



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija  
Program: Komerčalist  
Modul: Finančni

## **PODJETJE V CESTNEM TRANSPORTU**

Mentor: Vojko Šiler, univ. dipl. ekon.  
Lektorica: Amanda Grčar

Kandidatka: Erika Škerjanc

Kranj, junij 2011

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju Vojku Šilerju, univ. dipl. ekon., za nasvete in pomoč pri izdelavi diplomske naloge.

Zahvaljujem se tudi moji družini, še posebno možu Srečku za veliko podporo in razumevanje med študijem, ter sinovoma Eriku in Nejcu za potrpljenje.

Zahvaljujem se tudi lektorici Amandi Grčar, ki je lektorirala mojo diplomsko nalogo.

.

## IZJAVA

»Študent/ka Erika Škerjanc izjavljam, da sem avtor/ica tega diplomskega dela, ki sem ga napisal/a pod mentorstvom Vojka Šilerja, univ. dipl. ekon.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne 30. 6. 2011

Podpis:

## **POVZETEK**

V sami diplomski nalogi bom opisovala podjetje v cestnem transportu, način in potek dela vseh udeleženi. Opredelila sem temeljne značilnosti transporta v cestnem prometu.

V prvem poglavju bom opisovala teoretična izhodišča cestnega transporta, v drugem poglavju pa bom predstavila problematiko podjetja, s katero se srečujejo vsakodnevno.

Pri tem bom analizirala prednosti in slabosti, predvsem pri nakupu goriva, osnovnih sredstev ter stalnih in spremenljivih stroškov. Predstavila bom potek organizacije cestnega prevoza in organizacijsko strukturo manjšega podjetja.

Za rešitev hitrejšega prevoza in komunikacije pa bom opisala sistem za sledenje in navigacijo CVS.

V zaključku bom navedla rešitve in ugotovitve, s katerimi naj bi si transportno podjetje olajšalo delo in doseglo boljše poslovne rezultate, ter smernice poslovanja podjetja v prihodnje. Zaključujem z ugotovitvijo, da morajo biti vsi logistični procesi v podjetju med seboj povezani in načrtovani.

## **KLJUČNE BESEDE:**

- cestni transport,
- stalni in spremenljivi stroški,
- osnovna sredstva,
- komunikacija,
- navigacija sledenje CVS.

## **ABSTRACT**

In my diploma work I am going to describe a company in street traffic, the methods and the course of work of all the people involved. I plan to define the basic characteristics of street traffic transport. In the first chapter I am going to describe the theoretic origins of street transport. In the second chapter I plan to deal with the daily problems of the company and analyze the advantages and disadvantages of the purchase of fuel, assets, fixed and variable costs. Furthermore, I plan to present the organization of street traffic and the organizational structure of a small company.

I also plan to depict CVS, a tracking and navigation system, which helps solve the problems with the speed of transport and communication.

In conclusion I am going to state some solutions and findings, which could make the work of a transport company easy and help achieve better business results. In addition, I am going to issue the guidelines for the future operation of the company. I conclude with the finding that all logistic processes in the company should be connected and planned.

## **KEYWORDS:**

- street transport,
- fixed and variable costs,
- assets,
- communication,
- navigation tracking CVS,
- logistic processes.

# KAZALO

<b>1</b>	<b>UVOD</b> .....	<b>1</b>
1.1	OPREDELITEV PROBLEMA .....	1
<b>2</b>	<b>ZGODOVINA TRANSPORTA</b> .....	<b>2</b>
2.1	POMEN TRANSPORTA V GOSPODARSTVU .....	3
2.2	TRANSPORTNA STORITEV .....	3
2.3	KAKOVOST TRANSPORTNE STORITVE .....	4
<b>3</b>	<b>TRANSPORTNI STROŠKI</b> .....	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>PREVOZNI DOKUMENTI V VOZILU</b> .....	<b>7</b>
4.1	TRANSPORTNA DOKUMENTACIJA .....	7
<b>5</b>	<b>PREDSTAVITEV PODJETJA</b> .....	<b>10</b>
5.1	ORGANIZACIJSKA STRUKTURA PODJETJA .....	11
5.2	DELO PODJETNIKA .....	11
<b>6</b>	<b>POTEK ORGANIZACIJE PREVOZA</b> .....	<b>12</b>
6.1	IZRAČUN NAJUGODNEJŠE POTI .....	15
6.2	NAKLADANJE IN RAZKLADANJE TOVORA .....	16
<b>7</b>	<b>OBLIKOVANJE CENE PREVOZA</b> .....	<b>17</b>
7.1	CENE GORIV .....	17
7.2	VRAČILO TROŠARINE ZA KOMERCIALNI NAMEN .....	18
<b>8</b>	<b>SLEDENJE CVS MOBILE</b> .....	<b>20</b>
<b>9</b>	<b>OPTIMALNI IZRAČUN ZA NAKUP PRIMERNEGA VOZILA</b> .....	<b>23</b>
9.1	EKONOMSKI IZRAČUN PRIMERJAVE MED VOZILI ACTROS IN AXOR (MERCEDES-BENZ) .....	23
9.2	EKONOMSKI IZRAČUN PRIMERJAVE MED VOZILI PREMIUM IN MAGNUM (RENAULT) .....	26
<b>10</b>	<b>ZAKLJUČEK</b> .....	<b>29</b>
	<b>LITERATURA IN VIRI</b> .....	<b>30</b>

# 1 UVOD

Če malce parafraziramo to osnovno definicijo transporta, lahko takoj sklepamo, da je transport eno glavnih gibal civilizacije. Razvoj človeštva je vedno potekal skladno in odvisno od transportnih storitev, saj brez izmenjave izdelkov, znanja in izkušenj tudi napredka ni.

Transport je zato bil in je še danes tehnološko izpopolnjena pomembna gospodarska dejavnost. Cestni transport je pri današnji razvejanosti cestne infrastrukture eden od glavnih načinov prevoza blaga. Kakovost je odvisna od dejavnikov, kot so hitrost, cene transportnih storitev, rednost, točnost in pogostost transporta. Razlike v kakovosti transporta so lahko objektivno pogojene s transportno infrastrukturo, transportnimi sredstvi, pogoji gospodarjenja, ali pa so subjektivnega značaja in izhajajo iz načina organizacije in izvajanja transportnega procesa.

Pomembno je poznavanje in upoštevanje vseh teh kakovostnih dejavnikov, da lahko dosežemo čim boljšo kakovost transporta. Cilj transporta je zagotoviti premeščanje blaga z enega mesta na drugo na najvarnejši, najhitrejši in najbolj optimalen način. Zato je potek odločanja praviloma potek faze načrtovanja, kjer gre za opredeljevanje problema, iskanje alternativnih rešitev in za izbiro najboljše rešitve faze izvajanja transporta.

Za izvedbo diplomske naloge sem uporabila naslednje metode dela:

- metodo analize in sinteze (obdelovanje podatkov),
- kompilacijo (pridobivanje podatkov iz strokovne literature),
- analitični in deskriptivni pristop,
- primarni pristop (osebno kontaktiranje),
- sekundarno analiziranje (znotraj podjetja).

## 1.1 OPREDELITEV PROBLEMA

Problem, ki se pojavlja danes na trgu, je ta, da se pojavlja močna konkurenca in da je le-ta vedno večja, zato se morajo podjetja posluževati pravih strateških načrtov za načrtovanje prihodnosti poslovanja podjetja. Podjetja morajo zelo skrbno spremljati razmere na trgu, ki pa se iz dneva v dan spreminjajo. Nikakor ne smemo zanemariti dejstva, da je Slovenija z vstopom v Evropsko unijo ena izmed majhnih članic na področju transportne dejavnosti in da mora prav zaradi tega opravljati transportne storitve po ugodnih cenah. Tukaj se pojavlja problem izpodrivanja nekaterih večjih avtoprevoznikov v cestnem prevozu blaga, ker lahko postavljajo nižje dogovorjene cene in s tem posledično tudi več prevozov. S tem pa ne zagotovijo vedno prave kakovosti prevoza blaga in dobro opravljene storitve.

Zato mora vsako podjetje, če si hoče zagotoviti dobre poslovne rezultate, še kako dobro preračunati vse stroške, ki nastanejo pri dobro opravljenem prevozu in upoštevati tudi stroške, ki lahko nastanejo zaradi nenačrtovanih dejavnikov.

## 2 ZGODOVINA TRANSPORTA

Beseda transport je latinskega izvora in pomeni prenos oseb in stvari. Lahko jo enakovredimo s slovenskim izrazom prevoz. Skoraj v vseh jezikih se uporablja enak izraz. Je najpomembnejša dejavnost na svetu, saj brez tega ni obstoja. Čim bolj postaja življenje zapleteno, tem pomembnejši je transport.

Za obstoj družbe so pomembne dobre povezave med posameznimi kraji. Do sredine 9. stoletja so to nalogo opravljale ceste, reke in morja. Tehnični napredek pa je prinesel novosti, ki so vse bolj krajšale razdalje med posameznimi kraji, državami in celinami.

Zaradi geografske lege je Slovenija prehodno ozemlje in pomembno prometno križišče. Pri nas se srečujejo prometni tokovi zahodne, severozahodne in severne Evrope s prometnimi tokovi, ki so usmerjeni proti jugovzhodu in proti pristaniščem ob jadranski obali. Te prometne smernice se križajo v tako imenovanem cestnem križu, njihovo presečišče pa so Ljubljanska vrata.

Gostota prometa in pomen posameznih smeri sta se skozi stoletja spreminjala, odvisno od dogajanja v Evropi.

Pomena dobrih povezav so se zavedali že Rimljani, zato so na svojih osvojenih ozemljih gradili čim boljše ceste. Srednjeveška gradnja cest je bila precej slabša od rimskih. Rimske ceste in smeri so ostajale v veljavi tako v srednjem kot tudi novem veku, šele pozneje, ko so se začela pojavljati motorna kolesa in avtomobili, so začeli graditi asfaltne ceste.

V avstrijskem cesarstvu (kamor smo sodili tudi mi), so dajali velik pomen cestnim in rečnim zvezam, vendar jim je že takrat primanjkovalo denarja. Razmere so pokazale, da sta obnavljanje in gradnja cest zelo pomembni, sicer bi jim pomenil le še večji zaostanek za razvojem Evrope.

Čez naše kraje je potekal vse gostejši promet iz notranjosti cesarstva do pristanišč v Trstu in na Reki.

To je pri nas pospešilo razvoj obrti, ki so bile povezane s prevozništvom. Ob cestah so tako začela nastajati naselja, ki so se začela razvijati v vasi, trge in mesta.

Spremembe prometnih tokov pa so prinašale tudi škodo prebivalcem. Kraji, ki so se jim zaradi različnih vzrokov poskušali izogniti, so začeli propadati, razvijati pa so se začela nova naselja.

V krajih ob veliki cesti sta se razvili furmanstvo in prevoznništvo. S tem poklicem se je začelo ukvarjati vse več ljudi, ker so v tem videli zaslužek.

Prenašanje blaga se je spreminjalo glede na vsakdanje potrebe ljudi in cest. Od peš hoje preko ježe, do vožnje s kočijo, ko je poleg človeka opravljala delo tudi žival.

V starem veku so po cestah, ki so bile najprej namenjene za vojaške potrebe, prevažali blago s preprostimi vprežnimi vozmi. V srednjem veku so začele rimske ceste izgubljati namen in so začele propadati. V 17. stoletju se je na Slovenskem začelo razvijati prevoznništvo in furmanstvo. Pojavljati so se začeli težki tovorni vozovi, ki so jih vozili tuji vozniki. Od časa cesarja Karla VI. je prevoznništvo začelo postajati čedalje bolj pomembna dejavnost. Na ta račun so začeli bogateti tudi gostilničarji. Ko se je pri nas po glavnih cestah začel razvijati vozni promet, je bilo treba urediti pravice in dolžnosti cestnih uporabnikov. Že cesarica Marija Terezija je poskušala uvesti nekaj reda, pozneje pa si je prizadeval tudi Jožef II. Prepovedali so nastopaško obnašanje, kajenje, prehitro vožnjo ali ježo. Kazni so bile denarne. Sprva so vsi vozili po levi, prehitovali pa po desni strani, le na Tržaškem in Hrvaškem so vozili po desni strani ceste.



Ko so v 20. stoletju konje zamenjali z avtomobili in tovornjaki in so se povečale hitrosti, so bile potrebne ceste z večjo kapaciteto. Pojavile so se ceste z omejenim dostopom, kar pomeni dvojno vozišče.

V tridesetih letih so se začele pojavljati avtoceste z visokimi standardi. Začela se je graditi tudi avtocestna mreža po Evropi. V Sloveniji pa smo prvo širokopasovno avtocesto dobili leta 1972. Tako sedaj sodobni človek v dobri uri prepotuje razdaljo, za katero so nekdanj potrebovali ves mesec.

Slovenski prevozniki so že davno zamenjali konjske vprege za naj sodobnejše tovornjake s skupno težo 40 ton.

Razvijajo se tako imenovana multimodalna središča za prenos tovora med različnimi transportnimi sredstvi. Globalni standardi v transportu omogočajo kar se da preprosto zbiranje in deljenje transportnih enot. Transport je vedno pogojeval naš način dojetanja sveta.

V Sloveniji je s transportom povezanih skoraj 20 % vseh zaposlenih v različnih panogah in si brez njega sploh ni mogoče predstavljati življenja. Beseda »dan hoda« danes predstavlja vsakodnevno opravilo.

Pojem sodobne distribucije zajema transport po vsej Evropi in onkraj njenih meja. Transport je porok sodobnega načina življenja in seveda tudi potrošništva.

## 2.1 POMEN TRANSPORTA V GOSPODARSTVU

Vloga transporta v gospodarstvu je večstranska. Obstaja močna korelacija med stopnjo razvoja transportne dejavnosti in ravno razvitosti gospodarstva. Razvitost transportne dejavnosti je izraz splošnega gospodarskega stanja kake države in nasprotno, transport bistveno vpliva na splošni gospodarski razvoj.

Transport je nujen pogoj reprodukcije, ker kraj proizvodnje in kraj porabe večinoma ne sovpadata. S premagovanjem prostorskih razlik med proizvodnjo in porabo omogoča transport realizacijo reprodukcijskega procesa.

Transport je bistveni dejavnik teritorialne delitve dela. Vsako gospodarstvo mora kar najboljše izkoristiti svoje naravne pogoje (vire surovin, energije) in smotno zaposlovati delovno silo v posameznih področjih. Razvoj transportnega sistema je bil in je še vedno eden odločilnih dejavnikov delitve dela, tudi v mednarodnem merilu.

Transport razvija in širi blagovno proizvodnjo in razvija tržišče. Z izgradnjo transportnega sistema je nastala vrsta novih industrijskih vej in storitvenih dejavnosti, ki so pospešile razvoj drugih industrijskih panog in storitev.

Transport spodbuja razvoj nezadostno razvitih držav in nerazvitih regij znotraj držav. Glede na pomembno vlogo transporta v narodnem gospodarstvu je treba transport razvijati celovito in vzporedno z drugimi gospodarskimi dejavnostmi. Potrebno je skrbno preučevanje.

## 2.2 TRANSPORTNA STORITEV

Temeljna dejavnost transporta je opravljanje storitev, premeščanje blaga z enega na drugo mesto, torej premagovanje prostora. Koristni učinek je sprememba mesta v prostoru (Ogorelc, 1996, 73–74).

Posebnosti transportne dejavnosti so:

- Koristni učinek je neločljivo povezan s procesom transportiranja. V transportu ni mogoče proizvajati na zalogo.
- Proizvodnje ni mogoče enakomerno razporediti. Ponuditi je treba tolikšne transportne zmogljivosti, ki naj zadovoljijo potrebe po transportnih storitvah v najbolj zahtevnem času, ko pa so transportne potrebe manjše, pa ostanejo transportne potrebe neizkoriščene.
- Transport ni prostorsko omejen.
- Problem upoštevanja infrastrukture.
- Precejšen vpliv naravnih dejavnikov – predvsem vremenske razmere – na izvedbo procesa transportiranja.

Na višino cene transportne storitve vplivajo razni dejavniki:

- transportna razdalja,
- masa/prostornina blaga,
- odnos bruto in neto storitve,
- stopnja izkoriščenosti transportnih sredstev,
- vrsta blaga,
- uporabljena tehnologija in organizacija transporta,
- kakovost prevozne storitve,
- gostota oziroma razvitost transportnega omrežja,
- obseg proizvodnje transportnih učinkov.

### **2.3 KAKOVOST TRANSPORTNE STORITVE**

Kakovost transporta sestavlja niz elementov, ki se med seboj prepletajo in dopolnjujejo. Ob izbiranju najprimernejšega transportnega sredstva in transportne poti je treba te elemente primerjati in izbrati optimalno različico (Ogorelc, 1996, 75–76).

Elementi kakovosti transporta so:

- Hitrost – vpliva na hitrost proizvodnega procesa, na obračanje finančnih sredstev, na znižanje stroškov za sredstva, vezana v transportnem procesu in s tem na oblikovanje narodnega dohodka. Ta element je zlasti pomemben v primerih, ko se pojavijo nujne potrebe na trgu, v transportu blaga, ki ne prenese dolgotrajnega transporta, v transportu nujnih nadomestnih delov.
- Varnost – je pomembna za ohranitev kakovosti blaga. Na uporabno vrednost blaga med transportom lahko namreč negativno vplivajo atmosferski vplivi, prometne nezgode in dejanja ljudi.
- Množičnost – je zelo pomemben element kakovosti transporta. Nujna je v oskrbi določenih industrij s surovinami in energijo, v gradbeništvu, v

kmetijstvu ob spravljanju poljščin, v prevozu ljudi na delo, v šolo, ob večjih prireditvah in v turizmu.

- Rednost – uporabnik transporta vnaprej računa na določene prevoze, proizvodnja zahteva redno dostavo surovin, tržišče proizvodov široke porabe redno oskrbo s porabnimi dobrinami.
- Točnost – tudi vpliva na redno oskrbo. Pomembna je za nemoteno odvijanje proizvodnega procesa, v proizvodnji pa se lahko odpovemo določenim varnostnim zahtevam.
- Pogostost – s pogostejšim prevozom blaga se večja kakovost transporta, zmanjšujejo se potrebe zaloge blaga pri kupcih.
- Dostopnost – pomeni, da lahko vzpostavimo neposredno zvezo med blagom in transportnim sredstvom. Odvisna je od razširjenosti transportnega omrežja.
- Udobnost – bistveno vpliva na izbiro prevoznega sredstva.

### 3 TRANSPORTNI STROŠKI

Transportni stroški so denarni izraz vrednosti porabljene količine opredmetenega in živega dela v procesu transportiranja.

Stroški, ki se pojavljajo v gospodarski družbi, so sestavljeni iz stalnih in spremenljivih, medtem ko se pri povečanju obsega dejavnosti neomejeno stalni stroški na količinsko enoto poslovnega učinka zmanjšujejo, se sorazmerni stroški na količinsko enoto poslovnega učinka ne spreminjajo, kadar se obseg dejavnosti povečuje. Če za hip zanemarimo omejene stalne stroške in jih obravnavamo kot neomejene stalne stroške, ter če predpostavljamo, da se gibanje napredujočih in nazadujočih stroškov med seboj tako izravna, da spet dobimo sorazmerne stroške, si gibanje celotnih stroškov v gospodarski družbi poenostavimo. Združek neomejeno stalnih sorazmernih stroškov nam vedno da nazadujoče stroške. Če torej povečamo obseg dejavnosti, lahko pričakujemo, da bodo odpadli manjši celotni stroški na količinsko enoto poslovnega učinka.

Ob danih sredstvih moramo tako ob predpostavki relativno stabilnih cen čim bolj zmanjšati stroške. Racionalizacija v tej smeri je nujna prav pri vseh prevoznikih, ne glede na vrsto prevoza, ki ga opravljajo in ne glede na organiziranost. Na eni strani govorimo o racionalizaciji v tehnološkem smislu, na drugi strani pa v ekonomskem smislu.

Zlasti je pomembno omeniti specifičnost ekonomike cestnega prometa, in sicer na izjemno visok delež variabilnih stroškov v lastni ceni transportne storitve. Razmerje med fiksnimi stroški, ki so neodvisni od prevožene razdalje (amortizacija transportnih sredstev, poslovnih stavb, terminala ...), in variabilnimi stroški, ki so odvisni od opravljenega dela (stroški goriva, popravil, takse, plače ...), znaša 20 % proti 80 %. Tako nizkega deleža fiksnih stroškov nima nobena druga dejavnost transporta. Iz tega dejstva izhaja ugotovitev, da cestni transport z vidika stroškov na velike razdalje ni ekonomičen oziroma konkurenčen železniškemu transportu.

Prednost cestnega transporta glede stroškov je tudi v tem, da so stroški začetno-končnih operacij bistveno nižji kot v železniškem transportu. Ekonomika cestnega transporta vpliva na dejstvo, da cestni prevozniki prevažajo pretežno končne izdelke višje stopnje predelave in to na relativno kratkih razdaljah (Jakomin, 1996, 80–82).

## 4 PREVOZNI DOKUMENTI V VOZILU

Dokumenti, ki se morajo v času vožnje nahajati v vozilu:

- veljavno prometno dovoljenje,
- veljavna zavarovalna polica,
- certifikat za ekološko vozilo (če ga le-ta ima),
- tahografski vložki oziroma voznikova kartica,
- tovorni list CMR,
- izvod licence,
- potni nalog,
- pogodba oziroma potrdilo o zaposlitvi, ki ne sme biti starejše od 6 mesecev,
- veljavno vozniško dovoljenje,
- potni list oziroma osebni dokument,
- plačilne kartice.

### 4.1 TRANSPORTNA DOKUMENTACIJA

Najpomembnejši dokument, ki spremlja pošiljko od točke A do točke B, je tovorni list ali CMR dokument. Tovorni list (slika 1) se izda ob izročitvi tovora v prevoz. To je potrdilo za prevoznika, da je tovor prevzel. Ob prejemu tovarnega lista in tovora je pomembno preveriti pravilnost navedb, ki se nanašajo na število tovorov, pravilnost bruto in neto teže ter stanje tovora. Tovorni list se po navadi izdaja v štirih izvirkih, če je potrebno, pa tudi lahko v več. Prvega prejme pošiljatelj, drugi in tretji izvirk prejme prejemnik, četrtega pa prejme prevoznik. Če je pošiljka sestavljena iz več pošiljateljjev oziroma prejemnikov, mora, mora prevoznik za vsakega pošiljatelja oziroma prejemnika izdati po en tovorni list.

Voznik mora sam poskrbeti za pravilno izpolnitev potnega naloga, tahografskega vložka in CMR dokumenta. CMR mu lahko izpolni pošiljatelj, špediter ali pa mora za to poskrbeti sam.

V primeru nepravilnosti ali poškodb na blagu ali embalaži mora voznik to vpisati v rubriko 18, sicer stroške krije prevoznik.

CMR dokument mora biti obvezno ožigosan od pošiljatelja in prejemnika, sicer je lahko sporno plačilo transporta.

Tovorni list CMR mora vsebovati naslednje podatke:

- 1 – naslov pošiljatelja,
- 2 – naslov prejemnika,
- 3 – naslov razkladišča,
- 4 – naslov nakladišča,
- 5 – priložene spremne listine,
- 7 – število tovorov,
- 8 – vrsta ovojnine,
- 9 – vrsta blaga,
- 11 – bruto teža v kg,
- 13 – pošiljateljeva navodila ali opombe,
- 16 – naslov prevoznika ter registrska številka vozila in prikolice,
- 21 – kraj in datum izstavitve tovarnega lista,

- 22 – podpis in žig pošiljatelja,
- 23 – podpis in žig prevoznika,
- 24 – podpis in žig prejemnika.

**ZUP nalepke & tiskovine**  
URL: www.zupdriga.com

**1 Izvod za pošiljatelja**  
**Exemplaire de l'expéditeur**

**1** Pošiljatelj (popolni naslov)  
Expéditeur (nom, adresse, pays) **1a) Država**

**2** Prejemnik (popolni naslov)  
Destinataire (nom, adresse, pays) **2a) Država**

**3** Predvideno razkladalništvo v namembnem kraju (popolni naslov)  
Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays)

**3a) km do meje naše države**

**4** Nakladališče (odhodni kraj, popolni naslov, datum)  
Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date)

**4a) km do meje naše države**

**5** Priložene spremne listine  
Documents annexés

**6** Oznake in številke tovorkov  
Marques et numéros **7** Število tovorkov  
Nombre des colis **8** Vrsta ovojnine  
Mode de l'emballage **9** Vrsta blaga  
Nature de la marchandise

**10** Statistična številka  
No. statistique **11** Kosmata teža, kg  
Poids brut, kg **12** Prostornina v m<sup>3</sup>  
Cubage en m<sup>3</sup>

nevarnost snov

Razred Classe	Številka Chiffre	Črka Lettre	ADR B-5
Razred Classe	Številka Chiffre	Črka Lettre	ADR B-5

**13** Pošiljateljeva navodila (za carinske in druge postopke)  
Instructions de l'expéditeur

**14** Voznino plača  
Prescriptions d'affranchissement  
pošiljatelj/franco  
prejemnik/non franco

**15** Povzetje  
Remboursement

**16** Prevoznik (popolni naslov)  
Transporteur (nom, adresse, pays) **16a) Stat. mat. št.**

**ERIKATRANS d.o.o.** SI 8 5 0 7 1 0 4 8  
Dvorje 94, 4207 Cerklje GSM: 041 670 676  
Reg. št. vozila in prikolice

**17** Zaporedni (pod)prevozniki (popolni naslov)  
Transporteurs successifs (nom, adresse, pays)

Reg. št. vozila in prikolice

**18** Zadržki in pripombe prevoznika (glej opomnik na hrbtni strani 3. izvoda)  
Reserves et observations du transporteur

**19** Posebni dogovori  
Conventions particulière

Plača A payer par	Pošiljatelj Expéditeur	V valuti Monnaie	Prejemnik Le destinataire
Prevozni stroški Prix de transport			
Pogusti Réductions			
Pribitek Solde			
Dodatek Suppléments			
Pribitek stroškov Frais accessoires			
<b>SKUPAJ TOTAL</b>			

**20** Izstavljeno v kraju  
Etablie à dne le 20

**21** Izpisano na odgovornost pošiljatelja od 1-15  
A remplir sous la responsabilité de l'expéditeur 1-15

**22** Ključno z 19+21+22  
y compris les 19+21+22

**23** **ERIKATRANS d.o.o.**  
Dvorje 94  
4207 Cerklje  
GSM: 041 670 676  
Podpis in žig prevoznika  
Signature et timbre du transporteur

**24** Pošiljko prevzel na razkladališču v:  
Marchandises reçues à(lieu): dne/le

\*En cas de marchandises dangereuses indiquer, outre la certification éventuelle à la dernière ligne du cadre, le chiffre et le cas échéant, la lettre ADR

Slika 1: Tovorni list – CMR

## 5 PREDSTAVITEV PODJETJA

V podjetju, ki ga bom opisovala, se z opravljanjem prevozov ukvarjajo že 17 let. Najprej so v podjetju imeli eno manjše tovorno vozilo. Vozni park so z leti povečevali in sprotno obnavljali. Danes imajo v podjetju 6 tovornih vozil s skupno maso do 40 t in ekološkega razreda euro 3 in 4 ter 9 zaposlenih. Podjetje se je širilo počasi, kljub velikim ponudbam v letu 2008 za nakup novih vozil in ugodnega financiranja, ko je bila gospodarska rast največja. Potrebno je preračunavati stroške dolgoročno in na način dobrega gospodarja, če hočeš obstati na tržišču.

Marsikatera podjetja so si takrat nabavila neverjetno število novih vozil v prepričanju, da bodo uspela, vendar žal po nekaj mesecih poslovanja takšnega pritiska in recesije na svetovnem trgu niso prenesla.

Že od samega začetka so si prizadevali biti uspešni in konkurenčni na področju cestnega transporta, logistike in to jim je tudi vodilo za vnaprej.

V podjetju so specializirani za prevoze predvsem na Češko, Poljsko, Slovaško in delno Madžarsko. Največ uporabljajo polprikolice mulde (vozilo z utori), s katerimi se prevažata pločevina v kolutih predvsem za avtomobilsko industrijo.

Podjetje ima v lasti tudi eno manjše tovorno vozilo z rampo, da lahko delne pošiljke pretovarja s tovornjaka na tovornjak. S tem prihranijo kar nekaj stroškov, ki bi sicer nastali, če bi dostavljali z večjimi vozili. Poleg tega pa je pri nekaterih pošiljkah dostop do podjetja nemogoč in s tem ohranjajo konkurenčnost na tržišču.

Kot vsako podjetje, tudi to podjetje preizkuša različne načine in možnosti, kako bi znižali stroške, ker je konkurenca na evropskem trgu neizprosna, zato večkrat pri poskusu dviga cene dobijo odgovor »vzemi ali pusti«, zato je potrebno najti rešitve drugje. Večja podjetja imajo že to ugodnost, da si pridobijo določene rabate pri nakupu goriva, cestnini, nakupu osnovnih sredstev ..., zato je pri manjših podjetjih še kako pomembno pogajanje pri nakupu za kakršen koli popust. Neizogibno pa je seveda plačevanje storitev točno na rok, sicer se zgubi določena boniteta, kar pa je v teh časih izredno težko.

Vprašanje finančne nediscipline naj bi reševali z zakonom in v skladu z direktivo EU. Država je uvedla 30-dnevni rok plačila, če seveda ni drugače dogovorjeno, tako da je stanje plačevanja ostalo enako kot je. Uvedli so tudi obvezni AJ PES pobot, vendar zadeva ni najbolj učinkovita, ker se preprosto pobota z največjimi neplačniki skorajda ne da sprovesti, prevozna podjetja pa tudi potrebujejo denar, saj zaposleni ne morejo v trgovino po najosnovnejša živila s pobotom.

V podjetju se trudijo, da bi obstali na tržišču, zato znižujejo stroške tam, kjer se le da. Nekatera podjetja se poslužujejo predvsem zniževanja plač zaposlenim, vendar to ni njihovo načelo, saj sta za dobro delo in uspeh na tržišču odvisni tudi medsebojno delo in zadovoljstvo zaposlenih, čeprav je velikokrat težko vsem ustreči.

Njihova vizija je nakup najsodobnejših vozil, konkurenčnost na evropskem tržišču, ter posledično tudi dobro poslovanje in zadovoljstvo vseh udeleženi v podjetju.



## 5.1 ORGANIZACIJSKA STRUKTURA PODJETJA

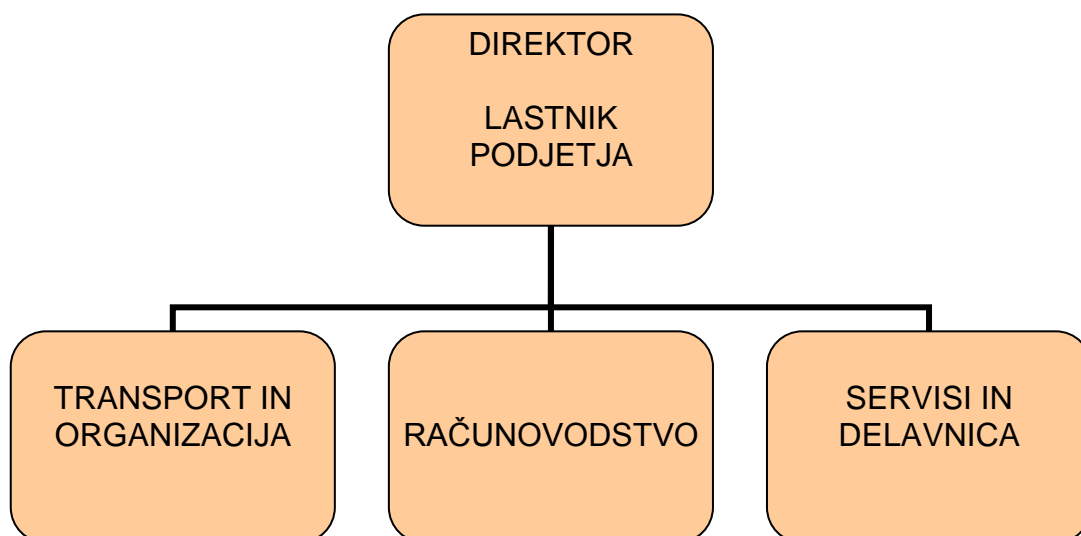


Tabela 1: Organigram sestave podjetja

## 5.2 DELO PODJETNIKA

Delo podjetnika obsega vsaj 10 tradicionalnih vlog:

- sprejemanje tveganja posameznega posla,
- prispevanje in zbiranje finančnega kapitala,
- inoviranje,
- sprejemanje odločitev,
- vodenje, upravljanje in nadziranje,
- organiziranje in koordiniranje ekonomskih virov,
- lastništvo,
- uporaba proizvodnih dejavnikov,
- posredovanje,
- sklepanje pogodb in razdeljevanje razpoložljivih sredstev med alternativne uporabe.

Podjetnik mora ne samo poznati in upoštevati tržne sile, temveč jih mora tudi uresničiti. Podjetje je odvisno od ljudi, ne pa od ekonomskih sil.

Poleg vseh navedenih vlog, mora biti podjetnik tudi:

- razumski človek,
- vzpostaviti in vzdrževati avtoriteto,
- usmerjevalec,
- vzdrževalec,
- motivator (ravnanje s človeškimi viri).

Najpomembnejši dejavnik podjetja in temeljni pogoj za njegov obstoj in delovanje so zaposleni.

Nagrada za podjetništvo je tesno povezana s tveganjem. Podjetnik se vselej srečuje s tveganjem, da mu bo spodletelo. Tveganje, ki ga prevzema, izhaja iz negotovosti poslovanja, s katero se mora spopasti, ko uvaja nove kombinacije.

## 6 POTEK ORGANIZACIJE PREVOZA

Organizacija prevoza je najzahtevnejši in najpomembnejši dejavnik v transportu.

Ker je to manjše podjetje, je delo razporejeno med maloštevilno ekipo in po navadi je direktor podjetja zadolžen za skoraj vsa opravila v podjetju.

V podjetju se poleg obstoječih in že znanih strank poslužujejo tudi baze podatkov Timocom (slika 4). Ta baza podatkov pride največ v poštev pri delnih pošiljkah oziroma zbirnih prevozi, ko mora prevoznik oziroma disponent naložiti čim več pošiljk na prikolico, da je prevoz izkoriščen.

Začetek organizacije prevoza se po navadi začne telefonsko z že znanim poslovnim partnerjem, ki posreduje podatke o prevozu.

Najpomembnejši podatki so:




- destinacija prevoza,
- termin naklada in razklada,
- vrsta tovora,
- tonaža tovora,
- cena prevoza.

V podjetju imajo cene za izvoz že določene vnaprej za znane destinacije in se preoblikujejo vsako četrletje glede na zviševanje transportnih stroškov, ter na ponudbo in povpraševanje.

Ko je prevoz dogovorjen, se mora posredovati najava registrske številke po e-pošti.

V primeru drugih neznanih strank se pošlje nakladalni nalog (slika 3) po faksu, katerega se mora potrjenega in podpisanega poslati po faksu nazaj. S tem se obvezujejo ta transport tudi opraviti.

Ko disponent ali organizator prevoza dobi vse ustrezne podatke, mora pripraviti dokumentacijo in ugotoviti najkrajšo možno pot dostave blaga. Vse dokumente, ki se nanašajo na tovor, dobi voznik na nakladu. Dokumenti vozila in plačilne kartice pa se morajo nahajati v vozilu in za njih odgovarja voznik.

	<b>Intereuropa®</b>		
Vojkovo nabrežje 32 6000 Koper Tel.: +386 (0)3 42 42 206 Fax.: +386 (0)3 42 42 114 E-mail: Davor.First@intereuropa.si	Globalni logistični servis, delniška družba Filijala Celje Kidričeva 38, 3000 Celje		

**ERIKA TRANS**

Datum: 17.06.2011 Fax / Tel.: 04/2527220

**ZADEVA: NAROČILO KAMIONSKEGA PREVOZA / TRANSPORTNA NAVODILA**

1. MEDNARODNI  2. TUZEMSKI

**I. NAKLADALNO MESTO**  
Naziv podjetja in naslov: SCHAETZLE SCHOES CZ / LAGER, TR. T. BATI 1721, 765 02 OTROKOVICE, ČEŠKA  
Tel. / Fax / E-mail: 00420 57 / 663 682 Odg. oseba GA. DENISA FISCHER

**II. DATUM PREVZEMA IN RAZKLADANJA**  
DATUM PREVZEMA: 22.6.2011 9:00:00 DATUM RAZKLADANJA: 23.6.2011

**III. RAZKLADALNO MESTO**  
Naziv podjetja in naslov: ALPINA, D.O.O. ŽIRI, STROJARSKA ULICA 2, 4226 ŽIRI, SLOVENIJA  
Tel. / Fax / E-mail: \_\_\_\_\_ Odg. oseba \_\_\_\_\_

**IV. PODATKI O POŠILJKI**  
Naziv blaga: KOMPLETEN KAMION ČEVLJI  
Št. tovorikov in vrsta: 33, Paleta ISO 1 - 1/1 EURO (80 X 120)  
Volumen ali dimenzije: 0, 0 m x 0 m x 0 m  
Bruto teža: 24000 kg ADR: \_\_\_\_\_  
Vrednost blaga: \_\_\_\_\_ PARITETA DAP ŽIRI

**V. NAVODILO ZA CARINJENJE BLAGA**  
Izvozno v: \_\_\_\_\_ Pri špediciji: \_\_\_\_\_  
Uvozno v: \_\_\_\_\_ Pri špediciji: \_\_\_\_\_  
Mejne odprema v Slovenijo pri postov. Intereurope na mejnem prehodu: \_\_\_\_\_

**VI. DODATNA NAVODILA**

---

**VII. DOGOVORJENA CENA PREVOZA:**  
640 EUR naša pozicija 130-11-541

Pred prevzemanjem pošiljke ste dodatni usodi zavezanec blaga in o vsebini prevoznika odgovornost. Z vašo potrditvijo tega naročila se bresporogno sklene z izvršitvijo kamionskega prevoza po gornjih navodilih. V primeru neskladja, kakršnihkoli pri prevzemu se dnevni, med prevzemanjem mesečnih področijem ne pavilije vse naša država o vsem nastopajočem odvisni stroškovno pravo nadaljnega postoparja, skorj Vas pomno berje za vse v zvezi s tem naložbe stroške. Kot ostanilo o opravljenem prevozu nam k računu priložila o vsaki priložila z njegove strani lista let plani dogovor o vseh elementih storitve (opis storitve, rok plačila, cena...). Prevoznik se poizkuša naročila potrditi, da se vsi dogovorjeni elementi storitve v skladu z dodatni pogojevimi oddaji in v skladu z navodili izjav. Povratne naročila je lahko osme z izjavo prevoznika ali s konkludiranimi dejavnimi prevoznika (npr. prevozni tovari...), za morebitne spore je pristojno Olskožno sodišče v Kopru.

**INTEREUROPA d.d.**  
Filijala Celje  
Davor First

**POTRDILO PREVOZA:**  
Potrdujemo naročilo in se strinjamo z zgorajimi pogoji.  
Prevoznik: \_\_\_\_\_

Prehajamo po vsiljivih splošnih pogojih med špedicierje Slovenije, ki jih je izdala Gospodarska zbornica Slovenije. Zadržuje prava in zvezi. Sekcija špedicierjev (razpisna izjava).  
Družba registrirana pri Olskožnem sodišču v Kopru, številka vložka 1/0021200, znesek osnovnega kapitalske 32 676 106,11 EUR.  
TR št.: 10100-000006788 pri banco Koper d.d., Koper Devične št.: 50405006 IO št. za DDV: S/56402000 Matična št.: 5001884  
SP-O-082710

100/1001001

2011 06/17 11 32 FAX +386 3 42 42 114 INTEREUROPA CELJE KOPENS

Slika 2: Nakladalni nalog

Ko so vsi podatki usklajeni in dokumenti pripravljeni, organizator prevoza da podatke vozniku, ki jih je ta dolžan opraviti po njegovih navodilih. Prevoz je zaključen, ko je blago iztovorjeno in podpisana vsa dokumentacija. Potem so spet na delu organizatorji prevoza, da poiščejo čim bolj ugodno rešitev za vrnitev vozila nazaj v podjetje.

The screenshot shows the 'Freight offers - Summary' page on the Timocom website. The interface includes navigation tabs, search filters, and a table of freight offers. The table columns are: Date, from, to, L, G, type of body, A, C, S, K, and !. The data rows show various freight offers with their respective details.

Date	from	to	L	G	type of body	A	C	S	K	!
16.04.10	AT 4010000	Linz DE 7765200	5.00 m	2.20 t	Plane	G	S	-	-	
16.04.10	BE 2030000	Antwerpen DE 1011500	13.60 m	24.00 t	Frigo	G	S	-	-	
16.04.10	BE 3370000	Boutersem DE 0672700	13.60 m	21.00 t	Plane	A	G	S	-	
16.04.10	DE 0410300	Leipzig DE 9305500	13.60 m	24.00 t	Jumbo	G	S	-	-	
16.04.10	DE 0443500	Schkeuditz DE 7043900	13.60 m	24.00 t	Plane	G	S	-	-	
16.04.10	BE 0688600	Wittenberg DE 9735500	3.00 m	6.00 t	Plane	G	S	K	-	
16.04.10	BE 2162900	Neu Wulmstorf DE 8529000	7.60 m	4.80 t	Plane	A	G	S	-	
16.04.10	DE 3314200	Büren DE 2533500	13.60 m	4.50 t	Plane	S	-	-	-	
16.04.10	DE 4433900	Dortmund DE 7923200	4.00 m	2.80 t	Plane	G	S	-	-	
16.04.10	DE 4566300	Recklinghausen DE 7953900	7.00 m	5.40 t	Plane	S	-	-	-	
16.04.10	DE 5675900	Leienkaul DE 1448200	13.60 m	24.00 t	Plane	G	S	-	-	
16.04.10	BE 6943400	Hirschhorn DE 0966100	5.00 m	5.00 t	Plane	G	S	K	-	
16.04.10	BE 7909800	Freiburg (F) DE 4573100	6.50 m	5.00 t	Plane	G	S	-	-	
16.04.10	DE 9045100	Nürnberg DE 7674400	13.60 m	14.00 t	Jumbo	S	-	-	-	
16.04.10	DE 6045100	Nürnberg DE 9735500	7.60 m	4.80 t	Plane	G	S	-	-	

Slika 3: Baza podatkov tovorov Timocom, vir: [www.timocom.si](http://www.timocom.si)

Timocom je borza tovorov in tovornih vozil iz cele Evrope. Ta platforma poenostavlja potek poslov med špediterji, logističnimi in nakladalnimi podjetji, ter naredi posej produktivnejši in transparentnejši.

V podjetju plačujejo polletno naročnino na ta program, ki pa je cenovno kar zadosten zalogaj. Po kliku na destinacijo se v zavihku odprejo podatki ponudnika in zaporedna številka, iz katere je razvidno, koliko časa neko podjetje to uporablja in s tem si lahko pomagajo ugotoviti, za kakšno podjetje gre. Imajo pa uvedeno tudi zavarovanje. Če neko podjetje ne plačuje svojih obveznosti do dobavitelja, ga dajo na črno listo, izključijo iz te baze in pod istim imenom je ne more več uporabljati.

Je pa včasih tudi slaba stran uporabe, ker se pojavljajo nekatera podjetja, ki izkoriščajo podatke ponudnikov, zato se ponovno čedalje več strank poslužuje telefonskih klicev.

Dobra stran uporabe Timocoma je, da imaš bazo podatkov iz cele Evrope na enem mestu, podatki se obnavljajo na nekaj minut, poleg tega pa si še prihraniš čas, ki bi ga sicer porabil za telefonsko iskanje tovara.

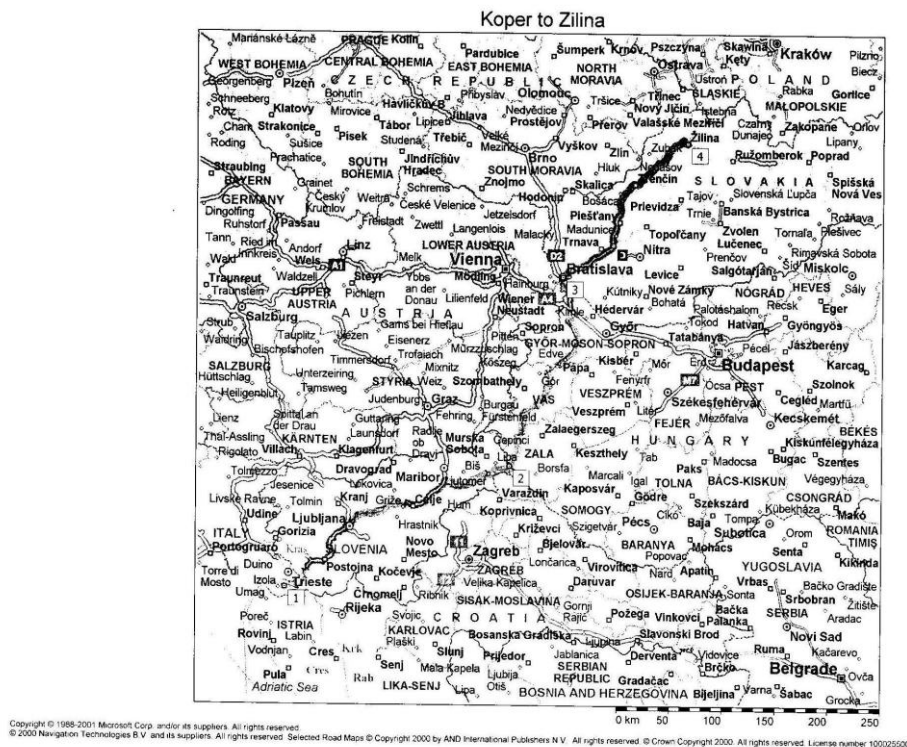
## 6.1 IZRAČUN NAJUGODNEJŠE POTI

Pri izbiri poti se v podjetju poslužujejo računalniškega programa Auto-Route 2002. Sicer je že precej zastarel, vendar novejši program ne vsebuje destinacij, za katere so v podjetju specializirani. Ker so izvozne destinacije po navadi enake, ne potrebujejo predhodnih preverjanj kilometrov in ostalih podatkov, ker že poznajo potek transporta. Za cestnino imajo v podjetju sklenjeno pogodbo z OMV Slovenija, ki se uporablja na Slovaškem in Češkem. V letu 2009, ko so te države prešle na elektronsko cestninjenje, se je ponudila priložnost plačevanja le-te s pogodbo OMV, ki so jo izkoristili, vendar je postopek tako zapleten, da je to trajalo skoraj dva meseca, da se je to uredilo. S tem se prihranita čas in prenašanje denarja na voznika. Za Madžarsko se na začetku leta plača letna cestnina in s tem se zopet privarčuje na času in denarju. Poljsko cestnino plačujejo sproti z gotovino, ker se tudi Poljaki pripravljajo na elektronsko cestninjenje.

V podjetju se obvezno izogibajo tranzitu preko Avstrije, ker je tam izredno drago cestninjenje in tuneli. Tudi Slovenija ne zaostaja za njimi, zato uporabljajo pogodbo z Darsom, ki jim nudi 10-odstotni popust in skupni mesečni račun, pod pogojem, da je račun plačan do roka, sicer se pri naslednjem obračunu znesek popusta prišteje. S tem se tudi kar nekaj privarčuje, poleg tega pa se predvsem prihrani čas, ker se uporablja ABC cestninski pas in ni nepotrebnega čakanja, razen v primeru gneče.

Pri izračunu poti je tako pomembno upoštevati različne dejavnike, ki vplivajo na potek poti in s tem povezane stroške vozne.

Primerna organizacija transporta zagotavlja in omogoča uresničevanje ter smotno delovanje vnaprej zamišljenega in načrtovanega prevoza.



Slika 4: Primer izračuna poti, vir: Microsoft AutoRoute 2002

## 6.2 NAKLADANJE IN RAZKLADANJE TOVORA

Čedalje pogosteje se dogaja, da večja trgovska podjetja, ki nastajajo v Sloveniji, zahtevajo od prevoznika oziroma voznika, da sam naloži in razloži tovor. Pri tem je treba zelo natančno brati prevozno pogodbo. V CMR konvenciji je navedeno, da odgovornost prevoznika nastopi ob prevzemu tovora. Ali je to pred oziroma po nakladanju, je določeno v prevozni pogodbi. Če je na njej izrecno napisano, da je prevoznik dolžan storiti in za to dobi tudi plačilo, potem prevoznikova odgovornost nastopi že ob začetku nakladanja tovora. Če pa takšnega izrecnega določila ni, potem njegova obveznost nastopi s trenutkom, ko je tovor naložen na vozilo in ga prevoznik oziroma voznik s podpisom tovarnega lista prevzame od pošiljatelja. Če to kljub temu počnejo, s tem prevzamejo nase dodatno – neplačano obveznost in s tem odgovornost.

Dobesedno siljenje voznikov, da sami nakladajo in razkladajo, je pametna domislica nekaterih logistov, ki naprej naročnikom to zaračunavajo in si na ta račun ustvarjajo še dodatne dobičke. Do tega je pripeljala krutost konkurenčnega boja, vedoč, da bo prevoznik srečen, če bo le lahko odpeljal blago. Strošek zaradi tveganja poškodb tako prelagajo na druge udeležence v transportni verigi (Transport, 61, 7-8/2008).

## 7 OBLIKOVANJE CENE PREVOZA

Razmere na tržišču, še zlasti ob vstopu na evropsko tržišče, ne dopuščajo napak pri prevoznih ponudbi. Če bo ponudba predraga, posla ne bomo dobili, če pa bo ponujena cena prenizka, sledi stečaj ali črpanje denarnih sredstev iz drugih virov.

Za uspešno vodenje podjetja je osnovna predpostavka poznavanje lastne cene za vsako vozilo posebej in za ves obrat skupaj. Potrebno je voditi podatke, ki morajo biti statistični in knjigovodski.

V prevozništvu količina dela v določenem času zelo vpliva na tisti del stroškov, ki nastajajo neodvisno od tega, koliko kilometrov prevozimo. To so stalni stroški in so neodvisni od tega, ali vozimo ali ne.

Uspešno poslovanje v cestnem transportu ne zavisi zgolj od pridnih voznikov, temveč največ od sposobnih prometnikov in organizatorjev prevoza.

Odvisni stroški od prevoženih kilometrov nastajajo takrat, ko z vozilom vozimo in se povečuje premo sorazmerno s številom prevoženih kilometrov.

### 7.1 CENE GORIV

Nafta ostaja najbolj razširjen vir energije v skoraj vseh predelih sveta. Cene na svetovnem trgu niso odvisne samo od povpraševanja, ponudbe, zaloga in tržnih špekulacij ter vojne. Krojijo jih temeljne postavke, kot so:

- politika cen,
- politika dolarja kot svetovna valuta,
- politika cen največjih naftnih korporacij,
- politika cen posameznih držav,
- politika cen trgovskih podjetij.

V Sloveniji ceno naftnih derivatov prilagajajo z inflacijo, da jim pomaga pri regulaciji tržnih razmer. Svoje predelave nimamo, saj je rafinerija Nafta Lendava prenehala s proizvodnjo goriv, zato smo popolnoma odvisni od uvoza.

Trg naftnih derivatov v Sloveniji trenutno obvladujeta OMV in Petrol, ki sta monopolista, ter nekaj manjših distributerjev, ki se prizadevno skušajo prebiti na naš trg.

Cene goriv v Sloveniji se usklajujejo na vsakih štirinajst dni.

Spodaj, v organigramu, je prikazano, kako so cene plinskega olja D2 naraščale od 29. 12. 2009 do zadnje spremembe 27. 6. 2011 ([www.transportal.si](http://www.transportal.si)).

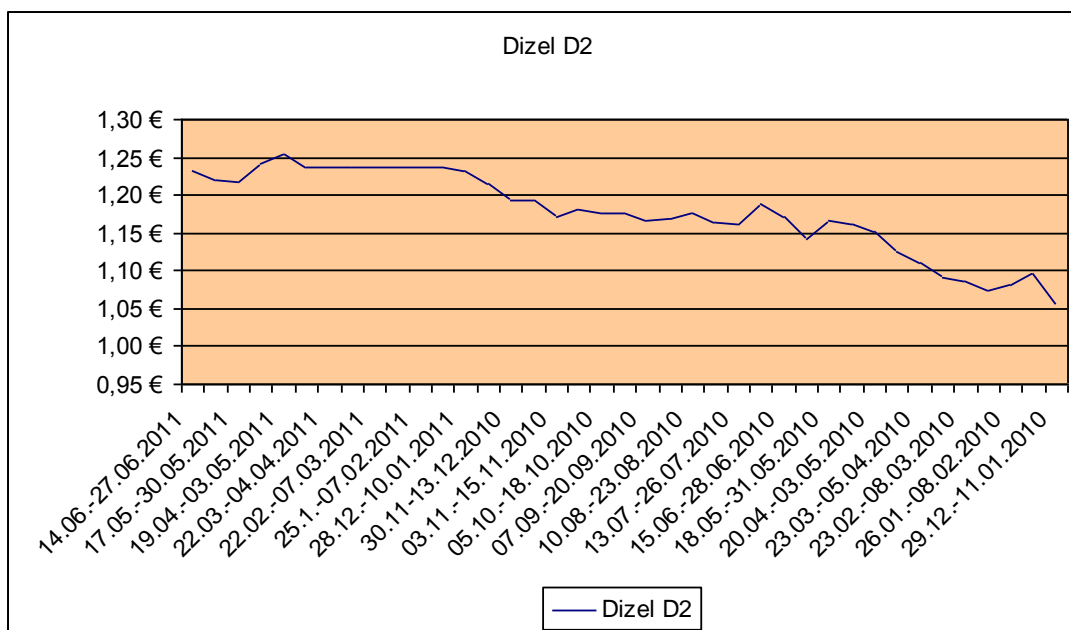


Tabela 2: Organigram naraščanja cene goriv

V podjetju imajo pogodbo za točenje goriva z OMV Slovenija. Na količino dobijo 0,25 € popusta in rok plačila 30 dni. Ker so imeli veliko neplačnikov, so zaostriili pogoje poslovanja, tako so skrajšali rok plačevanja in avtomatsko blokado v primeru zamude, ter poplačilo vseh zapadlih obveznosti v primeru odblokade. Ker je za podjetje to pomenilo kar velik zalogaj plačil naenkrat, saj porabijo okoli 30.000 litrov goriva mesečno, so si morali poiskati še drugo alternativo, zato so podpisali še pogodbo s podjetjem Engrotuš, pri katerem imajo enake pogoje, z možnostjo še večjega popusta v primeru rednega plačevanja.

## 7.2 VRAČILO TROŠARINE ZA KOMERCIALNI NAMEN

V letu 2009 je država Slovenija uvedla vračilo trošarine za komercialni namen. V tujini se tega poslužujejo že kar nekaj časa.

S tem je prevoznikom uspelo malenkostno omiliti stroške zaradi cene plinskega olja, ki je tako sunkovito naraščala.

V letu 2010 je znašalo vračilo trošarine 330 € za 1.000 litrov porabljenega goriva, medtem ko se je v letu 2011 zadeva bistveno spremenila in pomoč transportnim podjetjem se je tako zelo hitro prenehala, saj je trošarina za mesec april znašala le pičlih 0,43 € na 1.000 litrov porabljenega goriva.

V podjetju za zadnji mesec niso oddali vloge za vračilo trošarine, ker je birokracija precej zahtevna, poleg tega pa znesek vračila niti ne dosega zneska porabljenega časa.

Upravičenci do vračila so osebe, ki opravljajo registrirano dejavnost in imajo sedež v državah članicah EU ali državah članice EFTE.

Zakon o trošarinah uvaja pravico do vračila dela plačane trošarine za plinsko olje, ki se dokazljivo porabi kot pogonsko gorivo za komercialni namen.



Višina vračila trošarine je razlika med zneskom povprečne trošarine, ki jo za posamezno obdobje ugotovi minister za finance, in najnižjim dovoljenim zneskom trošarine, ki ga določa 7. člen Energetske direktive.

Vračilo plačane trošarine se uveljavlja na podlagi pisnega zahtevka.

Obrazec TRO-K

<b>1 PODATKI O UPRAVIČENCU:</b> Nazivne Davčna številka Nasejalnica in hišna številka Poštna številka, kraj in država Številka transakcijskega računa za nakazilo Banka ali hranilnica in poslovna enota	Prijemna stampija (zpozi carinski organ)	Imetnik trans. računa: upravilčenec <input type="checkbox"/> potlaščenec <input type="checkbox"/>
--	---	--

Obrazec TRO-K

Zavežujemo se, da bomo vrnili katerikoli neupravičeno pridobljen znesek.

Kraj in datum: \_\_\_\_\_ Podpis pooblaščen osebe upravičenca: \_\_\_\_\_

Zig

**ZAHTEVEK ZA VRAČILO TROŠARINE NA PODLAGI DVAJSETEGA ODSTAVKA 54. ČLENA ZAKONA O TROŠARINAH ZA PLINSKO OLJE, KI SE PORABI KOT POGONSKO GORIVO ZA KOMERCIJALNI NAMEN**

Vračilo trošarine se uveljavlja za:  mesec \_\_\_\_\_ leto \_\_\_\_\_  
 trimesečje 1. leto \_\_\_\_\_  
 leto \_\_\_\_\_

Plinsko olje je bilo porabljeno za prevoz:  blaga  
 potnikov

<b>2 KOLIČINA PORABLJENEGA GORIVA, ZA KATERO SE ZAHTEVA VRAČILO (v litrih)</b>			
1	Januar	Februar	Marec
2	April	Maj	Junij
3	Julij	August	September
4	Oktober	November	December

<b>3 ŠTEVILO RAČUNOV O NABAVI GORIVA, NA PODLAGI KATERIH SE UVELJAVLJA VRAČILO<sup>1</sup></b>	

<b>4 REGISTRIRANE OZNAKE MOTORNIH VOZIL</b>		<b>ŠTEVILO MOTORNIH VOZIL</b>	
	Registrirana oznaka	Količina porabljenega goriva	Registrirana oznaka
1		8	
2		9	
3		10	
4		11	
5		12	
6		13	
7		14	

URADNI ZAZNAMEK		
Številka	Datum	Carinski urad
Na podlagi dvajsetega odstavka 54. člena Zakona o trošarinah je vlagatelj za obdobje _____ upravičen do vračila trošarine za _____ litrov goriva v znesku _____ EUR		
Skladno s 4. točko 28. člena Zakona o upravnih taksah je ta zahtevek oproščen plačila upravne takse.		
Podpis uradne osebe: _____		

<sup>1</sup> Zahtevku je treba priložiti račune za porabljeno gorivo, ki se glasijo na upravičenca

Slika 5: Obrazec za vračilo trošarine

Obrazcu je treba priložiti račune oziroma kopije računov o nabavi plinskega olja v Sloveniji, ki vsebujejo registrsko oznako vozila, kraj ali drugo identifikacijo bencinskega servisa oziroma točilnega mesta, vrsto, količino in ceno goriva, datum polnjenja in registrsko oznako vozila, v katero je bilo gorivo natočeno. Vračilo trošarine se ne izvaja za gorivo, kupljeno z gotovino.

Upravičenec mora voditi evidenco o nakupu in porabi plinskega olja ter voditi naslednje knjigovodske podatke:

- registrsko oznako vozila,
- velikost standardnega rezervoarja,
- povprečno porabo,

- velikost in namen uporabe dodatno nameščenih rezervoarjev na vozilu,
- količina in dan polnitve,
- število prevoženih kilometrov.

Upravičenec je dolžan hraniti listine, na podlagi katerih mu je bila vrnjena trošarina, deset let po poteku leta, na katero se listine nanašajo ([www.carina.gov.sj](http://www.carina.gov.sj), 16. 6. 2011).

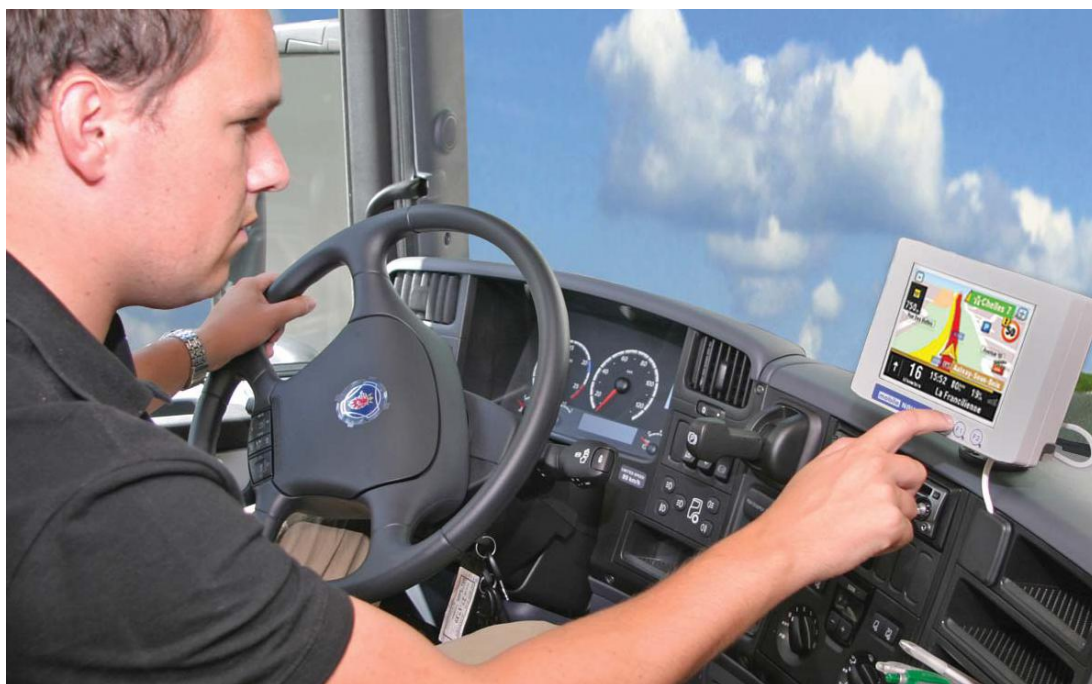
## 8 SLEDENJE CVS MOBILE

V podjetju so se že pred nekaj leti odločili, da bodo poskusno uporabili CVS Mobile sledenje za tovorna vozila. Brez tega si dandanes sploh ne bi mogli več predstavljati dela tako disponenti vozil, kot tudi vsi ostali udeleženci v podjetju.

CVS Mobile zniža stroške in poveča učinkovitost voznega parka.

Rešitve za upravljanje voznega parka CVS Mobile združujejo najnaprednejšo tehnologijo in GPS – sledenje, navigacijo v vozilu, komunikacijo med vozniki in dispečerskim centrom in telemetrijski prenos podatkov o stanju vozila.

Za te usluge zaračunavajo fiksni mesečni strošek, tako doma kot tudi v tujini, ne glede na količino prenesenih podatkov.



Slika 6: CVS Mobile

Rešitve CVS Mobile omogočajo:

VOZNIKOM:

- stalno pisno komunikacijo med vozniki in dispečerskim centrom,
- preprosto navigacijo v vozilu (turn by turn) z glasovnim vodenjem v različnih jezikih,
- povečanje varnosti voznikov;

DISPEČERJEM:

- on-line upravljanje z voznim parkom,
- načrtovanje prevozov,
- načrtovanje poti,
- prikaz trenutne lokacije vsakega vozila,
- prikaz trenutnih položajev za vsako vozilo,
- prikaz prevožene poti za vsako vozilo,
- generiranje delovnih nalogov,
- vnos interesnih točk,
- potrjevanje statusa,
- stalno pismeno komunikacijo z voznikom;

NAROČNIKOM:

- spremljanje potovanja njihovega tovora na spletu,
- predvideni čas dostave;

MENEDŽMENTU:

- stalno spremljanje stroškov,
- načrtovanje in upravljanje vzdrževanja voznega parka,
- on-line poročila po različnih parametrih,
- analize po različnih parametrih,
- povezovanje in integracijo;

LASTNIKOM:

- možnost nakupa ali najema opreme,
- fiksne mesečne stroške,
- povrnitev investicije v kratkem času,
- konkurenčno prednost.

Sledenje je osnovna storitev, ki uporabnikom omogoča preprosto upravljanje in nadzor voznega parka. V vsakem vozilu je v ta namen vgrajen modul GSM-GPS, ki sprejema GPS podatke o položaju in izbira druge telemetrijske podatke iz vozila ter jih pošilja po omrežju GSM-GPRS v osrednji strežnik v nadzornem centru.



Slika 7: Sledenje

Navigacija na voznikovem delovnem mestu je vgrajen inteligentni terminal CVS-NAV z zaslonom na dotik. Navigacija temelji na prednaloženi mapi, ki je nameščena v terminalu CVS-NAV in omogoča glasovno vodenje, vnos interesnih točk, prikaz prevoženih poti in pošiljanja/sprejemanja različnih sporočil.



Slika 8: Navigacija

Komunikacija je mogoča med voznikom in dispečerskim centrom ter med vozniki, poteka pa samo v pisni obliki. Sporočila se pri vozniku izpišejo na terminalu, voznik pa za pisanje sporočil uporablja tipkovnico na terminalu na dotik.

Sistem omogoča dvosmerno povezavo med vozilom in nadzornim centrom. Prenos podatkov poteka na podlagi komunikacije GPRS po mobilnem omrežju. Ob vključitvi dodatnih naprav oziroma senzorjev se v podatkovni strežnik prenašajo tudi podatki o delovanju priključenih naprav.



Slika 9: Prenos podatkov

Z razvojem globalnih satelitskih sistemov in obsegov uporabe mobilne tehnologije so postali stroški komunikacij nižji, cenejša je postala strojna oprema, poleg tega je sistem za upravljanje voznega parka postal dostopen skoraj vsakemu podjetju. Čeprav je strošek kar velik, ampak pri skupnem izračunu se kmalu ugotovi, da je ta znesek povrnjen. Podjetje tako z uvedbo sistema za sledenje in komunikacijo vozil rešuje težave zelo hitro in učinkovito, s čimer so lahko še bolj konkurenčni na trgu. Poleg tega vse nejasnosti glede dostave in prevzemanja pošiljk lahko dokumentirano pošljejo stranki.

## 9 OPTIMALNI IZRAČUN ZA NAKUP PRIMERNEGA VOZILA

Pred dvajsetimi leti smo v Evropi imeli več kot deset proizvajalcev tovornih vozil. Danes jih poznamo sedem, a so tudi ti tako ali drugače povezani. Volvo je namreč lastnik podjetja Renault Trucks, Volkswagen in MAN pa imata pomembne deleže v Scanii.

V podjetju so skozi čas uporabljali različne znamke vozil in pri tem redno opravljali analize. Prišli so do zanimivih zaključkov.

Analizirali so dve znamki vozil, in sicer Renault in Mercedes.

Pri znamki vozila Mercedes so analizirali serijo Actros s 16-litrskim motorjem in 500 konjskimi močmi in serijo Axor z 11-litrskim motorjem in 400 konjskimi močmi.

Pri znamki Renault pa so analizirali različico vozila Premium s 420 konjskimi močmi in 11-litrskim motorjem in serijo Magnum s 13-litrskim motorjem ter 480 konjskimi močmi.

### 9.1 EKONOMSKI IZRAČUN PRIMERJAVE MED VOZILI ACTROS IN AXOR (MERCEDES-BENZ)

V letu 2003 so se v podjetju odločili za nakup priklopnega vozila Mercedes-Benz Actros 1850 s 16-litrskim motorjem in 500 konjskimi močmi. Vozilo je bilo



najsodobneje opremljeno. Motor je dosegel Euro 3 standard in izpusti emisijskih snovi v okolje manj kot 5,45 g/kWh CO.

Delovno-bivalni prostor je maksimalni luksuz. Polavtomatski menjalnik z osmimi polnimi prestavami in osmimi polovicami. Vrednost vozila je bila ob nakupu 108.000 € brez DDV. Vozilo je sedaj staro osem let in ima prevoženih 1.150.000 kilometrov. Na vozilu so opravljali redne servise na vsakih 50.000 kilometrov. Menjali so olje (36 litrov), oljni filter, naftni filter, filter kabine in kartušo sušilca zraka. Servis jih stane z materialom, toda brez njihovega dela okoli 360 €. Na vsakih 300.000 kilometrov se menja olje v pogonskih sklopih, kar pomeni, da so na omenjenem vozilu menjali olje v pogonskih sklopih do sedaj trikrat, le-to pa jih je stalo 420 € po menjavi, kar zneso skupaj z rednimi servisi 1.260 €.

Na omenjenem vozilu so do sedaj naredili 23 rednih servisov motorjev, kar skupaj stane 8.280 €. Na vozilu so še dvakrat menjali jermena in zateznika, kar je stalo okoli 500 €. Pri 800.000 prevoženih kilometrov so menjali dva turbopolnilnika, ki staneta po 950 €, skupaj torej 1.900 €. Menjali so europa ventil in ventil za odvajanje vode. Skupaj staneta 750 €. Sklopko so menjali dvakrat, prvič pri 650.000 kilometrih, drugič pa pri 900.000 kilometrih, kar je zneslo 3.000 € stroškov. Bilo je še nekaj manjših popravil za okoli 2.000 €.

Skupaj so jih popravila in servisi na tem vozilu stali do sedaj okoli 17.690 €.

Morajo pa priznati, da vozilo ni preveč ekonomično, saj ima porabo goriva na 100 prevoženih kilometrov povprečno 36 litrov, kar pomeni, da je v svoji dobi do 1.150.000 prevoženih kilometrov porabilo 414.000 litrov goriva.

Trenutna vrednost vozila znaša nekje med 15.000 do 18.000 €.



Slika 10: Vozilo Actros 18 50

V letu 2001 so v podjetju nabavili tudi vlečno vozilo Mercedes-Benz Axor 18 40. Nabavna vrednost tega vozila je bila 73.000 € brez DDV. Vlečno vozilo ima 10,9-litrski motor in 400 konjskih moči. Motor dosega standard euro 3, kar pomeni, da je

po karakteristikah enak prejšnjemu tipu motorja. Ob prodaji je vozilo imelo prevoženih 1.150.000 kilometrov.

Na vozilu je bilo opravljenih prav tako 23 rednih servisov, le da gre v ta motor 40 litrov olja. Tako nas servis stane 384 € brez njihovega dela. Prav tako je bilo zamenjano olje v pogonskih sklopih na 300.000 prevoženih kilometrov. Olje se je menjalo trikrat, kar predstavlja strošek v višini 1.260 €. Na vozilu se je menjal europa ventil, ki stane 800 €, pri 650.000 kilometrih in sklopka v vrednosti 1.500 €.

Bilo je še za 2.000 € drugih drobnih popravil.

Skupaj je bilo popravil in servisov za 14.392 €.

Vozilo je imelo povprečno porabo goriva 31 litrov na 100 prevoženih kilometrov, kar pomeni, da je v svoji dobi do 1.150.000 kilometrov porabilo 356.500 litrov goriva.

Vozilo je bilo prodano za 14.000 €.



Slika 11: Vozilo Axor 18 40

MB ACTROS 18 50		MB AXOR 18 40
108.000 €	NABAVA	73.000 €
16.000 €	PRODAJA	14.000 €
17.690 €	VZDRŽEVANJE	14.392 €
378.000 LITROV	GORIVO	325.500 LITROV

Tabela 3: Analiza stroškov med vozili

Če povzamemo vse te navedbe, je vozilo Mercedes-Benz Axor za podjetje bolj rentabilno kot Actros, poleg tega je v osnovi lažje in lahko prevaža več tovora. Sicer se kabini razlikujeta v udobju in delovni prostornini, vendar se dandanes malokrat zgodi, da bi bila na vozilu dva voznika, zato je v manjšem vozilu prav tako dovolj udobja in prostora.

## **9.2 EKONOMSKI IZRAČUN PRIMERJAVE MED VOZILI PREMIUM IN MAGNUM (RENAULT)**

V letu 2009 so v podjetju nabavili vlečno vozilo znamke Renault Magnum 480. Vozilo sicer ni bilo kupljeno novo, a je imelo le 360.000 prevoženih kilometrov in je bilo leta 2007 zaplenjeno zaradi lizinga. Vozilo je bilo last znanega podjetja in s tem tudi njegova zgodovina.

Vozilo ima vgrajen 12-litrski linijski motor s šestimi valji in 480 konjskimi močmi. Ugotovili so, da ima ta serija vgrajen posebni sistem vbrizga (sicer najboljši in najkakovostnejši, pa tudi najdražji). Sistem deluje tako, da ima vsaka brizgalna šoba zgoraj vgrajeno še visokotlačno črpalko, ki neposredno daje pritisk za vbrizg goriva skozi šobo v izgorevalni prostor. To je vmesna serija vozil, v katero so vgrajevali po klasični različici črpalko, šobe in sedanji različici skupni vod. Današnja vozila pa vsebujejo visokotlačno črpalko, ki pritiska gorivo v rampo, iz katere potem potuje pod enakim pritiskom po visokotlačnih ceveh v šobe in na zgorevanje.

Ta serija motorja je zelo draga za vzdrževanje, kajti prav pred kratkim so v podjetju imeli problem z vbrizgalnimi šobami pri omenjenem vozilu. En kos teh kombiniranih brizgalnih šob tako stane skoraj 1.000 €, motor pa jih ima šest.

Če bi bilo potrebno menjati vseh šest šob, bi tako skoraj dosegli vrednost tega vozila. K sreči se vgradnje teh motorjev ne poslužujejo več, saj so ugotovili, da je vzdrževanje predrago in s tem so nekonkurenčni na tržišču.

Vozilo ima vgrajen euro 3 motor in izpolnjuje enake pogoje kot omenjeni prejšnji dve vozili. Prevoženih ima okoli 750.000 km. Na vozilu so opravljeni redni servisi na 50.000 km, kot na vseh ostalih vozilih. Nameščena je posoda za 38 litrov olja, dva filtra za gorivo in trije filtri za olje ter kabinski filter in kartuša. En servis jih stane 485 €. V tem obdobju so zamenjali olje v pogonskih sklopih, kar stane 420 €. Zamenjali so dva natezalca za jermene in dva jermena, kar stane 480 €, vodno črpalko, kar stane 350 €, ventil za sklopko (zgornji in spodnji), kar stane 1.200 €, ter glavni ventil s separatorjem, kar stane 980 €. V tem obdobju je bilo še za okoli 1.000 € drobnih popravil. Vozilo ima povprečno porabo goriva 37,5 litra na 100 kilometrov.





Slika 12: Vozilo Magnum 480

V letu 2007 so v podjetju nabavili tudi novo vozilo Renault Premium 450. Vozilo ima 10,8-litrski linijski motor s šestimi valji in skupnim vodom napajanja goriva. Motor dosegata standard euro 4. Vozilo ima trenutno prevoženih 680.000 kilometrov. Vzdrževanje je popolnoma identično kot pri prejšnjem tipu vozila Magnum. Servis jih tako stane 485 €, enkratna menjava olja v pogonskih sklopih pa 420 €. Do sedaj so morali zamenjati izpušni lonec, kar stane 6.000 €, vpetje kabine, kar stane 1.200 €, dva natezalca jermena in dva jermena, kar stane 600 € in še za okoli 1.500 € drobnih popravil.

Vozilo ima porabo goriva povprečno 30 litrov na 100 prevoženih kilometrov.

Magnum 480		Premium 450
67.000 €	NABAVA	74.000 €
19.000 €	PRODAJA	14.000 €
22.375 €	VZDRŽEVANJE	21.715 €
393.750 LITROV	GORIVO	315.000 LITROV

Tabela 4: Analiza stroškov med vozili



Slika 13: Vozilo Premium 450

VOZILO	PORABA GORIVA V €	PORABA GORIVA V LITRIH
MB 18 50 ACTROS	109.690	378.000
MB 18 40 AXOR	73.392	325.500
MAGNUM 480	80.375	393.750
PREMIUM 450	81.715	315.000

Tabela 5: Analiza porabe goriva

Ta izračun je narejen na podatkih iz lastne evidence podjetja za vozila, ki so že prevozila okoli 1.000.000 kilometrov ali pa jih še bodo. Iz tega izračuna lahko sklepamo, da je vozilo z motorjem, ki ima manjšo litražo in povprečne konjske moči ter povprečno opremo veliko bolj konkurenčno na trgu, kot pa vozilo z visoko opremo in veliko konjskimi močmi. Po izračunih je trenutno najkonkurenčnejše vozilo MB Axor, ker je najcenejše za vzdrževanje in najpreprostejše za popravilo, čeprav ima za en liter večjo porabo na 100 prevoženih kilometrov, kot Renault Premium.

Vozila znamke Mercedes se veliko manj kvarijo na vbrizgu goriva, česar za vozila znamke Renault ne moremo trditi. Vozila znamke Mercedes se tudi veliko lažje prodajo in dosegajo boljše cene.

V omenjenem podjetju so prišli do zaključka, da bodo kupovali vozila MB Axor z avtomatskim menjalnikom in s 430 konjskimi silami.

Kot lahko sklepamo iz izračuna, je najpomembnejši dejavnik pri nakupu vozila poraba goriva in vzdrževanje.

Analiza je pokazala, da lahko 70 % vrednosti skozi življenjsko dobo vozila pridobimo nazaj, če uporabljamo manj potrošna vozila.

## 10 ZAKLJUČEK

V diplomskem delu sem predstavila transport in podjetje v cestnem transportu, organizacijsko strukturo podjetja in potek organizacije prevoza.

Cestni transport je nepogrešljiva panoga transporta, ki nam omogoča zanesljiv, hiter in kolikor se le da kakovosten prevoz blaga iz kraja v kraj.

Pri organiziranju prevozov sem ugotovila, da je funkcija menedžerja, organizatorja, načrtovalca in kakovostnega izvajalca storitev še kako pomembna. V manjših podjetjih je po navadi vse to lastnik oziroma direktor podjetja, zato ima veliko odgovornost in predvsem tveganje, ki ga prevzema sam.

Po vstopu v Evropsko unijo pa je konkurenca med transportnimi podjetji zelo velika, zato je na tržišču trenutna ponudba prevoznih storitev večja od trenutnega povpraševanja po njih. Spremenil se je tudi način dela, ker so se odpravile meje, zato transport poteka precej hitreje, s tem pa so se znižale cene prevozov in delo organizatorjev je postalo precej bolj naporno.

Hitrost in zanesljivost prevoza sta osnovni vodili pri organizaciji prevozov. Posebno skrb je potrebno posvečati tudi zagotavljanju varnosti v cestnem prometu in ekologiji, zato v podjetju stremijo k nakupu najsodobnejših vozil, ki podjetju prinašajo dobiček in čim manj nepričakovanih stroškov.

Cestni transport je oblika transporta, ki cestne prevoznike oblikuje kot podjetja, ki se znajo prilagoditi posebnim zahtevam uporabnikov transportnih storitev pri prevozih različnih tovorov. Prevoznik mora zato skrbeti za nakup primerne vozila in tehnično usposobljenost.

Uspešnost transportnega podjetja je tako v veliki meri odvisna od obvladovanja stroškov in zniževanja le-teh. V podjetju so tako z uvedbo sledenja in komunikacije CVS Mobile sistema precej olajšali delo vsem zaposlenim in znižali transportne stroške. V veliko pomoč jim je tudi baza tovorov Timocom. Z uvedbo teh sistemov na eni strani razširjajo ponudbo podjetja in s tem tudi večje zadovoljstvo strank, na drugi strani pa omogočajo racionalizacijo in optimizacijo delovnih procesov v podjetju, kar je ključnega pomena za uspeh in obstanek podjetij v teh kriznih časih in hudi konkurenci.

Uspešno bodo tako poslovala le tista podjetja, ki bodo dobro poznala svoje prednosti in slabosti, ki jih bodo znala izkoristiti oziroma ažurno odpraviti.

## LITERATURA IN VIRI

### [1] LITERATURA:

1. Godnič, C. (1999). *Tehnologija prometa*. Maribor.
2. Herlec, M. (2005). *Ekonomika in menedžment podjetja*. zapiski predavanj.
3. Jakomin, L. (1996). *Kaj moramo vedeti o cestnem transportu*. Portorož: FPP
4. Ogorelc, A. (1996). *Logistika*, Ekonomsko-poslovna fakulteta. Maribor.
5. Pepevnik, A. (2000) *Tehnologija prevoza tovora*. Maribor: samoza.
6. revija Transport (2011).
7. Informacijske rešitve CVS Mobile (2011).

### [2] VIRI:

1. INTERNET, (2011) <http://www.carina.gov.si>.
2. INTERNET, (2011) <http://www.timocom.si>.
3. INTERNET, (2011) <http://www.transportal.si>.
4. MICROSOFT AutoRoute (2002).
5. PODJETJE, interno gradivo.

## KAZALO SLIK

SLIKA 1: TOVORNI LIST – CMR.....	9
SLIKA 2: NAKLADALNI NALOG.....	13
SLIKA 3: BAZA PODATKOV TOVOROV TIMOCOM, VIR: WWW.TIMOCOM.SI ....	14
SLIKA 4: PRIMER IZRAČUNA POTI, VIR: MICROSOFT AUTOROUTE 2002 .....	16
SLIKA 5: OBRAZEC ZA VRAČILO TROŠARINE .....	19
SLIKA 6: CVS MOBILE .....	20
SLIKA 7: SLEDENJE .....	22
SLIKA 8: NAVIGACIJA .....	22
SLIKA 9: PRENOS PODATKOV.....	23
SLIKA 10: VOZILO ACTROS 18 50 .....	24
SLIKA 11: VOZILO AXOR 18 40 .....	25
SLIKA 12: VOZILO MAGNUM 480.....	27
SLIKA 13: VOZILO PREMIUM 450 .....	28

## KAZALO TABEL

TABELA 1: ORGANIGRAM SESTAVE PODJETJA.....	11
TABELA 2: ORGANIGRAM NARAŠČANJA CENE GORIV .....	18
TABELA 3: ANALIZA STROŠKOV MED VOZILI .....	25
TABELA 4: ANALIZA STROŠKOV MED VOZILI .....	27
TABELA 5: ANALIZA PORABE GORIVA.....	28