

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

JURIJ ČEFERIN

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

**RAZVOJ CESTNEGA PREVOZNIŠTVA V SLOVENIJI –
PRIMER PODJETJA AVTOPREVOZ TOLMIN D.O.O.**

Ljubljana, april, 2014

JURIJ ČEFERIN

IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisani Jurij Čeferin, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtor diplomskega dela z naslovom Razvoj cestnega prevoznitva v sloveniji – Primer podjetja Avtoprevoz Tolmin d.o.o., pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem doc. dr. Aljošo Feldin.

Izrecno izjavljam, da v skladu z določili Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami) dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

S svojim podpisom zagotavljam, da

- je predloženo besedilo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- je predloženo besedilo jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem
 - poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v diplomskem delu, citirana oziroma navedena v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, in
 - pridobil vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti (v pisni ali grafični obliki) uporabljena v tekstu, in sem to v besedilu tudi jasno zapisal;
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Zakonu o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami);
- se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predložene zaključne diplomskega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom.

V Ljubljani, dne _____

Podpis avtorja: _____

KAZALO

UVOD.....	1
1.1 Opredelitev področja in opis problema	1
1.2 Namen in cilji ter osnovne trditve	2
1.3 Metode dela	3
2 TRANSPORTNE STORITVE	3
2.1 Pomen transporta v gospodarstvu.....	5
2.2 Cestni transport blaga	6
2.2.1 Prednosti in slabosti cestnega transporta.....	8
2.2.2 Cestni transport blaga v Sloveniji	10
2.3 Pravna ureditev cestnega transporta	13
2.4 Vpliv gospodarske krize na panogo	15
3 OSNOVNE ZNAČILNOSTI CESTNEGA TRANSPORTA V EU	16
3.1 Razvoj skupne prometne politike EU.....	17
3.2 Posledice vstopa Slovenije v EU na panogo cestnega transporta.....	18
3.2.1 Pozitivni učinki vstopa v EU.....	18
3.2.2 Negativne posledice vstopa v EU.....	19
4 PREDSTAVITEV PODJETJA AVTOPREVOZ TOLMIN D.O.O.....	19
4.1 Organizacijska struktura podjetja	20
4.2 Delovanje podjetja skozi leta.....	20
4.3 Analiza poslovanja podjetja.....	21
4.4 PSPN matrika	24
SKLEP	25
LITERATURA IN VIRI.....	27

UVOD

Na gospodarski položaj posamezne države vplivajo mnogi dejavniki, med njih pa spadajo tudi intenzivnost, učinkovitost in organiziranost blagovnih tokov. Prav primerno razviti in ekonomsko stabilni transportni sistemi imajo poleg ustrezne razvejanosti transportnih omrežij pomembno vlogo pri določanju celotnih stroškov blaga, kar posledično pomeni, da znatno vplivajo tudi na konkurenčnost določenega gospodarstva.

Z naraščanjem zapletenosti človekovega vsakdanjika ter potrebe po zadovoljevanju njegovih novih zahtev je naraščala tudi vloga transporta. Cestni blagovni transport je imel na tem področju pomembno vlogo, ki je v sodobnem času še bolj izrazita zaradi razvoja modernih cestnih povezav. Mnoge države, med katerimi je tudi Slovenija, so tako zaradi svoje ugodne geografske lege, postale pomembna prometna križišča.

Ob tem, da gre za najstarejši način kopenskega prevoza blaga, je cestni transport danes še vedno najpogosteje uporabljena oblika prevažanja raznovrstnega tovora. V številnih primerih je namreč prav cestni transport tista gospodarska panoga, brez katere blago ne bi moglo biti dostavljeno v pravem času in na pravi kraj oziroma brez katerega ne bi bil dosežen temeljni cilj zadovoljevanja potreb končnega prejemnika določenih materialnih dobrin.

Pri zagotavljanju potreb nacionalnega gospodarstva in upoštevanje tudi potrebe tujega trga se na področju cestnih transportnih storitev blaga danes mnoge države soočajo s presežkom ponudbe nad povpraševanjem. Tu ima velik vpliv tudi globalizacija, ki poleg tega, da vpliva na sam trend razvoja transporta, zahteva od posameznih držav prilagajanje nenehnim spremembam in celovitejši pristop pri obravnavi procesov, vplivov in dejavnikov, ki so nujni za obstoj, izvajanje in razvoj cestnega transporta; od podjetij, ki se ukvarjajo z notranjim in mednarodnim transportom pa se zahteva ustrezna organiziranost ter inovacije pri razvoju transportnih sredstev in tehnologije.

1.1 Opredelitev področja in opis problema

Če upoštevamo, da je ena temeljnih človekovih potreb z vidika gospodarstva premagovanje prostora in časa, je jasno, zakaj je transport vedno veljal za eno izmed najpomembnejših gospodarskih panog, cestni transport pa je v sklopu tega, predvsem zaradi sodobne razvejanosti cestne infrastrukture, postal eden glavnih načinov prevoza blaga v Evropski uniji.

Najvišja rast deleža cestnega transporta je bila v Sloveniji zabeležen prav z vstopom v Evropsko Unijo, to pa je v osnovi pomenilo večjo konkurenco in drastičen padec cen, medtem ko stroški goriva in cestnin skozi leta vztrajno naraščajo.

Za obstoj na trgu so se prevozniška podjetja morala torej soočiti z močno konkurenco, sam uspeh pa je postal odvisen od načina organizacije dela in učinkovitosti izvajanja transportnega procesa.

Pričujoča diplomska naloga se zato posveča panogi cestnega transporta v Sloveniji in zajema nanašajoče se tematike, od opredelitve osnovnih pojmov do orisa zakonske podlage in vpliva članstva Slovenije v EU s povzemanjem konkretnih prednosti ter slabosti vstopa v EU.

V diplomsko delo je vključena tudi celovita obravnava podjetja Avtoprevoz Tolmin d.o.o., s čimer se skuša na praktičnem primeru prikazati, da je za podjetja iz te panoge ključnega pomena ustrezna strategija za obstoj, razvoj in trženje storitev, ki mora temeljiti na stalnem spremljanju razmer na trgu in ustreznem načrtovanju dela.

1.2 Namen in cilji ter osnovne trditve

Namen diplomskega dela je prispevati k boljšemu razumevanju panoge cestnega transporta ter z analizo poslovanja izbranega slovenskega podjetja, ki deluje na tem področju, prikazati trende razvoja panoge ter predstaviti problematike, s katerimi se podjetje srečuje pri svojem poslovanju.

Temeljni cilj teoretičnega dela diplomskega dela je spoznati teorijo, ki se nanaša na cestno prevoznništvo in podati pregled razvoja panoge od osamosvojitve Slovenije do danes, s poudarkom na vplivu vstopa Slovenije v Evropsko unijo, medtem ko je primarni cilj empiričnega dela opredeliti in prikazati poslovanje izbranega podjetja – Avtoprevoz Tolmin d.o.o., narediti PSPN matriko (z analizo štirih aspektov in sicer prednosti, slabosti, priložnosti ter nevarnosti) in raziskati možne scenarije nadaljnjega razvoja podjetja.

Ostali cilji diplomske naloge so opredeljeni takole:

- predstaviti ključne pojme, ki se pojavljajo v panogi cestnega transporta ter s tem prispevati k boljšemu razumevanju panoge;
- spoznati in proučiti specifične panoge cestnega transporta v Sloveniji in v Evropski uniji;
- predstaviti stanje poslovanja v izbranem prevozniskem podjetju;
- na podlagi analize poslovanja izbranega podjetja oblikovati lastno kritično mnenje o poteku poslovnih procesov v podjetju in raziskati razmere, v katerih podjetje posluje;
- nakazati, kaj je v preučevanem podjetju potrebno spremeniti, izboljšati, dopolniti ali celo opustiti z namenom doseganja boljših poslovnih rezultatov.

1.3 Metode dela

V uvodnem, teoretično usmerjenem delu diplomskega dela, so uporabljene teoretične metode preučevanja, s povzemanjem stališč tako domačih kot tudi tujih avtorjev knjig, člankov in spletnih virov. Izbrane metode so zato zgodovinska, s pomočjo katere se oriše geneza obravnavane panoge ter metodi kompilacije in deskripcije, s pomočjo katerih se predstavijo osnovni pojmi, ki so povezani s cestnim transportom, medtem ko je metoda sinteze uporabljena pri ugotavljanju različnih možnosti razvoja izbranega podjetja.

V raziskovalnem delu je predstavljeno izbrano podjetje – preučeno je z ekonomskega, finančnega in organizacijskega vidika. Izdelana je tudi PSPN analiza, s pomočjo internih gradiv podjetja pa podan celovit pregled njegovega poslovanja skozi leta s poudarkom na problemih, s katerimi se je podjetje moralo soočiti.

Analiza trenutnega stanja je združena z lastnimi izkušnjami zaposlenega v podjetju, na podlagi tega pa so v sklepnem delu podane sklepne ugotovitve, lastno mišljenje o uspešnosti poslovanja ter predlogi za doseganje zastavljenih poslovnih ciljev pri nadaljnjem razvoju podjetja.

2 TRANSPORTNE STORITVE

Velika geografska razpršenost proizvodnje materialnih dobrin in neenakomerna časovna porazdeljenost potrošnje zahteva njihovo organizirano fizično premeščanje od proizvodne točke do točke potrošnje. Prav to gibanje blaga omogoča določenemu proizvodu prostorsko in časovno koristnost in uporabno vrednost. Učinkovitost tovrstnih sistemov, ki načrtujejo in izvajajo fizično premeščanje pa omogočajo specializiranost proizvodnih procesov, geografsko ločevanje med proizvodnjo in potrošnjo ter krepitev konkurence na domačem in tujem trgu.

Transport je na podlagi osnovne definicije množica postopkov, ki omogočajo premagovanje razdalje v izbranem geografsko in geometrijsko določenem prostoru. Poleg tega, da gre za dejavnost, ki ima ključni pomen za vsako sodobno gospodarstvo in družbo, je od transporta v precejšnji meri odvisna tudi kakovost življenja, kot tudi razvoj in napredek ali pa nazadovanje gospodarstva posamezne države (Zgonc, 2003, str. 9).

Beseda transport, ki ima danes mednarodni pomen, izhaja iz latinske besede *transportare* in pomeni dobesedno prenašati, medtem ko je v Slovarju slovenskega knjižnega jezika (1994, str. 1415) transport opredeljen kot: »prevoz, navadno česa večjega, težjega«. Iz takšne definicije izhaja tudi primarni namen transporta in transportnih storitev, ki je zadovoljevanje povpraševanja po mobilnosti ter zagotavljanje in pospeševanje premikanja oseb in prenašanja blaga med različnimi geografskimi lokacijami.

Ko govorimo o transportu blaga, mislimo na transportna podjetja, transportna sredstva in transportne poti. S pomočjo teh se skuša doseči cilj zadovoljevanja potreb in zahtev, da s transportnimi storitvami določeni tovor ob določenem času doseže določeni prostor, ob tem pa da je ta tovor določene kakovosti in v določeni količini, medtem ko je sama storitev opravljena ob primernih stroških.

Razvitost sodobnega tovornega prometa je s svojo storitveno sposobnostjo znatno vplivala na transportno sposobnost blaga, kar v osnovi pomeni, da je včasih neprenosljivo blago danes postalo transportno sposobno oziroma se lahko transportira, pri čemer pa njegova uporabnost ostane enaka. Prav tako sta pomemben vpliv imeli boljša kakovost in tržno naravnana politika cen na področju prometa, saj je njuna primarna posledica bila večja gospodarnost transportne sposobnosti blaga, kar pomeni, da so prevozniki vedno manj obremenjevali prepeljano blago, pri tem pa so prodajne možnosti blaga ostale nemotene (Oblak, 1997, str. 215)

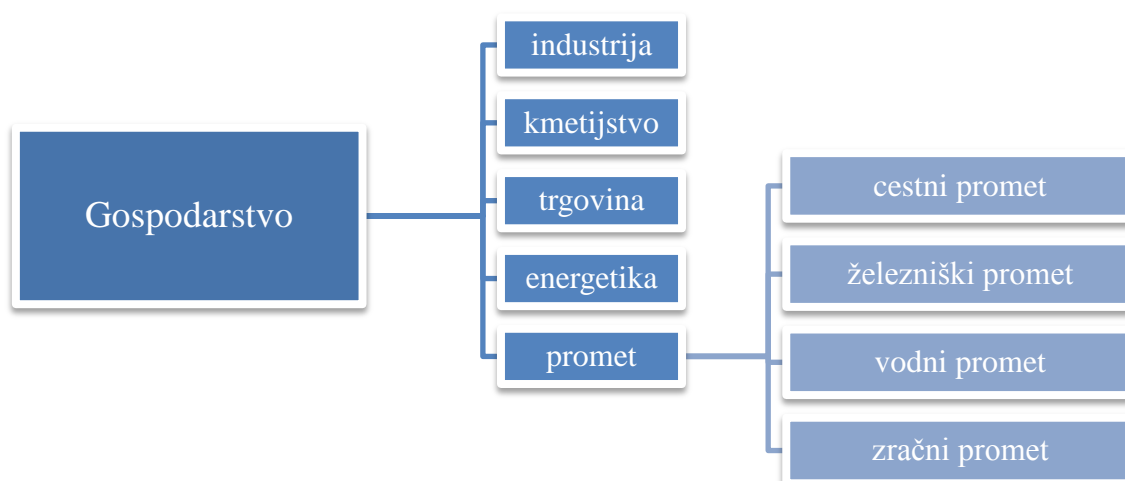
Kot pri večini gospodarskih panog poznamo tudi pri transportni dejavnosti določene posebnosti (Logožar in Ogorelc, 2002, str. 58; Turk in Špec, 1996, str. 320-321) in sicer:

- ni omogočena proizvodnja »na zalogo«, saj je koristni učinek neločljivo povezan s transportnim procesom;
- ni omogočena enakomerna razporeditev proizvodnje, saj morajo transportne zmogljivosti zadovoljiti povpraševanje v najzahtevnejšem času, ki ostanejo neizkoriščene, ko so potrebe po transportu manjše;
- obstaja težava pri vrednotenju infrastrukture, saj je ne uporabljajo izključno javni prevozniki;
- transport je prostorsko neomejena dejavnost;
- pri sami izvedbi transporta obstaja znaten vpliv naravnih dejavnikov, kot sta konfiguracija terena in spremenljive vremenske razmere.

Tu velja izpostaviti, da je transport, kljub temu da se s tehničnega, kot tudi z družbenega in ekonomskega vidika nanaša na precej široko področje, ožji pojem od pojma promet, saj je transport v bistvu prometni podsistem. Po mnenju avtorja Zelenika (2001, str. 40) je transport: »ožji pojem od pojma promet, pomeni pa specializirano gospodarsko dejavnost, ki s pomočjo prometne infrastrukture in drugih elementov omogoča prevoz, prenos in premeščanje predmeta transporta (npr. blaga, potnikov, energije) z enega mesta na drugo«.

Če torej izhajamo iz pojmovanja transporta, kot podsistema prometa, je na podlagi slike 1, na kateri je predstavljena povezanost gospodarstva in prometa, jasna tudi povezanost med gospodarstvom in transportom, ki je podsistem cestnega, železniškega, vodnega ali zračnega prometa.

Slika 1: Gospodarstvo s podsistemi in členitev podsistema promet



Vir: Lipičnik, M. & Pepevnik, A., *Tehnologije prometnih sistemov*, 1999, str. 45

2.1 Pomen transporta v gospodarstvu

»Transport in mobilnost sta temelja gospodarske uspešnosti, učinkovit transportni sistem pa je predpogoj za rast in konkurenčnost Evropske unije. Transportni sektor, v katerem je zaposlenih deset milijonov ljudi, predstavlja 5 % BDP Evropske unije.« (Ceglar Ključevšek et al., 2012, str. 21).

Razvoj transporta in gospodarstva sta bila od nekdaj medsebojno povezana, saj če je po eni strani razvitost gospodarstva omogočila izgradnjo transportne infrastrukture, je po drugi strani transportni sektor, ki je rasel s pomočjo prav te infrastrukture, prispeval k rasti obsega določene ekonomije ter k njeni dodani vrednosti. Prav iz tega posledično izhaja korelacija med stopnjo razvitosti transporta in stopnjo razvitosti gospodarstva.

Pomen transporta za ekonomijo države lahko povzamemo, kot sledi (Vorina, 2010, str. 45):

- transport omogoča realizacijo reprodukcijskega procesa, saj premaguje prostorske razlike med proizvodnjo in porabo blaga;
- transport je ključni dejavnik teritorialne delitve dela;
- s pomočjo transporta se razvija trg in širi blagovna proizvodnja;
- izgradnja transportnega sistema je omogočila in pospešila razvoj novih industrijskih vej in storitvenih dejavnosti;
- transport pozitivno vpliva na razvoj nerazvitih regij znotraj države in s tem na nezadostno razvite države v celoti.

Velja še omeniti, da sta v okviru posameznega gospodarstva vrsta in obseg transportnega prometa odvisna predvsem od vrednosti izdelanega blaga in opravljenih storitev v določenem časovnem obdobju, prav tako pa tudi od geografskih danosti posamezne države, od stanja tehničnega razvoja infrastrukture in transportnih sredstev, kvalifikacij kadrov, ki delujejo na področju prometa in transporta ter od nacionalnega in mednarodnega političnega delovanja (Pogorevc, 2010, str. 7).

Pomembno pa je izpostaviti tudi številčnost vlog, ki jih transport ima v določenem gospodarstvu. Poleg najpomembnejše gospodarske vloge transporta obstajajo namreč še zgodovinska, družbena, politična in okoljska vloga, pri čemer se:

- z zgodovinskega vidika poudarja njegova vloga pri razvoju družbe in vzponu civilizacije,
- z družbenega vidika vloga transporta pri oblikovanju družbenih odnosov in porastu mobilnosti ljudi, s čimer je omogočen nastanek in razvoj družbenih struktur,
- s političnega vidika ima transport vlogo vira investicij, dejavnika gradnje države in njene enotnosti ter regulatorja dostopnosti,
- z okoljskega vidika gre za vlogo transporta kot panoge, ki pomembno vpliva na okolje in zdravje ljudi (Rodrigue et al., 2006).

2.2 Cestni transport blaga

Znotraj kopenskega transporta prevladuje cestni transport, pri tem pa je ponovno ključnega pomena najprej ločiti pojem cestnega prometa od pojma cestnega transporta, saj medtem ko le-ta vključuje logistično dejavnost, ki se ukvarja s premeščanjem blaga in ljudi v geografskem prostoru, promet poleg samega transporta obsega še statično infrastrukturo in dinamično suprastrukturo, kot tudi prenos informacij in denarja.

Z obema pojmomoma so povezana cestna transportna sredstva, brez katerih načrtovanje in izvajanje same dejavnosti prevozov nista mogoča. Le-ta ločimo v osnovi na tovorna in priklopna vozila, katera delimo na prikolice in polprikolice, lahko pa jih delimo tudi na podlagi nosilnosti in sicer na lahka, srednja in težka ter na podlagi vrste tovora, ki se z njimi prevaža. Medeot (2004, str. 23) tako loči med univerzalnimi ali specializiranimi vozili za prevoz suhih tovorov in cisterne za nafto, tekoče pline, kemijske tekočine in druge tekoče tovore.

Zaradi raznolikosti tovornih vozil, ki je posledica prilagajanja specifičnim zahtevam dolžine, prevoza, kot tudi količinskim zahtevam tovora, je v nadaljevanju podana njihova splošna delitev (Jakomin et al., 1996, str. 225-229):

- Na podlagi načina prenašanja ali vleke tovornega vozila, pri čemer delitev temelji na dveh možnostih in sicer poznamo vozila z osnovnim tovornim prostorom in tista, ki

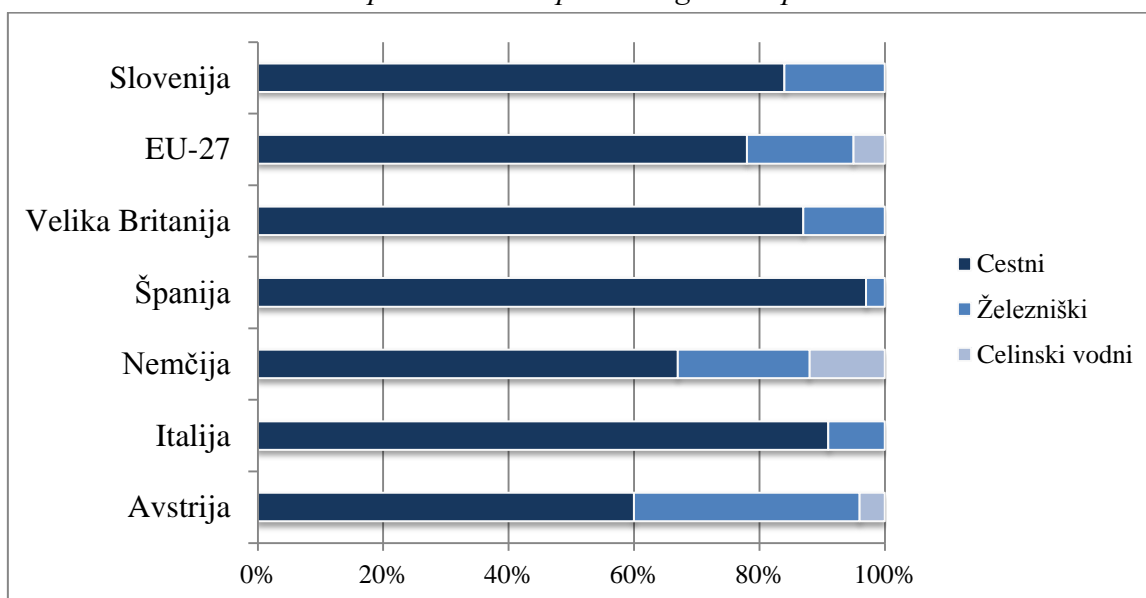
imajo še dodatni tovorni prostor, odvisno od tega ali je tovorni prostor pričvrščen na podvozje vozila ali delno naslonjen na vlečno vozilo.

- Na podlagi nosilnosti oz. glede na tisto težo blaga, ki jo lahko tovorno vozilo prevaža brez trajnih negativnih posledic. Takšna delitev vključuje lahka transportna vozila, katerih nosilnost ne presega 9 ton, srednja transportna vozila, ki imajo nosilnost do 9 ton, vendar imajo možnost priklopa priključnega vozila ter težka transportna vozila, ki imajo nosilnost večjo od 9 ton.
- Na podlagi namena prevoza, pri čemer se ločijo vozila za prevoz suhih tovorov, za raskuti tovor, posebna transportna vozila in vozila za prevoz tekočih tovorov.

Pomen cestnega prometa danes izhaja iz njegove zgodovinske vloge, saj je bil do uvedbe železniškega prometa edini kopenski transport, čeprav je svoj najhitrejši razvoj dosegel šele po drugi svetovni vojni zaradi hitrega napredka tehnologije in drastičnega povečanja števila vozil po vsem svetu.

Slika 2 prikazuje deleže prevozov v skupnem blagovnem prevozu (% tonski kilometri) leta 2009 v EU-27 in nekaterih evropskih državah. Vidimo, da cestni prevoz znatno presega ostale, tako v EU-27 predstavlja 78 % skupnega blagovnega prevoza, v Avstriji 60 %, v Nemčiji 67 %, v Veliki Britaniji 87 %, v Italiji 91 %, v Španiji celo 97 %, pri nas pa 84 %.

Slika 2: Deleži prevozov v skupnem blagovnem prevozu leta 2009



Vir: EUROSTAT, 2011

Če poleg prikazanih podatkov izhajamo iz dejstva, da je delež cestnega transporta v stalnem porastu, največji delež katerega je bil dosežen z vstopom Slovenije v Evropsko Unijo, in da nam ta v primerjavi z ostalimi obstoječimi načini prevoza omogoča učinkovitejše časovno in prostorsko prilagajanje potrebam in zahtevam prevoznike

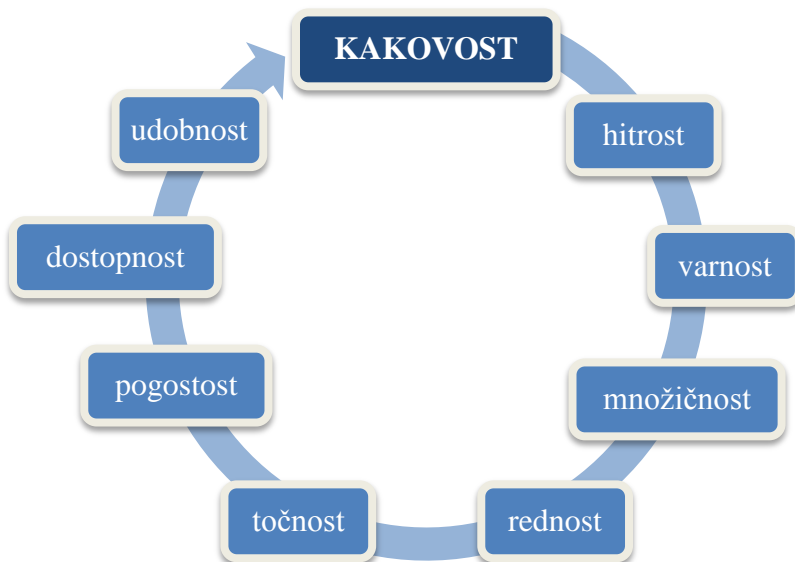
panoge, lahko razumemo zakaj ima cestni blagovni transport v sodobnem gospodarstvu tako pomembno vlogo.

2.2.1 Prednosti in slabosti cestnega transporta

Ko želimo ovrednotiti kakovost določenega načina transporta, moramo upoštevati vrsto dejavnikov, med katerimi po mnenju Ogorelca (2004, str. 20) izstopajo: hitrost, varnost, množičnost, rednost, točnost, pogostost, dostopnost in udobnost.

Vsi dejavniki, ki vplivajo na kakovost določenega načina transporta so prikazani tudi s sliko 3.

Slika 3: Dejavniki, ki vplivajo na kakovost določenega načina transporta



Vir: Ogorelc, *Mednarodni transport in logistika*, 2004

Hitrost pomeni, da transportna dejavnost vpliva na hitrost proizvodnje, finančne tokove ter na nižanje stroškov za transportna sredstva in s tem na narodni dohodek; varnost je pomembna za ohranjanje prvotne kakovosti blaga; množičnost je nujna za oskrbo industrij s surovinami in energijo; rednost pomeni, da proizvodnja zahteva od transportne dejavnosti redno dostavo surovin in oskrbo s porabnimi dobrinami; točnost je nujna za nemoten potek proizvodnega procesa; pogostost je dejavnik, ki vpliva na zmanjšano potrebo po zalogah blaga; dostopnost je odvisna od razširjenosti cestnega omrežja in pomeni vzpostavitev neposredne povezave med transportnim sredstvom in blagom; udobnost pa je dejavnik, ki vpliva na izbiro sredstva za prevoz (Ogorelc, 2004).

Prav ti dejavniki vplivajo na to, da so cestna tovorna vozila najpogostejša izbira pri iskanju najustrežnejšega načina prevoza in to velja zlasti, pri prevozih blaga na krajše razdalje ali pri opravljanju transportnih storitev od vrat do vrat, kjer je cestni blagovni transport skorajda brez konkurence.

Prednosti cestnega blagovnega transporta izhajajo prvotno iz nenehnega razvoja in širjenja cestnega omrežja in modernizacije potrebne infrastrukture, ki tovrstne prevoze sploh omogoča. Posledično lahko kot glavne prednosti cestnega transporta izpostavimo (Križman, 2010, str. 45):

- Velika dostopnost, ki omogoča dobro geografsko pokritost s prevoženim tovorom;
- Hitrost, ki je zagotovljena zaradi odsotnosti vmesnega manipuliranja s tovorom in dosežena s storitvami 'od vrat do vrat';
- Relativna varnost premeščanja tovora, kar pomeni, da so možnosti nastanka transportnih rizikov, kot so poškodbe in izgube tovora, zaradi direktnih prevozov in minimalnega manipuliranja, majhne;
- Velika prilagodljivost na podlagi specifičnih zahtev prejemnikov in potrošnikov, kar pomeni, da je prevoz možno prilagoditi teži tovora, posebnim vrstam tovora, zahtevi po spremstvu tovora in podobno.

Obstajajo seveda tudi slabosti, med katerimi najbolj izstopa negativen vpliv na okolje v smislu onesnaževanja zraka in zvočnega onesnaževanja. Poleg tega je slabost tudi omejena zmogljivost sredstev prevoza in možnost zastojev zaradi prometnih nesreč in dela na cesti. Zaradi tovrstnih problemov pa je cestni transport tudi politični izziv, saj od posameznih držav zahteva primerno ureditev ter ustrezno zakonodajo.

Velja pa omeniti tudi stroškovno plat cestnega transporta, ki je po eni strani dražji od ostalih načinov transporta, zaradi stalne rasti cene goriva in cestnin, po drugi pa celokupno gledano cenejši zaradi svoje neposredne dostopnosti do končnega prejemnika blaga. Zato je pri gospodarjenju v podjetjih, ki se ukvarjajo s cestnim transportom izrednega pomena preučiti stroške prevoza v odvisnosti od stopnje izkoriščenosti zmogljivosti, pri čemer se analizira vpliv transportne razdalje, količine in časa na dinamiko stroškov (Križman in Rajter, 2009, str. 68).

Kljub veliki fleksibilnosti, ki je zagotovljena z možnostjo izbire določene poti znotraj cestnega omrežja, pri cestnem transportu blaga naletimo tudi na določene ovire, ki izhajajo iz različnih omejitvenih dejavnikov, ki so lahko prostorski, časovni, zakonski in administrativni, na njih pa lahko vplivamo samo delno, kar predstavlja navadno tudi določen strošek.

Ne glede na navedene prednosti in slabosti, pa cestni transport nedvomno predstavlja aktivnost, na kateri temelji povezanost regij, držav in ekonomskih sistemov ter njihovih številnih akterjev.

2.2.2 Cestni transport blaga v Sloveniji

Obstoječi viri, ki se nanašajo na blagovni transport v Sloveniji pričajo o tem, da obseg cestnega transporta narašča najhitreje in ta tako posledično prevzema vse večji delež blaga v Sloveniji, kar je opazno še posebno po vstopu Slovenije v Evropsko unijo. Prevoz domačih prevoznikov, izražen v tonskih kilometrih je v časovnem obdobju od leta 2004 do leta 2010 zrasel za 76 %, medtem ko se je železniški prevoz blaga v istem obdobju povečal le za 4 %. (<http://kazalci.arso.gov.si/>).

Podatki Direkcije republike Slovenije za ceste (DRSC, 2011) potrjujejo, da je bila rast tako cestnega kot tudi železniškega transporta pred vstopom Slovenije v Evropsko unijo zmernejša, medtem ko ocenjujejo, da je na slovenskih državnih cestah v obdobju od leta 2000 do leta 2010 promet z lahкими, srednjimi in težkimi tovornimi vozili ter vlačilci narasel kar za 97 %, pri čemer je rast prometa z lahкими in srednjimi tovornimi vozili znašala okoli 68 %, s težkimi tovornimi vozili in vlačilci pa okoli 148 %.

Če se osredotočimo na bolj podrobne podatke o cestnem blagovnem prevozu v Sloveniji, ki so objavljeni na spletni strani Statističnega urada RS, lahko na podlagi tabele 1 opazujemo letno gibanje cestnega blagovnega prevoza, tako notranjega, kot mednarodnega, z vidika tonaže in z vidika kilometrine.

Tabela 1: Cestni blagovni notranji in mednarodni prevoz

Leto	Tone (1000)	Kilometri (mio.)
2004	73.577	954,90
2005	82.750	1.103,80
2006	86.896	1.122,90
2007	89.036	1.257,90
2008	91.239	1.422,60
2009	75.287	1.296,10
2010	81.026	1.384,70
2011	75.615	1.388,80

Vir:

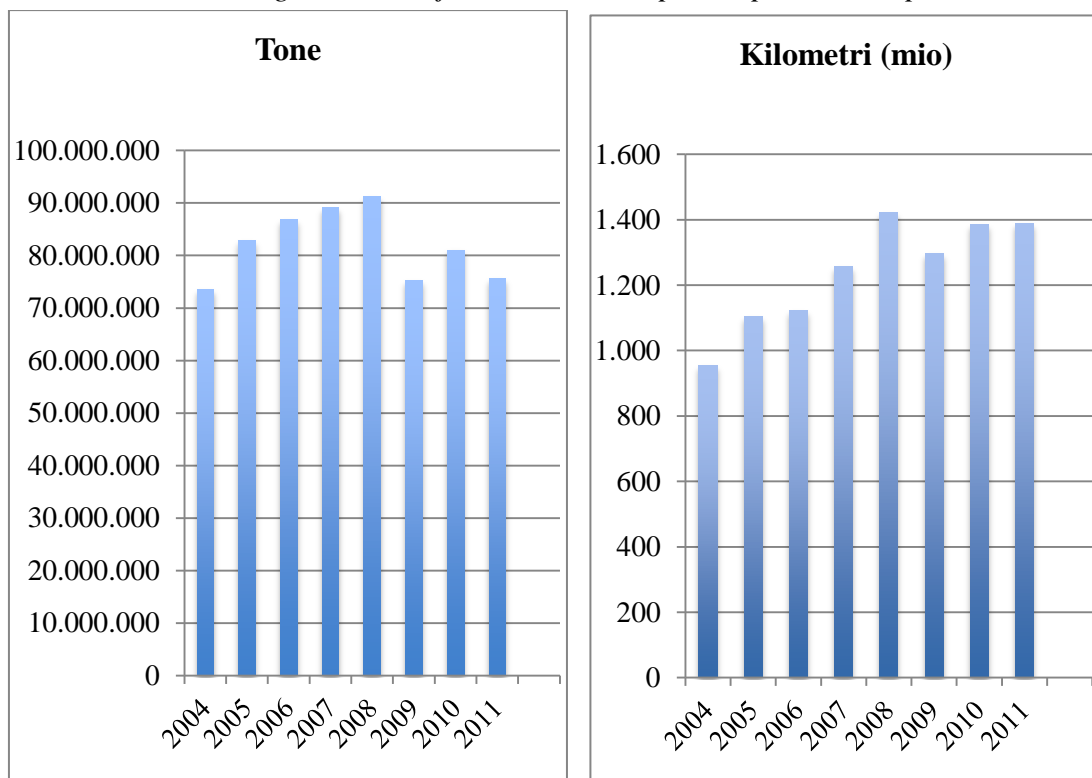
http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/03_22077_blagovni_prevoz.asp, 2013

Opomba: Upoštevana so cestna tovorna vozila registrirana v Republiki Sloveniji z nosilnostjo 2 toni ali več.

Podatki obsegajo poslovne subjekte, ki imajo v lasti, najemu ali upravljanju registrirana tovorna motorna vozila z vsaj dvema tonama nosilnosti in ki delujejo na področju transporta. Iz tabele je razvidno, da je tonaža blaga od leta 2004 naraščala vse do leta 2009, ko je z 91.239.000 ton padla za 15.952.000 ton blaga; temu je sledilo izboljšanje stanja leta 2010, nato pa je ponovno zabeležen padec na skoraj enako vrednost, kot leta 2009.

Podobno stanje je zabeleženo tudi z vidika prevoženih kilometrinov, razen da je po letu 2009, ko se je le-ta v primerjavi z letom 2008 znižala za 126,5 milijona kilometrov, zabeležena stalna rast, kljub temu, da v letu 2010 še vedno ni bila dosežena vrednost iz leta 2008. Gibanje vrednosti je ponazorjeno tudi z grafičnimi prikazi na sliki 4.

Slika 4: Cestni blagovni notranji in mednarodni prevoz po tonah in po kilometrih



Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/03_22077_blagovni_prevoz.asp, 2013

Glede na dejstvo, da imajo cestna tovorna vozila za gospodarstvo posamezne države pomembno vlogo, so v nadaljevanju povzeti še statistični podatki, ki se nanašajo na gibanje cestnega blagovnega prometa, glede na različno vrsto vozila, z vidika nosilnosti, v izbranem časovnem obdobju od 2007 do 2011 v Sloveniji.

Iz tabele 2, je razvidno, da imajo najpomembnejšo vlogo vozila z veliko nosilnostjo in vlačilci, kar je verjetno posledica vstopa Slovenije v Evropsko unijo in naraščanja pomena mednarodnega cestnega transporta. Tako z vidika tonaže, kot tudi z vidika prevožene kilometrine pa se lahko opazi splošen padec cestnega blagovnega prevoza leta 2009, ki sovпада z močnejšim vplivom gospodarske krize na slovensko gospodarstvo, nato rahlo višje vrednosti za leto 2010 in ponovni padec leta 2011.

Tabela 2: Cestni blagovni prevoz po vrsti vozila

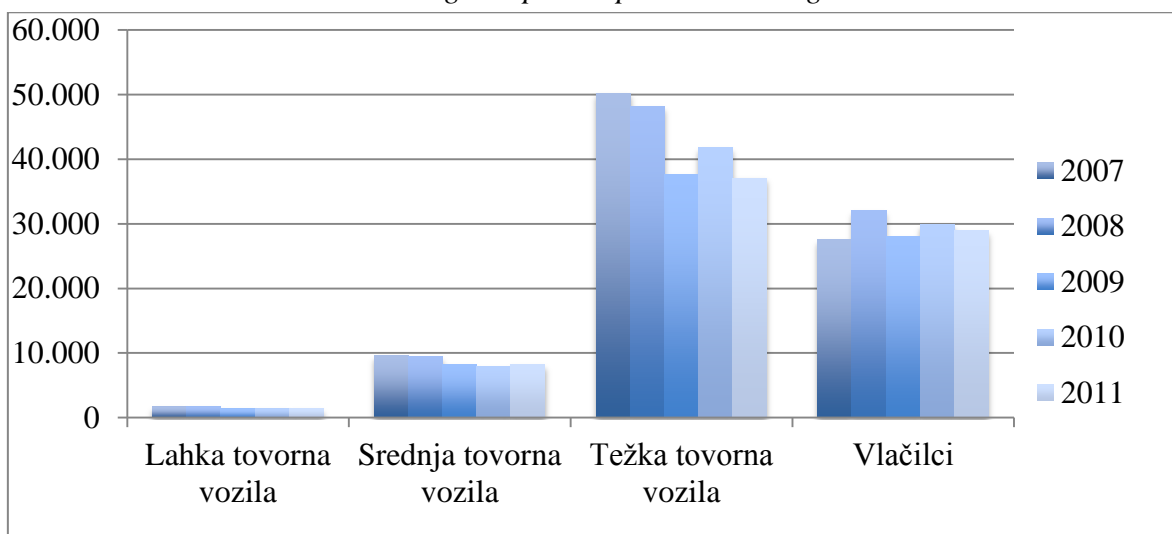
Leto	Vrsta vozila	Tone (1000)	Kilometri (mio.)
2007	Tovornjaki z nosilnostjo od 2000 do 4999 kg	1.666	120,6
	Tovornjaki z nosilnostjo od 5000 do 9999 kg	9.546	186,0
	Tovornjaki z nosilnostjo nad 10000 kg	50.244	286,5
	Vlačilci	27.581	664,8
2008	Tovornjaki z nosilnostjo od 2000 do 4999 kg	1.671	101,5
	Tovornjaki z nosilnostjo od 5000 do 9999 kg	9.403	190,7
	Tovornjaki z nosilnostjo nad 10000 kg	48.086	314,2
	Vlačilci	32.079	816,2
2009	Tovornjaki z nosilnostjo od 2000 do 4999 kg	1.358	79,5
	Tovornjaki z nosilnostjo od 5000 do 9999 kg	8.221	177,5
	Tovornjaki z nosilnostjo nad 10000 kg	37.649	260,4
	Vlačilci	28.060	778,8
2010	Tovornjaki z nosilnostjo od 2000 do 4999 kg	1.402	79,4
	Tovornjaki z nosilnostjo od 5000 do 9999 kg	7.885	193,7
	Tovornjaki z nosilnostjo nad 10000 kg	41.788	277,0
	Vlačilci	29.952	834,7
2011	Tovornjaki z nosilnostjo od 2000 do 4999 kg	1.388	71,7
	Tovornjaki z nosilnostjo od 5000 do 9999 kg	8.153	191,8
	Tovornjaki z nosilnostjo nad 10000 kg	37.087	260,4
	Vlačilci	28.987	864,9

Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/03_22077_blagovni_prevoz.asp, 2013

Vrednosti iz tabele 2 so tudi slikovno prikazane s pomočjo grafov na sliki 5, ki se nanaša na cestni blagovni prevoz po vrsti vozila glede na tone in sliki 6, ki se nanaša na cestni blagovni prevoz po vrsti vozila glede na kilometre.

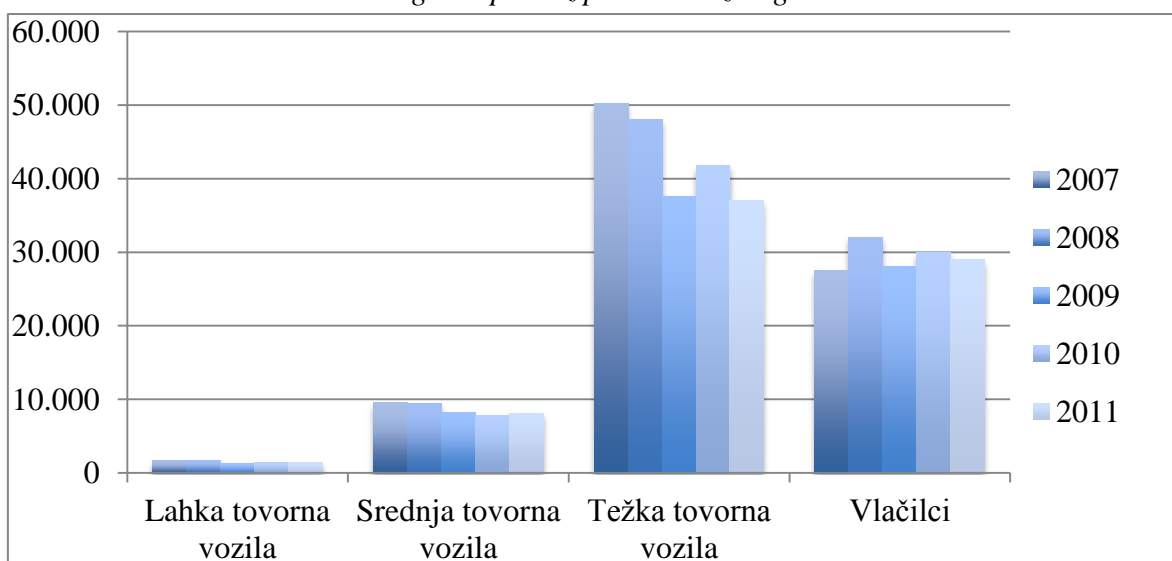
Slika 5: Cestni blagovni prevoz po vrsti vozila glede na tone



Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/03_22077_blagovni_prevoz.asp, 2013

Slika 6: Cestni blagovni prevoz po vrsti vozila glede na kilometre



Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/03_22077_blagovni_prevoz.asp, 2013

2.3 Pravna ureditev cestnega transporta

Med zakoni, pravilniki in uredbami, ki urejajo področje cestnega transporta v Sloveniji, lahko izpostavimo nekaj pomembnejših:

- Zakon o prevozih v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 131/2006 in 5/2007 popravek), ki »določa pogoje in način opravljanja prevozov potnikov in blaga v notranjem in

mednarodnem cestnem prometu ter organe, pristojne za izvajanje in nadzor nad izvajanjem tega zakona«;

- Zakon o varnosti cestnega prometa (Ur. l. RS, št. 56/2008), s katerim »se urejajo pravila in pogoji za udeležbo v cestnem prometu«;
- Zakon o javnih cestah (Ur. l. RS, št. 33/2006), ki »določa status in kategorizacijo javnih cest, ureja pravila določanja mej javnih cest, določa enotna pravila in strokovne podlage za graditev in vzdrževanje vseh javnih cest, [...] določa obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje usposobljenosti teh cest za varen in neoviran promet ter ureja upravljanje, graditev, vzdrževanje in varstvo državnih cest in prometa na njih«;
- Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (Ur. l. RS, št. 64/2007), ki »ureja delovni čas in obvezne počitke mobilnih delavcev v cestnih prevozi ter postopke nadzora nad izvajanjem uredb Evropskega parlamenta, ki se nanašajo na to problematiko«;
- Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 126/2003), ki »ureja razmerja iz pogodb o prevozu potnikov in prtljage ter tovora v notranjem cestnem prometu, kakor tudi v mednarodnem cestnem prometu«.

Potrebno pa je omeniti tudi sledeče:

- Uredba o cestninskih cestah in cestnini (Ur. l. RS, št. 62/2008),
- Pravilnik o merah in masah vozil v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 138/2006),
- Pravilnik o licencah za opravljanje prevozov v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 30/2002),
- Pravilnik o registraciji motornih in priklopnih vozil (Ur. l. RS, št. 66/2005),
- Pravilnik o oznakah in opremi vozil, s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu (Ur. l. RS, št. 1/2008),
- Odredba o omejitvi prometa na cestah (Ur. l. RS, št. 63/2006),
- Zakon o ratifikaciji sprememb Evropskega sporazuma o delu posadk na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (Ur. l. RS-MP, št. 9/2006).

Področje cestnega transporta v Evropski uniji v osnovi ureja Direktiva Sveta (ES) 96/26 o dovoljenju za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika v tovornem in potniškem prometu ter o medsebojnem priznavanju diplom, spričeval in drugih dokazil o formalnih kvalifikacijah za olajšanje uresničevanja pravic teh prevoznikov do ustanavljanja prevoznih podjetij v domačem in mednarodnem prometu skupaj s spremembami v smeri boljše usklajenosti standardov posameznih držav Direktive 98/76/ES. Od podjetij, ki želijo opravljati dejavnost cestnega prevoza, Direktiva zahteva dober ugled, ustrezen finančni položaj in izpolnjevanje pogojev glede strokovne usposobljenosti.

Poleg nacionalne zakonodaje je zato pri blagovnem transportu potrebno upoštevati tudi evropsko zakonodajo, v kateri izstopata naslednji uredbi:

- Uredba (ES) št. 1071/2009 Evropskega parlamenta o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika, ki ureja dovoljenje za opravljanje in izvajanje dejavnosti cestnega prevoznika in
- Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga, ki se uporablja v mednarodnem cestnem prevozu blaga za najem ali plačilo za vožnje, ki se opravljajo na ozemlju Skupnosti.

2.4 Vpliv gospodarske krize na panogo

Gospodarska kriza je v prevozniskem sektorju najprej prizadela blagovni transport, saj gre za panogo, ki je neposredno povezana z ekonomskimi procesi.

Kar zadeva evropski cestni blagovni transport so nekateri avtorji (Ceglar Ključevšek et al., 2012) mnenja, da je kriza vplivala do te mere, da je bilo izničenih 6 let rasti in razvoja.

»Prvi znaki rasti v evropskem cestnem tovornem prometu so se pokazali v prvem in drugem četrtnem letu leta 2012, vendar je bila v skladu s podatki Eurostata, objavljenimi marca 2012, stopnja rasti v drugem četrtnem letu leta 2010 še vedno za 9 odstotkov nižja od stopnje v drugem četrtnem letu leta 2008. Leta 2009 se je stopnja rasti evropskega cestnega prometa v primerjavi z letom 2008 bistveno znižala, tj. za 10 odstotkov.« (Ceglar Ključevšek et al., 2012, str. 7).

Splošno gledano so bili pritiski recesije najbolj vidni pri mednarodnem transportu, katerega obseg se je v EU-27 zmanjšal za 15 %, medtem ko se je nacionalni promet znižal za 9 %. Vpliv gospodarske krize se je v Sloveniji najbolj odrazil pri majhnih in srednje velikih podjetjih, saj so ta v primerjavi s svojimi večjimi konkurenti, zaradi večje izpostavljenosti nihanju finančnih tokov in pogoste vloge podizvajalcev, morala reševati številne probleme pri svojem poslovanju.

To je bil glavni vzrok, da so se mnoga manjša transportna podjetja v času recesije morala soočiti tudi s propadom. Tudi večja pa so se morala spopasti s posledicami krize, kot so pomanjkanje povpraševanja po transportnih storitvah, dolgi plačilni roki in nizke cene konkurentov. Po podatkih Mednarodne cestne transportne unije – IRU (*angl. International Road Transport Union*) se je število transportnih podjetij, ki so se morala soočiti z bankrotom od leta 2007, povečalo kar za 110 %.

Kar zadeva krizo na področju cestnega prevoznikstva obstaja velika verjetnost, da poslovna krivulja transportnega sektorja še ne bo zabeležila rasti. Podatki Statističnega urada RS za leto 2012 namreč pričajo o tem, da kriza še ne odhaja, saj so tovorna vozila v letu 2012 prepeljala 13 % manj kot leta 2011, zasedenost razpoložljivih transportnih sredstev pa se je poslabšala.

Ne smemo pozabiti niti vloge, ki jo ima v strukturi stroškov transportnega podjetja cena goriva. Občutna in nenehna dražitev naftnih derivatov se zaradi hude konkurence pri malo katerem prevozniku lahko pretvori v višjo ceno transporta, s katero bi uspel kriti te podražitve.

Slika 7: Gibanje cen dizelskega goriva v Sloveniji



Vir: <http://www.nafta.si/oblikovanje-cen-goriv-pri-nas/>, 2003

Iz grafičnega prikaza na sliki 7 je razvidno, da je v trenutku pričetka gospodarske krize cena nafte padla, kar je povzročilo zmanjšane operacijske stroške, vendar posledično tudi nižjo ceno storitev transportnih podjetij. Od januarja 2009 dalje je cena dizelskega goriva pričela ponovno rasti, kar pa se ni odrazilo v enaki meri tudi pri cenah storitev transporta.

Sever (2012), direktor Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije opozarja, da brez primernega ponovnega zagona gospodarstva, rešitve za avtoprevozniški sektor ni, ne glede na različne oblike subvencij, ki so skušale tej panogi zagotoviti pomoč pri reševanju iz krize, pri tem pa poudarja, da brez proizvodnje in izvoza, ne more obstajati niti prevozniški sektor.

3 OSNOVNE ZNAČILNOSTI CESTNEGA TRANSPORTA V EU

Skupni trg, ki temelji na 4 svoboščinah oz. prostem pretoku blaga, storitev, ljudi in kapitala že v osnovi za prosto in hitro pot blaga zahteva dobro razvito transportno omrežje na eni strani in vedno manjši nadzor na mejah po drugi. Veliko večino premikanja blaga v EU pa predstavlja prav cestni transport, zato je primarni cilj EU doseči uravnovešenost deležev posameznih transportnih zvrsti in boljše izrabo obstoječih transportnih omrežij.

Kot temeljna načela skupne transportne politike EU Ogorelc (2004, str. 189) navaja:

- enakopravnost obravnave transportnih nosilcev,
- prepoved monopola,
- svobodna konkurenca na transportnih trgih,

- finančna neodvisnost transportnih podjetij,
- svobodno izbiranje prevoznika,
- družbena učinkovitost naložb v transport.

Kot glavni cilji skupne transportne politike pa so v Beli knjigi (2001), navedeni naslednji:

- izboljšanje varnosti v vseh zvrsteh transporta (zlasti v cestnem transportu),
- preprečevanje zastojev,
- preusmerjanje blagovnih tokov na železniški transport in transport po notranjih plovih poteh,
- zagotavljanje na splošno bolj kakovostne transportne storitve,
- zaključek ključnih infrastrukturnih projektov.

3.1 Razvoj skupne prometne politike EU

Pojem skupne prometne politike, ki je ena temeljnih politik EU, se pojavlja že od leta 1961, ko so bila prvič opredeljena temeljna načela prevozne politike, ki od takrat dalje skupaj z direktivami in odredbami usmerja in oblikuje enotni evropski trg (Jelenc, 2000, str. 7).

V osnovi skupna prevozna politika pomeni skupek ukrepov na področju prevoza, ki jih sprejemajo članice Evropske unije, s čimer le-te skušajo krepiti svoje interese na področju transporta v odnosu do držav nečlanice. Njena vloga je zagotoviti prost pretok ljudi in blaga znotraj Evropske unije, kar vpliva na razvoj gospodarstva. »Zato mora zagotoviti strukturo prevoznega sistema, izboljšanje transportne logistike, skrajšanje transportnega časa ter zmanjšanje strokov, poleg tega pa mora poskrbeti za varovanje tako okolja kot tudi izboljšanje prometne varnosti« (Padjen, 1996, str. 146).

Težave na področju transporta se pojavljajo predvsem zaradi dejstva, da se povpraševanje in zahteve po mobilnosti blaga nenehno povečujejo, kar neizbežno povzroča zastoje, nizko kakovost transportnih storitev, onesnaževanje okolja in nižjo raven varnosti. S tega vidika Zgonc (2003) poudarja, da na trenutno stanje močno vpliva tudi strukturna neskladja v prometnem sistemu.

Primarni cilj skupne transportne politike je zato zgraditi dinamično evropsko transportno omrežje – uravnoteženo predvsem glede na zvrsti transporta, ki bo predstavljalo koristi za prebivalstvo, gospodarstvo in države. Rešitev torej ni izključno v gradnji nove infrastrukture, temveč v optimizaciji celotnega transportnega sistema.

3.2 Posledice vstopa Slovenije v EU na panogo cestnega transporta

Vstop Slovenije v Evropsko Unijo je med drugim pomenil, tako kot za druge članice EU, povečano moč cestnega transporta na eni strani ter večjo in močnejšo konkurenco na drugi. Kljub rasti cen pogonskih goriv in posledičnemu večanju transportnih stroškov, pa so cene zaradi učinkov odprtega trga transportnih morale ostati enake ali se celo znižati.

Z vstopom v Evropsko Unijo so se odpravile tudi omejitve glede opravljenega števila prevozov, sprostitev trga pa je pomenila, še posebej zaradi članstva vzhodnih držav, mnogo nižje cene prevozov in vedno hujšo konkurenco med prevozniki.

Prevozniki so se tako morali kmalu odločiti za določanje tiste najnižje cene, ki jim ne bo povzročila izgube, kar je pomenilo, da morajo natanko analizirati vse svoje stroške in primerno ovrednotiti svoje storitve.

3.2.1 Pozitivni učinki vstopa v EU

Vstop Slovenije v Evropsko unijo je v veliki meri vplival pozitivno, saj pomeni za transportno podjetje predvsem veliko prednost prostega dostopa do trga, brez kakršnih koli omejitev povezanih z dovolilnicami. Po drugi strani je ta prednost lahko izkoriščena le ob ustreznih pripravah.

Med drugim je članstvo v EU Sloveniji prineslo naslednje koristi (Kek et al., 2000, str. 26):

- večjo nacionalno varnost,
- zagotovitev velikega notranjega trga za slovensko gospodarstvo,
- večjo predvidljivost in obvladljivost poslovanja ter manjše poslovne tveganje,
- večjo medsebojno trgovino in posledično spodbudo domači gospodarski rasti
- večjo motivacijo slovenskim podjetjem v smeri izboljšanje konkurenčne sposobnosti z razvoje novih izdelkov ter storitev,
- boljši dostop do kapitala, opreme, znanja in tehnologij,
- boljši dostop do standardov, tehničnih predpisov, osnovnih znanj in organizacijskih tehnik,
- nove izobraževalne in zaposlitvene možnosti.

Kot glavni pozitivni učinki članstva izstopajo zato za transportna podjetja sledeče priložnosti:

- izkoriščanje novih razmer in predvsem prednosti evropskega trga,
- olajšan dostop do novega kapitala, boljše opreme, znanja in tehnologij,
- povečano število blagovnih tokov z obstoječimi in drugimi novimi članicami EU,
- razvoj kadrov.

Veliko priložnosti, ki jih je prineslo članstvo, pa so lahko izkoristila samo tista podjetja, ki so skozi leta dovolj vložila v lasten razvoj in rast ter ta trenutek pričakala primerno pripravljena.

3.2.2 Negativne posledice vstopa v EU

Soočanje z novimi razmerami, ki jih prinaša globalni evropski trg pa pomeni za transportna podjetja tudi obravnavanje negativnih učinkov EU članstva, med katerimi je v prvem obdobju najbolj izstopala, kot posledica prevzema carinske zakonodaje, ureditev poslovnega področja carinskih storitev in posledični manjši prihodki iz nanašajočih se storitev.

Goljevšček (2004, str. 136) v zvezi s tem navaja, da enotna carinska tarifa za podjetja pomeni:

- ukinitve uvoznih in izvoznih dajatev pri uvozu in izvozu blaga,
- ukinitve ugodnosti, ki izhajajo iz prostotrgovinskih sporazumov, ki jih je sklenila Slovenija (podjetja morajo upoštevati sporazume, ki jih sklene EU),
- prepoved carine, količinskih omejitev in drugih ukrepov, ki bi posameznim podjetjem zagotovili privilegirano ali deprivilegirano položaj,
- drugačen obračun določene vrste blaga in drugačno obravnavo neskupnostnega blaga,
- zmanjšane potrebe po delavcih, ki opravljajo carinske storitve in njihovo posledično odpuščanje.

4 PREDSTAVITEV PODJETJA AVTOPREVOZ TOLMIN D.O.O.

Družba Avtoprevoz Tolmin od svoje ustanovitve dalje kot glavno dejavnost opravlja prevoz blaga v cestnem transportu; poleg tega podjetje trži storitve menze, špedicije kot tudi storitve pranja in vzdrževanja tovornih vozil, saj se v mehanični delavnici podjetja opravljajo servisi za vozila znamke Iveco, Man in Mercedes-Benz ter vzdrževalna dela za vse vrste tovornjakov, kombijev in prikolic.

V podjetju razpolagajo z 20 modernimi tovornimi vozili in 35 prikolicami. Družba poleg klasičnih mednarodnih prevozov opravlja tudi prevoze cementa v razsutem stanju, kontejnerske prevoze ter prevoze hlajenega blaga, goriv in lesa. Večino prevozov opravi na italijanskem trgu, v Sloveniji in ostali Evropi; prisotni so namreč na francoskem, španskem, portugalskem, angleškem, nemškem, avstrijskem, belgijskem, nizozemskem tržišču ter v nekaterih državah na območju Balkana.

Uspešno in dolgoročno poslovanje na evropskem trgu in veliko število izpeljanih obsežnih in težavnih poslov tako v Evropi kot tudi izven nje ter današnja organizacija »just in time«

odpreme za slovenske paradne izvoznike so omogočile obstoj podjetja in njegovo prepoznavnost po kvaliteti storitev na širšem transportnem trgu.

Velja omeniti tudi, da je podjetje v svoji pestri zgodovini vseskozi veliko vlagalo v domače okolje, s podporo športu in kulturi ter v dejavnosti povezane s cestnim prometom. Zlasti v prvih 40 letih poslovanja je podjetje z veliko delovno intenzivnostjo zagotavljalo dober standard preko svojih zaposlenih številnim družinam v Posočju.

4.1 Organizacijska struktura podjetja

V nadaljevanju je s sliko 8 prikazana organizacijska struktura podjetja, s katere je razvidna organiziranost in upravljanje zaposlenih.

Vidimo, da družbo vodi direktor, za posamezna področja pa sta odgovorna vodja prometnega oddelka, znotraj katerega se izvajajo storitve prevoza in špedicijske dejavnosti, le-ta pa skrbi tudi za upravljanje mehanične delavnice, kjer se opravljajo servisi za gospodarska vozila in vzdrževalna dela tovornjakov, ter vodja gostinskega obrata, v sklopu katerega sta upravljana menza in bife. Poleg tega ima družba finančni in pravno-kadrovski oddelek, ki skrbi tudi za upravljanje z nepremičninami, ki so v lasti družbe.

Slika 8: Organigram družbe Avtoprevoz Tolmin



Vir: Lastna izdelava

4.2 Delovanje podjetja skozi leta

Avtoprevoz Tolmin je, kot eden najstarejših prevoznikov v Sloveniji, od svoje ustanovitve leta 1947 šel skozi različna obdobja. Prvo obdobje do leta 1960 je bilo zaznamovano s pretežno domačo prevozniško dejavnostjo in prvimi začetki prevozov v tujino in sicer v Italijo.

Do leta 1985 je sledilo obdobje izredno hitre rasti podjetja ter razširitev prevozov na celotno Evropo in Bližnji vzhod. Rast podjetja je bila ves čas tesno povezana z rastjo pomembnih slovenskih izvoznikov blaga na osnovi dolgoročnega sodelovanja. Po letu 1985 je nastopilo obdobje krize kot posledica splošne ekonomske krize, ki je dosegla višek leta 1992.

Sledilo je obdobje konsolidacije podjetja z reorganizacijo in prilagoditvijo novim tržnim razmeram. V podjetju je ves čas delovala tudi servisna dejavnost za tovorna vozila, kasneje pa tudi za osebna vozila. Podjetje je v tem času po obsegu tovarnega prometa zasedalo četrto mesto v prevozniki dejavnosti Slovenije in prvo med slovenskimi po obsegu prevozov na italijanskem trgu.

Dejavnost prevoznictva se je po strukturi z leti zelo spreminjala in danes zajema pretežni del prevozov v mednarodni špediciji, manjši pa prevoz rinfuzo cementa s cisternami in prevoz blaga z drugimi specialnimi nadgradnjami.

Prelomno leto za podjetje Avtoprevoz Tolmin je bilo leto 2002, ko je večinski lastnik družbe postal Viator-Vektor. S to povezavo je bil izpeljan 5-letni sanacijski program podjetja in s pomočjo Razvojne družbe tudi obnovitev voznega parka ter delen odpis starih dolgov. Sestavni del sanacije je bila tudi odprodaja dela dejavnosti servisiranja in prodaje osebnih vozil organizirane v odvisni družbi PSC.

V naslednjih letih se je poslovanje družbe po obsegu in dejavnosti vedno bolj prilagajalo trgu ter vključevalo v celotno logistično dejavnost skupine Viator-Vektor. Glede na znane težave v prevozniki dejavnosti so iz leta v leto potekali postopki racionalizacije poslovanja in prilagajanja zaposlenosti prevoznim kapacitetam, družba pa je vseskozi izpolnjevala strateški cilj ohranjanja pomembnega položaja slovenskega prevoznika na evropskem trgu in še posebej vodilnega po kakovosti in obsegu na italijanskem trgu.

Ob kasnejšem izstopu iz skupine Viator-Vektor se je družba morala prilagoditi novim razmeram, kar je bilo omogočeno z razdelitvijo družbe na dve poslovno in lastniško popolnoma samostojni družbi z lastnima programoma. Tako Avtoprevoz Tolmin d.o.o. nadaljuje s tradicijo izvajanja špedicijskih prevozov in prevozov goriv ter vzdrževanja tovornih in drugih vozil ter mehanizacije, družba Avtoprevoz cement d.o.o. pa prevoz cementa v razsutem stanju in prevoz odpadkov s posebnimi vozili.

4.3 Analiza poslovanja podjetja

V nadaljevanju so povzeti podatki (v EUR) iz izkazov poslovnega izida za časovno obdobje 2009-2012, iz česar je razvidno gibanje posameznih postavk skozi zadnja leta. Podatki so nato predstavljeni tudi s pomočjo grafov.

Tabela 3: Prihodki od prodaje

	2009	2010	2011	2012
Čisti prihodki od prodaje	3.778.282	3.584.217	3.451.195	3.254.804
Čisti prihodki od prodaje na domačem trgu	1.388.264	1.226.480	1.011.396	1.008.765
Čisti prihodki od prodaje na trgu EU	2.357.737	2.390.018	2.411.809	2.230.089
Čisti prihodki od prodaje na trgu izven EU	Ni podatkov	Ni podatkov	27.990	15.950

Vir: Avtoprevoz Tolmin d.o.o, Letno poročilo 2013

Iz tabele 3 je razvidno da prihodki od prodaje od leta 2009 dalje postopoma upadajo, kar velja predvsem za prihodke od prodaje na domačem trgu, saj se je prodaja na trgu Evropske unije leta 2010 in 2011 nekoliko dvignila, nato pa ponovno upadla. Za prodajo izven EU so podatki na razpolago od leta 2011 dalje, razvidno pa je, da so tudi ti v letu 2012 upadli.

Tabela 4: Gibanje kosmatega donosa od poslovanja

	2009	2010	2011	2012
Kosmati donos od poslovanja	4.020.997	3.647.891	3.775.128	3.342.984

Vir: Avtoprevoz Tolmin d.o.o, Letno poročilo 2013

Iz tabele 4 opazimo, da se je kosmati donos od poslovanja od leta 2009 do leta 2012 znižal za kar 678.013 EUR.

Tabela 5: Poslovni odhodki

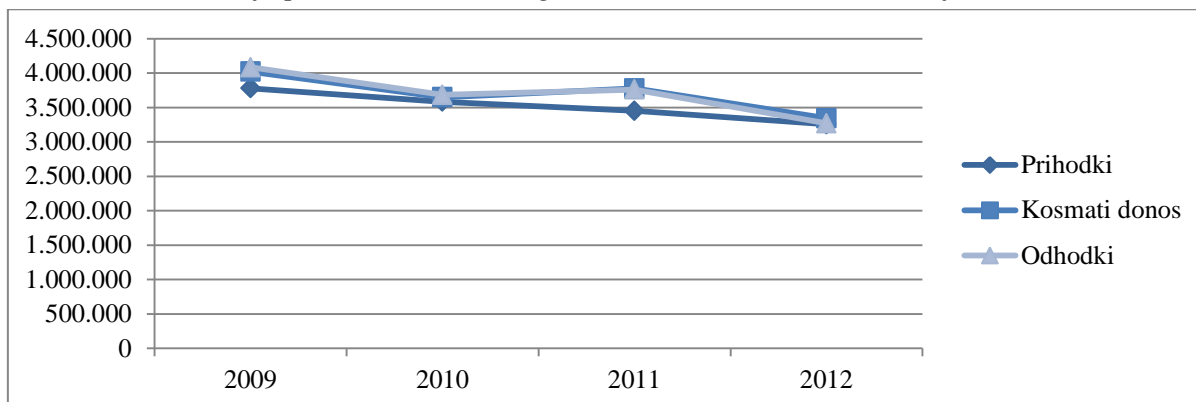
	2009	2010	2011	2012
Poslovni odhodki	4.084.311	3.683.274	3.760.412	3.269.209
Stroški blaga, materiala in storitev	2.840.438	2.612.648	2.612.955	2.393.591
Stroški dela	621.119	751.621	651.587	545.078
Odpisi vrednosti	590.005	290.799	466.809	308.627

Vir: Avtoprevoz Tolmin d.o.o, Letno poročilo 2013

Tudi pri poslovnih odhodkih je iz tabele 5 vidno, da so se le-ti v obravnavanem časovnem obdobju znižali, kar velja za stroške blaga, materiala ter storitev, za stroške dela in tudi za odpise vrednosti.

Gibanje čistih prihodkov od prodaje, kosmatega donosa od poslovanja in poslovnih odhodkov je prikazano tudi s pomočjo grafa na sliki 9.

Slika 9: Gibanje prihodkov, kosmatega donosa in odhodkov v obdobju 2009-2012



Vir: Lastna izdelava

Tabela 6 prikazuje, da se je povprečno število zaposlenih na podlagi delovnih ur v obračunskem obdobju iz leta v leto zmanjševalo.

Tabela 6: Gibanje povprečnega števila zaposlenih

	2009	2010	2011	2012
Povprečno število zaposlenih	51,75	48,99	44,17	36,25

Vir: Avtoprevoz Tolmin d.o.o, Letno poročilo 2013

V tabeli 7, ki sledi, so povzete vrednosti iz letnih poročil bilance stanja in njihovo gibanje od leta 2009 do leta 2012. Predvsem z vidika sredstev, ki so povezana z naložbenjem poslovnega subjekta je viden stalen upad, ki je posledica zmanjšanja dolgoročnih finančnih naložb ter neopredmetenih sredstev.

Tabela 7: Bilanca stanja v obdobju 2009-2012

	2009	2010	2011	2012
Sredstva	5.029.532	4.784.514	4.334.842	3.248.097
Dolgoročna sredstva	3.778.912	3.583.910	2.417.311	2.284.726
Kratkoročna sredstva	1.211.357	1.166.586	1.901.546	934.627
Kratkoročne aktivne časovne razmejitev	39.263	34.018	15.985	28.744
Kapital	964.396	964.767	934.543	939.162
Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitev	111.600	103.696	59.033	50.593
Dolgoročne obveznosti	2.110.369	1.825.454	981.693	836.850
Kratkoročne obveznosti	1.833.075	1.881.016	2.353.995	1.414.787
Kratkoročne pasivne časovne razmejitev	10.092	9.581	5.578	6.702

Vir: Avtoprevoz Tolmin d.o.o, Letno poročilo 2013

4.4 PSPN matrika

S pomočjo tabele 8 oz. PSPN matriko (*angl. SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) analize so v nadaljevanju predstavljene glavne prednosti, slabosti, priložnosti ter nevarnosti za obravnavano družbo.

Tabela 8: SWOT analiza družbe Avtoprevoz Tolmin

Prednosti	Slabosti
<ul style="list-style-type: none">- Ustrezni kadri- Zadovoljivo tehnično-tehnološko znanje- Dolgoletne izkušnje- Celovitost ponujenih storitev- Dobra vpetost v evropsko transportno mrežo	<ul style="list-style-type: none">- Hierarhična organizacijska struktura- Slaba tržna agresivnost- Nezadovoljivo opredeljeni strateški plani- Nezadovoljivo razvit informacijski sistem za podporo poslovanju
Priložnosti	Nevarnosti
<ul style="list-style-type: none">- Geografska lega- Povečanje blagovnih tokov z državami bivše Jugoslavije- Razvoj eko vozil	<ul style="list-style-type: none">- Možnost vstopa novih konkurentov- Rast cene goriva- Hiter razvoj železnic- Preobremenjenost cestnega omrežja- Nižje povpraševanje kot posledica recesije- Večja zahtevnost naročnikov prevoznih storitev

Vir: Lastna izdelava

Na podlagi splošne analize panoge in specifičnega stanja obravnavanega podjetja, kot tudi iz lastnih izkušenj zaposlenega na vodilnem položaju v podjetju, lahko ugotovim, da na sedanje stanje poslovanja pozitivno najbolj vpliva majhnost in posledična visoka stopnja fleksibilnosti podjetja, medtem ko negativno na poslovanje podjetja nedvomno vpliva strošek goriva, saj le-to predstavlja že 40 odstotkov variabilnih stroškov.

Poleg tega sem mnenja, da so bili slabi poslovni rezultati v preteklosti predvsem posledica počasne odzivnosti na spremembe, dolgov iz preteklosti ter neustreznih kadrov. Najbolj negativno je na poslovanje vplivalo počasno odzivanje na spremembe, saj menim, da bi podjetje moralo začeti s spremembami strukture voženj oz. voznega parka in z reorganizacijo dela veliko prej.

Odločitev, ki je v zadnjih letih najbolj pozitivno vplivala na poslovanje in učinkovitost poslovnih procesov je zato vsekakor zmanjšanje števila vozil ter sprememba strukture voženj - pred leti je bilo namreč 80-90 odstotkov voženj opravljenih na mednarodni

špediciji, sedaj pa je dve tretjini voženj opravljenih na domačem trgu (za Petrol, Salonit Anhovo), in samo ena tretjina voženj preko mednarodne špedicije.

Smatram, da je trenutno največja težava podjetja naraščanje stroškov, predvsem goriva, cestnin in strošek dela, medtem ko cene prevozov ostajajo bolj ali manj nespremenjene. Prav tako pa smatram, da je trenutno glavna prednost podjetja fleksibilno poslovanje, ki je omogočeno zaradi manjšega števila zaposlenih na vodstvenih položajih ter posledični hiter pretok informacij in odločitev.

SKLEP

Razmere na evropskem trgu, ki vplivajo na panogo mednarodnih prevozov se iz leta v leto zaostrejejo. Pred vstopom v EU je bila prevozniška dejavnost zaščiten oz. regulirana z dovolilnicami, takšna praksa pa je dvorezna, saj medtem ko so na eni strani določene dovolilnice ostajale zaradi pomanjkanja povpraševanja, je nekaterih drugih skrajno primanjkoval (npr. avstrijskih, italijanskih). Zaradi omenjenega je bila raven cen mednarodnih prevozov na relativno visoki ravni.

Po vstopu v EU dovolilnice niso bile več v uporabi in s tem se je začel dejanski boj za pridobivanje posla. Ker so nekateri verjeli, da bodo cene prevozov ostale na enaki ravni, so začeli večati vozni park, niso pa računali na nizkocenovnike iz vzhodnih držav (predvsem iz Poljske in Slovaške). Kasneje je imel nedvomno vpliv tudi vstop Romunije in Bolgarije v EU. V tem obdobju so stroški samo rasli (cestnine, gorivo in stroški dela), cene pa še kar naprej padale, vse do leta 2010, ko je svetovna recesija dokončno uničila nekaj prevoznških subjektov in nekoliko 'prečistila' panogo.

Zgoraj omenjene okoliščine so bile tudi glavni vzrok propada velikih slovenskih prevoznikov, kot sta Viator & Vektor d.o.o. in Intereuropa transport d.o.o. Podjetja se niso uspela čez noč prestrukturirati, kar pomeni ustaviti vozila in nadaljevati s poslovanjem v manjšem obsegu. Podobno se je zgodilo tudi v mnogih zahodnih državah, kjer lahko opazimo, da domači prevozniki prevladujejo pri prevozih znotraj države ali na specialnih prevozi (prevozi nevarnega blaga, izredni prevozi ipd.). Le-ti so namreč še zmeraj nekoliko zaščiteni s številom prevozov, ki jih lahko opravi tuj prevoznik v določenem času. Ker pa je Slovenija v primerjavi z drugimi državami (Italija, Nemčija, Francija) majhna, lahko pričakujemo le nadaljnje krčenje panoge.

V Avtoprevozu Tolmin smo se še zadnji čas odločili za odprodajo tretjine voznega parka, ki je bil namenjen izključno mednarodnim prevozom. Istočasno smo se odločili za večjo diverzifikacijo voznega parka in sicer smo povečali poslovanje na domačem trgu s prevozi naftnih derivatov in ostalega razsutega tovara. Do nadaljnjega žal ne vidimo možnosti širitve dejavnosti, predvsem z vidika mednarodnih prevozov, saj so cene še vedno na dokaj nizki ravni zaradi že omenjene obsežne ponudbe iz vzhodnih držav.

Slovenski prevozniki bomo zato lahko konkurirali samo na domačem trgu in sicer s specializacijo prevozov. Kratkoročni cilji, ki jih bomo v Avtoprevozu Tolmin skušali doseči so stabilnost podjetja in ohranitev ključnih strank, da bi le-to dosegli, pa je treba stalno spremljati oz. nižati stroške na eni strani ter povečati produktivnost na zaposlenega na drugi.

LITERATURA IN VIRI

1. Avtoprevoz Tolmin d.o.o. (2012). *Podatki iz izkaza poslovnega izida* (interno gradivo). Tolmin: Avtoprevoz Tolmin d.o.o.
2. Ceglar Ključevšek, M., Fiehn, A., Hiršl, A., Knafelc, M., & Peterca, N. (2012). *Prestrukturiranje in industrijski odnosi v transportnem sektorju*. Ljubljana: Združenje delodajalcev Slovenije.
3. *Cestni blagovni promet*. Najdeno 18. aprila 2013 na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Ekonomsko/22_transport/02_22212_cestni_transport/03_22077_blagovni_prevoz/03_22077_blagovni_prevoz.asp
4. Goljevšček, K. (2004). *Moja Evropa: Priročnik za življenje in delo v Evropski uniji*. Ljubljana: GV Revije.
5. Jakomin, L. (1996). *Kaj moram vedeti o cestnem prometu? Priročnik za preiskus strokovne usposobljenosti v cestnem prometu*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
6. Jelenc, M. (2000). Transportna politika: usklajeni čez dve leti. *Evrobilten*, 17, 7.
7. *Kazalci okolja v Sloveniji*. Najdeno 27. marca 2013 na spletnem naslovu <http://kazalci.arso.gov.si/>.
8. Kek, M., Kezunović, M., Klasinc, J. & Podgornik, M. (2000). *Slovenija v Evropski uniji*. Ljubljana: Urad Vlade RS za informiranje.
9. Križman, A. (2010). Poslovna logistika. Najdeno 25. marca 2013 na spletnem naslovu http://www.scpet.net/vss/xinha/plugins/ExtendedFileManager/demo_images/egradiva/Poslovna%20logistika%20-Krizman.pdf
10. Križman, A., & Rajter, M. (2009). *Ekonomika podjetja*. Ljubljana: Zavod IRC.
11. Lipičnik, M., & Pepevnik, A. (1999). *Tehnologije prometnih sistemov*. Maribor: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo.
12. Logožar, K., & Ogorelc, A. (2002) *Poglavja iz poslovne logistike, Študijsko gradivo za predmet Organiziranje logisti nih procesov*. Maribor: Ekonomsko – poslovna fakulteta.

13. Medeot, M. (2004). *Organizacija in tehnologija cestnega prometa*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
14. *O Avtoprevozu Tolmin d.o.o.* Najdeno na spletnem naslovu <http://www.avtoprevoz-tolmin.si/index.php>
15. *O International Road Transport Union*. Najdeno 25. marca 2013 na spletnem naslovu <http://www.iru.org/>.
16. *O Nafta.si – dnevno sveže cene nafte*. Najdeno 27. marca 2013 na spletnem naslovu www.nafta.si.
17. Ogorelc, A. (2004). *Mednarodni transport in logistika*. Maribor: Ekonomsko-poslovna fakulteta.
18. Padjen, J. (1996). *Prometna politika*. Zagreb: Ekonomski inštitut.
19. Pogorevc, M. (2010). *Transportni stroški in oblikovanje cen cestnega transporta*. Diplomsko delo. Maribor: Univerza v Mariboru, Ekonomsko-poslovna fakulteta.
20. Rodrigue, J.P., Comtois C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Najdeno 18. aprila 2013 na spletnem naslovu http://geonas.at.ua/_ld/0/34_The_Geography_o.pdf
21. Statistični urad Republike Slovenije. (2013). *Statistični letopis Republike Slovenije 2013*. Ljubljana: Statistični urad Republike Slovenije.
22. Turk, F., & Špec, E. (1996). *Vodnik skozi zunanjetrgovinsko poslovanje*. Ljubljana: Center Marketing Int.
23. Vorina, A. (2010). *Poslovna logistika*. Ljubljana: Zavod IRC.
24. Zelenika, R. (2001). *Tehnologija – organizacija – ekonomika – logistika – menedžment*. Rijeka: Ekonomski fakultet.
25. Zgonc, B. (2003). *Železniški promet*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet.
26. *White paper: European transport policy for 2010*. Najdeno 10. aprila 2013 na spletnem naslovu http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124007_en.htm

