

## Competitiveness of the Market of New Heavy Commercial Vehicles - the Case of Slovenia

Alen Host, Lari Host, Alen Jugović

**Summary:** Globalization has had its established dynamics for many years. The world markets became more and more integrated, the availability of goods and security of supply was very high. However, the year 2020 and the COVID-19 crisis, followed by the war in Ukraine, showed the great vulnerability of the global economy and its dependence on established logistics routes. Price competitiveness of goods and services for the entire range of products is no longer the primary goal, but the key factor is ensuring security of supply. In such conditions, the market of new heavy commercial vehicles, which enables the smooth flow of goods between the economies of different countries, is under special attention.

**Keywords:** Competitiveness, Heavy commercial vehicles, Slovenia, EU

### 1. Uvod

Slovenija je imala svoj razvojni put koji se u bitnoj mjeri razlikuje od drugih država bivše Jugoslavije, a njezino gospodarstvo je pošteđeno ratnih razaranja. Politika Slovenske narodne banke koju karakterizira umjerena inflacija u 1990-im godinama, izbor slabijeg tečaja slovenskog tolara te izbor adekvatne ekonomske politike omogućio je slovenskoj državi očuvanje velikog dijela gospodarstva tranzicijskom razdoblju.

Izlazak sa zajedničkog jugoslavenskog tržišta na koje je otpadalo 36% ukupne slovenske proizvodnje nadoknađen je već sredinom devedesetih te se stvara osnova za dodatni razvoj i ulaganja. Još kao dio Jugoslavije, Slovenija je bila najrazvijenija u segmentu prijevoza roba, koji je povezan s industrijskom proizvodnjom koja je sačuvana u tranzicijskom razdoblju. Rast prometa Luke Kopar i pozicija na paneuropskim transportnim koridorima, uključivanje u Europsku uniju i ulazak u šengenski prostor donose jačanje prijevozničke djelatnosti u Sloveniji. Premda Luka Trst na temeljem potpisanih kinesko-talijanskih ugovora raste u broju prekranih kontejnera, konkurentnost Luke Kopar se nastavlja povećavati intenzivnim infrastrukturnim investicijama.

## 2. Analiza trgovine novim teškim gospodarskim vozilima

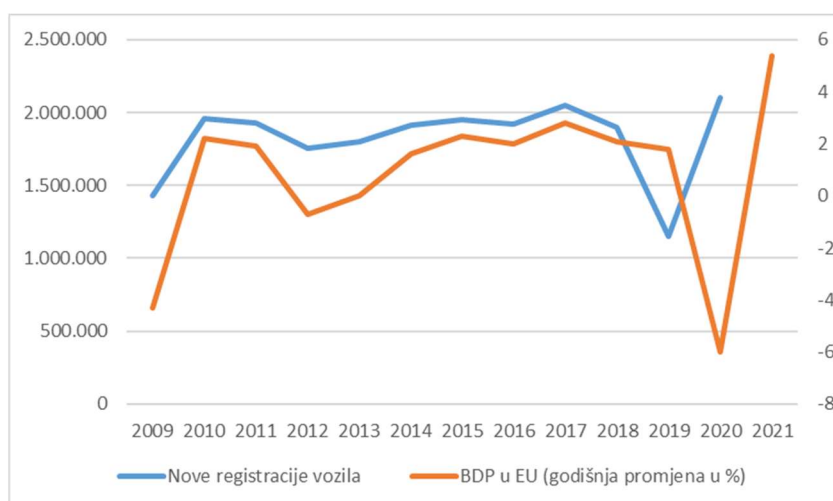
Cestovni promet čini 73,1% svih tereta koji se voze kopnom u EU. U modernim gospodarstvima 85% cestovnog tereta prevozi se na udaljenosti do 150 km, jer drugi oblici prometa nisu konkurentni (tablica 1).

**Tablica 1.** Broj registracija novih teških gospodarskih vozila (maksimalne mase preko 15.000 kg) na tržištu EU, Švicarske, Norveške, Velike Britanije i Bosne i Hercegovine.

Godine	2017.	2018.	2019	2020.	2021.
Ukupno komada	351.134	362.729	364.511	263.914	309.597

Izvor: Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. [29]

Istraživanja pokazuju da prodaja teških gospodarskih vozila u znatnoj mjeri ovisi o rastu ili padu BDP-a, geografskom položaju i integriranosti, razini industrijske proizvodnje, kao i značaju i snazi pomorskih luka u državi (grafikon 1). Ključni ograničavajući faktor koji ograničava rast tržišta trenutno je broj raspoloživih vozača. U Sloveniji je konstantna potražnja za preko 500 vozača, koja se ne može zadovoljiti na nacionalnom tržištu rada. U susjednim je državama ovaj problem jednako tako prisutan, te se tržište rada alimentira uvozom vozača iz država Azije.



Izvor: Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. [29]

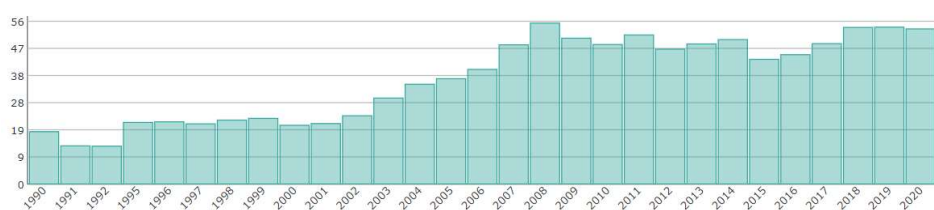
**Grafikon 1** - Kretanje registracija novih gospodarskih vozila i BDP-a u EU.

Slovensko tržište reagira poput ostalih europskih tržišta. Reakcija na promjene u BDP-u je povezana s brojem registracija vozila, a pad tržišta u 2020. godini bio je veći od prosjeka EU. U godinama rasta BDP-a, slovensko

tržište raste više od najvećih europskih tržišta. Međutim, negativan trend u 2019. i 2020. godini rezultirao je pogoršanjem niza finansijskih pokazatelja uz porast EBITDA-marže i koeficijenta tekuće likvidnosti, kao i smanjenja dana vezivanja.

### 3. Analiza tržišta novih teških gospodarskih vozila u Sloveniji

Slovenija ima sva obilježja malog gospodarstva koje brzo raste i izvozno je usmjereno [21]. U Jugoslaviji je Slovenija imala najrazvijenije gospodarstvo [20, 22], a osamostaljenjem, privatizacijom i internacionalizacijom počelo je dugo razdoblje stabilnog rasta (grafikon 2). Slovenija je od 01. svibnja 2004. članica Europske unije, a od 01. lipnja 2007. dio euro-zone. Sve je to povećalo njezinu međunarodnu konkurentnost, te Slovenija pripada skupini gospodarski najpropulzivnijih država svijeta [23].



Izvor: *Worlddata.info*, 2020. [32]

**Grafikon 2 - Kretanje BDP-a u Sloveniji, 1990. – 2020. godine (mlrd. USD).**

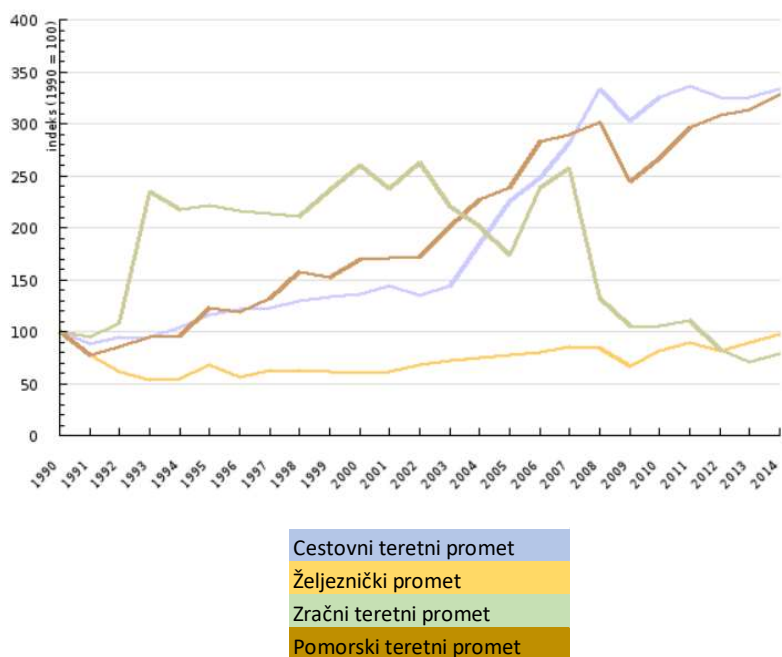
Gestrateški položaj Slovenije rano je potaknuo razvoj logističke i transportne industrije. Luka Kopar je najveća slovenska luka u čiju se infrastrukturu neprestano ulaže. Rastuće potrebe za razvoj međunarodnog prijevoza roba osigurati će joj drugi kolosijek željezničke pruge i opsežna modernizacija infrastrukture koja će trajati do 2025. godine [38]. Slovenske željeznice će strateškim povezivanjem s Holdingom Daniela Kretinskog iz Praga stvoriti novo društvo s ambicijom liderstva na području željezničke logistike u jugozapadnoj Europi koje će dovesti do udvostručenja dobiti i 50% rast prihoda u roku od 5 godina [19].

U 2022. godini kapacitet Luke Kopar bit će 1,5 milijuna TEU-a, pri čemu nešto manje od 50% otpada na cestovni teretni prijevoz. To ima direktan utjecaj na prodaju teških motornih vozila.

Kineska inicijativa 'Jedan pojas, jedan put' naišla je na pozitivan odjek u Sloveniji, te je obostrana želja da Luka Kopar postane kineska vrata u Europu. Rast i razvoj Luke Kopar, rast gospodarstva, rani ulazak Slovenije u Europsku uniju, manji troškovi poslovanja, jeftinije registracije vozila privukle su mnoge poduzetnike iz drugih država okruženja da registriraju svoje tvrtke u Sloveniji. Unatoč značajnom broju tvrtki u stranom vlasništvu,

okosnicu ipak čine tvrtke u slovenskom vlasništvu. Procjenjuje se da je u Sloveniji registrirano 1800 hrvatskih kamiona [17] iako je brojka vjerojatno manja te ovu procjenu treba uzeti sa zadržkom.

Iz Grafikona 3 vidljiv je porast cestovnog prijevoza tereta u Sloveniji od osamostaljenja 1991. godine. Vidljivo je da je prve tri godine od osamostaljenja cestovni prijevoz u Sloveniji stagnira, a već 1994. dolazi do linearnog rasta. Ulaskom Slovenije u EU rast se ubrzava do 2009. godine. Tržište novih teških gospodarskih vozila prati ključne gospodarske parametre ekonomske trendove i rast teretnog prijevoza.

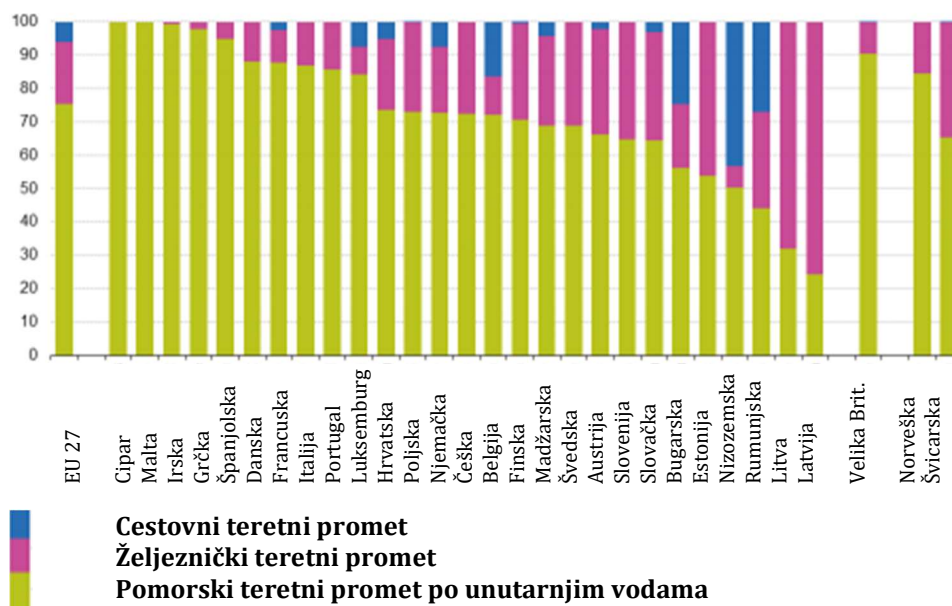


Izvor: Statistični urad Republike Slovenije, 2014.

**Grafikon 3 - Teretni prijevoz i promet u Sloveniji u razdoblju 1990.-2014.**

Napomena: (cestovni prijevoz unutarnji i međunarodni- milijunima tkm (tonskih kilometara), željeznički prijevoz – neto milijuna tkm na teritoriju Slovenije, lučki promet – 1000 t ukrcanog i iskrcanog tereta u lukama, zrakoplovni promet – t ukrcanog ili iskrcanog tereta u zračnim lukama)

O važnosti cestovnog prijevoza tereta govori grafikon 4. Iako će završetkom željezničke infrastrukture željeznica preuzeti jedan dio transporta i dalje će cestovni prijevoz robe zadržati svoj primat.

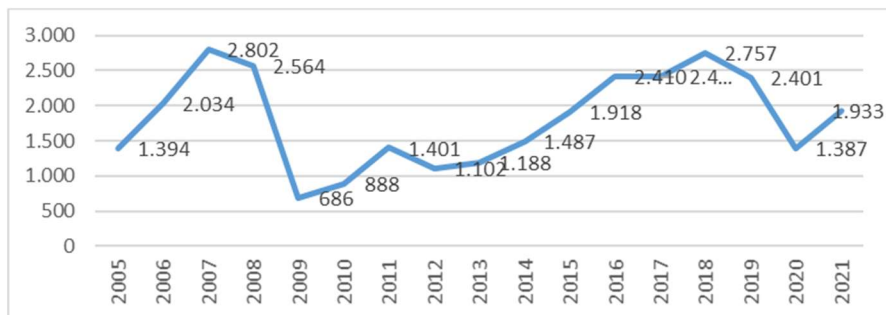


Izvor: *Ec.europa.eu. 2022. [33]*

**Grafikon 4** - Udjeli prijevoza u ukupnom teretnom prijevozu (% tkm=tonski kilometar) u 2018. u izabranim europskim državama.

Iz grafikona 4 na osnovi podataka o prevezenim tonskim kilometrima (umnožak mase prevezenog tereta i prevezenih kilometara) vidljivo je značenje cestovnog prijevoza kao i dalje najzastupljenijeg oblika prijevoza robe u EU.

Iz grafikona 5 uočava se učinka gospodarske krize koja je najizraženija 2009. godine i povratak na razine prodaje prije krize u 2016. godini. Kontrakcija ovoga tržišta u 2020. godini odraz je krize uzrokovane pandemijom COVID-19. U 2021. godini, kao što je slučaj s drugim sektorima gospodarstva, dolazi do brzog opravka tržišta. Zbog nedostatka mikroprocesora, globalnih problema u opskrbnim lancima i kašnjenja u isporuci broj novoregistriranih vozila značajno je manji od broja ugovoreni vozila.



Izvor: obrada autora temeljem podataka iz Statistični urad Republike Slovenije, 2022

**Grafikon 5.** Kretanje slovenskog tržišta novih teških gospodarskih vozila.

Slovenija u konjunktornim godinama ima značajno veći broj prodanih novih kamiona po stanovniku od gospodarski najvećih europskih zemalja, što potvrđuje da se radi o državi s izrazito razvijenom prijevozničkom djelatnošću. Indeks broja tegljača u ukupnom broju teških gospodarskih vozila je iznad 70%, budući da se radi o državi koja se bazira na međunarodnom transportu.

Za države Jugoistočne Europe karakteristična je usmjerenost na uvoz rabljenih teških gospodarskih vozila. Uvoz rabljenih teških gospodarskih vozila statički se bilježi u Sloveniji, ali je vidljivo da se on uglavnom odnosi na novija rabljena vozila starosti do tri godine [39].

### 3.1. Analiza uvoznika novih teških gospodarskih vozila Republici Sloveniji

Tržišna uspješnost uvoznika teških teretnih vozila na slovenskom tržištu može se identificirati putem registracije novih teških gospodarskih vozila.

Iz tablice 2 razvidno je da su uvoznici MAN-a, SCANIA-e, VOLVO-a i MERCEDES-a od 2018. do 2021. godine ostvarili 76 do 79,5% tržišta. Cjenovnim repozicioniranjem Scania je izgubila dio kupaca koje uglavnom preuzima MAN. U istom razdoblju DAF gubi 1,2 % tržišta godišnje, a zbog povećanja cijena pokazuje veliku ranjivost te se predviđa daljnji gubitak tržišnog udjela. Rast IVECO-a u 2021. uvjetovan je prvenstveno zbog dostupnosti kamiona bez čekanja, ali i dalje ostvaruje samo 78% prodaje iz 2018. godine.

**Tablica 2. Registracija novih teških gospodarskih vozila u Sloveniji u razdoblju 2018.-2021.**

Marka	Ukupno tržište				Tržišni udio			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
MAN	561	531	355	493	20,3%	22,1%	25,6%	25,5%
Scania	582	515	235	279	21,1%	21,4%	16,9%	14,4%
Mercedes	480	446	240	366	17,4%	18,6%	17,3%	18,9%
Volvo	482	378	273	347	17,5%	15,7%	19,7%	18,0%
DAF	324	247	132	156	11,8%	10,3%	9,5%	8,1%
Renault	165	149	67	121	6,0%	6,2%	4,8%	6,3%
Iveco	152	105	64	118	5,5%	4,4%	4,6%	6,1%
Ford	9	21	13	50	0,3%	0,9%	0,9%	2,6%
Ostale marke	2	9	8	3	0,1%	0,4%	0,6%	0,2%
<b>Ukupno</b>	<b>2.757</b>	<b>2.401</b>	<b>1.387</b>	<b>1.933</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Izvor: Tablica autora rada izrađena temeljem podataka iz Statistički urad Republike Slovenije, 2022.

Kao što je vidljivo u tablici 2, kod COVID-19 krize najveću stabilnost u zadržavanju udjela na tržištu imali su uvoznici MAN-a, Mercedes-a i Volva. Za razliku od ukupnog tržišta, veće su oscilacije prisutne u segmentu tegljača. Scania je u segmentu tegljača zbog rasta cijene i nedovoljne količine vozila na raspolaganju za isporuku izgubila preko 9% tržišnog udjela. Ovaj su udio preuzeli uvoznici MAN-a, Mercedes-a, IVECO-a i FORD-a. Za razliku od dobrih prodajnih rezultata u Europi, DAF na slovenskom tržištu gubi svoj tržišni udio (tablica 3).

**Tablica 3. Broj registriranih novih tegljača u Sloveniji u razdoblju 2018.-2021.god.**

Marka	Tržište tegljača				Tržišni udio tegljača			
	2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
Scania	486	440	188	216	25,5%	27,6%	20,6%	16,1%
Volvo	420	316	233	290	22,0%	19,8%	25,5%	21,6%
MAN	359	319	222	319	18,8%	20,0%	24,3%	23,8%
DAF	277	202	110	138	14,5%	12,7%	12,0%	10,3%
Mercedes	208	199	87	173	10,9%	12,5%	9,5%	12,9%
Renault	84	81	37	88	4,4%	5,1%	4,1%	6,6%
Iveco	67	17	25	79	3,5%	1,1%	2,7%	5,9%
Ford	8	19	11	38	0,4%	1,2%	1,2%	2,8%
<b>Ukupno</b>	<b>1.909</b>	<b>1.593</b>	<b>913</b>	<b>1.341</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Izvor: Tablica autora rada izrađena temeljem podataka iz Statistički urad Republike Slovenije, 2022.

### 3.2. Definiranje konkurentskih prednosti ili slabosti uvoznika novih teških gospodarskih vozila u Republici Sloveniji

Konkurentska prednost ili slabost uvoznika teških gospodarskih vozila proizlazi iz snage principala i njegovog proizvoda i snage uvoznika. Nove CASE (Connected - povezane, Autonommous – autonomne, Shared&Services - dijeljene i uslužne, i Electric - Električne) tehnologije postaju osnova transformacije tržišta teških gospodarskih vozila (tablica 4). Navedena transformacija donijet će velikim tradicionalnim proizvođačima nove konkurente u vidu novih start-up-ova i novih ponuđača. Godina 2022. obilježena je rastom nepredvidljivosti, porastom inflacije te ratnim zbivanjima na granicama EU. Pražnjenje nekretninskih balona, kripto balona, rat, nestašica i cijena plina ili ubrzavanje inflacije, mogu imati brzi i negativan utjecaj na proizvodnju, trgovinu i prijevoz. Problemi u opskrbnim lancima proizvođačima onemogućavaju produkciju željene količine vozila. Potražnja za novim kamionima značajno je veća od 2017. godine, ali je ipak 2021. godine registrirano značajno manji broj novih kamiona od 2017. godine.

**Tablica 4.** SWOT analiza grane uvoznika novih teških gospodarskih vozila

	<b>Snage</b>	<b>Slabosti</b>
Unutarnji faktori	Poznavanje tržišta Velika lojalnost kupaca prema brendovima Akumulirano znanje i iskustvo u postprodaji	Tržište je ograničeno i ne omogućuje veći rast i razvoj Negativan trend profitabilnosti cijele grane Nedostatak obučениh servisnih djelatnika
Vanjski faktori	<b>Prilike</b> Povećanje potražnje usljed ekonomskog rasta Ekstra zarada kroz plasman vozila iz BUY BACKA Nove tehnologije koje će omogućiti poslovanje uz manje troškove	<b>Prijetnje</b> Nestabilnost globalne ekonomije Dolazak novih konkurenata s boljom tehnologijom Novi kanali prodaje teških gospodarskih vozila Smanjeni servisni potencijal u budućnosti Transformacija tržišta Pad tržišta usljed krize i pad vrijednosti vozila iz Buy Backa

Europski proizvođači početkom 2022. godine imaju 25.000-40.000 komada nezavršenih novih kamiona. To je izravan razlog za manjak rabljenih kamiona na tržištu. Smanjena ponuda i povećana potražnja podignula je cijenu novih kamiona do rekordne visine. Sredinom 2022. godine se ne nazire trend stabilizacije cijena rabljenih kamiona, niti trend zaustavljanja rasta cijena novih vozila. Navedeni problemi u opskrbnim lancima i rastuća potražnja prolongirali su rokove isporuke s uobičajenih 45-90 dana do 2020. godine na 12-16 mjeseci. Također, to znači da su otkupi vozila realizirani na visokim razinama cijena što predstavlja rizik u slučaju bilo kakve korekcije tržišta. Narudžbe, koje često nisu pokriveno



predujmovima predstavljaju potencijalni rizik za poslovanje većeg broja uvoznika.

Ciklička kretanja gospodarstva negativno utječu na poslovanje uvoznika teških gospodarskih vozila, te nespremnost može značajno unazaditi, a slabije i gurnuti u stečaj. Godina 2021. okončana je s velikom zalihom novih i rabljenih turističkih autobusa. Prodaja rabljenih autobusa i novih autobusa, kada do nje dođe, generirat će značajno smanjenje cijena i sigurne gubitke za sve one koji ih imaju na zalihima.

#### 4. Ocjena konkurentnosti uvoznika novih teških gospodarskih vozila

S obzirom da uvoznici teških gospodarskih vozila ostvaruju prihode iz raznih izvora ocjena konkurentnosti uvoznika teških gospodarskih vozila nije nimalo jednostavna. U tablici 5 uspoređena je konkurentnost uvoznika na osnovi ključnih financijskih pokazatelja.

**Tablica 5. Usporedba konkurentnosti uvoznika teških gospodarskih vozila.**

	Autocommerce d.o.o.		Benussi d.o.o.		Cordia d.o.o.		KAM I BUS Importer d.o.o.		MAN Bus & Truck Slovenija d.o.o.		Scania Slovenija d.o.o.		Volvo d.o.o.		Grana	
	19/18.	20/19.	19/18.	20/19.	19/18.	20/19.	19/18.	20/19.	19/18.	20/19.	19/18.	20/19.	19/18.	20/19.	19/18.	20/19.
Obrtaj ukupne imovine	-	-	-	-	-	-	+	+	-	-	-	-	-	+	-	-
Dani vezivanja potraživanja	+	-	+	+	+	+	-	+	+	-	+	+	+	+	-	-
Dani vezivanja zaliha	+	-	+	-	-	+	+	-	+	+	+	+	+	-	+	+
Ukupni prihodi	+	-	+	-	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-
EBITDA marža	-	-	+	+	-	+	+	-	+	-	+	+	+	+	-	+
ROA	-	-	+	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	+	-	-
ROE	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	-	-
Novostvorena vrijednost	-	-	+	-	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-
Koeficijent tekuće likvidnosti	-	-	-	-	-	+	+	-	+	-	-	-	+	+	-	+
Koeficijent financijske stabilnosti	+	-	+	-	+	-	+	-	+	+	+	+	-	-	+	-
Broj pozitivnih promjena	4	0	8	2	2	4	8	4	5	2	3	4	4	6	2	3
Broj negativnih promjena	6	10	2	8	8	6	2	6	5	8	7	6	6	4	8	7

Pozitivno odstupanje u odnosu na prethodnu godinu	+
Negativno odstupanje u odnosu na prethodnu godinu	-

Izvor: autori rada izrađen temeljem podataka iz javno objavljenih financijskih izvještaja preuzetih s [www.ajpes.si](http://www.ajpes.si). [34]

Iz Tablice 5 moguće je iščitati da je trend 2019. na 2020. godinu koja je bila obilježena krizom uzrokovanom bolesti COVID-19. Iz podataka o prodaji vidljivo je da je Mercedes isporučio 46% manje novih kamiona, te da je u 2019. došlo do velikog rasta zaliha. Konačno ostvaren je pad svih 10 promatranih pokazatelja.

Brzom prilagodbom Volvo d.o.o. je, usprkos padu isporuka za 35% uspio zadržati pozitivniji trend od grane i ostvariti 6 pozitivnih promjena, nasuprot 4 negativne.

MAN truck&bus Slovenija d.o.o je usprkos rekordnom tržišnom udjelu ostvario gubitak, a vidljivo je negativno kretanje 8 od 10 indeksa. Vrlo je vjerojatno da je pod pritiskom velike zalihe rasprodavao vozila s manjom zaradom. Gubitak, praćen negativnim promjenama je ostvario i Kam in bus importer d.o.o.

Svi ostali konkurenti imali su značajne poteškoće i usporavanje prodaje. Stvarne gubitke COVID-19 razdoblja bit će moguće procijeniti tek nakon likvidiranja zalihe turističkih autobusa.

## 5. Zaključak

Kriza uzrokovana bolešću COVID-19 se vrlo brzo sa zdravstvenog područja prelila i na gospodarstvo. Dubina i dramatične promjene u funkcioniranju gospodarstva uzrokovale su veliku nestabilnost i neizvjesnost što se nužno odražava i na auto industriju.

Analiza konkurencije pomaže u objektivnoj valorizaciji rezultata poslovanja i korištenju punog potencijala tržišta. Temeljem analize financijskih podataka uvoznika novih teških gospodarskih vozila vidljivo je da svi uvoznici ne koriste jednako potencijal tržišta, te da vodeća pozicija u prodaji ne znači nužno i pozitivan rezultat. Također, vidljivo je da je kriza uzrokovana pandemijom bolesti COVID-19 negativno na sve uvoznike, te da je samo jedan od njih uspio svojom prilagodbom poboljšati dio svojih pokazatelja i na taj način umanjiti negativan utjecaj krize.

Slovenija je članica EU, OECD-a, koja ima dobru geostratešku poziciju, konkurentnu industriju, jaku infrastrukturu i Luku Kopar što sve skupa pogoduje razvoju cestovnog prijevoza. Tržište novih teških gospodarskih vozila Slovenije u odnosu na broj stanovnika jedno je od najznačajnijih europskih tržišta gdje su prisutni svi europski proizvođači teških gospodarskih vozila.

Analiza i segmentacija tržišta ključna je za prepoznavanje tržišnih niša u koje se isplati ulagati i podlogu za promjenu prodajne organizacije. Utvrđeno je da cijela grana uvoznika teških gospodarskih vozila ima graničnu financijsku stabilnost, te posluje uz smanjenu profitabilnost i sve veće neto troškove poslovanja. U takvim uvjetima poznavanje komparativnih prednosti i mana konkurencije i pravovremeno prepoznavanje omogućenih tržišnih prilika postaje jednako važno kao i poznavanje i razumijevanje potreba kupaca.

## Literatura:

- [1] B. Osmanagić, „Kontroling abeceda poslovnog uspjeha“, Školska knjiga, Zagreb, 1998.

- [2] B. Śliwaczyński, A. Koliński, „Controlling supply chains“ New York: Novinka, 2016.
- [3] D. Brnos i suradnici 2017, Kontroling u praksi Instrumenti kontrolinga, Poslovna učinkovitost, Zagreb
- [4] D. Gulin, B. Tušek, L., Žager, „Poslovno planiranje kontrola i analiza“, Hrvatska zajednica računovođa i financijskih djelatnika, Zagreb 2004.
- [5] K. Žager i L. Žager, „Analiza financijskih izvještaja“ Masmedia, Zagreb, 2008.
- [6] K. Žager, I. Sačer Mamić, S. Sever i L. Žager, L. „Analiza financijskih izvještaja“, Masmedia, Zagreb 2008.
- [7] M. E. Porter, „Konkurentna prednost.“, Zagreb: Masmedia2008.
- [8] M. Milisavljević i J. Todorović, „Planiranje i razvojna politika preduzeća“, Savremena administracija, Beograd, 2004.
- [9] P. Tiffany i S. D. Peterson, „Business Plan for Dummies“, IDG Books Worldwide, New York, 1997.
- [10] Strateški biznis plan– priručnik za controllere, MCB edukacija, Beograd
- [11] Ž. Popović, N. Vitezić, „Revizija i analiza instrumenti uspješnog donošenja poslovnih odluka“, Sveučilišna tiskara, Zagreb, 2000.
- [12] A. P. Barčić, P. Grošelj, L. Oblak, D. Motik, V. Kaputa, B. Glavonjić, I. Perić, I., „Possibilities of Increasing Renewable Energy in Croatia, Slovenia and Slovakia-Wood Pellets“ *Wood Industry/Drvna Industrija*, 71(4), str. 395-402., 2020
- [13] B. Bolfek, S. Stanić, S. Knežević „Vertikalna i horizontalna financijska analiza poslovanja tvrtke“, *Ekonomski vjesnik*, God. XXV br. 1/2012. Osijek, str 146-167, 2012
- [14] B. Glavonjić, A. Lazarević, L. Oblak, M. Kalem, P. Sretenović, P. (2020). Competitiveness of Selected South-Eastern European Countries in European Union Wood Flooring Market. *Wood Industry/Drvna Industrija*, 71(3) str. 281.-288.
- [15] N. Hajdu, „Strategic and operative marketing controlling“, *Theory, Methodology, Practice*, 9(1), str. 23-30, 2013.
- [16] A. Handabaka, „Zbog podrške Tajvanu Kina poduzima kaznene mjere protiv Slovenije“, *Jutarnji List*, Hanza Media, Zagreb, str. 20., 2022.
- [17] B. Mrvoš Pavić, EGZODUS Hrvatski prijevoznici u Sloveniji registrirali već 1.800 kamiona. Vlada ih sad želi vratiti, *Novi list* [online] Dostupno na <https://www.novolist.hr/novosti/gospodarstvo/egzodus-hrvatski-prijevoznici-u-sloveniji-registrirali-vec-1-800-kamiona-vlada-ih-sad-zeli-vratiti/> [Pristupljeno 8.02.2022].

- [18] A. Nanić, A. Pjanić, 'Marketing plan kao dio biznis plana primjer proizvodnog poduzeća u BiH'. *Transition: Journal of Economic & Politics of Transition/Tranzicija: Časopis za Ekonomiju i Politiku Tranzicije*, 17(35), str. 169-185, 2015.
- [19] J. Orbanić, 'Tovorni transport v Sloveniji', *Magazin Logistika*, br 1, Tehnis, str. 33, 2021.
- [20] M. Sokulski, 'Sovjetski pogled na zbivanja u Hrvatskoj i Jugoslaviji u drugoj polovini 1950-ih i početkom 1960-ih.'. *Časopis za suvremenu povijest*, 53(3). str. 875-898, 2021.
- [21] M. Stanojević, A. Poje, 'Slovenia: organised decentralisation in the private sector and centralisation in the public sector': *Collective bargaining in Europe: towards an endgame*, str. 545-562, 2019.
- [22] M. Vrhunec, 'Gospodarska i društvena kretanja u Sloveniji': *Ekonomski pregled*, 55(3-4), 341-354. 2004.
- [23] OECD2022, dostupno na <https://data.oecd.org/slovenia.htm> [Pristupljeno 8.02.2022].
- [24] Opće informacije o poduzeću: <http://www.benussi.si>
- [25] Opće informacije o poduzeću: <http://www.cordia.si>
- [26] Opće informacije o poduzeću: <http://www.man.eu/si>
- [27] Opće informacije o poduzeću: <http://www.renault-trucks.si>
- [28] Opće informacije o poduzeću: [www.scania.com/si/sl/home.htm](http://www.scania.com/si/sl/home.htm)
- [29] Opće informacije o poduzeću: <http://www.volvotrucks.si>
- [30] Podaci o tržištu tvrtke poduzeća FORD Otomotiv Sanayi A.S. dobiveni osobnom korespondencijom autora s poduzećem FORD Otomotiv Sanayi A.S.
- [31] Unido.org. 2022. [online] Dostupno na: <[https://www.unido.org/sites/default/files/2008-07/Annex\\_3\\_Law\\_317\\_91\\_0.pdf](https://www.unido.org/sites/default/files/2008-07/Annex_3_Law_317_91_0.pdf)> [Pristupljeno 8.02.2022].
- [32] Zurnal24.si. 2022. *Frey pod eno streho v Sloveniji združil pet velikih slovenskih distributerjev in trgovcev*. [online] Dostupno na: <<https://www.zurnal24.si/avto/frey-pod-eno-streho-v-sloveniji-zdruzil-pet-velikih-slovenskih-distributerjev-in-trgovcev-349379>> (Pristupio 12.02.2022]
- [33] Worlddata.info. 2020. *Economics in Slovenia compared to the EU*. [online] dostupno na <<https://www.worlddata.info/europe/slovenia/economy.php>> [Pristupio 24.02.2022]
- [34] Ec.europa.eu. 2022. *Freight transport statistics - modal split - Statistics Explained*. [online] Dostupno na: <<https://ec.europa.eu/eurostat/statistics->

- explained/index.php/Freight\_transport\_statistics\_-\_modal\_split>  
[Pristupljeno 3 January 2022]
- [35] Javno objavljeni finansijski izvještaji slovenskih trgovačkih društava: <<http://www.ajpes.si>> [online] [Pristupljeno 02.01.2022.].
- [36] Kos.arso.gov.si. 2022. *Obseg in sestava blagovnega prevoza in prometa | Okoljski kazalci*. [online] Dostupno na: <<http://kos.arso.gov.si/sl/content/obseg-sestava-blagovnega-prevoza-prometa-1>> [Pristupljeno 02.01.2022.].
- [37] OEC - The Observatory of Economic Complexity. 2022. *Slovenia (SVN) Exports, Imports, and Trade Partners | OEC*. [online] Dostupno na: <<https://oec.world/en/profile/country/svn>> [Pristupljeno 21.04.2022.]
- [38] Dobrijević, M. Hočevar, B. Jemenšek, T. Ključevšek, V. Miklavžin, K. Ponikvar, K. Zrimc: Drugi tir Divača-Koper: novelacija investicijskega programa, Ljubljana: Prometni institut, 2021, [online] Dostupno na <[https://drugitir.si/wp-content/uploads/2022/06/Podpisan\\_NIP\\_april\\_2021\\_2TDK.pdf](https://drugitir.si/wp-content/uploads/2022/06/Podpisan_NIP_april_2021_2TDK.pdf)> [Pristupljeno 23.04.2022.]
- [39] Statistični urad Republike Slovenije, 2022, [online] Dostupno na <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/Data/2222110S.px/> [Pristupljeno 25.04.2022.]

## Konkurentnost tržišta novih teških gospodarskih vozila – slučaj Slovenije

Alen Host, Lari Host, Alen Jugović

**Sažetak:** Globalizacija je dugi niz godina imala svoju ustaljenu dinamiku. Svijet se sve više trgovinski integrirao, dostupnost roba i sigurnost dobave je bila vrlo visoka. Međutim, 2020. godina i COVID-19 kriza, na koju se nadovezao rat u Ukrajini pokazala je veliku ranjivost globalnog gospodarstva i ovisnost o ustaljenim logističkim putevima. Cjenovna konkurentnost roba i usluga za cijeli niz proizvoda više nije primarni cilj, nego je ključni faktor osiguranje sigurnosti dobave. U takvim je uvjetima pod posebnom pažnjom tržište novih teških gospodarskih vozila koje omogućava nesmetani protok roba između gospodarstava različitih država.

**Ključne riječi:** konkurentnost, teška gospodarska vozila, Slovenija, EU

## Competitiveness of the Market of New Heavy Commercial...

Dostavljen: 09.09.2022. Alen Host  
Prihvaćen: 18.10.2022. Ekonomski fakultet u Rijeci  
Ivana Filipovića 4, 51000 Rijeka  
Email: alen.host@efri.hr

Lari Host  
KAM I BUS IMPORTER d.o.o.  
Radnička c. 182, 10000 Zagreb  
Email: lari.host@fordtrucks.hr

Alen Jugović  
Pomorski fakultet u Rijeci  
Studentska 2, 51000 Rijeka  
Email: alen.jugovic@pfri.uniri.hr