varnost je na prvem mestu, zato ostanite doma, ostanite zdravi.



DARS