



# MAGAZIN Logistika

Poslovna revija o logistiki

JUNIJ 2022 • Številka 3

**TOP 100**  
slovenskih  
logističnih  
podjetij

**Reportaža iz sejma LogiMAT**  
**Intervju: Valerija Friš, DB Schenker**  
**Težave v pomorski logistiki**



# DB Schenker Slovenija z novim terminalom v Ljubljani dopolnjuje največje cestno omrežje v Evropi.

## DB SCHENKERsystem

Učinkovito, hitro in zanesljivo do vseh vaših končnih kupcev.



**Stopite v stik z nami!**

[dbschenker.com/si](https://dbschenker.com/si) | [prodaja@dbschenker.com](mailto:prodaja@dbschenker.com) | 01 5885 700

150 Years  
**Elevating Lives**



## Rekordno leto in negotovost

Po navadi je nekje na polovici leta že bolj jasno, kakšni so trendi in kakšno bo poslovanje podjetij v drugi polovici leta. Vsaj tako je bilo v nekih normalnih razmerah. Vendar pa bi v zadnjih dveh letih težko govorili o nekih normalnih gospodarskih trendih, saj je to obdobje zaznamovala pandemija in v zadnjih mesecih tudi vojna v Ukrajini.

Čeprav so poslovni podatki 100 največjih slovenskih logističnih podjetij, o čemer pišemo v tokratni reviji, za zadnje leto rekordni in investicije v polnem zagonu, pa ostaja neka negotovost.

Globalno smo še vedno priča krizi oskrbovalnih poti, zlasti v pomorskem prometu, kjer podjetja iščejo alternativne kopenske prevoze, priča pa smo tudi vračanju proizvodnje v bližino primarnih trgov. Ni jasno, kaj bo z energenti, denar pa postaja vse dražji. Kar je za logistično panogo zelo dobro, je ponovna oživitve srečanj v živo, kongresov in sejmov. Tu je bilo predvsem aktivno Slovensko logistično združenje, ki je nadvse uspešno izpeljalo Logistični kongres v Portorožu in v zadnjem mesecu organiziralo obisk strokovnega sejma Logimat v Nemčiji ter ogled dobre prakse v logističnem centru na Slovaškem.

Kako pomemben je osebni odnos v poslovanju in uvajanju novih tehnologij, smo se pogovarjali z Valerijo Friš, direktorico podjetja DB Schenker Slovenija. Celotni intervju lahko preberete v nadaljevanju. Brez logistike ne bo šlo. Pa naj bodo razmere še tako negotove, vedno bolj je pomembna pametna logistika, ki razume potrebe, je odzivna in se prilagaja trenutnim razmeram.

Pred nami je poletje, ko se tudi sami soočamo z organizacijo in premikanjem na zeleni dopustniški cilj. Včasih je prav neverjetno, kako enostavno in učinkovito deluje ta osebna, mikrologistika.

V uredništvu vam želimo lepo poletje, čim bolj tekoče transportne poti in nemoteno domačo oskrbovalno verigo.

**Janko Zrim**, glavni in dogovorni urednik



- 6**    Novice
- 10**    100 Največjih logistov v Sloveniji
- 12**    Logistični kongres 2022
- 14**    Logist leta in nagrada za življenjsko delo
- 16**    Intervju: Valerija Friš, direktorica podjetja DB Schenker Slovenija
- 20**    Izobraževanje: UM Fakulteta za logistiko
- 22**    Reportaža: sejem LogiMAT
- 26**    Dobra praksa: obisk logističnega centra na Slovaškem
- 28**    Inovativni prekucnik iz Kässbohrerja
- 31**    Težave v pomorski logistiki in alternativni prevoz po železnici s Kitajske
- 34**    Ekologija: Deleži toplogrednih plinov v transportu v EU

**Izdajatelj**  
Tehnis Media d.o.o., Ljubljana

**Glavni in odgovorni urednik**  
Janko Zrim

**Sodelavci**  
dr. Bojan Beškovič, Josip Orbančič,  
Boštjan Paušer, Nejc Zafran

**Naslov uredništva**  
Linhartova 3, 1000 Ljubljana  
T: 01 430 60 60  
E: logistika.magazin@tehnis.si  
www.etransport.si

**Marketing in oglasno trženje**  
Martina Kermavner  
T: 041 913 193  
T: 01 430 60 65  
E: martina@tehnis.si

**Oblikovanje in grafična priprava**  
Studio Tehnis d.o.o.,  
Sebastijan Frumen

**Tisk**  
Schwarz print, d.o.o.  
Ljubljana

**Distribucija**  
Ekdis, d.o.o.  
in Pošta Slovenije, d.d.

Revija Logistika Magazin  
izhaja 4-krat letno.  
Letna naročnina znaša  
**50,00 €**, za člane SLZ, OZS  
in GZS **39,00 €**.

Poštovina in DDV sta vključena  
v ceno. Revija šteje med grafične  
izdelke, za katere se plačuje  
5-odstotni davek na dodano  
vrednost.

Copyright © Logistika Magazin  
ISSN 2784-6784.

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

**Slika na naslovnici**  
Depositphotos

TEHNIS  
MEDIA  
GROUP

TISKANO V  
SLOVENIJI



## LUKA KOPER

### Podaljšanje prvega pomola zaključeno

S pridobitvijo uporabnega dovoljenja še za zadnji odsek novozgrajenega podaljška prvega pomola so v Luki Koper zaključili eno največjih posamičnih investicij v zadnjih desetletjih.

Uporabna dovoljenja so pridobivali ločeno za posamezno območje in jih sproti polnili s kontejnerji. Tako so precej omilili pritisk na skladiščne površine, s katerim se soočajo že mesece zaradi povečanega obsega pretovora. Dela so se začela sredi leta 2020. Vrednost investicije je bila 45,6 milijona evrov. Del sredstev so zagotovili v okviru projekta NAPA4CORE (iz programa Instrument za povezovanje Evrope). Lani so predali namenu novo kontejnersko obalo dolžine 98,5 metra, pred kratkim so nanjo namestili dve novi kontejnerski dvigali, od zdaj naprej pa bo na voljo tudi 24.830 m<sup>2</sup> skladiščnih površin v zaledju novega priveza 7D. Z novimi površinami so za skoraj 15 odstotkov povečali skladiščne zmogljivosti terminala na morski strani, torej skladiščne površine na samem pomolu. Skupna letna kapaciteta terminala se je tako povzpela na 1,5 milijona TEU.



## DRUGI TIR

### Preboj prvega predora Mlinarji

Včeraj so slavnostno obeležili preboj prvega predora Mlinarji (T7) na trasi drugega tira železniške proge Divača–Koper. Predori, ki jih gradijo na novi progi, imajo poleg inženirskih oznak (od T1 do T8) imena, ki so jih dobili po naselbinskih ali ledinskih imenih območij, na katerih so zgrajeni. T7 oziroma predor Mlinarji je dobil svoje ime po zaselku Mlinarji v bližini. Predor Mlinarji bo dolg 1.154 metrov, turški izvajalec del na izkopu predora nad Osapsko dolino, Yapı Merkezi, pa je prvih 500 metrov predorske kalote izkopal v sredini februarja. Predor Mlinarji bo zgrajen v enocevni izvedbi, na sredini bo imel tudi prečno stransko servisno oziroma ubežno cev dolžine 165 metrov. Gradi se z napadnega mesta s kopske strani. Izkop predora se je začel v septembru 2021, pri gradnji pa se tako kot v drugih predorih drugega tira uporablja tehnologija NATM (tako imenovana Nova avstrijska metoda), to je metoda kopanja in ne vrtnja.

POŠTA SLOVENIJE

## Robotski skelet za pomoč pri dviganju težkih bremen

Varstvo in zdravje pri delu sodita med glavne spremljevalce humanizacije dela v Skupini Pošta Slovenije. Zaposleni se pri svojem delu srečujejo z najrazličnejšimi pogoji dela, zato je skrb za zagotavljanje primernih delovnih pripomočkov za varno in uspešno opravljanje dela ter povečanje zadovoljstva zaposlenih nujna.

V maju so tako v testiranje prevzeli tri pripomočke za dviganje bremen. Gre za robotski skelet oziroma nahrbtnik, ki uporabniku pomaga pri dviganju težjih bremen. Naprava razbremeni hrbtenico pri dvigu tudi do 30 kilogramov težkega bremena in s tem varuje zdravje ter pomaga preprečevati poškodbe zaposlenih. Če bo testna uporaba pokazala pozitivne rezultate in omogočila lažje izvajanje dela, v prihodnje načrtujejo nakup več takšnih pripomočkov.



ŽELEZNIŠKI TRANSPORT

## Audijevi baterijski moduli potujejo z vlakom

Akumulatorske module in celice Audija na Madžarskem bodo v prihodnje namesto s tovornjaki prevažali v Bruselj po železnici. Ta sprememba prihrani okoli 2.600 ton CO<sub>2</sub> na leto in je model za predelavo čim več transportov komponent akumulatorja od proizvajalca avtomobilov. Zmanjšanje ekološkega odtisa je osrednji cilj družbenega okoljskega programa med lokacijami. Doslej je 1300-kilometrsko pot od dobavitelja do Bruslja vsak dan začelo 12 do 15 tovornjakov z baterijskimi moduli in celicami za električna vozila Audi e-tron in Audi e-tron Sportback. To karavano tovornjakov zdaj nadomešča železniški promet. Kjer je le mogoče, Audi uporablja ponudbo DB Cargo z imenom 'DBeco plus'. Tukaj se zahtevana količina električne energije pridobiva izključno iz obnovljivih virov, kot so veter, voda ali sončna energija. Na Madžarskem in v Belgiji Audi uporablja izdelek 'DBeco neutral', kar pomeni, da podjetje nadomesti količino porabljene električne energije s klimatskimi certifikati.

**HÖRMANN**  
Slovenija



#ljubimovrata

hormann.si

info@hormann.si



## HÖRMANN SLOVENIJA

## Strokovnjaki za vrata

V podjetju Hörmann Slovenija so doma strokovnjaki za vrata. Podjetje je del koncerna Hörmann, ki je sinonim za prodajo kvalitetnih vrat, kar pomeni, da vam lahko zagotovijo celoten program industrijskih vrat za najrazličnejše sisteme zapiranja. Poleg industrijskih sekcijskih vrat, nudijo tudi hitrotekoča, navojna, ognjevarna vrata in nakladalno tehniko. Poskrbijo tudi za notranost objektov s krilnimi vrati za vse namene.

Ponosno stojijo za 70-letno tradicijo Hörmanna v svetu, 30 let pa za varnost industrijskih objektov skrbijo v Sloveniji. Poleg varnosti je pomembno izbrati ponudnika vrat, ki mu lahko zaupate. V podjetju Hörmann Slovenija si zaupanje kupcev pridobivajo s podkovanim tehničnim znanjem strokovnjakov za vrata, pridobljenim na izkušnjah s terena, šolanjem pri dobavitelju in z veliko osebne radovednosti glede vrat in gradnje. 24 ur na dan in 365 dni na leto zagotavljajo zanesljiv servis in vzdrževanje vrat.

Vabljeni, da se o pestrosti ponudbe prepričate v njihovih razstavnih salonih v Petrovčah, Ljubljani in Mariboru, kjer vam z veseljem postrežejo z nasveti okoli vrat in se skupaj z vami zatopijo v vaše načrte. Če vam je ljubše, pa se na izmero k vam oglasi strokovnjak za vrata. Več na [hormann.si](http://hormann.si).



## DPD

## Rekordni rezultati tudi v letu 2021

DPDgroup je objavila rekordne letne rezultate s 14-odstotnim povečanjem prihodka, z več kot 2 milijardama paketov, poslanih po vsem svetu, in prvič v svoji zgodovini z dobičkom iz poslovanja v višini več kot milijardo evrov.

Če se nam je zdelo leto 2020 rekordno, nas je leto 2021 še dodatno presenetilo in še naprej smo podirali svoje rekorde rasti. V okolju, na katerega še vedno vpliva globalna zdravstvena kriza, ki je prispevala k močni dinamiki rasti e-trgovine, je GeoPost / DPDgroup odigrala svojo vlogo pri podpori okrevanja gospodarske aktivnosti po vsem svetu in v letu 2021 dosegla močne operativne in finančne rezultate. Podjetje je utrdilo svoj razvoj v ključnih segmentih in nadaljevalo z mednarodno širitvijo, pri čemer je:

- ustvarilo 14,7 milijona evrov prihodkov, kar je 14,8 % več kot v rekordnem letu 2020,
- realiziralo dobiček iz poslovanja v višini več kot milijardo evrov, kar je 25-odstotno povečanje glede na leto 2020,
- po vsem svetu dostavilo 2,1 milijarde paketov, kar je 8,4 milijona paketov na dan,
- in podrlo dnevni rekord dostavljenih paketov na Cyber Monday v novembru 2021 (+2 % v primerjavi z letom 2020), ko je bilo v enem dnevu dostavljenih 12,2 milijona paketov.
- DPD v Sloveniji sledi trendom skupine in dosega zavidljive rezultate

DPD v Sloveniji spremlja in sledi rasti poslovanja v DPDgroup in je tudi v letu 2021 dosegel odlične rezultate. Gledano na celotno leto 2021 se je tako volumen paketov kot tudi prihodek, v primerjavi z rekordnim letom 2020, povečal za 13 %. Če pogledamo samo volumen paketov v domačem prometu, beležijo 18 % rast, kar so zagotovo zavidljivi rezultati.





## FRAPORT SLOVENIJA

## Rekordna rast tovarnega prometa

Na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana so v prvih štirih mesecih letošnjega leta zabeležili rekordno rast tovarnega prometa. V primerjavi z enakim lanskim obdobje se je ta povečal za 16 odstotkov, tako da je pretovor znašal 10.493 ton. Absolutni mesečni rekord tovora, ki se oskrbi v tovornih terminalih Fraporta Slovenija in ekspresnih prevoznikov, zabeležen oktobra 2017 (2.826 ton), je bil presežen v marcu z 2.872 tonami tovora in aprilu s 3.035 tonami tovora. Veliko rast beležijo tudi pri potniškem prometu, ta se je povečal za sedemkrat – preko letališča je v letošnjem prvem četrtletju potovalo 198.079 potnikov, do konca leta pa ocenjujejo da se bo številka ustavila pri okoli 880 tisoč potnikov.



## JUNGHEINRICH

## Prodajna akcija

Ne zamudite junijske prodajne akcije v spletni trgovini

[www.jungheinrich-shop.si](http://www.jungheinrich-shop.si)

V duhu zmanjševanja emisij CO<sub>2</sub> so v podjetju Jungheinrich od 1. do 30. junija 2022 v svoji spletni trgovini za 10 % znižali cene vseh vstopnih modelov električnih viličarjev z Li-ion baterijo.

**Viličar naročen preko spleta dostavijo brezplačno, poleg tega pa ponujajo še dodaten enkratni 5 % popust ob prijavi na e-novice.**

# OBLIKUJEMO STANDARDE

## POVSEM NOVA TRAJNOSTNA POWERLINE GENERACIJA

### Izjemna OKRETNOST

Izboljšana produktivnost in maksimalna učinkovitost zahvaljujoč optimalni uporabi prostora

### Maksimalna VARNOST

Manj izpadov in najboljša zaščita vaših zaposlenih

### Neprimerljiva TRAJNOST

Izberite drzno z domnevno najbolj trajnostnimi industrijskimi vozili

### UDOBJE na najvišji ravni

Delovno mesto, ki bo všeč vašim zaposlenim

Jungheinrich, d. o. o., Korenova c. 11, Kamnik  
Tel.: 01/561-04-85 • [si-prodaja@jungheinrich.si](mailto:si-prodaja@jungheinrich.si) • [www.jungheinrich.si](http://www.jungheinrich.si)

**JUNGHEINRICH**



## CARIT AUTOMOTIVE

## Električni dostavni voziček

Malo spominja na stare vozičke za prtljago na železniških peronih: Carit Automotive iz Münstra je razvil električni voziček za zadnji kilometer dostave. Dva metra kratek Hop On ponuja nosilnost 250 kilogramov. Voznik dostavnega vozila, ki lahko doseže hitrosti do 30 km/h, stoji za nakladalnim prostorom, ki ponuja prostor za eno evro paleta v standardnem formatu. Podaljšana, 3,20 metra dolga različica, pa lahko sprejme dve paleti.

Krmilno pokončno stojalo se lahko zloži, tako da je Hop On, ki v širino meri 84 centimetrov, nato visok le 60 centimetrov, zato ga je mogoče naložiti tudi v manjši dostavnik in tako preprosto prepeljati na drugo lokacijo. Glede na konfiguracijo baterije proizvajalec

obljublja dosege med 25 in 90 kilometri. Možno je naročiti motor z močjo 1,7 kilovata (2,5 konjske moči) ali 3,0 kilovate (4 konjske moči).

Izvršni direktor podjetja Carit Andreas Knappheide napoveduje, da bodo letos izdelali dvesto vozil, v prvi polovici leta 2023 pa naj bi bilo proizvedenih že tristo kosov.



## CARGO-PARTNER

## Na Hrvaškem povečane skladiščne kapacitete

Logistični ponudnik je v Zagrebu odprl novo skladišče, veliko 12.900 m<sup>2</sup>. Sodoben objekt, ki je od zagrebškega letališča oddaljen zgolj 10 minut, je primeren za hitro in učinkovito distribucijo v regiji ter zagotavlja kratkoročno in dolgoročno skladiščenje ter storitve z dodano vrednostjo za najrazličnejše industrije.

Cargo-partner je pred kratkim odprl popolnoma nov logistični center na Hrvaškem, s čimer je še povečal svoje skladiščne kapacitete v srednji in vzhodni Evropi. Skladišče se nahaja v Poslovni coni Meridian 16 v Veliki Gorici, tik ob avtocesti A11 in le 10 minut od letališča Franja Tuđmana.

Sodoben logistični objekt zagotavlja 13.500 paletnih mest na 12.000 m<sup>2</sup> skladiščne površine ter 900 m<sup>2</sup> medetažnega prostora, namenjenega storitvam z dodano vrednostjo ter oskrbovanju spletnih trgovin. Poleg tega objekta je strankam na voljo tudi 4.000 m<sup>2</sup> veliko skladišče v zagrebški četrti Jankomir. Novi objekt služi kot skladiščno in distribucijsko središče za raznovrstno blago, vključno z živili, pokvarljivimi izdelki, pijačami, blagom živalskega izvora ter farmacevtskimi izdelki.



## GEBRÜDER WEISS

## »Zero Emissions« za doseganje ciljev podnebne nevtralnosti

Odslej imajo stranke Gebrüder Weiss možnost, da v celoti nadomestijo emisije CO<sub>2</sub>, ki nastanejo med prevozom njihovega tovora. S svojo novo storitvijo Zero Emissions ponudnik transportnih in logističnih storitev izračunava in dokumentira izpust CO<sub>2</sub> za vsako pošiljko, ki se prevaža po svetu, bodisi po cesti ali železnici, bodisi po morju ali zraku.

Do leta 2030 si prizadevajo doseči podnebno nevtralnost logističnih objektov z uporabo električne energije, proizvedene s fotovoltaičnimi sistemi, poleg tega pa že uporabljajo vrsto tovorih vozil z nizkimi emisijami, ki jih poganja utekočinjen zemeljski plin (LNG, CNG), elektrika in vodik (gorivne celice).





GENERALNI ZASTOPNIK ZA STILL, KONECRANES IN MOVEXX

# 100 NAJVEČJIH LOGISTOV

Lestvica 100 največjih logistov je narejena na osnovi javno dostopnih finančnih podatkov za leto 2021 in standardne klasifikacije dejavnosti, katerih osnovna dejavnost je povezana z logistiko. H 52.100 Skladiščenje, H52.210 Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu, H 52.240 Pretovarjanje, H 52.290 Špedicija in druge spremljajoče prometne dejavnosti, H 53.100 Izvajanje univerzalne poštne storitve, H 53.200 Druga poštna in kurirska dejavnost, H49.200 Železniški tovorni promet.

Zap. št	Naziv podjetja	Celotni prihodki	Čisti dobiček/ izguba	Število zaposlenih
1	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	272.476.520	9.395.028	5.503
2	LUKA KOPER d.d.	232.906.927	29.920.330	1.597
3	SŽ-TOVORNI PROMET d.o.o.	172.704.460	6.685.196	972
4	INTEREUROPA d.d.	123.941.128	3.601.819	533
5	CARGO-PARTNER d.o.o.	96.915.379	4.077.312	110
6	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	87.635.555	4.971.061	21
7	BTC d.d.	77.011.766	6.517.213	424
8	ZAVOD RS ZA BLAGOVNE REZERVE	71.736.639	12.754.028	60
9	DSV TRANSPORT d.o.o.	61.444.912	217.784	167
10	KUEHNE + NAGEL d.o.o.	58.430.882	430.653	205
11	SCHENKER d.d.	53.899.267	729.913	162
12	DHL GLOBAL FORWARDING d.o.o.	53.301.686	1.656.472	67
13	DRAGON MARITIME d.o.o.	38.941.102	1.985.223	20
14	ADRIA KOMBI d.o.o.	37.139.354	1.772.475	15
15	VOLNIK d.o.o.	35.070.624	205.639	4
16	AGROCORN d.o.o.	35.038.142	268.839	23
17	HMEZAD-TMT d.o.o.	27.186.644	863.605	17
18	CONBULK d.o.o.	24.811.956	661.910	8
19	RHENUS LOGISTIKA d.o.o.	24.594.013	505.907	24
20	ADRIATIKAGENT d.o.o.	23.797.374	622.347	30
21	GEFCO ADRIA d.o.o.	22.634.870	127.509	28
22	FERSPED d.o.o.	21.685.657	1.361.592	57
23	ALFA SP d.o.o.	19.155.986	928.292	20
24	FMS LOGISTIKA d.o.o.	18.050.738	735.520	20
25	T.T. CARGO d.o.o.	16.257.253	133.965	3
26	TNT EXPRESS WORLWIDE d.o.o.	16.203.769	-410.787	101
27	IZBERI d.o.o.	13.507.324	-138.076	18
28	RAIL CARGO CARRIER d.o.o.	13.385.989	168.355	99
29	ADRIA TRANSPORT d.o.o.	12.987.611	2.770.295	40
30	ADRIATIK EKSPRES d.o.o.	11.879.836	617.918	6
31	PS LOGISTIKA d.o.o.	11.258.723	1.254.277	62
32	T&V SPEED d.o.o.	10.871.977	29.937	99
33	RAIL CARGO LOGISTIC d.o.o.	10.482.953	40.873	9
34	2HM LOGISTIC d.o.o.	10.293.744	136.302	21
35	TRADE LOGISTICS d.o.o.	9.691.665	241.287	3
36	ABC LOGISTIKA d.o.o.	9.431.870	338.034	10
37	FOR TRANS d.o.o.	9.288.228	520.077	10
38	ARKO SHIPPING d.o.o.	8.992.704	409.920	11
39	EXPRESS GLOBAL d.o.o.	8.876.478	318.094	10
40	F.A. MAIK D.O.O.	8.245.190	435.487	63
41	DCS TRAMACO - TPG d.o.o.	8.224.861	405.017	11
42	EUROPACIFIC d.o.o.	8.202.478	130.736	16
43	VIES LTD d.o.o.	7.911.215	353.290	11
44	GLOBAL LOGISTIC d.o.o.	7.759.311	516.635	6

Zap. št	Naziv podjetja	Celotni prihodki	Čisti dobiček/ izguba	Število zaposlenih
45	PGS KOPER d.o.o.	7.208.697	368.945	31
46	JAKOB'S CENTER d.o.o.	6.818.057	467.747	2
47	LANA d.o.o.	6.783.070	185.717	7
48	TRANSAGENT d.o.o.	6.685.217	57.145	12
49	TRIAK d.o.o.	6.457.419	185.381	5
50	EKOL LOGISTIKA d.o.o.	6.371.098	404.497	10
51	KOLI ŠPED d.o.o.	6.201.433	442.555	50
52	SKALA d.o.o.	6.126.630	996.815	6
53	S.A.GE.M. KOPER d.o.o.	6.020.700	181.678	7
54	HTNS KOPER d.o.o.	5.717.251	366.141	5
55	AMSTAF d.o.o.	5.599.386	142.328	10
56	VV-LOG d.o.o.	5.537.440	387.054	21
57	TRAUSSNIG d.o.o.	5.505.462	541.560	14
58	SOCIETE AIR FRANCE, Podružnica Ljubljana	5.303.838	-2.768.521	3
59	TRADEWAYS D.O.O., KOPER	5.242.567	2.785.639	22
60	GEMINI BILJE d.o.o.	5.133.745	186.952	18
61	SEMIČ TRANSPORT d.o.o.	5.023.246	3.026	46
62	VIT LOGISTIKA d.o.o.	4.981.044	237.727	7
63	COMECO S.R.L. - Podružnica Sežana	4.967.599	209.143	5
64	OSSIS ŠPEDICIJA d.o.o.	4.903.301	20.102	37
65	INTERLOGIS d.o.o.	4.615.496	63.264	22
66	FINING d.o.o.	4.582.945	10.802	10
67	LOTRANS d.o.o.	4.415.908	132.082	34
68	EKO OLJE d.o.o.	4.368.694	1.193.506	28
69	CARGOMIND d.o.o.	4.360.781	58.497	6
70	TOP HRVATIN d.o.o.	4.206.745	34.324	6
71	SPED STAR d.o.o.	4.046.792	292.206	4
72	SŽ EXPRESS d.o.o.	4.028.317	349	27
73	INTERSPED d.o.o.	3.946.560	38.725	16
74	SHIPCO TRANSPORT d.o.o.	3.885.934	52.673	5
75	PREZA LOGISTIKA d.o.o.	3.866.491	416.442	16
76	IFT MO-VE d.o.o.	3.840.384	111.581	13
77	SLD d.o.o.	3.652.615	22.984	4
78	IBT KOBLER d.o.o.	3.623.994	730	4
79	RB LOGISTIKA d.o.o.	3.615.234	7.143	0
80	STANDARD LOGISTIC d.o.o.	3.603.391	26.501	1
81	WORLD TRANSPORT OVERSEAS d.o.o.	3.596.212	113.586	3
82	GASTLOG d.o.o.	3.592.856	8.013	4
83	MAKSMAIL d.o.o.	3.477.885	131.568	5
84	E JIMM d.o.o.	3.432.630	89.275	10
85	TRANSPORT + PARTNER d.o.o.	3.392.103	3.540	8
86	ENGLMAYER d.o.o.	3.296.175	209.373	8
87	SAMER GLOBAL LOGISTICS d.o.o.	3.244.042	13.207	3
88	T.T. Logistik d.o.o.	3.179.692	21.451	2
89	ALL FRESH TRANSPORT d.o.o.	3.077.564	49.219	22
90	SPEED d.o.o.	3.074.664	17.598	4
91	BELISAR d.o.o.	3.073.504	-32.614	3
92	M.B.L. d.o.o.	3.068.024	155.545	5
93	HLS d.o.o.	3.054.831	94.707	19
94	TMARK d.o.o.	3.047.745	19.181	2
95	LAGERMAX AED d.o.o.	2.799.525	174.310	8
96	RNS d.o.o.	2.733.543	122.467	10
97	GRANTRAN d.o.o.	2.722.779	21.216	15
98	FIC d.o.o.	2.711.477	256.378	8
99	STT d.o.o.	2.694.209	16.574	2
100	TRIO LOG d.o.o.	2.647.448	3.312	0
<b>SKUPAJ 2021</b>		<b>2.147.429.148</b>	<b>108.618.648</b>	<b>11.348</b>
SKUPAJ [primerjava s TOP 100 v 2020]		1.945.078.736	56.780.184	11.621

Podatki na dan 20. 6. 2022. V tabeli so niso zajeta nekatera podjetja, ki še nimajo javno objavljenih rezultatov poslovanja ali so zavezana k dodatni reviziji podatkov za leto 2021



# LOGISTIČNI KONGRES 2022

**V Portorožu se je uspešno zaključil že 9. Mednarodni Logistični kongres – oskrbovalne verige v znanosti in praksi, ki je v treh dneh na enem mestu združil kar 350 udeležencev, med njimi predstavnike logistike, prevoznništva, proizvodnje, informacijskih in tehnoloških rešitev, izobraževanja in države.**

Kongres se je odvijal od 6. do 8. aprila in ponovno dokazal, da so tovrstna druženja in izmenjave izkušenj izjemno pomembna za celovito oskrbovalno verigo, ki je v turbulentnih časih, povzročenih zaradi epidemije s Covid-19 in razmer v Ukrajini, še dodatno otežena. Kongres, katerega rdeča nit so vedno digitalizacija, robotizacija in avtomatizacija, je največji poudarek dal prav povezovanju vseh deležnikov v procesu. Dodatno pa je obravnaval tudi gradnjo logističnih centrov, logistiko po tirih in splošni tehnološki modernizaciji, tokrat s

poudarki na dronih. V okviru kongresa je bil razglašen tudi Logist leta 2021, podeljeno pa je bilo tudi priznanje za življenjsko delo na področju logistike.

## **»Logistika je hrbtenica gospodarstva«**

Na otvoritveni slovesnosti so govorniki, med katerimi minister za infrastrukturo RS Jernej Vrtovec, Igor Žula, predsednik Slovenskega logističnega združenja, Rok Svetek v imenu SŽ-Tovorni promet, Markus Mau iz Evropskega logističnega združenja

in Nemškega logističnega združenja BVL ter Danica Purg iz Poslovne šole IEDC Bled, poudarili velik pomen logistike za nacionalno ekonomijo, povezovanje vseh deležnikov v verigi ter organizacijo tovrstnih prireditev v živo, med drugim pa logistiko označili za hrbtenico gospodarstva, ki je ključnega pomena še posebej v trenutnih turbulentnih časih, kot sta bili pretekli dve leti. V uvodnem nagovoru se je Igor Žula iz SLZ-ja, glavni organizator kongresa, osredotočil prav na povezovanje in sodelovanje v logistiki. »Danes vsi govorimo o avtomatizaciji,

digitalizaciji in robotizaciji na področju logistike, kar je seveda nujno, a je sodelovanje, bodisi v horizontalni, bodisi v vertikalni smeri je [še] vedno izjemna priložnost za doseganje boljših rezultatov v logistiki. Tukaj imamo v Sloveniji še veliko priložnosti«, je povedal Žula.

## O dronih, logističnih centrih in povezovanju v logistiki

Na dogodku je potekalo 27 predavanj, predstavljeni so bili 4 mednarodno nagrajene logistični projekti, ki so uvedeni in že predstavljajo dobro prakso, 15 primerov dobrih praks, prisotnih je bilo 7 tujih predavateljev in strokovnjakov in 22 domačih predavateljev ter predstavnikov uspešnih podjetij.

Vse to kaže na velik interes stroke in znanosti ter dobro promocijo in organizacijo. Izkazali so se tudi sponzorji in medijski partnerji. Glavni poudarki kongresa so bili na povezovanju, gradnji logističnih centrov in splošni tehnološki modernizaciji ter prilagajanju aktualnim razmeram. Po posameznih področjih lahko strnemo naslednje:

- Sodelovanje in povezovanje v logistiki je nujno in smo temu že doslej sledili, sedaj in v prihodnje pa bo še bolj pomembno.
- Uspešni projekti tehnološke modernizacije, digitalizacije, zelene transformacije, informacijske varnosti ipd. so nujni. Prikazani, uspešno izvedeni projekti in dobre prakse kažejo na pravilno usmeritev lastnikov in vodstev, usposobljene svetovalce in rezultati so vidni.
- Rdeča nit ostajata avtomatizacija in robotizacija v logistiki, transportu in proizvodni logistiki ter vzpostavljanje vitke proizvodnje in logistike.
- Droni so vse bolj prisotni na »zadnji milj logistične verige«. Nova tehnologija je tukaj in se bo še naprej razvijala in iskala mesto učinkovite uporabe v transportu in logistiki.
- Logistika na tirih ima pomemben potencial in je za zeleno transformacijo zelo pomembna. Stanje infrastrukture, prekladalne in skladiščne zmogljivosti pa so nezadostne in terjajo hitrejši in

## Logistika magazin - medijski partner kongresa

Naša medijska hiša je partner logističnega kongresa že od samega začetka in nenehno spremlja delovanje Slovenskega logističnega združenja. Ob kongresu je izšla nova številka revije Logistika magazin z bogato vsebino na 48 straneh. Na kongresu pa smo bili prisotni tudi s svojim razstavnim prostorom, medijskim materialom in ob tem imeli obsežne stike z udeleženci.



Minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec je odprl kongres ter se zahvalil vsem deležnikom v logistiki in transportu za požrtvovalnost v času covid-19 in ukrajinske krize.



Pomemben del Logističnega kongresa so bile tudi predstavitve sponzorjev in druženje udeležencev po zaključku uradnega dela.

pogumnejše korake. Obvozni koridorji čez Madžarsko, Srbijo in naprej pa se hitro modernizirajo. Kombinirani promet ni dovolj izkoriščen.

- Slovenija ima premalo visoko usposobljenih logističnih centrov v zaledju. Prikazani projekti kažejo na izboljšave, vendar so nujni večji centri, ki bi omogočali višjo kakovost in učinkovitost.
- Znanstvena, izobraževalna in raziskovalna sfera pri nas napreduje. Ustrezni kadri, strokovnjaki in raziskovalci so ključni za uspeh, zato je treba na tem

še bolj vztrajati in napredovati. Zadnji dan kongresa je potekal tudi t.i. Research day, kjer so udeleženci lahko bolj obširno spoznali razvojno-raziskovalne dosežke slovenskih fakultet.

Organizatorji, Slovensko logistično združenje, so že napovedali jubilejni 10. kongres, ki bo potekal od 5. do 7. aprila 2023 v Portorožu. [www.logisticnikongres.si](http://www.logisticnikongres.si)





Logist leta 2021 je postal Marko Cegnar.

**Vrhunec slovenskega logističnega kongresa v Portorožu je bila slavnostna podelitev naziva Logist leta in posebne nagrade za življenjsko delo, ki jo prejmeta posameznika za posebne dosežke v logistiki. Stanovski priznanji podeljuje Slovensko logistično združenje.**

## Logist leta

Naziv Logist leta 2021 je prejel Marko Cegnar, ki je do konca lanskega leta vodil podjetje Intereuropa. Odbor za nagrado v sestavi prof. dr. Bojan Rosi, doc. dr. Patricija Bajec, dr. Tomislav Letnik, mag. Robert Sever in doc. dr. Igor Jakomin je v gospodu Marku Cegnarju prepoznal ambicioznost in dolgoletno zavezanost odličnosti na področju upravljanja logistike. Pod njegovo taktirko je Skupina Intereuropa spoznala, da je v teh turbulentnih časih pomembno hitro prilaganje in odzivanje ter da je vpeljava sodobnih tehnologij in novih poslovnih modelov edina možnost za dolgoročni uspeh.

Marko Cegnar je svoje dolgoletne izkušnje znal zelo dobro prilagoditi nevsakdanjim in nepričakovanim zahtevam trga, jih vpeljati v poslovne procese in s tem dosegati odlične rezultate na učinkovit in trajosten način. Svoje delovne izkušnje je nabiral v Tobačni Grosist, d. o. o., Orbico, d. o. o., DHL Logistika, d. o. o., in ne nazadnje na Intereuropi, d. d.

»Zgledi posameznikov in podjetij dokazujejo, da pravilni pristop k reševanju izzivov vodi do tega, da to tudi več kot odlično obvladaš. Prav take posameznike in dobre prakse promoviramo preko nagrade »Logist leta«. Želja je, da izpostavimo in nagradimo najboljše in najbolj ambiciozne, na drugi strani pa, da s tem spodbudimo preostale, da vložijo še zadnji atom truda in to poskušajo postati. S tem, v SLZ, želimo prispevati k večji konkurenčnosti celotne slovenske logistike,« je povedal Tadej Pojbič, ki pri SLZ skrbi za projekt Logist leta.

## Nagrada za življenjsko delo

Najbolj vidnim strokovnjakom za dolgoletno delo na področju transporta in logistike SLZ podeljuje priznanje za življenjske dosežke. Tokrat ga je prejel mag. Milan Jelenc. Dobitnik ima več kot štiridesetletne izkušnje pri vodenju, upravljanju in nadziranju gospodarskih družb s področja transporta, špedicije in logistike, med drugim v družbah, kot so Slovenske železnice, Luka Koper, Intereuropa, BTC. V svojem delovanju v gospodarskih družbah si je nenehno prizadeval za uvajanje sodobnih logističnih konceptov tako na strateški kot na operativni ravni ter za njihovo preobrazbo v sodobna logistična podjetja. V štiriletnem mandatu je deloval tudi v državnih organih, kot član Izvršnega sveta Republike Slovenije in predsednik republiškega komiteja za promet in zveze.

Predsednik SLZ g. Igor Žula je ob podelitvi nagrade povedal: »V Slovenskem logističnem združenju verjamemo, da je pozitivna življenjska zapuščina nekaj izjemno pomembnega. Narediti nekaj pomembnega za družino, ljudi, za družbo, za panogo, bi moral biti cilj slehernega posameznika. Če bi vsi živeli po načelih, da moramo za seboj pustiti nekaj dobrega, nekaj pozitivnega, nekaj, po čemer se nas bodo zapomnili, bi bil svet lepši. V to načelo v Slovenskem logističnem združenju iskreno verjamemo in želimo, da bi po teh načelih živelo čim več posameznikov. Nagrada za življenjsko delo je torej nagrada posameznikom, ki so v logistiki pustili neizbrisen pečat.«



Nagrada za življenjske dosežke v logistiki je prejel mag. Milan Jelenc.

## Razpis: Logistični projekt leta

Slovensko logistično združenje letos prvič razpisuje nagrado »Logistični projekt leta«.

V združenju si želijo, da podjetja v čim večji meri izkoristijo to priložnost, ki jo ponuja nagrada. K prijavi želijo tako spodbuditi nominacije iz proizvodnih, trgovskih in storitvenih podjetij oziroma katerega koli logističnega podjetja.

Komisija bo med nominacijami iskala integracijo ali preoblikovanje logističnih funkcij z inovativno uporabo tehnologije, izboljšanje transportnih

ali skladiščnih sistemov, inovacije v logističnih funkcijah ali proizvodni logistiki, ali izboljšanje uporabe informacijskih tokov v logistiki ali v katerem koli delu dobavne verige.

Zmagoviti projekt bo Slovensko logistično združenje poslalo v nominacijo Evropskemu logističnemu združenju, kjer se bo potegoval za nagrado »European Logistics Award«. Nagrada daje nagrajencem tako možnost, da svoj nagrajeni projekt predstavijo na evropski ravni. Poleg tega ima podjetje z

zmagovalnimi projektom pravico uporabiti logotip simbola, ki označuje, da je dobil nagrado.

**Več o nagradi lahko preberete na naši spletni strani:**

<http://www.slz.si/sl/content/nagrajemo/logisticni-projekt.html>

**Prijavo za nagrado logistični projekt leta morajo podjetja na spletnem obrazcu oddati do 30. avgusta 2022.**



Valerija Friš, direktorica podjetja DB Schenker Slovenija

# PONOSNI NA TRADICIJO, USMERJENI V PRIHODNOST

**DB Schenker je eden vodilnih globalnih ponudnikov logističnih storitev. Začetki v slovenskem prostoru segajo več kot 50 let nazaj, ko je bil ustanovljen Intertrans, ki je bil prvi ponudnik zbirniških transportov na slovenskih tleh. Pred 19 leti so postali del skupine DB Schenker.**

Danes so prisotni na petih lokacijah, s sedežem podjetja v Ljubljani. Strankam zagotavljajo celotno oskrbo dobavne verige; oblikujejo celostne rešitve po meri strank, vse vrste prevozov, carinsko posredovanje, skladiščenje in razne storitve z dodano vrednostjo. V letošnjem letu so v skladu s povečanjem rasti na področju zbirnih prevozov odprli nov terminal, odprtje pa so dopolnili s

praznovanjem 150-letnice delovanja na globalni ravni. O novih pridobitvah in bodočih izzivih v logistiki smo se pogovarjali z go. Valerijo Friš, ki je leta 2015 kot edina ženska v evropski skupini prevzela vodenje podjetja DB Schenker v Sloveniji.

***Za nami sta razburljivi dve leti, tako v svetu kot tudi v Sloveniji,***

***ki sta premešali tudi marsikatero logistične tokove. Kako ste se s stanjem spopadali v Schenkerju? Ali je kriza tudi priložnost?***

Res je, zadnji dve leti sta bili resnično velik izziv za vse. Dejstvo je, da je logistika ena izmed tistih panog, ki neposredno občuti ohlajanje gospodarstva, zato moramo biti še toliko bolj iznajdljivi in pripravljeni na hitro prilagajanje. Naša





Novi terminal v Ljubljani je namenjen predvsem zbirniškim prevozom in je pomembne del razvejane evropske mreže v sistemu DB Schenker.

ekipa je res pokazala neverjetno složnost in predanost, ko smo morali dobesedno čez noč reorganizirati obstoječe procese. V enem momentu je lahko kriza velika ovira, v drugem priložnost, si pa upam trditi, da je bila čisto za vse velika preizkušnja. Vesela sem, da smo kot povezana ekipa iz nje prišli še močnejši.

**Veliko je govora o tem, kako je poleg odličnosti storitev pomembna tudi skrb za stranke. Se mi pa zdi, da vedno bolj ključna postaja tudi skrb za zaposlene. Se motim? Kako se tega lotevate v DB Schenker?**

Zaposleni so resnično naše največje bogastvo in v DB Schenker to ne predstavlja zgolj obrabljene fraze, temveč našo osrednjo vrednoto. Zavedamo se, da je tekma za izkušene zaposlene in mlade potenciale na trgu velika, zato poskušamo mladim dati priložnost, da se najprej dokažejo in zrastejo znotraj podjetja. Možnosti izobraževanja ne ponujamo samo znotraj lokalnega okolja, temveč tudi v mednarodnem okolju s kolegi iz drugih držav. Vzpostavljen imamo sistem mentorstva, razvoj karierni poti, medgeneracijskega sodelovanja itd. Prizadevamo si, da izkušeni kolegi v svojem delu prepoznajo dodano vrednost in delijo svoje bogato znanje in izkušnje. Kot delodajalec se zavedamo pomembnosti uspešnega usklajevanja poslovnega in zasebnega življenja. Prizadevamo si, da so naši sodelavci zadovoljni v podjetju in lahko uspešno usklajujejo obe področji. Vsakodnevno postavljamo prioritete med

delom in življenjskim stilom (zdravje, družina, osebni razvoj) je nenehen izziv, kjer po mojem mnenju pomembno vlogo odigra tudi podjetje, saj lahko posameznika pri tem vzpodbuja in ga podpre. Da pa naše številne iniciative in projekti na področju zadovoljstva zaposlenih ostajajo na pravi poti, vsaki dve leti opravimo anketo zadovoljstva zaposlenih. Da s svojimi zaposlenimi skrbno ravnamo dokazujejo dejstva, da imamo praktično pri vseh kategorijah oceno višjo kot druga

podjetja v družbi, prav tako pa višje, kot je ocena celotne družbe DB Schenker. V zadnji raziskavi smo zasedli izjemno drugo mesto v celotni evropski skupini, kar mi kot direktorici da veliko potrditev in nalaga veliko odgovornost za naprej.

**Letos ste zaključili investicijo in odprli nov terminal v Ljubljani, tik ob obvoznici v Sneberjeh. Kako je v teh kovidnih časih potekla izgradnja in kakšno funkcijo bo imel novi terminal v vaši mreži?**

Sama potreba po novem terminalu je bila našemu Boardu predstavljena že v letu 2018, ko so ob ogledu takratnega set-upa videli, da je zgolj organiziranost naše ekipe razlog, da smo lahko uspešno podpirali obstoječo evropsko mrežo. Skladišče na Brnčičevi namreč ni optimizirano za tako velik obrat blaga, ki je v zadnjih letih samo še rastlo. Sledila je uradna odobritev investicije, potem pa iskanje primerne zemljišča, kar je lahko v Sloveniji kar velik podvig. Res je, da smo v negotovih časih, ko je večina drugih podjetij na trgu in investicijah ravnala previdno, pri nas gradili. Vedeli smo, da je to edini pravi korak za našo rast in uspešnost v prihodnje. Konec lanskega leta smo

Rezanje traku na slavnosti otvoritvi terminala. Na sliki od leve proti desni: Marko Košir, Vodja kopenskega transporta; Valerija Friš, direktorica; Alexander Winter, CEO Cluster SEE; Maximo Lopez-Alvarez, Senior vice president land transport SEE





da smo lahko ta uspeh proslavili z našimi partnerji in projektno ekipo.

**Omenjeni dogodek, ki so se ga udeležili tudi visoki gostje iz tujine, ste obeležili tudi 150-letnico ustanovitve matičnega podjetja Schenker. Kaj vam osebno, pa tudi podjetju poslovno pomeni tak častitljiv jubilej?**

Tako je, letošnje leto je za več kot 74.500 tisoč zaposlenih po vsem svetu nekaj posebnega. Praznujemo namreč 150-letnico delovanja. Od naših začetkov, ko je leta 1872 Gottfried Schenker na Dunaju ustanovil podjetje Schenker & Company, pa do danes, se je veliko spremenilo. Kar pa ostaja, je zavezanost vseh zaposlenih po svetu, da strankam ponudimo celotno paleto logističnih in transportnih storitev, ki nagovarjajo spreminjajoče se potrebe. Zavezani smo, da s svojim delovanjem spremenimo življenj vseh nas na bolje – "Elevating lives". To miselnost gradimo na treh ključnih stebrih: inovacije, trajnost in ljudje. Ključno se mi zdi, da znamo biti kot celota ponosni na našo tradicijo in pretekle uspehe ter se istočasno zavedamo, da se jutri vse začne znova – znova moramo dokazati odličnost naših storitev, prepričati stranke, sklepati partnerstva, vlagati v naše zaposlene itd. Po navadi počitek na lovorikah ni ravno dolg, zato se mi zdi prav, da smo kot podjetje strateško izredno usmerjeni v prihodnost, razvoj inovacij, trajnostnih rešitev; smo eno tistih

podjetij, ki na globalnem parketu postavlja in sooblikuje trende prihodnosti. V veliko osebno zadovoljstvo mi je, da sem lahko del skupnosti, ki deluje in ustvarja v tem pionirskem duhu.

**Ste tudi članica Slovenskega logističnega združenja (SLZ), ki vam je za vaše uspešno delo leta 2019 podelilo naziv Logist leta. Kako vidite pomen tovrstnih strokovnih združenj v smislu povezovanja, izobraževanja in razvoja logistične stroke?**

V DB Schenker smo od nekdanj podpirali koristne pobude in povezovanja, saj verjamemo, da je to prava pot do dolgoročnega uspeha in tudi razvoja stroke. Razmišljati in govoriti je treba o napredku, inovacijah, trajnostnih rešitvah in aktualnih problematikah ter jih vpeti v domače in širše gospodarsko okolje. Na letošnjem kongresu smo imeli prav posebnega globalnega gosta, g. Erika Wirsinga, podpredsednika globalnih inovacij v DB Schenker, ki je s svojim predavanjem ponudil vpogled v trende prihodnosti. Sama sem že vrsto let aktivna tudi v Slovensko-nemški gospodarski zbornici (trenutno tudi kot članica Upravnega odbora), ki je ravno tako pomemben akter na področju širjenja znanja in sklepanja povezav pri vstopu na nemški trg.

Trajnostne rešitve so prihodnost razvoja panoge. Pri podjetju DB Schenker Slovenija so začeli tudi z uporabo električnega dostavnika v mestnih središčih.

tako s projektom gradnje terminala v Sneberjah zaključili. Z modernim terminalom smo podprli rastoč segment zbirniških prevozov, tam opravljamo tudi vse storitve lokalne distribucije in storitve Ocean HUB-a. Terminal je del najbolj razvejane cestne mreže v Evropi, z več kot 430 poslovalnicami v 38 državah in zaradi strateško pomembne geografske lege Slovenije predstavlja pomembno povezavo. Posledično smo morali tudi samo selitev blaga in ekipe izvesti izredno hitro in profesionalno in ob tem še naprej zagotavljati naše storitve. Ob selitvi na novo lokacijo smo vpeljali tudi nov informacijski sistem in program, ki je procese še posodobil in pohitril. Kapacitete na Brnčičevi so razširjenje in sedaj namenjene skladiščenju farmacevtskega blaga, temu primerno prilagojeno in specializirano je celotno skladišče.

V maju smo organizirali uradno otvoritev in za en večer se je del našega terminala prelevil v čarobno prizorišče. Vesela sem,



# TEHNOLOGIJE IN TRENDI V TRANSPORTU IN LOGISTIKI



## Nova poslovna revija za logistiko

Postanite naš naročnik  
ter dnevno spremljajte novice na

**eTransport.si**

# KATERE KOMPETENCE SO POTREBNE V LOGISTIČNEM SEKTORJU

**Z razvojem tehnologije in novimi metodami dela se spreminjajo tudi potrebe po kompetencah, ki jih imajo zaposleni. Pred nekaj časa še ni bilo potrebe po digitalni pismenosti, kar si danes težko predstavljamo na delovnih mestih v logistiki in oskrbovalnih verigah. Raziskali smo, katere kompetence iščejo delodajalci oziroma katere kompetence so zahtevane na delovnih mestih v logističnem sektorju, na območju Slovenije.**

Besedilo: izr. prof. dr. Sonja Mlakar Kač, študentka Anja Cvikel Blažan, asist. Mateja Čuček

Vseživljenjsko učenje postaja predpogoj za delavca, ki se želi zaposliti na konkurenčnem trgu dela. To od njega zahteva, da se prilagodi nenehno spreminjajočemu se okolju (Bazaras, Čičiuniene, Palšaitis in Kabashkin, 2016). Strategija, ki kaže na konkurenčno prednost podjetja, so visoko usposobljeni zaposleni, katerih kompetence ustrezajo zahtevam njihovega delovnega mesta (Flöthmann, Hoberg & Wieland, 2018). Ključ do uspeha so pravi zaposleni, s pravimi kompetencami, na pravem delovnem mestu v podjetju. Strateška uporaba človeških virov je iskanje skladnosti med kompetencami zaposlenih, delovnimi zahtevami in organizacijskim okoljem. To omogoča doseganje osebnega zadovoljstva zaposlenega in zadovoljstva delodajalca na področju uspešnosti (Flöthmann et al., 2018). Kompetence lahko razumemo kot kombinacijo znanja, spretnosti in odnosov za določen poklic (Weijers, Glöckner in Pieters, 2007, str. 70). Pogosto predstavljajo tudi kombinacijo sestavin, kot so znanje, spretnosti, sposobnosti in zmožnosti (Derwik & Hellström, 2017, str. 200).



Grodek-Szostak in drugi (2020) opredeljujejo kompetence v tri glavne kategorije, ki se zahtevajo v industriji 4.0:

- tehnične kompetence (računalniška znanja, znanje statistike itd.);
- menedžerske kompetence (splošno reševanje problemov, sprejemanje odločitev, reševanje konfliktov itd.);
- socialne kompetence (sposobnost prenosa znanja, vodstvene sposobnosti, sposobnost timskega dela itd.).

## Razvoj logistike in potrebnih kompetenc

Cilj logistike v podjetju je zagotoviti prave izdelke ob pravem času, na pravem mestu, z minimalnimi stroški. Področje logistike skrbi za optimizacijo dostave naročil, zaloge, distribucijo in ravnanje s fizičnimi lastnostmi tovarov, načrtovanje transporta, skladiščenje

in podporo informacijskemu sistemu. Razvoj logistike v zadnjih petdesetih letih lahko opišemo z integracijo, optimizacijo skupnih stroškov, odzivnostjo in splošnim povečanjem pomembnosti. Logistika je z razvojem zelo pridobila na konceptualni kompleksnosti. Danes je področje logistike bolj razvito ter tehnološko in upravljavsko zapleteno kot kadarkoli prej (Niine & Koppel, 2015). Logistiko uvrščamo med interdisciplinarno področje, kar pomeni, da morajo logisti uporabljati večšine poslovnega upravljanja skupaj s tehnološkimi načrtovanjem, informacijskimi sistemi in drugimi tehničnimi področji. Njen razvoj je sčasoma spremenil potrebo po tem, kakšne kompetence potrebujejo zaposleni v logističnem sektorju (Niine & Koppel, 2015). Globalizacija, elektronska dostava blaga, pomanjkanje virov so le nekateri od megatrendov, ki so pomembno vplivali na

logistično industrijo in povzročili dinamičen razvoj drugih poklicev znotraj same logistike. Od delovne sile se pričakuje, da bo uporabljala kompetence vseživljenjskega učenja in svoji zbirki s pomočjo strokovnjakov dodala nekaj novega v smislu znanja, spretnosti, odnosov, ki bodo zagotavljali dodano vrednost na trgu dela in prilagodljivost. Potrebe po zaposlenih v logističnem sektorju so vsak dan večje, vse težje pa je najti usposobljeno delovno silo. (Kotzab et al., 2017)

Iz dosedanjih raziskav je bilo ugotovljeno, da so najpomembnejše kompetence v logističnem sektorju tehnične kompetence, ki sledijo trendom. Bistveno je slediti novostim, spremembam in se nenehno dodatno izobraževati. Večino kompetenc zaposleni pridobijo z izobraževanjem in izkušnjami. Naša analiza je pokazala, da delodajalci iz logističnega sektorja v Sloveniji od zaposlenih ne zahtevajo določenih tehničnih kompetenc, ki so ključne za razvoj pametne industrije.

### Trenutno aktualne kompetence

V raziskavi smo proučili, katere kompetence potrebuje zaposleni na delovnih mestih s področja logistike in oskrbovalnih verig. Analizirali smo zahtevane kompetence na delovnih mestih s področja logistike in jih razvrstili v tri skupine po modelu Grodek-Szostak, Ochoa Sigüencia, Szlag-

Sikora in Marzano (2020). Raziskali smo, katere kompetence sodijo med pet najpomembnejših in najpogosteje zahtevanih pri tehničnih, vodstvenih in socialnih kompetencah. Da bi pridobili informacije o tem, katere kompetence potrebuje kader v logističnem sektorju, smo analizirali zaposlitvene oglase. Od januarja do julija 2020 smo zbrali in nato obdelali petdeset aktualnih zaposlitvenih oglasov s področja logističnega sektorja v Sloveniji. Iz vseh oglasov smo izpostavili zahtevano izobrazbo in razvrstili kompetence. Najpogosteje navedena delovna mesta v oglasih so bila vodja logistike/ logistični strokovnjak, logistični specialist, nabavnik in disponent. Najpogosteje so zahtevane tehnične kompetence, nato socialne in nazadnje vodstvene kompetence. V naši preglednici (tabela 1) so kompetence, razdeljene v tri skupine, ki se najpogosteje pojavljajo v zaposlitvenih oglasih. V vseh obdelanih oglasih delodajalec zahteva najmanj univerzitetno izobrazbo s področja logistike ali sorodnih tehničnih disciplin.

	Tehnične kompetence	Vodstvene kompetence	Socialne kompetence
1	Računalniško znanje	Reševanje problemov	Komunikacijske spretnosti
2	Usposobljenost za vožnjo	Reševanje konfliktov	Vodstvene spretnosti
3	Organizacija prevoza	Sprejemanje odločitev	Jezikovne spretnosti
4	Organizacija nabave	Vodenje oddelka	Sposobnost dela v skupini
5	Organizacija skladišča	Doseganje rezultatov in načrtovanih ciljev	Samostojnost

Tabela 1:  
Najpogostejše kompetence, ki se pojavljajo v zaposlitvenih oglasih  
Vir: lasten vir

### Ugotovitve

Po pričakovanjih se v zaposlitvenih oglasih najpogosteje pojavljajo tehnične kompetence. Manj pogosto kot tehnične se pojavljajo socialne kompetence. Delodajalci v logističnem sektorju pri zaposlovanju najmanj zahtevajo kompetence s področja vodenja. Ker industrijo 4.0 sestavljajo kibernetiko-fizični sistemi, internet stvari in internet storitev, računalništvo v oblaku, pametne stvari, senzorji, roboti itd., so za varno in učinkovito delo v pametnih tovarnah industrije 4.0 potrebne posebne kompetence. Napredna industrija zahteva kompetence za delo v kibernetnem svetu, znanje in kompetence za delo s socialnimi stroji, pametnimi izdelki in virtualno proizvodnjo. Te nove, napredne tehnične kompetence, ki so pomembne za industrijo 4.0 in logistiko 4.0, v slovenskih podjetjih trenutno še niso aktualne, zato jih ni v oglasih za delovna mesta in se še ne zahtevajo.

Univerza v Mariboru  
Fakulteta za logistiko

**PRIHODNOST KLIČE!**

Izberi študij logistike  
in si jo zagotovi.

fl.um.si



Sejem LogiMAT

# PAMETNO – TRAJNOSTNO – VARNO

**Sejem Logimat velja za vodilni mednarodni sejem s področja intra-logistike in upravljanja procesov. Na njem so bile predstavljene najnovejše rešitve s področja logistike, upravljanja procesov ter industrije 4.0/(5).0. Letošnji sejem je prvič po pandemiji covid-19 potekal v živo.**

Tekst: Nejc Zafran Fotografije: Nejc Zafran, LogiMAT

V logistiki in oskrbnih verigah se vedno pogosteje srečujemo s pojmi digitalizacija, umetna inteligenca, big data, robotizacija, 3D-tisk in ne nazadnje terminoma produktivnost in učinkovitost, ki sta neločljivo povezana s prehodom v industrijo 4.0 in 5.0. Čeprav se vedno pogosteje srečujemo s tovrstnimi termini, pa se pogosto pojavijo vprašanja, kje lahko vidimo primere dobre prakse uvedbe teh rešitev?

## Organiziran ogled SLZ

Slovensko logistično združenje (SLZ, katerega poslanstvo je: 'Mednarodna promocija stroke in spodbujanje povečevanja



konkurenčnosti slovenske logistike s pomočjo visokotehnoške in produktne preobrazbe', je junija organiziralo že tradicionalen enodnevni obisk sejma Logimat v Stuttgartu v Nemčiji. Udeležencem ogleda je SLZ omogočil brezplačen avtobusni prevoz. Ogleda se je poleg udeležbe močnih delegacij iz različnih slovenskih podjetij, udeležil tudi predsednik SLZ Igor Žula.

### Tehnološke in informacije rešitve za logistiko

Na sejmu so bile predstavljene številne tehnološke in informacijske rešitve na področju oskrbnih verig, transporta, skladiščenja in interne logistike, ki smo si jih ogledali z velikim zanimanjem. Opazili smo tudi nekaj slovenskih ponudnikov rešitev, kar dokazuje, da slovenska podjetja kakovostno konkurirajo tudi na področju logistike. Pri ogledih dobrih praks in rešitev smo še posebno pozornost smo namenili:

- tehnologijam skladiščenja in manipuliranja z blagom,
- tekočim trakovom, opremi za polnjenje baterij AGV,
- informacijskim rešitvam za upravljanje skladišč (WMS) in transporta (TMS),
- informacijskim rešitvam za upravljanje voznega parka,
- informacijskim rešitvam za simuliranje (digitalni dvojčki),
- sistemom za komisioniranje,
- AGV in robotiki,
- pakiranju in pakirni tehnologiji ter označevanju, identifikacija in RFID / AUTO-ID,



Ergonomski zunanji skelet za razbremenitev in preprečevanje poškodb hrbtenice



»AGV« majhnih dimenzij (levo) in kolaborativni robot v sodelovanju z AGV (desno)



– pametnim rešitvam za pakiranje in shranjevanje. Tradicionalno so na sejmu podelili tudi nagrade za najboljše rešitve v naslednjih kategorijah:

- informacijske rešitve, komunikacijska oprema in IT,
- sistemi za komisioniranje, transportni trakovi, skladiščna tehnologija,
- identifikacija, pakirna in nakladalna tehnologija in oprema za varovanje tovora.

Poleg ogleda samih rešitev na posameznih področjih je bil zaznan velik poudarek na ergonomiji pri delu ter povečevanju produktivnosti in učinkovitosti. Za razliko od predhodnih izvedb sejma je bil večji poudarek tudi na avtomatizaciji interne logistike s pomočjo AGV, manj pa na kolaborativnih robotih (t. i. koboti) in brezpilotnih letalnikih (dronih).

### Trendi v razvoju

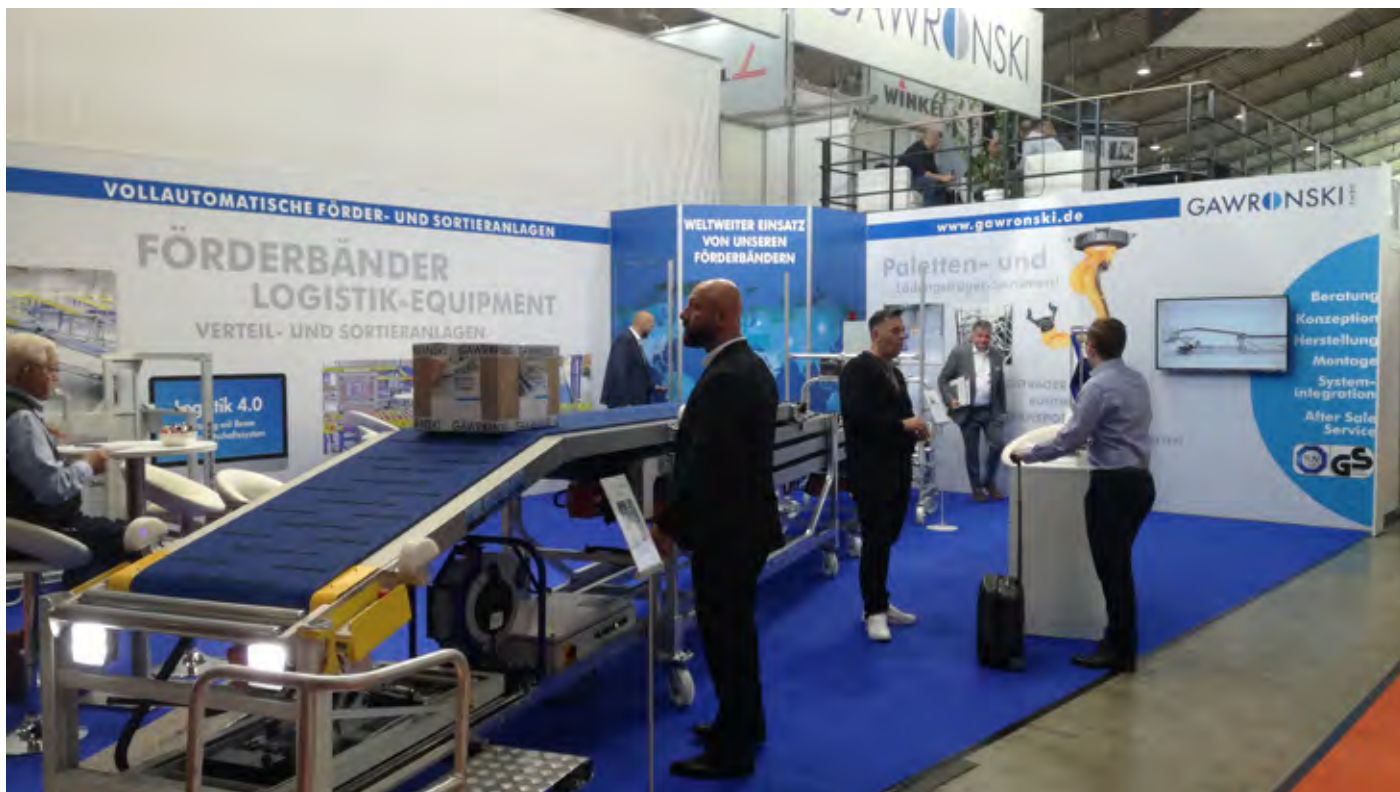
Na posameznih področjih je treba izpostaviti nekaj trendov v razvoju:

- **Koboti:** zaradi omejitev teže pri dvigu (18/25 kilogramov) je želja preseči 30 kilogramov. Razvoj kobotov poteka tudi v smer sodelovanja z AGV. Primer: Ko kobota potrebujemo na delovnem mestu ga AGV dostavi in ko je potreben drugje ga AGV ponovno odpelje in dostavi.



Avtomatski sistemi za skladiščenje (Paternoster in omara za orodje)





- **AGV:** razvoj AGV poteka v smeri povečevanja nosilnosti in hkrati nižanja lastne višine AGV ter zmanjševanja dimenzij AGV, kjer je to mogoče. Ob tem razvoj tudi sledi viziji »smart production«, kjer je cilj integracije AGV z napravami v proizvodnji in stalna samostojna komunikacija med njimi.
- **Etiketiranje in identifikacija:** razvoj na področju etiketiranja in identifikacije poteka v smer dinamičnega etiketiranja ter prostoročne identifikacije. Na sejmu je bila bistveno poudarjena tehnologija RFID kot nosilec prihodnjega razvoja etiketiranja in identifikacije. Izpostavljena je bila tudi vloga tako imenovanega 'e-paper taga', kot nosilca prihodnjega razvoja v trgovini.

- **Sistemi za upravljanje s transportom (TMS):** Razvoj sistemov TMS sledi viziji digitalizacije procesov in zmanjševanja uporabe papirne dokumentacije. Ponudniki tovrstne opreme pozornost posvečajo tudi kazalniku ETA (estimated time of arrival) ter različnim alarmnim sistemom s ciljem preprečevanja napak kot npr.:
  - ADR – opozorilo, če tovorno vozilo ni ustrezno za prevoz nevarnega blaga,
  - opozorilo, če na tovornem vozilu ni več razpoložljivega prostora.
- **Sistemi za upravljanje skladišč (WMS):** Razvoj sledi viziji integracije in povezovanja WMS in TMS ter ERP sistemov za:







- informacije v realnem času in sprotno analitiko,
- transparentnost in sledljivost v oskrbni verigi,
- dostopnost in vidnost podatkov na različnih mobilnih napravah z različno velikostjo ekranov,
- ponudniki sistemov WMS v svojem razvoju zasledujejo tudi umeščanje umetne inteligence v svoje rešitve s ciljem, da bi WMS sistemi predvidevali prihodnje potrebe.

– **Sistemi glasovnega vodenja:** predstavljeni so bili jopiči, ki omogočajo glasovno vodenje in večjezikovno prepoznavo hrkati. Tako lahko podajajo informacije v različnih jezikih in se tako prilagajajo jeziku uporabnika. Na sejmu je bila tudi prikazana informacijska rešitev, ki spremlja delovanje posameznega jopiča.

### Okrogle mize in predavanja

Poleg predstavitev so na sejmu sočasno potekale tudi okrogle mize in predavanja na izbrane teme kot npr. digitalizacija in zasnova oskrbnih verig s pomočjo avtomatske identifikacije, optimizacija in zasnova novih storitev s pomočjo umetne inteligence in podatkovne analize v oskrbnih verigah, prihodnost in avtomatizacija komisioniranja, sodelovalno delo med zaposlenimi in roboti itd.



### Treba je slediti trendom

Močne delegacije podjetij, ki so se odzvale vabilu in udeležila ogleda sejma Logimat, kažejo, da podjetja iščejo primere dobrih praks, še bolj pomembno pa je, da podjetja razmišljajo o razvoju lastnih logističnih sistemov s ciljem povečati lastno konkurenčnost na temelju sodobnih logističnih rešitev za visoko odzivnost produktivnost in učinkovitost pri delu.

Polni vtisov, zapiskov in dobrega vzdušja smo udeleženci ogled sejma zaključili, nato pa smo se z avtobusom odpravili proti Ljubljani. Ob prihodu v Ljubljano nas je predsednik SLZ Igor Žula povabil na naslednji dogodek SLZ, ki bo znova namenjen predstavitvi dobrih praks in izkušenj s področja logistike.



### 50 tisoč obiskovalcev

Sejem Logimat je potekal pod motom: 'pametno – trajnostno – varno'. Na sejmu se je predstavilo 1.571 razstavljalcev (to je 13,5 odstotka več glede na leto 2019) iz 39 držav. Razstavne površine so obsegale več kot 125 tisoč m<sup>2</sup> v 10 razstavnih prostorih. Sejem si je v treh dneh (31. 5.–2. 6.) ogledalo 50.000 obiskovalcev, ki so dne 1. junija, postavili rekord na vstopnih točkah, ko je na sejem vstopilo 3.000 obiskovalcev v 10 minutah.

# STROKOVNI OGLED DOBRIH LOGISTIČNIH PRAKS NA SLOVAŠKEM

## TRAJNOST – UČINKOVITOST – STROKOVNOST

Ko prebiramo novice o novostih v logistični panogi, še posebej če te vključujejo nove intermodalne terminale in logistične centre, se pogosto sprašujemo o različnih vidikih, začeniši z uporabljenimi tehnologijami. Vendar pa so prav te podrobnosti pogosto skrite. Tako pogosto ostaja neodgovorjeno vprašanje: »Kakšne prakse so uporabljene za učinkovito in produktivno delo?«

Besedilo in fotografije: Nejc Zafran

Izziva sta lotila mag. Michal Buban, iz podjetja GO ASSET development GmbH, in Igor Žula, predsednik Slovenskega logističnega združenja (SLZ). V sodelovanju s podjetjema METRANS /Danubia/, a.s. in Luko Koper, d. d., so v juniju za 30 povabljenih slovenskih logističnih managerjev organizirali dvodnevno strokovno ekskurzijo v Dunajsko Stredo in Bratislavo, kjer smo si ogledali največji intermodalni kontejnerski terminal podjetja METRANS /Danubia/, a.s. na Slovaškem in novozgrajen logistični center podjetja GO



ASSET development GmbH, ki je bil predan v uporabo podjetju ABOUT YOU. V Dunajski Stredi smo si najprej ogledali najboljše logistične prakse na trenutno največjem terminalu na Slovaškem. Po uradnem delu s sprejemom in nagovori visokih predstavnikov podjetij METRANS /Danubia/, a.s., Luke Koper, d. d., GO ASSET development GmbH ter Slovenskega logističnega združenja je sledilo odpiranje ladijskega zabojnika, ki je prispel iz Luke Koper. Doživeli smo prvo presenečenje, saj smo vsi gostje prejeli darilne vrečke s slovaškimi dobrotami. Pred ogledom terminala je sledilo še skupno fotografiranje ter kratka pogostitev.

Slovensko logistično združenje povezuje več kot 200 menedžerjev, strokovnjakov, podjetnikov in drugih, ki delujejo na področju logistike ali pa jih le-ta zanima. Slovensko logistično združenje si prizadeva prispevati k vsestranskemu razvoju slovenske logistike, povečati njeno prepoznavnosti ter okrepiti mednarodno veljavo.

segajo v leto 2007, do sedaj pa je prešel že več faz dogradenj. Terminal zaposluje 1000+ ljudi in deluje 24/7. Kapaciteta terminala znaša 25.000 TEU. Zasedena kapaciteta ob našem obisku pa je bila 9.500 TEU. Terminal ima med drugim tudi železniško povezavo z Luko Koper, od koder dnevno pripeljejo tri vlakovne kompozicije. Terminal obsega 280.000 m<sup>2</sup>, od tega pa je 250.000 m<sup>2</sup> namenjenih skladiščenju ladijskih zabojnikov. Terminal lahko sprejme hkrati devet vlakovnih kompozicij, pri čemer ima terminal pet



**Neposredna železniška povezava z Luko Koper**  
Začetki terminala v Dunajski Stredi



železniških tirov dolžine 650 metrov in štiri železniške tirske dolžine 550 metrov. Natovarjanje in odprema zabojnikov sledi konceptu »Just in Time«, pri tem pa je na terminalu 50 parkirnih mest za tovorna vozila. V povprečju se dnevno na terminalu natovori in odpremi 300 tovarnjakov. Dosegli pa so tudi že rekord, ko so v enem dnevu natovorili in odpremi 600 tovarnjakov. Za vzdrževanje terminala in opreme skrbi lastni oddelek vzdrževanja. Sicer pa na terminalu uporabljajo lastno informacijsko rešitev za podporo sledenja zabojnikov. Ob tem uporabljajo tudi informacijsko rešitev »M-Truck«, ki je namenjena spremljanju tovornih vozil v povezavi s:

- časom prispetja vozila;
- podatki o vozilu ...;
- povezavi vozila z nalogom za naklad;
- lokacijo vozila v terminalu ...

Kot zanimivost velja izpostaviti tudi, da na terminalu obratujejo samo »dizel« lokomotive, saj terminal (še) nima urejene električne napeljave nad tirnicami. Kljub temu jim je zaradi svoje zavezanosti trajnostnemu poslovanju, ki vključuje tudi brezogljivični transport, uspelo na relaciji Hamburg–Dunajska Streda prihraniti 126 kg CO<sub>2</sub> oz. primerjalno se ta količina CO<sub>2</sub> ustvari pri prevoženih 1.000 km v avtomobilu.

Po ogledu terminala je sledil ogled logističnega centra R7, ki ga je v letu 2021, kot investitor za znanega naročnika zgradilo podjetje GO ASSET development GmbH in se nahaja na oddaljenosti 5 km od intermodalnega terminala.

Logistični center, ki smo si ga ogledali, uporablja podjetje, ki se ukvarja s spletno prodajo modnih oblačil ABOUT YOU in s svojo lokacijo pokriva tudi naročila iz Slovenije. Že na



začetku je bila opazna velika skrb za urejenost in čistost same notranjosti logističnega centra. Površina logističnega centra obsega 55.296 m<sup>2</sup>. Nosilnost tal je 10 t/m<sup>2</sup>. Kot zanimivost je treba omeniti, da je bil logistični center predan v uporabo podjetju ABOUT YOU v le sedmih mesecih od pridobitve gradbenega dovoljenja, skupaj pa je projekt trajal 12 mesecev. Ob tem je treba tudi omeniti to, da se zaradi odlične lokacije, na kateri se nahaja obstoječi logistični center, končuje tudi izgradnja dodatnega logističnega centra v neposredni bližini v obsegu 30.240 m<sup>2</sup>.

V logističnem centru, ki ga uporablja podjetje ABOUT YOU, je 1.200 zaposlenih, ki delajo v dveh izmenah in eno izmeno v nedeljo. Delovnik traja 8 ur, pri čemer malica ni všteta. Logistični center se ponaša s 44 km hodnikov med regali in 49 klančinami ter 4 »drive in vhodi«. V skladiščnem delu prevladuje klasična regalna tehnologija, 5 do 6 oken v višino. Sam logistični center je razdeljen v štiri cone, kjer se blago sortira, komisionira, odpremlja ..., pri tem je kot zanimivost treba omeniti, da so interne transportne povezave med posameznimi deli centra zagotovljene s tekočimi trakovi.



Posebnost logističnega centra je »high tower«, kjer zaposleni razvrščajo blago za uskladiščenje v petih nadstropjih. Dnevna svetloba je zagotovljena z več velikimi okni. Sam logistični center je visok 12 metrov, pri gradnji pa so bili uporabljeni trajnostni materiali, hkrati pa je bila pozornost dana tudi energetski učinkovitosti. Med zaposlenimi prevladujejo ženske, in sicer v razmerju 80 : 20 v primerjavi z moškimi. Pri tem je zanimivo, da so prebivalci obmejnega območja, predvsem ženske do nedavnega odhajale na delo v sosednjo Avstrijo zaradi višjega zaslužka. Sedaj pa je že opazen trend, ko se te intenzivno vračajo v slovaška podjetja. Razlog je predvsem v prihranku v času, ki ga porabijo za prevoz na delo. Tako lahko kljub nekoliko nižji plači, posvetijo več časa partnerjem, družini in otrokom. Procesi dela in logistične operacije v logističnem centru temeljijo na črtni kodi in skeniranju. Informacijsko opremo



je zagotovilo podjetje Ingram Micro z Nizozemskega. Produktivnost zaposlenih se spremlja preko ključnih kazalnikov (KPI). Omeniti je treba, da med drugim spremljajo št. komisioniranih enot/uro/posameznika. Pri tem so KPI spremljani in prilagojeni tudi novo zaposlenim. Za novo zaposlene se pričakuje, da bodo v 1 tednu po uvajanju dosegli 45 % norme časa, v šestem ali kasnejšem tednu dela pa 100 %. Razmerje med normiranimi časi med zaposlenimi, ki sortirajo, in zaposlenimi, ki komisionirajo blago, je približno 2,5. V mesecu maju je najboljša zaposlena v oddelku komisioniranja dosegla 130 enot/uro, najboljša zaposlena v oddelku sortiranja pa 357,6 enot/uro. Po ogledu logističnega centra smo se odpravili proti hotelu Carlton v Bratislavi, kjer smo se udeležili skupinske večerje, na kateri smo polni vtisov diskutirali o dobrih praksah, ki so zanimive tudi za slovensko okolje, hkrati pa tudi kritično iskali priložnosti za izboljšave na terminalu in logističnem centru.

Organizatorjem strokovne ekskurzije se vsi iskreno zahvaljujemo. Strokovna ekskurzija je dokazala, da so tovrstni dogodki nujno potrebni, saj dobre prakse obstajajo in so jih podjetja pripravljena tudi pokazati. Poleg samega ogleda dobrih praks pa je pomembno tudi mreženje. Tovrstni dogodki dokazujejo, da je vedno treba imeti oči odprte, iskati priložnosti za izboljšave, izmenjavati ideje in seveda uživati v sproščenem vzdušju v odlični družbi.

Podjetje GO ASSET development GmbH je prepoznano kot zanesljiv investitor v logistične centre, od leta 2006 pa je izvedlo več uspešnih projektov izgradnje logističnih centrov v skupni vrednosti več kot 150 milijonov evrov. Podjetje je prisotno tudi v Sloveniji, kjer trenutno gradi logistična centra v Sežani in Hočah v velikosti 125.000 m<sup>2</sup> oz. 22.000 m<sup>2</sup>. V obeh centrih pa so na voljo tudi še skladiščne kapacitete.

Kässbohrer K.SKA A

# INOVATIVNI PREKUCNIK IZ KÄSSBOHRERJA

Za prevoz razsutih kmetijskih proizvodov, paletiziranega blaga, bioloških odpadkov ali gnojila ni treba imeti več različnih vrst vozil. V novem Kässbohrerjevem prekucniku K.SKA A je mogoče prevažati vse navedene vrste blaga.



Serija prekucnikov z aluminijasto nadgradnjo je rezultat dolgoletnih izkušenj v proizvodnji prekucnih polprikolic v Kässbohrerju. Polprikolice prostornine 40, 45 in 50 m<sup>3</sup> imajo nizko maso in omogočajo optimalno porazdelitev tovora, tudi na zahtevnih terenih. Njihova enostavna uporaba in maksimalen prihranek časa so nekatere od izjemno pomembnih lastnosti, ki so jih imeli inženirji v Kässbohrerju v mislih pri načrtovanju teh prikolic.



## Jeklena šasija

K. SKA A serija izdelkov z uporabo lahkega jeklenega podvozja zagotavlja dolgo življenjsko dobo polprikolice, modularna aluminijasta nadgradnja pa zagotavlja visoko stopnjo odpornosti na udarce in obrabo materiala. Tovor, ki se prevažna na paletah, je enostavno pritrđiti s privezovanjem na obroče v tleh tovarnega prostora polprikolice.

## Kombinirana zadnja vrata

Osem milimetrov debela aluminijasta tla zagotavljajo najboljše razmerje med težo in trdnostjo, ob tem so izjemno odporna na udarce in obrabo materiala. Kombinirana dvokrilna zadnja vrata omogočajo uporabniku izbiro odpiranja zadnje stranice na stran ali z nihanjem, kot tudi odpiranje dveh odprtín za žito brez odpiranja stranice. Vodotesnost tovarnega prostora, dosežena z varjenjem notranjih sten in tesnjenjem zadnjih vrat, je dodatna možnost na željo stranke ob naročilu vozila. Priročnost, zanesljivost in vzdržljivost so glavne značilnosti tega izdelka iz ponudbe polprikolic Kässbohrerja.

Gideon - Trey

# VILIČAR ZA SAMODEJNI NAKLAD IN RAZKLAD TOVORNJAKOV

**Gideon, podjetje za robotiko in rešitve, ki temeljijo na umetni inteligenci, je predstavilo novo rešitev, pomembno inovacijo za logistiko v svetovnem merilu – Trey, avtonomni viličar za samodejno nakladanje in razkladanje tovornjakov.**

Tekst: Boštjan Paušer Foto: Gideon

Trey popolnoma avtonomno nalaga in razklada paletizirane tovore, kar lahko logističnim centrom prihrani več kot 80 odstotkov delovnega časa skladiščnih delavcev. Deluje varno, dosledno in zanesljivo v dinamičnih okoljih ter blizu ljudi.

## Avtomatizacija manipulacij s tovorom

»V Gideonu verjamemo, da lahko z avtomatizacijo najzahtevnejših manipulacij s tovorom prispevamo k eksponentnemu povečanju zmogljivosti manipulacije tovora pri prevozu blaga,« je povedal Matija Kopic, izvršni direktor in soustanovitelj Gideona.

»Svet potrebuje nove načine za spopadanje z izzivi. Naš novi način je, da milijonom ključnih delavcev, ki vzdržujejo naše oskrbne verige, damo pomoč. S podporo naših strank, partnerjev in vlagateljev smo razvili nov avtonomni model mobilnega robota oziroma viličarja za nakladanje in razkladanje tovornih prikolic,« pojasnjuje Matija Kopic.

»Gideonova nova rešitev nam prinaša vznemirljiv potencial za optimizacijo poslovanja, povečanje učinkovitosti in novih načinov dela,« je povedal Annant Patel, direktor pri Koch Disruptive Technologies, hčerinski družbi Koch Industries, in član uprave pri Gideonu.

## Povečanje učinkovitosti

Tudi Xavier Garijo, član upravnega odbora DB Schenker za pogodbeno logistiko, poudarja



pomen inovativnosti. DB Schenker, vodilno svetovno logistično podjetje, je bilo ena prvih Gideonovih strank in je, tako kot Koch Disruptive Technologies, sodelovalo tudi pri dokapitalizaciji podjetja. »V podjetju DB Schenker se zanašamo na 150 let izkušenj na področju logistike in smo se vedno osredotočali na inovacije, s katerimi lahko ponudimo odličnost in učinkovitost, ki jo pričakujejo naše stranke. Zato smo izjemno veseli, da vidimo Gideonove nove rešitve. Naši prejšnji skupni projekti z Gideonom so se že dokazali v praktičnih primerih uporabe z resničnim potencialom, in nam lahko pomagajo pri preoblikovanju logističnih operacij,« je dejal Xavier Garijo, ki je tudi član uprave Gideona.

## Večja varnost in manj poškodb

Nova rešitev avtonomnega viličarja za nakladanje in razkladanje tovornjakov združuje Gideonovo avtonomno tehnologijo, izjemno enostavno programsko opremo za upravljanje operacij in robustno, namensko izdelavo opreme proizvajalca Infinity Machine & Engineering Corp.

Viličar Trey podjetjem pomaga ublažiti pomanjkanje ustrezne in kvalificirane delovne sile ter povečati zmogljivost ter stabilnost in učinkovitost delovnih procesov v logistični



verigi. Ta avtonomni viličar bistveno poveča varnost, zmanjša poškodbe pri delu ter škodo na blagu in opremi. Zaradi prilagodljivosti tehnologije Gideon je Trey enostaven za uporabo ter uvajanje v delo in zahteva minimalne spremembe obstoječe infrastrukture, kar še dodatno izboljša končni rezultat ekonomske učinkovitosti njegove implementacije.



## Razvoj temelji na umetni inteligenci

Gideon razvija prilagodljive rešitve za avtonomno ravnanje z materialom, ki avtomatizirajo najbolj zapletene operacije v skladiščih in proizvodnih obratih. Avtonomni mobilni roboti podjetja se zanašajo na lastno tehnologijo, ki temelji na umetni inteligenci in 3D-robotškem vidu. Gideonove rešitve omogočajo podjetjem, da avtomatizirajo operacije, ki vključujejo ljudi, robote in drugo opremo z razpoložljivostjo podatkov v realnem času. Podjetje trenutno zaposluje več kot 150 ljudi na Hrvaškem, v ZDA in Nemčiji.







# TEŽAVE V POMORSKI LOGISTIKI IN ALTERNATIVNI PREVOZ PO ŽELEZNICI S KITAJSKE

Napovedi o visokih pomorskih vozninah prevoza kontejnerjev in visoki stopnji negotovosti časovne dobave iz ključnih prekomorskih trgov so se v prvem letošnjem polletju uresničile. Pomorske voznine ostajajo na izredno visokih ravneh, čeprav je bilo v drugem četrtletju opaziti rahlo upadanje.



Kontejnnerski terminali na najpomembnejših morskih poteh so prezasedeni. Povprečni čas zadrževanja kontejnerjev na skladišču presega teden, ponekod tudi dva. Alternativni transport po železnici iz Azije do Evrope pa kljub rusko-ukrajinski vojni poteka nemoteno. Cene prevoza so konkurenčne, vendar je zmogljivost nizka. Številne raziskovalne hiše so ob koncu lanskega leta napovedovale, da se stanje prezasedenosti ladij in visokih voznin ne bo hitro izboljšalo. Čeprav je bilo v drugem letošnjem četrtletju opaziti izboljšanje pri zamudah ladijskih prevozov, so le-te še vedno občutno nad dolgoletnim povprečjem, ki ga pomorska kontejnerska industrija obravnava kot posledico normalnih izvedbenih procesov. Med letoma 2011 in 2020 je bila zasedenost svetovne ladijske flote zaradi zadrževanja v pristaniščih med 2 in 4 %. Ob koncu leta 2020 pa je strmo začela naraščati

in je presegla 10 %. Pri Sea-intelligence izpostavljajo, da je bilo najhuje v letošnjem prvem četrtletju, ko je kar 14 % svetovne ladijske flote obtičalo v pristaniščih ali sidriščih pred pristanišči. Posledično je prišlo do izrazitih zamikov pri odpremah polnih kontejnerjev in dostavah praznih kontejnerjev. Cene prevozov so strmo poskočile.

zadrževanja kontejnerskih ladij. Izredna rast potrošnje in s tem povpraševanja po različnih dobrinah po izhodu iz najhujšega obdobja pandemije covid-19, je v veliki meri povečalo pritiske blagovne menjave med najpomembnejšimi ekonomijami Azije, Evrope in Severne Amerike. Predvsem izredna potrošnja v ZDA in zapiranje pristanišč na Kitajskem je stanje

prekomorskih dobav le še poslabšalo. V ZDA je indeks zasedenosti kontejnerskih terminalov presegel zgodovinske rezultate pri 80 % in ostaja visok tudi v drugem letošnjem četrtletju. Visoka zasedenost kontejnerskih terminalov je zabeležena tudi v evropskih pristaniščih. Sea-intelligence v junijskem poročilu izpostavlja, da so evropski kontejnerski

terminali dosegli indeks zastojev kar 95 %. Stanje v novembru 2020 je bilo neprimerljivo boljše, saj je indeks znašal le 25 %. V drugem četrtletju se stanje prezasedenosti evropskih terminalov izboljšuje. V mesecu

V letošnjem prvem četrtletju,  
je kar  
**14 %**  
svetovne ladijske flote  
**obtičalo v pristaniščih**

**Zamude in visoke cene pomorskega prevoza kontejnerjev**

Pri Container-news poudarjajo izrazito odvisnost gibanja cen pomorskih kontejnerskih prevozov z indeksom



maju je indeks upadel na 50 %, predvsem zaradi izboljšanja stanja zasedenosti grških, italijanskih in španskih pristanišč. Severna pristanišča, kot sta Hamburg in Rotterdam, ostajajo visoko zasedena. Podobno velja tudi za severnojadranska pristanišča oziroma kontejnerske terminale.

Pomorske voznine odražajo stanje zasedenosti ladjevja, dosegljivost opreme in povpraševanja po nadaljnjih prevozi. Ker se je veliko polnih kontejnerjev zaustavilo v pristaniščih ali so bili na mirujočih ladjah pred pristanišči, so cene dosegle izredno visoko rast. Pomorske voznine za Evropo so v prvem četrtletju letos namreč znašale okoli 7.000 ali 8.000 USD za 20' kontejner. Vključujoč prevoz z železnico iz Kopra do Budimpešte so bile cene za prevoz 40' kontejnerja okoli 15.000 USD.

Ker je v drugem letošnjem četrtletju prišlo do upada zadržanosti ladjevja v pristaniščih, so temu sledile tudi pomorske voznine. Sea-intelligence namreč poroča o upadu zasedenosti kontejnerske ladijske flote na 10,5 % v mesecu maju, kar je pozitivno vplivalo na delni upad pomorskih voznin. CCFI (China Containerized Freight Index), ki izkazuje gibanje izvoznih pomorskih voznin, je v istem obdobju upadel za skoraj 15 %.

### Dvom ostaja ali se bo stanje v 2022 izboljšalo

Vodilni zaposleni v globalnih logističnih družbah opažajo trend upadanja naročil prekomorskih kontejnerskih prevozov. Razloge gre iskati v hitri rasti cen oziroma inflaciji v evropskem prostoru in tudi ZDA, ki hromi nakupe blaga široke potrošnje. Napoved nižje gospodarske rasti na Kitajskem prav tako zmanjšuje pritisk globalne proizvodnje. To naj bi na ključnih trgih pomembneje vplivalo na znižanje

proizvodnih naročil. Začasno zaprtje nekaterih kitajskih proizvodnih obratov je prav tako vplivalo na nižje količine dobav in delno sprostilo pritisk na kitajska pristanišča. Ob zniževanju zasedenosti terminalov in hitrejšem obratu kontejnerskih ladij se lahko nadejamo zniževanja pomorskih voznin, vendar nekateri analitiki opozarjajo na previdnost pri tovrstnih napovedih. Z odprtjem šanghajskega pristanišča, ki je bilo tedne zaprto zaradi obvladovanja epidemije covid-19, se je znova povečal pritisk na prezasedenost evropskih in severnoameriških pristanišč. V zadnjem tednu maja in prvem tednu junija je znova naraščal indeks SCFI (Shanghai Containerized Freight Index), ki je pridobil 32 točk. Rast naj bi bila predvsem povezana z visoko sezono izvoza s Kitajskega in ne toliko ponovnega zaostrovanja razmer v kontejnerski industriji. Z dogajanjem ob koncu tretjega četrtletja bomo lahko z višjo gotovostjo trdili ali se bo stanje v pomorski logistiki do konca leta izboljšalo.

### Uporabiti prevoz z železnico iz Azije v Evropo?

Alternativa pomorskemu prevozu s Kitajskega je železniški prevoz prek evrazijskega dela transportne poti. Kopenska Svilna pot je v zadnjih letih popolnoma zažvela. Še poseben zagon so železniški servisi dobili ob rasti pomorskih voznin. Cene železniškega prevoza so se v zadnjih dveh letih bistveno povišale ter tako prilagodile pomorskim, vendar so ob tem ostale konkurenčne. Železniški servis iz Šanghaja do srednje Evrope oz. ključnih trgov, ki so pomembni

Indeks prezasedenosti evropskih kontejnerskih terminalov je v prvem četrtletju letos presegel 90 % in v ZDA 80 %. V drugem četrtletju je prišlo do upada prezasedenosti terminalov in delne sprostitev števila kontejnerskih ladij v mirovanju, ko le-te čakajo na privez. V mesecu maju je le še 10,5 % ladijske flote mirovalo, kar pa je še vedno 4- do 5-krat več kot v normalnih razmerah delovanja pomorske logistike.

tudi za naše pristanišče, poteka prek terminala Xi'An Alashankou – Dostyk in Batyev/Eperjeska na ukrajinsko-madžarski meji. Zaradi vojnih razmer v Ukrajini se sedaj vlaki usmerjajo na beloruski Brest in prek Malaszewic do terminalov v Budimpešti. Takšen prevoz traja med 19 in 22 dni, kar je tudi za 40 % krajši čas potovanja kot po morski poti. Cena prevoza iz Šanghaja do Budimpešte je okoli 9.800 USD za 40' kontejner in tako tudi občutno nižja v primerjavi s pomorsko transportno potjo, kjer je samo cena pomorskega prevoza Šanghaj–Koper okoli 13.000 USD za 40' kontejner. Maksimalna dovoljena masa znaša 26 ton. Ima pa železniški prevoz omejitve, in sicer v celotni zmožljivosti prevoza kontejnerjev. Vlakovna garnitura z do 80 kontejnerji predstavlja izredno majhen delež zmožljivosti, ki ga je treba zagotoviti, da mednarodna trgovina Azija–Evropa nemoteno deluje. Ob nadaljnji posodobitvi železniške infrastrukture pa lahko pričakujemo porast števila vlakovnih garnitur v obe smeri.

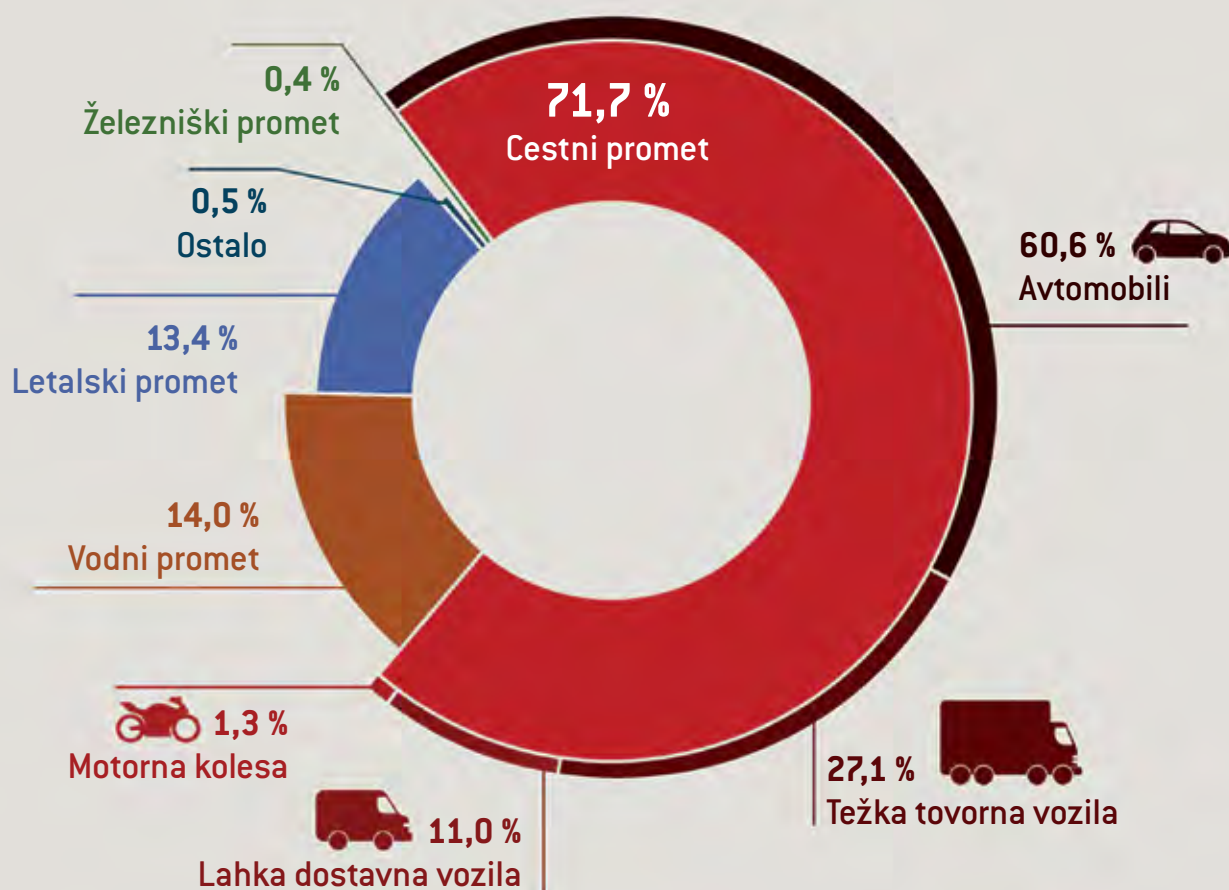
Kopenska Svilna transportna pot je lahko alternativa posameznemu prevozu kontejnerjev, saj so cene prevozov v drugem četrtletju letos tudi do 40 % nižje v primerjavi s pomorskimi prevozi. Tudi časovno omogoča prihranek, vendar se je ob tem treba vprašati glede okoljskih vplivov. Prevoz kontejnerja po železnici povzroči za 2,5-krat več CO<sub>2</sub> emisij in je za 2-krat energijsko bolj potraten v primerjavi s pomorskim prevozom na relaciji Šanghaj–Budimpešta. Vzrok je v vse večjih ladjah in uporabi čistejšega pogonskega goriva, ki na prevožen kontejner emitirajo nižje vsebnosti toplogrednih plinov.



Foto: Luka Koper

# EMISIJE CO<sub>2</sub> V EVROPSKI UNIJI

## Deleži toplogrednih plinov glede na vrsto transporta



Vir: Evropska okoljska agencija (2022)



**NAPOVEDUJEMO KONFERENCO**

**KEEP IT SIMPLE.**

**IT** V LOGISTIKI & PROIZVODNJI **2022**

**5. OKTOBER 2022, GZS LJUBLJANA**

**OSREDNJI TEMI**

Kibernetska varnost v logistiki  
Brezpapirno poslovanje



ZAUPAJTE  
SVOJ TOVOR  
STROKOVNJAKOM

PRAVA POT DO CILJA

ADRIA KOMBI d.o.o.

Nacionalna družba za kombinirani promet

Tivolska c. 50, 1000 Ljubljana, Slovenija

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

infor@adriakombi.si

www.adriakombi.si



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