



»V SLOVENIJI ZARADI ZASTOJEV IZGUBIMO 0,7 do 1,4 mrd € letno!«

**Koliko avtocest bi lahko zgradili
s petletno do desetletno izgubo
zaradi zastojev?**

Robert Sever,

direktor Združenja za promet pri GZS:

**»Imeli bi že tranzitno avtocesto in veliko
posodobljenih odsekov avtocest.«**

64



Nov zakon o strateških nacionalnih projektih

Snuje ga minister za infrastrukturo **Jernej Vrtovec**. Vanj bomo vpisali nacionalne strateške projekte. Določil bo železniške koridorje, roke za umeščanje v prostor ...



STAVVAL



NOVI CUPRA RAVAL

100% ELEKTRIČEN

ROJEN UPORNIK, RAVAL

AVTOHIŠA VRTAČ KRANJ
ŠUCEVA ULICA 28, 4000 KRANJ
INFO@VRTAC.SI - WWW.AVTOHISAVRTAC.SI

IZBOLJŠANJE
KAKOVOSTI
ZRAKA

Moj zrak,
moja odgovornost.
www.mojzrak.si

KOMBINIRANA PORABA ELEKTRIČNE
ENERGIJE (kWh/100 km): 15,9-13,6 (NEVC).

Slika je simbolična. Porsche Slovenija d.o.o., Bravničarjeva 5, Ljubljana. ¹Več na cupraofficial.si.

KOMPAS
telekomunikacije



VAŠ ZANESLJIV PARTNER PRI PROFESIONALNEM RADIJSKEM OMREŽJU
ŽE OD LETA 1992

Kot platinasti partner proizvajalca radijsko-komunikacijske opreme Motorola Solutions v Sloveniji zagotavljamo celovite rešitve ter strokovno podporo pri uvajanju naprednih komunikacijskih sistemov.



MOTOROLA SOLUTIONS
PLATINUM RESELLER



**INTEGRACIJA RADIJSKIH
OMREŽIJ**



**NAČRTOVANJE IN
PROJEKTIRANJE**



**VZDRŽEVANJE RADIJSKE
OPREME**



**ODZIVEN IN ZANESLJIV
SERVIS**



**MOŽNOST NAJEMA IN
BREZPLAČNEGA TESTIRANJA
RADIJSKE OPREME**



Pot k sejmišču 30,
1231 Ljubljana - Črnuče



01 530 31 10
01 530 58 32



mail@kompas-telekom.com
prodaja@kompas-telekom.com





Cene prevoza
Konec poceni prevozov: Zakaj bo logistika leta 2030 najbrž dražja? 92



Luna 2034:
Lander kot tovornjak, rover kot kurir & UI kot šefica logistike 100



Največji v prometu in logistiki
Milijarda evrov! Porsche kraljuje na slovenskih cestah. Intervju z Danilom Ferjančičem. 52

Intervju: Robert Sever
»V Sloveniji zaradi zastojev izgubimo 0,7 do 1,4 milijarde evrov letno!« 64

Pomorska logistika
Luka Koper 2035: Kaj bo slovensko logistiko pognalo po tirih? 70

Letališka cona
Brnik z milijardo evrov naložb raste v poslovno supervozlišče 78

Notranja logistika
Ali je vaša notranja logistika res optimalna? 82

Logistične nepremičnine
Prazna skladišča v Sloveniji. Kaj se dogaja? 87

Cene prevoza
Konec poceni prevozov: Zakaj bo logistika leta 2030 najbrž dražja? 92

Paketna dostava
Miha Jagodic o paketomatih ta hip:
»To je strateška tekma za najboljše lokacije.« 94

Futuristično o logistiki
Luna 2034: lander kot tovornjak, rover kot kurir & UI kot šefica logistike 100



Letališka cona
Brnik z milijardo evrov naložb raste v poslovno supervozlišče 78



Notranja logistika
Ali je vaša notranja logistika res optimalna? 82

Uvodnik	
Plačujemo visoko ceno, ki je nihče ne meri!	6
Ceste & železnice	
Slovenija v zastojih izgubi milijardo evrov. Potrebujemo pretočne ceste, ne strategije!	8
Intervju: Jernej Vrtovec	
»Železnico bi lahko financirali tudi z zelenimi obveznicami. Zakaj pa ne?«	18
Logistični projekti	
Top projekti do 2035, ki bodo odločili o usodi slovenske logistike	28
Intervju: Andrej Jan	
»Hitre proge mora financirati EU. Slovenija jih samo zase ne potrebuje ...«	34
Največji v logistiki in prometu	
Milijarda evrov! Na slovenskih cestah kraljuje Porsche.	40
Lestvice	
Največjih 100 v logistiki in prometu	44
Top MSP v logistiki in prometu	48
Intervju: Danilo Ferjančič	
»Elektrifikacija se bo pri lahkih dostavnih vozilih razvijala z velikimi koraki.«	52
E-mobilnost	
Električnim vozilom manjka podatek o konjski moči	58

PODJETNA LOGISTIKA

Št. 63 | Letnik 9 | Oktober 2026

Izdajatelj:
Izziv X, d. o. o.
Gorenjesavska cesta 13b
4000 Kranj
info@podjetnaslovenija.si

Uredništvo

Odgovorni urednik:
Goran Novkovič
urednistvo@podjetnaslovenija.si

Izvršna urednica:
Katarina Pernat

Zasnova:
Nenad Bebič

Oblikovanje in prelom:
Mitja Pogorevc, Spotnet d.o.o.

Lektoriranje:
Nina Drašler

Trženje oglasnega prostora:
trzenje@podjetnaslovenija.si
01 5130 832
marketing@podjetnaslovenija.si
01 5130 824

Fotografija na naslovnici:
Barbara Reya, Spotnet

Podjetna Slovenija je namenjena ambicioznim, odgovornim in vrhunskim slovenskim podjetnikom, starejšim in mlajšim, malim, srednjim in tudi največjim podjetjem ter vsem drugim podpornikom vrednote podjetnosti. Vsem, ki po svojih močeh podpirajo podjetno Slovenijo.

ISSN 2820-6029

Prevod oglasa na str. 7:
Najdemo pot,
kjer je drugi ne morejo

Partnerji Podjetne Slovenije



Partnerji Podjetne Slovenije so organizacije, s katerimi sodelujemo pri načrtovanju vsebin. Za sodelovanje se jim iskreno zahvaljujemo.



PLAČUJEMO VISOKO CENO, KI JE NIHČE NE MERI!



Goran Novković

Nova vlada, novo upanje. Se bodo želje uresničile ali ne? Najbrž se niti mnogi v novi slovenski vladi ne zavedajo dobro, kje vse so priložnosti v logistiki, če bo Slovenija zanje odprta. Kateri so torej ključni izzivi in rešitve?

1. Slovenija izgubi milijardo evrov na leto. »V Sloveniji zaradi zastojev izgubimo od 0,7 do 1,4 milijarde evrov letno.« In še huje: »V Sloveniji nimamo opredeljenega niti modela merjenja škode zaradi zastojev.« To lahko med drugim preberete na straneh tokratne izdaje naše revije Podjetna logistika. Ta hip torej podjetja, podjetniki in prebivalci plačujemo visoko ceno, ki je nihče ne meri!

2. Ljubljanski obroč je največji gospodarski dušilec države. Ta obroč je namreč največje ozko grlo slovenskega gospodarstva. To je razvojna ovira, ki povzroča: težave v oskrbi z zalogami, manj zanesljive dobave, posledične zamude v proizvodnji in slabšo konkurenčnost celotnega koridorja.

3. Projekti se vlečejo desetletja. Sermin–Dragonja: 22 let umeščanja v prostor. Tretja razvojna os: desetletja čakanja. Železnice: posodobiti bi morali 55 kilometrov letno, dejansko jih posodobimo 25. Brnik: letališče brez železnice, čeprav je največje logistično vozlišče v državi ... Slovenija ne potrebuje nove strategije, ampak hitrejšo postopke.

4. Drugi tir je začetek, ne konec. Brez zaledja Luka Koper ne bo zmagala. Treba bo močno posodobiti preostalo železnico, ob njej vzpostaviti intermodalne centre ... Slovenija tekmuje z logističnimi koridorji, ne s posameznimi cestami. Hrvaška hkrati gradi ceste, železnice in pristanišča. V prihodnosti lahko preusmeri tokove iz Slovenije. Po drugi strani Brnik postaja najhitreje rastoče gospodarsko vozlišče v državi, a ga lahko ustavijo slabe cestne in železniške povezave, komunalna infrastruktura, pomanjkanje stanovanj ...

5. Nujna je tehnološka modernizacija logistike. Električni tovornjaki prihajajo, a infrastruktura zaostaja. Elektrifikacija logistike bo odvisna od infrastrukture, ne od vozne tehnologije. Paketomati bodo najhitreje rastoči segment logistike do leta 2030. Zadnji kilometer zato postaja strateški boj za lokacije. Digitalizacija pa je nasploh največja priložnost slovenske logistike: pametno pristanišče, digitalna sledljivost, optimizacija poti, avtomatizacija skladišč.

Digitalizacija je najhitrejša pot za dvig konkurenčnosti – ceste in železnice so počasne, podatki so hitri.

Slovenija ima priložnost, ki pa jo lahko zapravi. Ne zaradi konkurence, ampak zaradi lastne počasnosti. V tej reviji smo zbrali rešitve, kako lahko Slovenija izkoristi logistične priložnosti.

Slovenija ima izjemno logistično priložnost, ki pa jo lahko zapravi. Ne zaradi konkurence, ampak zaradi lastne počasnosti.



WE FIND THE WAY WHEN OTHERS CAN'T



RCM
d.o.o.



Grafika: Spotnet

SLOVENIJA V ZASTOJIH IZGUBI MILIJARDO EVROV. POTREBUJEMO PRETOČNE CESTE, NE STRATEGIJE!

- Kje Slovenija zaradi prometnih ozkih grl izgublja največ?
- Koliko nas stane to, da na ključne ceste in železnice čakamo leta oziroma desetletja?
- Kaj lahko nova vlada naredi, da se bodo projekti končno začeli premikati hitreje?

Maja Virant

Slovenija je na križišču pomembnih evropskih prometnih poti, vendar gospodarstvo na nekaterih ključnih povezavah čaka že desetletja. Medtem ko zastoji vsak dan podaljšujejo poti in povečujejo stroške, se nekateri veliki infrastrukturalni projekti še vedno prebijajo skozi postopke umeščanja v prostor.

Za gospodarstvo to niso več samo prometne težave. Daljše poti pomenijo višje logistične stroške, manj zanesljive dobave in slabši dostop do trgov. Za podjetja v razvojno šibkeje povezanih regijah pa lahko predstavljajo tudi težji dostop do kadrov in novih naložb.

Kje so torej danes največja prometna ozka grla in katera bi morala nova vlada odpraviti najprej?

A. 5 prometnih ozkih grl, ki najbolj zavirajo gospodarstvo

Največje težave niso razporejene enakomerno po državi. Ponekod promet vsak dan obstaja na robu zmogljivosti. Drugje gospodarstvo čaka na povezave, ki bi mu skrajšale poti do trgov, izboljšale dostop do kadrov in odprle nove razvojne možnosti.

1. Ljubljanski avtocestni obroč: največ zastojev in največ posledic

Če bi morali izbrati eno samo prometno območje, bi bil ljubljanski avtocestni obroč najbrž na vrhu seznama.

Robert Sever, direktor Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije, med najbolj problematičnimi odseki poleg samega obroča izpostavlja Kozarje, Zadobrovo, Šentjakob, Domžale in Logatec ter vpadnice proti Kopru, Gorenjski, Dolenjski in Štajerski. »Največje težave nastajajo na ljubljanskem avtocestnem obroču ter na vpadnicah proti Kopru, Gorenjski, Dolenjski in Štajerski.«

➤ **Tretji pas je koristen in nujen, a ne bo odpravil težav. Ljubljana nima dodatne zunanje obvoznice za cestni in železniški promet. Tranzit in lokalni promet ostajata na istem vozlišču.**

Igor Žula, predsednik Slovenskega logističnega združenja, meni, da je ljubljanski obroč bistveno več kot eno od petih ozkih grl. Po njegovem se tu stekajo skoraj vse prometne težave v državi. Iz tega izvirajo zastoji na dolenjski, štajerski in primorski avtocesti. »Tretji pas je koristen in nujen, vendar ne bo odpravil težav. Ljubljana nima dodatne zunanje obvoznice za cestni in železniški promet, zato tranzit in lokalni promet ostajata na istem vozlišču.«

Problem za podjetja ni samo nekaj deset minut čakanja v koloni. Pri transportu se zamuda na eni točki hitro prenese na preostanek dneva. Vozilo lahko zamudi naklad ali razklad, voznik izgubi del delovnega časa, podjetje pa mora prilagajati naslednje prevoze.

ZAKAJ IZBRATI NAS?

IZKUŠNJE IN STROKOVNOST:

Naša ekipa ima dolgoletne izkušnje in poglobljeno znanje na področju cestne prometne signalizacije, elektroinstalacij ter opreme gradbišč.

KAKOVOST IN ZANESLJIVOST:

Uporabljamo izključno kakovostne materiale in sodobno opremo, kar zagotavlja dolgo življenjsko dobo izdelkov in zanesljivo delovanje.

PRILAGODLJIVOST:

Vsaki stranki se posvetimo individualno in ponujamo rešitve, prilagajene njihovim specifičnim potrebam.

INOVATIVNOST:

Spremljamo trende, uvajamo nove tehnologije in izboljšujemo naše storitve za še večjo učinkovitost in varnost.

CESTNA PROMETNA SIGNALIZACIJA

Specializirani smo za načrtovanje, postavitev in vzdrževanje cestne signalizacije. Ponujamo kompletno opremo za zapore cest, vključno z:

- gradbiščnimi semaforji
- smernimi deskami
- podstavki
- robniki za vodenje prometa

NOVO V PONUDBI – TROZNAK TRIOPAN OTROCI NA CESTI

Letos smo našo linijo lastnih izdelkov dopolnili z novo različico troznaka TRIOPAN »OTROCI NA CESTI«, ki vizualno še bolj izpostavlja prisotnost otrok in prispeva k večji prometni varnosti.

Troznaka »Šolska pot« in »Otroci na cesti« se nameščata v bližini šol, vrtcev in na poteh, kjer je pogostejša prisotnost otrok – zlasti ob začetku šolskega leta.

Ponujamo kakovostno opremo za varno in učinkovito delo:

- **časne elektroinstalacije**
- **gradbiščna razsvetljava**
- **gradbiščna signalizacija**
- vsi nujni elementi za urejanje gradbišč

ELEKTROINSTALACIJE

Nudimo celovite rešitve za elektroinstalacije – od stanovanjskih objektov do industrijskih sistemov. Strokovno poskrbimo za načrtovanje, izvedbo in testiranje, pri čemer zagotavljamo:

- varnost,
- optimalno delovanje,
- skladnost z vsemi standardi.



ELCI d. o. o., Podjetje za proizvodnjo in inženiring elektronaprav in strojev

Ježerska cesta 78e, 4000 KRANJ
+386 (0)4 2555 720
info@elci.si

10.000 tovornjakov, ki bi vsak delovni dan stali dve uri, bi po Rakarjevem izračunu pomenilo približno 2,4 milijona evrov izgube na dan.

Sever zato med nujne ukrepe uvršča razširitev najbolj obremenjenih odsekov ljubljanskega obroča, dodatne pasove ter obvozne in povezovalne ceste okoli Ljubljane.

2. Tretja razvojna os: po desetletjih se gradi, vendar še ni končana

Tretja razvojna os je eden najbolj znanih primerov dolgotrajnega prometnega projekta. Danes se njen severni del že gradi, posamezni sklopi so bili predani prometu, za odsek Slovenj Gradec–Dravograd pa je bil marca 2026 sprejet državni prostorski načrt. Projekt še vedno ni v celoti izveden.

Tretja razvojna os je pomembna predvsem za območja, ki so zaradi slabše prometne dostopnosti v manj konkurenčnem položaju. Prav zato je dokončanje osi pomembno tudi za gospodarstvo.

3. H4 med Nanosom in Ajdovščino: gospodarstvo nima prave alternative

Za Severno Primorsko je trenutno največje prometno vprašanje hitra cesta med Nanosom in Ajdovščino, dolgoročno pa tudi četrta razvojna os.

Brigita Habjan Štolfa, direktorica Severno Primorske gospodarske zbornice, opozarja, da je H4 glavna prometna žila Vipavske doline in pomembna povezava tamkajšnjega gospodarstva z osrednjo Slovenijo in evropskimi trgi: »Glavni problem ni sama obnova H4. Problem je, da gospodarstvo na tem območju nima ustrezne alternative.«

Ko je promet zaradi del ali drugih razlogov omejen, se preusmeri na regionalne ceste. To pomeni daljše transportne čase, višje stroške in manj predvidljive dobave. Za izvozno usmerjena podjetja je to lahko resen problem.



4. Sermin–Dragonja: več kot 22 let umeščanja

Med najbolj nazornimi primeri dolgotrajnega odločanja je povezava Sermin–Dragonja. »Pristojni ta projekt umeščajo v prostor že več kot 22 let,« opozarja Robert Rakar, direktor Primorske gospodarske zbornice.

Gre za zadnji manjkajoči odsek prve avtocestne osi proti Dragonji, njegova izvedba pa bi izboljšala povezavo slovenskega avtocestnega omrežja z Obalo in vplivala tudi na logistične točke, povezane z Luko Koper.

Rakar ob tem opozarja, da podobno dolgi postopki niso izjema. Med drugim izpostavlja tudi pripravo projekta za povezavo letališča Brnik z železniškim omrežjem in prostorsko umeščanje drugih infrastrukturnih projektov.

12 do 18 mesecev bi moral trajati administrativni del postopka za infrastrukturne projekte.



Gradnja objektov nizke in visoke gradnje,
gradnja in rekonstrukcija cest ter prometnih objektov,

gradnja dovoznih priključkov, poti in dvorišč,

celovito izvajanje letnega in zimskega vzdrževanja državnih in občinskih cest,

proizvodnja in prodaja kamnitih materialov v lastnem kamnolomu v Razdrtem,

proizvodnja in prodaja vseh vrst asfaltnih zmesi v lastni asfaltni bazi v Senožečah,

nadzor kakovosti vgrajenih lastnih proizvodov.



CPK d.d.
Ulica 15. maja 14
6000 Koper

05 663 02 00 | info@cpk.si | www.cpk.si

pristaniški špediterji
in carinski posredniki

fining
SUPER TIM • SUPER STORITEV

• Carinsko posredovanje

- uvoz
- izvoz
- tranzit
- poenostavljeni postopki (predcarinjenje in carinjenje 24/7)
- poročanje o carinskem statusu tovara, asistiranje pri inšpekcijskih pregledih
- "fiskalno" uvozno carinjenje za podjetja iz drugih držav članic Evropske skupnosti
- poročila Instratat

• Davčno zastopanje

- poročanje FURS

• Pristaniška logistika

- zagotavljanje vhodne in izhodne pristaniške dokumentacije za zabojuke (kontejnarje), tovornjake, vlake, ladje
- priskrbovanje potrdil o pričvrščevanju in kakovosti tovara
- organiziranje polnjenja in praznjenja zabojuke
- priprava transportnih listin
- poročilo o zalogah, stanju tovara in svetovanje
- naročanje zabojuke
- priprava tovara za transport
- koordiniranje projektov tovora
- posredovanje pri oskrbi ladij
- pregled tovara
- ostale storitve povezane s tovarom

MEMBER OF:



» **Politiki so kričali 'tovornjake na vlake' in pri tem spregledali, da so predori na železnicah prenizki, da bi 'šleparje' preprosto z vlaki prepeljali čez Slovenijo.«**

5. Četrta razvojna os: prometna dostopnost je tudi vprašanje kadrov

Četrta razvojna os je pomembna predvsem za Posočje in Idrijsko-Cerkljansko. Brigita Habjan Štolfa opozarja, da je tam prometna dostopnost neposredno povezana z razvojem gospodarstva. Podjetja na tem območju zaposlujejo več tisoč ljudi ter predstavljajo pomemben del avtomobil-ske in visokotehnološke industrije.

Slabša dostopnost pomeni višje transportne stroške, hkrati pa podjetjem otežuje pridobivanje kadrov in zmanjšuje privlačnost regije za nove naložbe. »Če podjetje težko pridobi in zadrži kadre, se rast ustavi. Če ni rasti, se mladi selijo,« pravi.

B. Koliko nas stanejo zastoji?

Igor Žula opozarja, da prevozniki izgubljajo na več ravneh hkrati. Voznik je plačan tudi med čakanjem, vozilo se amortizira, poraba goriva pa je v zastojih pogosto še višja: »V transportu velja nepisano pravilo, da mora tovarnjak prevoziti približno 150.000 kilometrov na leto, da je posel rentabilen. Zastoji ta cilj neposredno ogrožajo.«

Robert Rakar je gospodarski strošek zastojev ocenil na podlagi števila tovarnjakov in njihovega časa v kolonah. Če bi 10.000 tovarnjakov vsak delovni dan stalo dve uri in če bi strošek ene ure ocenili na 120 evrov, bi to pomenilo 2,4 milijona evrov izgube na dan oziroma približno 630 milijonov evrov na leto.

»Realna škoda je bliže milijardi evrov,« meni Rakar. Pri tem navaja, da izračun ne vključuje vseh izgubljenih ur voznikov kombijev, avtobusov in drugih udeležencev v prometu. Po njegovem

Obdobje	Ocenjena izguba*
Na dan	2,4 milijona EUR
Na mesec (22 delovnih dni)	52 milijonov EUR
Na leto	približno 630 milijonov EUR

Ocena temelji na izračunu Roberta Rakarja in ne predstavlja uradnega državnega izračuna.

zaradi tega ne izgubljajo samo podjetja: »Za toliko je nižji dobiček v podjetjih in država ima zaradi tega najmanj 250 milijonov evrov manj prihodkov na leto iz naslova davkov in prispevkov.«

Ne gre le za strošek goriva ali dodatne ure voznika, temveč predvsem za neposreden vpliv prometnih zastojev na dobičke podjetij, javne prihodke in konkurenčnost gospodarstva.

C. Kaj bi morala nova vlada narediti najprej?

Vsi sogovorniki se strinjajo, da bi največji premik prinesli hitrejši postopki, boljše upravljanje prometa ter posodobitev cestne in železniške infrastrukture.

1. Skrajšati postopke umeščanja v prostor

Pri infrastrukturnih projektih Slovenija pogosto izgubi več let, še preden se začne gradnja. Postopki umeščanja in usklajevanja se vlečejo, z menjavo vlade pa se lahko spremenijo tudi prioritete. »Strategije prometa so pri nas največkrat mrtve črke na papirju,« ugotavlja Robert Sever.

Žula opozarja, da država pri prometni politiki premalo vključuje stroko. Po njegovem imajo slovenske fakultete in raziskovalne ustanove simulacijska orodja ter znanje za načrtovanje prometnih rešitev, vendar ostajajo premalo vključene v pripravo ključnih odločitev. »Prometna politika brez strategije razvoja logistike pač ne deluje.«

Brigita Habjan Štolfa zato predlaga nacionalni seznam ključnih prometnih projektov, pri katerih bi veljal politični konsenz ne glede na menjavo oblasti. Robert Rakar pa meni, da bi moral administrativni del postopka trajati največ 12 do 18 mesecev: »Cinčanja in prelaganja rokov za sprejem odločitev si ne smemo več privoščiti.«

2. Razširiti najbolj obremenjene odseke

Ljubljanski avtocestni obroč je po oceni Roberta Severja prva infrastrukturna prioriteta. Med nujnimi ukrepi so razširitve najbolj obremenjenih odsekov, dodatni pasovi ter obvozne in povezovalne ceste okoli Ljubljane. Problem v zmogljivosti obstoječega omrežja izpostavlja tudi Robert Rakar. Med največjimi ozkimi grli našteva »nedokončane odseke, prepočasno gradnjo tretje osi ali preozke profile obstoječih avtocest«.

Toda širitev sama po sebi ne bo dovolj. Del prometnih težav je mogoče reševati tudi z boljšim upravljanjem cest, še preden so zgrajeni novi odseki.

PROMETNA INFRASTRUKTURA PRIHODNOSTI BO RAZMIŠLJALA V REALNEM ČASU

Če je prometni sistem krvni obtok gospodarstva, potem njegova prihodnost ni samo v širjenju omrežja, ampak predvsem v tem, kako inteligentno znamo upravljati njegove tokove. Milijarde vlagamo v ceste, železnice in drugo prometno infrastrukturo. To ostaja nujno. Toda vprašanje ni več samo, koliko bomo zgradili, temveč kako učinkovito bomo upravljali tisto, kar že imamo.

Predstavljamo si železniško progo, ki zazna nepravilnost na vozilu, še preden ta povzroči večjo motnjo. Cesto, ki povezuje podatke o prometu, vremenu in nesrečah. Ali nadzorni center, ki namesto množice ločenih sistemov zagotavlja celovito sliko dogajanja.

IMAMO VELIKO SISTEMOV. ALI IMAMO TUDI PRAVO INFORMACIJO?

Prometna infrastruktura je opremljena s kamerami, senzorji, komunikacijskimi omrežji, detektorji in nadzornimi sistemi. Toda več podatkov še ne pomeni boljših odločitev. Če so informacije razpršene, operater kljub množici podatkov nima nujno celovite slike. Zato prihodnost ni samo v novih senzorjih, temveč predvsem v integraciji. Ključno je podatke pretvoriti v informacijo, informacijo pa v pravočasno odločitev. Dober primer je regionalni nadzorni center DARS v Mariboru, ki omogoča hitrejši pregled nad dogajanjem in učinkovitejše odzivanje na prometne dogodke. »Vrednost digitalizacije je v tem, da podatke pretvorimo v uporabne informacije za hitrejša in kakovostnejša odločanja,« pravi Borut Jarc,

izvršni direktor poslovne enote transport v Kontron d. o. o. Od reakcije k predvidevanju. Ko podatke povežemo, se način upravljanja spreminja: dogodek – zaznava – reakcija postaja podatek – analiza – predvidevanje – ukrepanje. Umetna inteligenca pri tem ne nadomešča človeka, temveč mu pomaga iz množice podatkov izpostaviti informacije, ki zahtevajo pozornost.

TUDI ŽELEZNICA VSTOPA V OBDOBJE 5G

Evropske železnice se pripravljajo na prehod iz GSM-R proti novi generaciji komunikacijskega sistema FRMCS, ki postavlja komunikacijsko osnovo prihodnje digitalne železnice.

SLOVENIJA KOT REFERENČNO OKOLJE ZA PROMET PRIHODNOSTI

Slovenija ima posebno priložnost. Na relativno majhnem prostoru imamo praktično celoten transportni ekosistem: mednarodno pristanišče, železniško omrežje, avtoceste in ceste, letališča in logistične centre. Hkrati smo tranzitna država na stičišču pomembnih evropskih prometnih tokov. Prav majhnost je lahko naša prednost: različne prometne podsisteme lahko povezujemo v celoto



FOTO: Andrej Pulko Horvat

Andrej Pulko Horvat, direktor prodaje poslovne enote transport v Kontron d.o.o.

ter preizkušamo sodobne modele upravljanja mobilnosti in logistike. V betonu Slovenija ne more tekmovali z velikimi državami. V inteligentnem upravljanju prometa pa je lahko med vodilnimi. Imamo celoten prometni ekosistem, izkušnje tranzitne države ter znanje in kadre. To je priložnost, da Slovenija postane referenčno okolje za promet prihodnosti in pokaže rešitve, ki jih je mogoče prenesti tudi na druge trge. Prihodnost prometa zato ni samo vprašanje, koliko nove infrastrukture bomo zgradili. Priložnost Slovenije je, da celoten transportni ekosistem upravljamo kot povezan, podatkovno podprt in inteligenten sistem.

3. Boljše upravljanje prometa in hitrejše odpravljanje zastojev

Vseh rešitev ni treba iskati v novih avtocestah. Robert Sever razmišlja, da bi bilo mogoče pretočnost bistveno izboljšati tudi z boljšim upravljanjem obstoječega omrežja, denimo z dinamičnim vodenjem prometa, boljšo koordinacijo zapor, optimizacijo priključkov in digitalnim obveščanjem voznikov: »Takšne rešitve so bistveno hitrejše in cenejše od gradnje novih cest.«

Igor Žula ob tem predlaga še vrsto ukrepov, ki jih je mogoče uvesti razmeroma hitro. Pri razpisih bi bilo treba poleg cene in roka gradnje upoštevati tudi čas zapore cest ter izvajalce nagraditi za predčasno dokončanje del.

Med učinkovitimi rešitvami brez velikih novih investicij izpostavlja tudi bolj prilagodljiv začetek delovnega časa v javnem sektorju, saj se danes velik del dnevnih migracij zgosti med sedmo in deveto uro. V podobno smer gre tudi nedavni predlog vlade, da bi upravne enote ob torkih in sredo poslovale do 19. ure ter s tem del obiska razpršile iz jutranjih konic.

22 let se že umešča povezava Sermin–Dragonja, zadnji manjkajoči odsek prve avtocestne osi proti Dragonji.

4. Tovornjake na vlake? Najprej potrebujemo železnico

Rakar opozarja, da Slovenija avtocestnega križa ne bo dolgoročno razbremenila brez bistveno boljšega železniškega omrežja. A težava ni samo v tem, koliko železnic imamo, temveč tudi v tem, ali so sploh prilagojene sodobnemu tovornemu prometu.

Po njegovem mnenju infrastruktura ni prilagojena sodobnemu tovornemu prometu. Leta poslušamo pozive k preusmerjanju tovornjakov na železnico, vendar za to potrebujemo ustrezno infrastrukturo. »Politiki so kričali 'tovornjake na vlake' in pri tem spregledali, da so predori na železnicah prenizki, da bi 'šleparje' preprosto z vlaki prepeljali čez Slovenijo,« pojasnjuje Rakar.

Problem vidi tudi v Ljubljani, skozi katero danes poteka tovorni železniški promet. Slovenija bi morala zato vsaj preveriti možnost železniške obvoznice mimo prestolnice.

Žula opozarja, da Slovenija zaradi svoje lege ne bi smela ostati le tranzitna država. »Blago moramo znati ustaviti, ga oplemenititi in dražjega poslati naprej.« Ugotavlja, da država potrebuje razvoj multimodalnih logističnih centrov ob povezavah med Luko Koper, železnico, cestnim omrežjem in letališči. Prav tam bi lahko Slovenija iz tranzitne države ustvarila večjo dodano vrednost.

60 kilometrov novih železnic naj bi Slovenija zgradila od osamosvojitve, večina omrežja pa je še vedno dediščina avstro-ogrske monarhije.



VSAKA NEPREVOŽENA ZELENA LUČ JE NAJDRAŽJA SEKUNDA V PROMETU

Ne le kamera, ki zazna, temveč pameten sistem, ki se pravilno odloči

Jackson - video detekcijski modul

- Video detekcija, ki razume želje in potrebe uporabnika v realnem času
- Sistem, ki obstoječe kamere spremeni v močno upravljavsko orodje
- Enostavna integracija večjega števila katerikoli IP kamer na en modul
- Samostojen sistem ali del širšega ekosistema
- Zmogljiv, odziven, robusten, stroškovno učinkovit
- Zaznava, obdelava podatkov in odločanje na podlagi algoritmov umetne inteligence
- Uporabniku prijazno delovno okolje
- Prilagajanje specifičnim potrebam posameznega uporabnika
- Skladen z GDPR zakonodajo

98%

natančnost detekcije in
klasifikacije prometnih udeležencev

Video detekcija, ne video nadzor

Sistem, ki obstoječe kamere
spremeni v močno upravljavsko orodje

PODROČJA UPORABE



Logistika v industriji - adaptivno in prediktivno zaznavanje kolizij



Pametno križišče - veliko več kot le virtualna detekcijska zanka



Pameten prehod za pešce - napredna detekcija pešcev in kolesarjev



Namenska analitika - štetje prometnih udeležencev, klasifikacija, detekcija, poljubna lokacija detekcijskih zank in izbira časovnega obdobja

Na cestah z
vami že več
kot **57 let**



Cestne varnostne ograje

Kakovostne rešitve cestnih varnostnih sistemov
po SIST EN 1317 C €

Certificirana proizvodnja in montaža sistemov za zadrževanje vozil
Jeklene varnostne ograje
Blažilci trkov / Naletne zaključnice
Kombinirane varnostne ograje iz jekla in lesa

LIKO
LIBOJE

Liko d. d. Liboje | Liboje 26 a, 3301 Petrovče | T: +386 (0) 3 713 19 00 | E: liko@liko-liboje.si | W: www.liko-liboje.si

Brezplačna ocena izvedljivosti za eno lokacijo

Križišče, prehod, industrija, skladišče –
sporočite nam svoje izzive in pripravimo brezplačno oceno.

ASIST

ASIST | 30 let avtomatizacije
cestnega prometa



www.asist.si

5. Bolje izkoristiti infrastrukturo in poiskati nove vire financiranja

Pri prometni infrastrukturi po mnenju Roberta Rakarja ne bi smeli razmišljati samo o strošku gradnje, ampak tudi o tem, koliko lahko prinese gospodarstvu. Slovenija po njegovem premalo izkorišča gospodarski potencial logistike. Logistika bi lahko v slovenskem BDP ustvarjala dvakrat toliko kot danes, če bi država zanjo zagotovila ustrezna zemljišča in infrastrukturo.

Ob prometnih povezavah bi lahko bolje razvijali logistične cone in iz obstoječe infrastrukture ustvarjali dodatne prihodke. »Vsak izhod iz AC bi lahko imel logistične cone,« razmišlja in kot primer navaja območje med Benetkami in Milanom.

Ker država sama ne bo nikoli imela dovolj denarja za vse potrebne infrastrukturne naložbe, predlaga več javno-zasebnih partnerstev, drugačen pristop h koncesijskim pogodbam in tudi možnost državnih obveznic za financiranje prometne infrastrukture.

20 minut naj bi po podatkih HAC trajala pot med Reko in Novim Vinodolskim, ko bo nova povezava A7 dokončana.

Č. Hrvaška gradi. Bo Slovenija odgovorila?

Hrvaška nadaljuje gradnjo avtoceste A7 proti Žuti Lokvi. Hrvatske autoceste so podpisale pogodbi za pododseka Križišće–Jadranovo in Jadranovo–Selce, na odseku Selce–Novi Vinodolski pa poteka prva faza gradnje obvoznice Novega Vinodolskega.

Ko bo povezava dokončana, bo A7 izboljšala povezavo Kvarnerja z avtocestnim omrežjem proti notranjosti Hrvaške. Po podatkih HAC naj bi pot med Reko in Novim Vinodolskim trajala približno 20 minut, novi odseki pa naj bi prevzeli del tranzitnega in turističnega prometa z obstoječe jadranske magistrale.

Za Slovenijo pa je pomembnejše nekaj drugega: Hrvaška s tem ne gradi samo nove ceste, ampak krepi povezavo svojega pristanišča z zaledjem. Robert Sever zato hrvaških vlaganj ne vidi kot neposredne grožnje Sloveniji, temveč kot opozorilo.

Če bo Hrvaška hkrati nadgrajevala cestno, železniško in pristaniško infrastrukturo, lahko del blagovnih tokov, ki danes potekajo skozi Slovenijo, postopoma preusmeri proti Reki. »V logistiki ne tekmujejo posamezne ceste ali pristanišča, ampak celotni prometni koridorji,« poudarja Sever.

TRIJE ELEKTRIČNI ČELNI VILIČARJI, TRI REŠITVE – KATERI JE PRAVI ZA VAS?

Električni čelni viličarji imajo pomembno vlogo pri vsakodnevnem pretoku blaga, vendar se potrebe podjetij razlikujejo glede na pogostost uporabe, zahtevnost nalog in delovno okolje. Izbira ustreznega modela zato vpliva na varnost, produktivnost in ekonomičnost poslovanja.

Jungheinrich za različne načine uporabe ponuja tri rešitve: vstopni model AntOn za osnovna opravila, serijo EFG BB/BC za vsakodnevno uporabo in najnovejše modele EFG 2i/3i za zahtevnejše delovne pogoje.

ANTON – ELEKTRIČNI ČELNI VILIČAR ZA OBČASNO UPORABO

Namenjen je manjšim skladiščem in delavnicam, kjer se viličar uporablja občasno. Odlikujejo ga preprosto upravljanje, hitra doba in nosilnost do 3,5 tone.

EFG BB/BC – ZA VSAKODNEVNO DELO

Primeren je za redno delo v skladišču, proizvodnji ali pri pre-

tovarjanju. Z nosilnostjo do 3 tone, višino dviga do 6,5 metra in možnostjo litij-ionske baterije pokriva širok razpon nalog.

EFG 2i/3i – ZA INTENZIVNO UPORABO

Namenjen je intenzivnemu in neprekinjenemu delu, tudi v več izmenah ter v zaprtih prostorih in na prostem. Z nosilnostjo do 5 ton in višino dviga do 7,5 metra je primeren za zahtevnejše naloge. Prilagodljivo ergonomsko delovno mesto olajša delo vozniku, litij-ionska tehnologija in asistenčni sistemi pa prispevajo k varnosti, manjši porabi energije in zanesljivemu delovanju.

Pri izbiri ni odločilna le začetna cena, temveč predvsem, kako

dobro viličar ustreza delovnim nalogam. Pravilno izbrana rešitev lahko pomeni manj zastojev, učinkovitejši pretok blaga in predvidljivejše stroške poslovanja.

Na nemoteno uporabo vpliva tudi dostopnost servisa. Strokovno svetovanje in pravočasen servisni odziv lahko zmanjšata zastoje in podaljšata življenjsko dobo viličarja.

Vsi predstavljeni modeli bodo na ogled na hišnem sejmu Jungheinrich, 15. oktobra 2026 med 9. in 18. uro na Korenovi cesti 11 v Kamniku. Oglasite se in preverite, katera rešitev najboljše ustreza potrebam vašega podjetja.

Promo

LOGISTIČNI PARK KAŠELJ
NOVA DIMENZIJA LOGISTIKE V LJUBLJANI.

Strateška lokacija na vzhodnem delu Ljubljane, zasnovana za sodobne logistične tokove.

VSELJIVO 2029
Kontaktirajte nas na info@lpkaselj.si

111.000 m²	58.000 m²	13.000 m²	71.000 m²	70 + 70	430
ZEMLJIŠČE	TLOVIS SKLADIŠČA	NADSTROPJE	SKUPAJ	RAMP	SKUPAJ PARKIRIŠČ

AI GENERATED

JUNGHEINRICH

PREDSTAVITEV SERIJE EFG V ŽIVO

HIŠNI SEJEM JUNGHEINRICH

📅 15.10.2026
🕒 9:00-18:00
📍 Korenova 11, Kamnik

USTVARJENA ZA VRHUNSKO ZMOGLJIVOST

RAZVITA Z MISLIJO NA VOZNIKE. NOVA SERIJA ČELNIH VILIČARJEV EFG 2i/3i.

#RACEFORPOLEPOSITION

»ŽELEZNICO BI LAHKO FINANCIRALI TUDI Z ZELENI MI OBVEZNICAMI. ZAKAJ PA NE?«

- Kako bi novi zakon pospešil gradnjo strateških logističnih projektov in kdaj bo sprejet?
- Katere so prednostne logistične investicije nove vlade?
- Bodo cestne vinjete in vožnja z vlakom v prihodnje dražje?

Goran Novković
Foto: Barbara Reya

Nov zakon o slovenskih strateških nacionalnih projektih. Nov zakon o skladu za financiranje železnic. Mali logistični centri ob avtocestah. O tem in še čem smo se pogovarjali z Jernejem Vrtovcem, ministrom za infrastrukturo in energetiko.

Minister med drugim pravi, da so gradbeni delavci iz tretjih držav absolutno dobrodošli. In dodaja, da učenje slovenščine zanje lahko sofinancirajo tudi gradbena podjetja.

Ali Slovenija zna unovčiti svojo logistično geostrateško lego?

Prepričan sem, da jo zna. Slovenija mora izkoristiti potencial Luke Koper, svojo tranzitno vlogo in zaledne logistične centre.

Kaj je treba narediti na področju zalednih logističnih centrov, ki jih gospodarstvo močno pogreša?

Najprej je treba urediti primerna zemljišča. Primer: območje okrog mariborskega letališča je idealno za pametni logistični hub. Projekt je bil pripravljen že v prvi Janševi vladi. Imamo tudi zaledna centra Beltinci in Sežano, kjer že delujejo zasebni investitorji, tudi slovenski.

Povezava z zalednimi centri in razvojem logistike gre z roko v roki z drugim tirom. Slovenija pa lahko logistično izkoristi tudi Luko Trst. Logistika je strateška panoga. To pa zahteva zakonodajo za hitrejšo umeščanje v prostor, da lahko vstopijo zasebni investitorji.

Kaj boste v tem mandatu naredili za kratkoročno odpravo logističnih ozkih grl?

Zgraditi je treba več prometnih pasov na avtocestah.

To je srednje- ali dolgoročno. Kaj pa lahko naredimo kratkoročno?

Tudi kratkoročno so že v gradnji tretji pasovi. Do leta 2028 bodo zgrajeni med Vrhniko in Ljubljano ter med Domžalami in Ljubljano.

Čim hitreje želimo začeti graditi tudi tretje pasove na odsekih Postojna–Vrhnika, Blagovica–Domžale, Ivančna Gorica–Ljubljana in Vodice–Ljubljana.

Kaj pa dolgoročno?

Dolgoročno so ključne investicije v novo povezovalno cesto Želodnik–Vodice, tretja razvojna os na južnem delu proti Beli krajini, tretja razvojna os proti Koroški, ki bo končana leta 2029, in hitra železniška proga Ljubljana–Maribor ob avtocestnem koridorju.

»Slovenske cene vinjet so v primerjavi s tujino nizke. Pri železnici pa bi ljudje plačali tudi kakšen evro več, če bi bila hitrejša in konkurenčnejša.«

»Pripravljamo zakon o železniškem skladu. Polnil bi se lahko tudi z evropskimi sredstvi.«

» V zakonu o strateških projektih bi določili železniške koridorje, vanj bi vpisali trase in opredelili roke za umeščanje v prostor ter vzporedno pridobivanje soglasij.«

To bo popolnoma nova železniška proga?
Da.

Koliko postaj bi imela hitra železniška proga Koper–Maribor?

Hitri vlak se mora ustaviti le dvakrat ali trikrat. Med Mariborom in Ljubljano v Celju in morda še na eni postaji.

Kaj bo še novega v tem mandatu?

Do konca leta bomo pridobili gradbeno dovoljenje za odsek Maline pri Novem mestu. Sledil bo predor proti Beli krajini. Prvi del južnega dela tretje razvojne osi od izvoza Novo mesto naprej pa zaradi pritožb še nima dovoljenja. Mislim, da bi ga lahko začeli graditi nekje v sedmih letih.

Idejni načrt za povezavo Postojna–Jelšane je bil pripravljen tik pred koncem prejšnjega mandata vlade. Hoteli so nekaj pokazati. Gre za zelo težko gradnjo in velik projekt, a traso bomo izbrali in projekt nadaljevali.

Hrvaška je v obdobju 2021–2027 pridobila 25 milijard evrov za infrastrukturo, Slovenija pa 5,8 milijarde evrov. Zakaj?

Ker ima Hrvaška pripravljene projekte, Slovenija pa jih nima. To je rak rana slovenskih strateških investicij.

Koliko denarja lahko Slovenija v prihodnje pridobi iz Bruslja, v enem ali dveh vladnih mandatih?

Bruselj financira železniške projekte. Za avtoceste tam ni denarja, zaradi regulatornih omejitev. Mi pa nimamo pripravljenih projektov – razen drugega tira, kjer bi lahko zgradili še en vzporedni tir iz naslova kohezijskih sredstev. Za druge projekte trenutno ni pripravljene dokumentacije.

Denar za železnice torej ni ovira ...

Ne. Denar pri infrastrukturnih projektih železnice ni ovira. Problem so dolgotrajni postopki umeščanja v prostor.

Kako boste to rešili? To ni samo v vaših rokah.

Sodelujem z ministrico za okolje in prostor Polono Rifelj. Treba je pogledati, kakšno zakonodajo imajo v tujini, predvsem glede omejevanja civilnih iniciativ, ki blokirajo projekte, ter čezmerne zaščite območja Natura 2000.

JAVNI POTNIŠKI PROMET V SLUŽBI POTNIKOV IN GOSPODARSTVA

Le zanesljivi, točni in hitri prevozi potnike prepričajo, da se raje odločajo za vlak ali avtobus kot osebni avtomobil, kar razbremenjuje cestno in železniško infrastrukturo za logistične in gospodarske tokove.

Družba za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) je bila ustanovljena leta 2022 za vzpostavitev trinivojskega sistema upravljanja javnega potniškega prometa. V njem država skrbi za zakonodajni, strateški in finančni del, na drugi strani so prevozniki – avtobusni in železniški operaterji. DUJPP je vmesni člen, upravljavec, ki celovito načrtuje javni potniški promet, upošteva različne vidike deležnikov, optimizira izvajanje in strateško prilagaja javni potniški promet potrebam potnikov in migracijam v Sloveniji. Poleg tega pa pripravlja in podeljuje koncesije za medkrajevni avtobusni in železniški promet.

POVEČANO ŠTEVILO POTNIKOV ZA PETINO

Direktor Miran Sečki v štirih letih delovanja DUJPP kot uspešen projekt izpostavlja pripravo in izvedbo medkrajevnih avtobusnih koncesij in vozne rede leta 2024. V dvanajstih koncesijskih območjih so povečali število voženj, na številnih povezavah uvedli pravilnejše intervale, izboljšali ponudbo ob koncih tedna in začeli tesneje povezovati avtobusne prihode z železniškimi odhodi. Na ta način so število potnikov povečali za 20 odstotkov.

MREŽA PO CELOTNI DRŽAVI

V DUJPP bodo z javnim potniškim prometom prepletli celotno ozemlje Slovenije. Najdaljše linije že danes pokrivajo z železnico, krajše pa z avtobusi, ki se usklajujejo z vlaki. Na območjih, kjer ne bo zadostne-



»Javni potniški promet ni ločen od infrastrukture, gospodarstva in logistike – je del istega sistema, ki odloča o pretočnosti države, dostopnosti delovnih mest in konkurenčnosti gospodarstva,« pravi Miran Sečki, direktor DUJPP.

ga števila potnikov, da bi upravičili avtobusne linije, pa bodo razvijali prevoze na klic, ki jih bodo izvajali s kombiji in večjimi osebnimi vozili. Tudi pri prevozi na klic bodo linije določene. Služile bodo tudi prevozu potnikov do avtobusov ali vlakov. »Pogost, hiter, zanesljiv, dostopen in preprost javni potniški promet ne bo le alternativa avtomobilu, ampak logična prva izbira za bistveno več ljudi,« poudarja Miran Sečki.

POMEN ZA LOGISTIKO, GOSPODARSTVO IN TRG DELA

Sogovornik razlaga, da je javni potniški promet zelo povezan z logistiko in gospodarstvom, saj vsi uporabljajo isto infrastrukturo. Močan in kakovosten javni potniški promet, ki nadomešča avtomobile, razbremenjuje ceste in železniško infrastrukturo za logistične in gospodarske tokove.

»Javni potniški promet je pomemben tudi za trg dela. Podjetje je lahko konkurenčno le, če imajo zapo-

sleni zanesljiv dostop do delovnega mesta, tudi v izjemnem času in zunaj največjih mest. Zato ponudbo potniškega prometa povezujemo z večjimi zaposlovalci, poslovnimi centri, šolami, zdravstvenimi središči in turističnimi tokovi. Pri tem vidim prostor za tesnejše sodelovanje med državo, občinami, regionalnimi centri mobilnosti in gospodarstvom,« poudarja sogovornik.

ZDRUŽENI OKOLI POTREB POTNIKA

Cilj DUJPP je, da javni prevoz deluje kot ena storitev: vlak, avtobus, prevoz na klic, vozovnica, informacije in prestopna vozlišča, ki morajo biti povezani okoli potreb potnika. Na glavnih koridorjih je ponudba pogostejša in bolj taktana, na redkeje poseljenih območjih pa bolj prilagodljiva. »Pri vsem tem pa mora digitalna podpora poenostaviti uporabo, ne pa izključiti ljudi, ki potrebujejo osebno pomoč ali klasičen način nakupa,« zaključuje Miran Sečki.

» Gradbena podjetja lahko tujim delavcem pomagajo pri financiranju učenja slovenskega jezika.«

➤ Hrvaška ima pripravljene projekte, Slovenija pa jih nima. To je rak rana slovenskih strateških investicij.◀

Pripravljamo pa tudi zakon o strateških projektih, kjer bi določili železniške koridorje, vpisali trase in opredelili roke za umeščanje v prostor ter vzporedno pridobivanje soglasij. Gre za zakon, v katerega bi vpisali nacionalne strateške projekte.

Kdaj bi lahko bil zakon sprejet?

Želim si, da še letos. A gre za zahteven zakon, ki bo za sabo potegnil marsikaj in ki ga bo spremljalo veliko pomislekov interesnih skupin. Toda hkrati bo ključen za razvoj države.

Omenila sva že logistične centre ob ključnih prometnicah. Kakšni so interesi zasebnih investitorjev za logistične, intermodalne centre?

Veliki. Takšne primere že imamo pri logističnem centru v Sežani, ki so ga gradili Avstrijci in Slovaki, pa tudi Trampuž transport.

So na obzoru kakšna nova imena investitorjev za nove naložbe?

Zasebni slovenski investitorji so pripravljani. Klemen transport, ki ima velik logistični center v Komendi, je kupil zemljišče v Krškem in Celju. Ljudje si tega želijo. A kot rečeno – ni pripravljenih prostorskih načrtov za takšne dejavnosti.

Če povzameva ta del pogovora: katere tri strateške investicije so najpomembnejše za Slovenijo?

Drugi tir, tretja razvojna os in hitra železnica Ljubljana–Maribor.

Katero logistično ozko grlo, ki bi ga morali že zdavnaj odpraviti, je najbolj absurdno? Je to odsek avtoceste Razdrto–Ljubljana?

Vpadnice v Ljubljano. Treba je razbremeniti ljubljanski obroč, zlasti njegov severni del. Pomagale bi širitve obvoznice Koseze–Kozarje, širitev vzhodne in južne obvoznice ter posodobitev viaduktov na Dolgem mostu.

Deloma se bo ljubljanski obroč razbremenil, ko bo zgrajena povezava Želodnik–Vodice. Obvoznici Mengeš in Vodicice sta že zgrajeni. Na vrsti je obvoznica Komenda in tako naprej.

Pri tem bi bilo treba razmisliti tudi o štiripasovnici med Želodnikom in Vodicami. Tako bi zelo razbremenili severni ljubljanski obroč, tudi zaradi industrijske cone Komenda.

V kolikšni meri lahko Slovenija vse te infrastrukturne naložbe financira sama?

Cestno infrastrukturo lahko Slovenija financira sama. DARS se lahko zadolži na trgu – njegov dolg ne bi obremenil proračuna. Za železnice so na voljo številne druge poti; lahko na primer privabimo tuje investitorje.

Pripravljamo tudi zakon o železniškem skladu. Sklad bi upravljal Borzen, ki ima za cilj tudi razogljčenje. Poleg tega se skladi ne bi podvajali. Polnil bi se lahko tudi z evropskimi sredstvi. V tej državi premalo razmišljamo o tem, kako lahko financiramo razvoj državne infrastrukture izven proračuna. Lahko bi jo financirali tudi z zelenimi obveznicami. Zakaj pa ne?

Bi lahko Slovenija dobila evropski obrambni denar tudi za dualno rabo infrastrukture?

Ne, to so bile bolj ali manj sanje. Šlo je za napihovanje obrambnega področja. Partnerje iz Nata so hoteli malo potegniti za nos, a na koncu se ni izšlo. V prihodnje moramo biti korektni.

Bi lahko vsaj pri ozkih grlih kaj iztržili od Nata, denimo zaradi strateške lege odseka Postojna–Ljubljana?

Ne. Ni razlogov za to.

Katere dele infrastrukture pa bi lahko odprli zasebnim vlagateljem? Tudi ceste?

Ceste in železnice. Hrvaška je zgradila avtoceste s tujimi investitorji. Možni so koncesijski modeli, infrastrukturni skladi, zelene obveznice ... To bi bila lahko vreča za razvoj železniške infrastrukture.

Kakšen pa bi bil model? Koncesije za upravljanje za določeno število let?

Možnosti so različne. Na Hrvaškem so se koncesije obrestovale, ker so prej zgradili prometnice.

Na trgu je tudi veliko infrastrukturnih skladov, ki želijo vlagati v infrastrukturne projekte z dolgoročno vizijo. Za dolgoročna vlaganja so lahko v igri tudi pokojninski in drugi skladi.

Bi bile slovenske avtoceste za uporabnike zato dražje?

Slovenske cene vinjet so v primerjavi s tujino nizke. Pri železnici pa bi ljudje rade volje plačali kakšen evro več, če bi bila hitrejša in konkurenčnejša. Konkurenčnost ni samo v denarju, ampak tudi v času.

Kdo bi gradil te projekte, če bi prišlo do večjega investicijskega zagona? V zadnjih letih si je slovenska gradbena operativa opomogla, ampak del te operative že sklepa nove posle na Hrvaškem ...

Razpisi so odprti. Pomembno je, da gradijo slovenske ali evropske gradbene firme. Multiplikator

POD ENOTNO BLAGOVNO ZNAMKO OTP LEASING, ŠE BLIŽJE POTREBAM STRANK

OTP Leasing je nova blagovna znamka, pod katero na slovenskem trgu nastopata SKB Leasing in SKB Leasing Select. Generalni direktor Simon Tantegel nam je zaupal, kako lahko združeni in v okrilju Skupine OTP bolje služijo logističnim družbam.

KJE VIDITE MESTO IN POSLANSTVO DRUŽBE, KI JO VODITE?

Sodimo v Skupino OTP, eno največjih banknih skupin v Srednji in Vzhodni Evropi, ter ob bok OTP banki v Sloveniji. Za mednarodno močjo skupine ostaja OTP Skupina Slovenija, ki ponuja celovite finančne rešitve in jo odlikujeta lokalno poznavanje trga in odločanje blizu stranke.

TOVORNA IN KOMERCIJALNA VOZILA SO ZA ŠTEVILNA PODJETJA KLJUČNA ZA OPRAVLJANJE DEJAVNOSTI. KATERE MOŽNOSTI FINANCIRANJA TOVORNIH VOZIL PONUJA OTP LEASING – TAKO NOVIH KOT RABLJENIH?

Omogočamo financiranje novih in rabljenih tovornih ter komercialnih vozil, med drugim dostavnih vozil, tovornjakov, prikolic, vlačilcev, avtobusov in drugih vozil, ki jih podjetje potrebuje za izvajanje svoje dejavnosti. Pri tem ponujamo finančni lizing, primeren za podjetja, ki želijo po poplačilu vseh pogodbenih obveznosti postati tudi pravni lastnik. Poslovni najem pa ponujamo kot alternativno možnost za podjetja, ki želijo predvsem pravico do uporabe vozila

za dogovorjeno obdobje in jim lastništvo ni prednostna naloga.

KAKO LAHKO PODJETJE FINANCIRANJE PRILAGODI SVOJEMU DENARNEMU TOKU?

Financiranje oblikujemo glede na naložbeni cikel podjetja in njegovo sposobnost ustvarjanja denarnega toka. Pri finančnem lizingu se lahko prilagodijo ročnost, višina začasnega pologa in struktura obrokov. Možen je tudi finančni lizing z dodatnim zadnjim obrokom oziroma preostankom vrednosti. Takšna struktura zniža redne mesečne obroke in je lahko primerna za podjetje, ki želi več manevrskega prostora med trajanjem pogodbe, vendar mora vnaprej načrtovati poravnavo zadnjega obroka.

ČE PODJETJE DANES NAČRTUJE ŠIRITEV ALI POSODOBITEV VOZNEGA PARKA, KAJ BI MU SVETOVALI PRI IZBIRI NAČINA FINANCIRANJA?

V večini primerov dolgoročni širitev ali posodobitev bi kot izhodišče priporočili finančni lizing, saj podjetju omogoča takojšnjo uporabo vozila, predvidljivo odplačevanje in pridobitev lastništva po izpolnitvi obvezno-



»Naša ambicija je preprosta: manj razmišljanja o tem, kdo znotraj Skupine OTP je pravi naslov, in več ukvarjanja s tem, kaj stranka dejansko potrebuje,« pravi Simon Tantegel, generalni direktor družb SKB Leasing in SKB Leasing Select.

sti. Poslovni najem bi presojali takrat, ko podjetje načrtuje krajše cikle menjave ali želi vozilo po dogovorjenem obdobju vrniti oziroma zamenjati.

otp Leasing

In bova šla na pot ...

Z lizingom za vozila in opremo kamorkoli boste rekli.

otpleasing.si • 01 300 5000 • info@otpleasing.si



» **Cestno infrastrukturo lahko Slovenija financira sama. DARS se lahko zadolži na trgu – njegov dolg ne bi obremenil proračuna.»**



za slovensko gospodarstvo je 2,5-kratni. Če gradijo poceni firme iz tretjih držav, se lahko zgodi primer pelješkega mostu.

Slovenski projektant pelješkega mostu Marjan Pipenbaher pravi, da ne gre za veliko reklamacijo in da je bila ta v javnosti malo preveč potencirana ...

So pa na to opozarjali že med gradnjo ...

Kje bomo v Sloveniji dobili gradbene delavce?

Slovenski in balkanski bazen je prazen. Čedalje več je delavcev iz Azije in preostalih tretjih držav, ki jih absolutno potrebujemo.

Kako na to vplivajo novi ukrepi glede učenja slovenščine, ki bi zahtevali sofinanciranje tujih delavcev?

Učenje slovenščine je nujno za integracijo, kulturo in dolgoročno bivanje. Vsak, ki spoštuje naš jezik in kulturo, je dobrodošel.

Govoril sem s kar nekaj predstavniki gradbenih podjetij, ki opozarjajo, da bodo kakovostni delavci raje šli drugam ...

Torej ta podjetja lahko tem delavcem pomagajo pri financiranju učenja slovenskega jezika.

To bo potem strošek podjetij.

Gre za dolgoročno korist.

Kakšna bi morala biti po vašem mnenju podoba logistične Slovenije leta 2050?

Ob avtocestnem križu bi morali biti majhni logistični centri – kot pri Zagrebu. Ko prečkamo mejni prehod Obrežje, takoj vidimo logistične centre. Treba je sprejeti prostorske načrte in zakon za male logistične centre. Najlažje je to narediti ob avtocesti, kjer so degradirana območja.

Prometni strokovnjaki pravijo, da dodatni odcepi na avtocestah povečajo prometne zastoje. Bi bilo to, kar pravite, res najboljše?

To drži. Števila odcepi ne bi povečevali, ampak bi gradili male logistične centre pri zdajšnjih odcepih.

» **Slovenija lahko logistično izkoristi tudi Luko Trst.»**

avtotehnika celje

RENAULT DACIA NISSAN KIA MG OMODAI JNECOO

AVTOMOBILSKI CENTER, KI STAVI NA ZAUPANJE

V Avtotehniki Celje, ki je v Celju prisotna že več kot štiri desetletja, svojo ponudbo gradijo širše od same prodaje vozil. Zagotavljajo vse – od svetovanja in izbire avtomobila do profesionalnega servisa. Ključno vodilo pa ostajajo predvsem dolgoročni odnosi s strankami, ki temeljijo na zaupanju.



V Avtotehniki Celje je kupec vedno na prvem mestu. To je njihova zaveza in vodilo, hkrati pa tudi najpomembnejša konkurenčna prednost. Svoje stranke vedno obravnavajo celostno, rešitev pa poiščejo tudi takrat, ko stvari ne potekajo povsem po načrtih. Prav odnos do stranke je po njihovem mnenju eden ključnih gradnikov zaupanja.

»Prepričani smo – in naša praksa to potrjuje – da se je treba v primeru zapletov predvsem pogovarjati in s stranko poiskati rešitev. Konec koncev smo mnogi zelo odvisni od prevoza, Slovenci pa smo dodatno še precej navezani na svoje avtomobile,« poudarja direktor Avtotehnike Celje Nenad Milosavljević. Njihova ponudba tako zajema svetovanje pri nakupu novih in rabljenih vozil, servisiranje po standardih proizvajalcev, karoserijsko-ličarska popravila, prodajo nadomestnih delov in registracijsko pisarno.

UVELJAVLJENI PIONIRJI ELEKTRIČNE MOBILNOSTI

Avtotehnika Celje električna vozila prodaja že več kot enajst let. Med prvimi modeli je bil Renault Zoe, takrat predvsem izbira tehnoloških navdušencev, s katerim so pri nas tako rekoč orali ledino. Danes je položaj precej drugačen, saj je ponudba električnih modelov širša, tehnologija bolj uveljavljena, električna vozila pa so zanimiva za vse več uporabnikov. Pomembno vlogo pri odločitvi ima tudi ekonomika. Finančne spodbude lahko nakup električnega vozila pomembno približajo kupcem, hkrati pa se spreminja pogled na vrednost avtomobila. Vedno več uporabnikov ugotavlja, da za opravljanje vsakodnevnih poti ne potrebujejo nujno velikega in dragega vozila, temveč takšnega, ki ustreza njihovim dejanskim potrebam.

»Precej je letos naredil tudi prihod novega Renault Twinga, ki je s svojim slovenskim poreklom in lepo finanč-

no subvencijo res postavil nov mejnik,« potrjuje direktor.

STRANKA IMA VEDNO PREDNOST PRED KUPČIJO

Kljub napredku pa električna mobilnost še ni univerzalna rešitev. Eden glavnih zadržkov ostaja polnilna infrastruktura. Uporabniki se pri električnem vozilu ne sprašujejo več samo o dosegu, temveč tudi o tem, kje in kako bodo avtomobil polnili, koliko bo trajala pot in ali bo treba vsakodnevne poti prilagajati razpoložljivosti polnilnic. Električni avtomobil torej res ni kar za vsakega, je pa optimalen izbor za uporabnika z utečenimi, vsakodnevnimi potmi in možnostjo polnjenja doma ali na delovnem mestu. Prav pri tem pa je ključnega pomena pošten odnos s kupcem.

»Ne želimo prodati za vsako ceno. To je pomemben del komunikacije, ki pripelje do dolgoročnega zaupanja naših strank,« ob tem še poudarja Milosavljević.

NAPREDNE REŠITVE IN VRHUNSKA PODPORA: STRATEŠKI TEMELJ SODOBNIH LOGISTIČNIH CENTROV

Izbira ustrezne čistilne in vzdrževalne tehnologije za velike logistične ter industrijske objekte predstavlja za vodstva podjetij vse večji izziv. V obdobju hitrih sprememb, rastočih operativnih stroškov in pomanjkanja delovne sile Kärcher Slovenija ponuja celovite odgovore, napredno robotiko ter zanesljivo servisno podporo, ki zagotavlja nemoteno poslovanje.



Sodobni logistični in distribucijski centri se spopadajo z dinamičnimi izzivi: strožji okoljskimi in varnostnimi standardi, optimizacijo procesov ter potrebo po stalni učinkovitosti. Čistoča in sistemsko vzdrževanje v takšnih obratih nista več le estetski ali postranski dodatek, temveč neposredno vplivata na varnost pri delu, življenjsko dobo drage infrastrukture in celotno stabilnost oskrbovalnih verig. Ker je ponudba na trgu izjemno pestra, potrebe posameznih obratov pa specifične, se podjetja pogosto znajdejo pred dilemo, katera oprema bo dolgoročno najbolj donosna ter operativno vzdržna za njihove specifične tlorise in obremenitve. V podjetju Kärcher nastopajo kot vrhunski strokovnjaki na svojem področju. Njihovi poslanstvo je, da

za vsak logistični ali industrijski sistem poiščejo rešitev, ki je umerjena popolnoma po meri kupca.

POPOLNA ČISTILNA KOMBINACIJA, STROKOVNOST IN SERVIS NA MESTU

Za doseganje maksimalne učinkovitosti v logistiki v Kärcherju zagovarjajo koncept »popolne čistilne kombinacije«. Skladiščni in pretovorni objekti namreč zahtevajo premišljeno in povezano celoto – od zmogljivih pometalnih strojev za zunanje površine in ramp do avtomatskih čistilno-sesalnih strojev za notranje hale, napredne robotike ter visokotlačnih sistemov. Prihodnost čiščenja velikih logističnih površin leži v pametni avtomatizaciji in hibridnih konceptih. Avtonomni čistilni roboti razbremenjujejo zaposlene pri rutinskih

opravilih na velikih kvadraturah, medtem ko pametni podatkovni sistemi omogočajo natančen digitalen pregled nad porabo vode, energije in časom čiščenja, kar pomeni neposredno optimizacijo stroškov ter zmanjšanje okoljskega odtisa. Ob tem velja poudariti, da je v logističnem sektorju ključno merilo dobrega partnerstva delovanje brez izpadov. Prodaja ustrezne naprave je le prvi korak; bistveno dodano vrednost prinaša odzivnost, priročnost in zanesljivost servisne mreže. Z lastno strokovno servisno ekipo, ki zagotavlja rešitve neposredno na mestu samem (on-site service), hitro dobavo rezervnih delov ter prilagojenimi servisnimi pogodbami v Kärcherju jamčijo visoko razpoložljivost flote in predvidljive operativne stroške skozi celotno življenjsko dobo opreme. S stalnim vlaganjem časa v nova znanja, izo-



braževanja ter sledenjem globalnim tehnološkim trendom dosegajo vrhunskost, ki jo slovensko gospodarstvo prepoznava že vrsto let.

PROXPERIENCE FORUM 2026: ODGOVORI NA IZZIVE SODOBNEGA ČASA

Ker časi prinašajo hitre tehnološke spremembe in nove poslovne zahteve, **Kärcher organizira strokovni**

Kärcher ProXperience Forum 2026, ki bo potekal **14. oktobra 2026**. Dogodek je zasnovan kot osrednji prostor za razjasnitev dilem, odprt dialog in sprejemanje poslovnih odločitev v koraku s časom. Udeleženci bodo na enem mestu spoznali primere dobrih praks ter koncept »popolne čistilne kombinacije« v praksi.

Na osrednji odski razpravi Trend Stage z naslovom »Pametna optimizacija in robotizacija v logistiki in industriji: Ali je avtomatizacija edini odgovor na rastoče stroške?« pod moderatorskim vodstvom **Gregorja Trebušaka** bodo izkušnje soočili **Tamara Zajec Balažič** (direktorica Javne agencije SPIRIT Slovenija), **Lidija Kobal** (prokuristka podjetja EES SISTEMI d. o. o.), **Klemen Šešok** (glavni direktor družbe Iskra d.o.o.), **Miha Bezjak** (direktor podjetja F.A.MAIK d. o. o.) ter **Samo Kastelic** (član uprave družbe Intereuropa d. d.). Rdeča nit razprave bo osvetlila, kako podjetja uravnotežujejo na-

ložbe v lastno tehnologijo in kader v primerjavi z najemom zunanjih izvajalcev (vprašanje »Make or Buy«). Skozi primere dobre prakse bo panel osvetlil izzive integracije naprednih avtonomnih sistemov v obstoječe logistične procese in pokazal, kako vitki procesi neposredno podpirajo obvladovanje stroškov in zmanjševanje okoljskega odtisa.

POGLED V PRIHODNOST: 10 LET STRATEŠKIH PARTNERSTEV

Vse to predstavlja tudi pomemben uvod v jubilejno leto 2027, ko bo podjetje Kärcher zaznamovalo 10 let neposredne in samostojne prisotnosti na slovenskem trgu. V tem času se je uveljavilo kot nepogrešljiv in strateški partner domačega gospodarstva, industrije in logistike, z jasno vizijo razvoja ter krepitvijo partnerstev tudi za vseh prihodnjih deset let.





Grafika: Spotnet

TOP PROJEKTI DO 2035, KI BODO ODLOČILI O USODI SLOVENSKE LOGISTIKE

- Kateri infrastrukturni projekti bodo do leta 2035 najbolj vplivali na slovenska podjetja?
- Kaj bi zamude v prihodnje pomenile za stroške, dobavne verige in konkurenčnost Slovenije?
- Zakaj evropski denar včasih ne pomaga?

Vida Petrovčič

Slovenija ima ugodno lego med severnim Jadranom, srednjo Evropo in jugovzhodno Evropo. Toda geografska lega sama po sebi podjetjem ne prinaša konkurenčne prednosti. Odločilno bo to, ali bo država do leta 2035 odpravila največja ozka grla na železnicah, cestah, v pristanišču, na letališčih in v energetskega sistema.

Na Ministrstvu za infrastrukturo in energijo poudarjajo, da mora Slovenija svojo lego tudi ekonomsko izkoristiti. To pomeni hitrejše in bolj predvidljive transportne čase, zanesljivejšo dobavne verige, boljši dostop do trgov, gospodarskih con in delovne sile ter dovolj stabilne energije za vse bolj elektrificirano gospodarstvo.

1. Top projekti, ki bodo spreminjali logistiko

Med projekti, ki jih sogovorniki uvrščajo med ključne za naslednje desetletje, so drugi in vzporedni tir Divača–Koper, modernizacija glavnih železniških prog, ljubljansko železniško vozlišče, razvoj Luke Koper in zalednih logističnih terminalov, širitev ljubljanskega avtocestnega obročja in tretji pasovi, tretja razvojna os, dvocevni predor Karavanke, povezava Želodnik–Vodice, elektrifikacija tovarnega prometa ter polnilna in letališka infrastruktura.

Pomemben del širšega razvoja so tudi energetski projekti: JEK 2, hidroelektrarne na srednji Savi, HE Mokrice, ČHE Kozjak, PSE Družmirje in krepitev elektroenergetskega omrežja. Za logistiko so pomembni zato, ker bo zanesljiva energija neposredno vplivala na stroške, elektrifikacijo vozniških parkov in odpornost gospodarstva.

Kaj bodo od tega imela podjetja?

- Bolj predvidljive poti:** manj zastojev in manj nihanj v dobavnih rokih na ključnih povezavah proti Luki Koper, Avstriji, Hrvaški in notranjosti države.
- Nižje skrite stroške:** manj čakanja pomeni manj praznih ur vozil, manj zamud v proizvodnji in manj dodatnih varnostnih zalog.
- Boljši dostop do trgov:** hitrejša povezava povečujejo uporabnost slovenskih logističnih koridorjev in konkurenčnost izvoznikov.
- Večjo energetsko zanesljivost:** elektrifikacija transporta in industrije bo potrebovala zmogljivejše omrežje in stabilne vire energije.

2. Drugi tir je začetek, ne konec rešitve

Pri drugem tiru Divača–Koper naj bi se prepustna zmogljivost povečala s 94 na 212 vlakov dnevno, prevozna zmogljivost pa s 14 na 36,9 milijona ton letno. Toda polni učinek drugega tira bo dosežen šele skupaj z nadaljnjim razvojem Luke Koper, zalednih terminalov in glavnih železniških povezav.

To je ključna razlika: drugi tir sam po sebi ne rešuje celotne slovenske logistike. Je pa projekt, brez katerega bi Slovenija težko izkoristila rast Luke Koper in položaj na južni transportni poti.

212

vlakov dnevno naj bi omogočil drugi tir Divača–Koper. Danes je prepustna zmogljivost 94 vlakov na dan, prevozna pa 14 milijonov ton letno; cilj je 36,9 milijona ton.

» **Za vsakodnevno mobilnost ljudi in razbremenitev cestnega omrežja je ključno, da zagotovimo hitro, zanesljivo ter sodobno železniško povezavo med Mariborom in Ljubljano.**«
– dr. Monika Kirbiš Rojs
ministrica za lokalno samoupravo, kohezijo in regionalni razvoj

3. Luka Koper širi kapacitete za kontejnerje in avtomobile

V Luki Koper poudarjajo, da se povečanje železniške kapacitete ujema s povečanjem luških kapacitet, predvsem z razširitvijo kontejnerskega terminala. Ob tem opozarjajo, da bo za dolgoročno konkurenčnost treba izboljšati celotno slovensko železniško omrežje, med drugim tovarno postajo Koper, načrtovani dodatni vzporedni tir Divača–Koper in druge projekte na javnem omrežju.

Strateški načrt Luke Koper do leta 2028 temelji na štirih izhodiščih: povečanju infrastrukturnih kapacitet in zmogljivosti, uvajanju pametnega pristanišča, ustreznim kadrovski strukturi ter zmanjševanju negativnih vplivov na okolje in družbo. Predvidena skupna vrednost naložb v obdobju 2024–2028 je 785 milijonov evrov.

Naložbe so usmerjene predvsem v povečanje kapacitet kontejnerskega terminala z gradnjo obale in skladiščnih površin na severnem delu prvega pomola. Projekt se je začel konec leta 2024 in naj bi trajal do konca leta 2027.

Luka Koper je začela tudi gradnjo nove garaže za skladiščenje avtomobilov s kapaciteto 11.700 enot, avtomobilske kapacitete pa je okrepila z več kot 7.000 dodatnimi parkirnimi mesti na odprtem. V letu 2026 v Skupini Luka Koper načrtujejo 200 milijonov evrov naložb v infrastrukturo, opremo in procese; leta 2025 jih je bilo za 133 milijonov evrov.

785 mio €

naložb načrtuje Luka Koper v obdobju 2024–2028, predvsem v dodatne kapacitete za kontejnerje in avtomobile.

4. Železnice morajo dohiteti prometne tokove

Med največjimi ozkimi grli so povezava Kopra z notranjostjo države, omejene zmogljivosti glavnih železniških prog, ljubljansko železniško vozlišče, ljubljanski avtocestni obroč in vpadnice ter slabša dostopnost posameznih regij.

» Kot ozko grlo lahko izpostavimo tovarno železniško postajo Koper, država pa se s to problematiko že ukvarja in jo odpravlja.«

Marina Jelen, Luka Koper

Na ministrstvu poudarjajo, da bi morali pri železnicah letno posodobiti približno 55 kilometrov tirov, dejansko pa jih je bilo v zadnjih 15 letih povprečno nekaj več kot 25 kilometrov. Skupno ozko grlo velikih projektov so tudi dolgotrajni postopki umeščanja v prostor, zato strateški projekti potrebujejo jasnejše in zavezujoče roke.

Tadej Grešovnik s Slovenskih železnic dodaja, da skupina v strateškem poslovnem načrtu za obdobje 2026–2030 načrtuje razvoj logistične-

ga stebra, vzpostavitev multimodalnih potniških centrov in sodobnih intermodalnih logističnih terminalov. Cilj je okrepiti položaj znotraj mednarodnih logističnih tokov.

5. Ceste ostajajo najvidnejše ozko grlo

Dars med projekte z največjim vplivom na gospodarstvo uvršča tretjo razvojno os sever in jug, povečanje zmogljivosti najbolj obremenjenih odsekov štajerske in primorske avtoceste ter ljubljanskega avtocestnega obroča, nadaljnji razvoj cestnih povezav na območju Kopra in Luke Koper ter celovito ureditev predora Karavanke.

Tretja razvojna os sever bo z odseki Šentupert–Velenje, Velenje–Slovenj Gradec in pozneje Slovenj Gradec–Dravograd bolje povezala Koroško in širši sever države z avtocestnim omrežjem.

55

kilometrov tirov bi bilo treba po oceni ministrstva za infrastrukturo posodobiti vsako leto, v zadnjih 15 letih pa jih je bilo v povprečju posodobljenih nekaj več kot 25 kilometrov.

6. Koper, Karavanke in Rebernice

Za izvozno gospodarstvo imajo poseben pomen projekti na območju Kopra in navezave na Luko Koper: druga faza navezave Klanec–Ankaran oziroma serminska vpadnica, razširitev Bertoške vpadnice v štiripasovnico ter dolgoročno hitrocestni povezavi Koper–Dragonja in Jagodje–Lucija. Zaradi rasti pretovora v Luko Koper je potreben zanesljiv dostop do pristanišča.

Mednarodni pomen ima predor Karavanke. Po izgradnji nove cevi je stekla sanacija obstoječe cevi, nato pa je do sredine leta 2029 predvidena vzpostavitev enosmernega prometa skozi obe cevi. To pomeni večjo zanesljivost ene najpomembnejših cestnih povezav Slovenije z Avstrijo in severno Evropo.

Na vipavskem kraku so za logistiko pomembni tudi ukrepi na območju Rebernic, predvsem protivetrna zaščita. Ne povečujejo števila pasov, lahko pa zmanjšajo omejitve in zapore zaradi burje, kar je za cestni tovarni promet pogosto enako pomembno kot hitrost vožnje.

Za gospodarstvo to pomeni krajše in bolj predvidljive potovalne čase, podjetja pa bodo imela boljši dostop do osrednjega avtocestnega križa.

Tretja razvojna os jug, predvsem povezava Novo mesto–Maline ter nadaljevanje proti Metliki in Črnomlju, bo pomembna za industrijsko območje Novega mesta in Belo krajino. Zmanjšala bo odvisnost gospodarstva od obstoječih cest nižjega ranga in izboljšala dostopnost regije za blagovne in delovne tokove.

Med ključnimi projekti za pretočnost sta tudi rekonstrukcija štajerske avtoceste med Domžalami in Ljubljano ter rekonstrukcija primorske avtoceste med Ljubljano in Vrhniko z vzpostavitvijo tretjega prometnega pasu. Za osrednjo Slovenijo je pomembna še širitev zahodne ljubljanske obvoznice Koseze–Kozarje v šestpasovnico in ureditev južne ljubljanske obvoznice med Kozarjami in Malencami.

373 mio €

evropskih sredstev je bilo prejetih za drugi tir Divača–Koper.

VARNO NA CESTI S CESTNO SIGNALIZACIJO

Cestni smerniki • Snežni koli • Smerne deske • Montažni izdelki • Svetlobni odsevniki

Kakovostne in vzdržljive rešitve za večjo varnost in vidljivost na cestah po celi Evropi.

VAL
plastika d.o.o.

Cesta v Mestni log 71
1111 Ljubljana, Slovenija
+386 1 422 85 88, +386 1 256 43 51
info@valplastika.si

DRUGI TIR V SKLEPNI FAZI, PRIPRAVE ŽE NA VZPOREDNEGA LEVEGA

Do konca leta bo opravljena glavnina izvedbenih del na drugem tiru Divača–Koper, ki jim bo sledila naslednja pomembna faza – gradnja vzporednega levega tira.

Projekt Drugi tir Divača–Koper prehaja v sklepno fazo izvedbe. Na trasi trenutno potekajo zaključna elektrostrojna dela, vzporedno pa že aktivnosti v postopku pridobivanja uporabnega dovoljenja. Zaključek glavnine izvedbenih del je predviden do konca letošnjega leta.

KLJUB IZZIVOM ZNOTRAJ FINANČNEGA OKVIRA

V večletnem obdobju gradnje so bile izvedene številne ključne in tehnično izjemno zahtevne faze projekta. Gradnjo so spremljali zahtevni kraški pojavi, plazenje v dolini Glinščice, pandemija, energetska kriza ter izrazita rast cen materialov, energentov, dela in drugih vhodnih stroškov. »Drugi tir je eden največjih in najzahtevnejših infrastrukturnih projektov v Sloveniji. Po šestih letih intenzivne gradnje je pomembno, da nam je kljub vsem izzivom uspelo ohraniti projekt znotraj finančnega okvira, določene-

nega ob začetku njegovega izvajanja,« je poudaril generalni direktor družbe 2TDK Matej Oset. Direktor Marko Brezigar pa dodaja: »Naša prednostna naloga je kakovostno dokončanje preostalih del znotraj ocenjene vrednosti ter izvedba vseh potrebnih aktivnosti za pridobitev uporabnega in obratovalnega dovoljenja.«

PRIMER DOBRE PRAKSE NA EVROPSKI RAVNI

Izvajanje projekta je bilo v zadnjih letih predmet več domačih in mednarodnih revizij, ki so ugotovile, da je finančno upravljanje ustrezno in niso podale nobenih priporočil za izboljšave. Projekt zaradi svoje zahtevnosti in načina izvedbe vzbuja tudi vse več zanimanja v tujini. Evropska komisija in Evropska investicijska banka ga izpostavljata kot primer dobre prakse, na 2TDK pa se za izmenjavo izkušenj in prenos znanja



obračajo tudi tuji upravljavci železniške infrastrukture.

PRIPRAVE NA GRADNJO VZPOREDNEGA LEVEGA TIRA

Ob zaključevanju gradnje desnega tira pa se projekt že nadaljuje z naslednjo pomembno fazo – vzporednim levim tirom. Družba 2TDK je junija letos vložila zahtevo za izdajo integralnega gradbenega dovoljenja, s čimer je bil narejen eden ključnih korakov za začetek gradnje. Vzporedni levi tir bo z novozgrajenim desnim tirom omogočil sodobno dvotirno železniško povezavo med Divačo in Koprom ter bistveno povečal zmogljivost železniške povezave.

2TDK

7. Evropski denar pomaga, a odloča pripravljenost projektov

Evropska sredstva so eden ključnih vzvodov infrastrukturnega cikla. Za drugi tir Divača–Koper je bilo prejetih 373 milijonov evrov, za sklopa Škalsko jezero in Konovo na tretji razvojni osi 44,85 milijona evrov, za sanacijo prve cevi Karavank do 32,21 milijona evrov ter za PSE Družmirje do 30 milijonov evrov oziroma 45 odstotkov investicijske vrednosti.

Evropsko financiranje zmanjšuje pritisk na državni proračun in spodbuja izpolnjevanje standardov Mediteranskega koridorja TEN-T. Toda ključno je, da ima Slovenija pravočasno pripravljene in umeščene projekte. Na ministrstvu pri železnicah opozarjajo tudi na potrebo po stabilnejšem sistemskem viru financiranja, nekakšnem železniškem Darsu.

Ministrica za kohezijo in regionalni razvoj dr. Monika Kirbiš Rojs posebej izpostavlja pomen hitre in sodobne železniške povezave med Mariborom in Ljubljano. Po njenem so vsakodnevni zastoji jasen znak, da je treba potnikom ponuditi privlačno alternativo na tiri, če želi država dolgoročno razbremeniti avtocestni križ in spodbuditi skladen regionalni razvoj.

8. Kaj je realno izvedljivo do leta 2035?

Najbolj zreli so projekti, ki so že v gradnji ali imajo jasnejšo časovnico: novi in vzporedni tir Divača–Koper, tretji pasovi na štajerski in primorski vpadnici, sanacija Karavank, posamezni odseki tretje razvojne osi, polnilna infrastruktura, PSE Družmirje in prostorski načrti za mednarodna letališča.

Promet po novi vzhodni cevi predora Karavanke je stekel marca 2026, obstoječa cev pa je v sanaciji. Zaključek prenove je načrtovan v letu 2029. Na področju letalstva je pomemben cilj sprejetje državnih prostorskih načrtov za vsa tri mednarodna letališča do konca leta 2029 oziroma 2030. To bi ustvarilo pogoje za razvoj letališke infrastrukture, tovornega prometa, vzdrževanja letal in drugih logističnih dejavnosti.

Elektrifikacija cestnega prometa bo zahtevala bistveno zmogljivejšo polnilno infrastrukturo. Leta 2026 je bilo v okviru treh javnih razpisov zagotovljenih 31,7 milijona evrov nepovratnih sredstev iz Podnebnega sklada: 15 milijonov evrov za javno dostopno polnilno infrastrukturo zunaj TEN-T, 10 milijonov evrov za polnilne parke

ob TEN-T in 6,7 milijona evrov za pilotne projekte zelene tovarne logistike. Za težka električna vozila je zahtevana moč polnilnih mest najmanj 350 kW.

Pri JEK 2 je cilj, da se do leta 2028 zaključi umeščanje v prostor in projekt pripravi na naslednje investicijske korake. Največje tveganje za izvedbo drugih projektov do leta 2035 ostajajo dolgotrajni prostorski in okoljski postopki.

9. Cena zamud je izgubljena konkurenčnost

Zamude pri velikih infrastrukturnih projektih za podjetja pomenijo daljše in manj predvidljive transportne čase, več zastojev, višje logistične stroške, manj zanesljive dobavne verige ter slabšo konkurenčnost slovenskih prometnih koridorjev in Luke Koper.

Pri železnicah bi zamude ogrozile tudi pravočasno izpolnjevanje zahtev TEN-T, pri energetiki pa povečale uvozno odvisnost ter izpostavljenost cenovnim in geopolitičnim pretresom. Cena zamud zato ni samo dražja gradnja. Je tudi izgubljena poslovna in investicijska priložnost.

SKOPPI 2026: HITRA ŽELEZNICA, PRETOČNE AVTOCESTE IN BOLJŠA MOBILNOST

Proge za visoke hitrosti, nadgradnja avtocestnega omrežja in mobilnost posameznika bodo tudi ključne teme na 17. Slovenskem kongresu o prometu in prometni infrastrukturi. Ta bo od 21. do 23. oktobra v Portorožu.

Kar zadeva proge za visoke hitrosti, bodo v ospredju izzivi zakonodaje, racionalnosti, finančnega okvira, umeščanja v prostor in same gradnje; podobno velja tudi za nadgradnjo avtocestnega omrežja. Pri mobilnosti posameznika pa so ključni dostop do osnovnih storitev, trajnostna mobilnost v urbanem okolju, dostopnost v ruralnem okolju in mestna logistika.

G. N.

2035

je meja, do katere bodo podjetja najbolj občutila, ali so projekti izvedeni pravočasno: v logističnih stroških, zanesljivosti dobav in konkurenčnosti slovenskih koridorjev.

NOVA LOGISTIČNA PRIDOBITEV ZA SEŽANO IN T.L.SIRK

V Sežani se je 22. septembra s položitvijo temeljnega kamna začela druga faza razvoja logistično-industrijskega parka Log Center Adria.

Naložba, vredna več kot 40 milijonov evrov, bo prinesla približno 47.000 kvadratnih metrov sodobnih logističnih površin s spremljajočimi pisarniškimi in servisnimi prostori.

PRILožNOST V SREDIščU MEDNARODNEGA PROMETNEGA VOZLIščA

Sežana ima zaradi neposredne bližine italijanskega trga, pristanišč Koper in Trst ter povezav s srednjeevropskim prostorom pomembno logistično lego in prav to je eden od razlogov za razvoj Log Centra Adria, ki se je začel že leta 2018. Objekt, katerega razvoj in gradnjo so prevzele uveljavljene mednarodne družbe GO ASSET

Development, BHM Parks in HSF System, bo po zaključku gradnje v uporabo prevzelo slovensko logistično podjetje T.L.Sirk.

ŠIRITVIJO ZMOGLJIVOSTI TUDI VRAčAJO NAZAJ V OKOLJE

T.L.Sirk je podjetje s tridesetimi leti izkušenj, ki strankam ponuja celovite rešitve – od cestnega, ladijskega, železniškega in letalskega transporta do skladiščenja, carinskih storitev in upravljanja logističnih procesov. »Naš cilj je enostaven: ponuditi strankam vse te storitve na enem mestu. Zato tudi potrebujemo skladišča, kot je Log center Adria,« je ob dogodku komentiral direktor podjetja Andrej Sirk.



Kot je dodal, bodo z novimi kapacitetami obvladovali skupno 150.000 m² površin ter dodatno zaposlili med 600 in 700 lokalnih kadrov. Obenem pa bo objekt omogočil nadaljnji razvoj logističnih storitev na območju, ki ima vse pomembnejšo vlogo v povezovanju Jadrana z zaledjem Evrope.

Promo



T.L.Sirk d.o.o.
Cesta dveh cesarjev 393, SI - 1000 Ljubljana
M: 070 606 505 W: tls.si E: info@tls.si



Strastjo do žerjavov!

www.insem-atmos.si



- ✓ izdelki zasnovani in izdelani v Sloveniji
- ✓ kakovostne industrijske komponente
- ✓ nižji stroški vzdrževanja

• Vrhunska industrijska dvigala

Dvigala in žerjavi po meri z vrhunsko opremo, za varno in hitro prenašanje vašega bremena.

• Hiter servis dvižne opreme

Z izkušeno ekipo serviserjev ter veliko zalogo rezervnih delov vam zagotavljamo hitro odpravo napak.

• Kratki dobavni roki

Zaloga opreme nosilnosti od 125 kg do 15 t nam omogoča krajše dobavne roke od konkurence.

INSEM-ATMOS žerjavi in dvižna tehnika d.o.o.
Slivniška cesta 6, 2311 Hoče

Sledite nam



Tel: +386 51 334 556, +386 31 494 869
info@insem-atmos.si, www.insem-atmos.si

»HITRE PROGE MORA FINANCIRATI EU. SLOVENIJA JIH SAMO ZASE NE POTREBUJE ...«

- Zakaj bi morala EU plačati slovenske hitre železniške proge?
- In zakaj obstaja razlog, da bi morala sofinancirati tudi nadgradnjo avtocestnega križa?
- Ali morda neracionalno popravljamo avtoceste?

Goran Novković
Foto: Barbara Reya



Hitra železnica in nadgradnja slovenskih avtocest. To sta dve močni temi 17. Slovenskega kongresa o prometu in prometni infrastrukturi (SKoPPI), ki bo od 21. do 23. oktobra v Portorožu. Z Andrejem Janom, predsednikom programskega odbora, v intervjuju razstiramo, kaj moramo v Sloveniji storiti z našimi železnicami, cestami in še marsičim drugim ...

Naš sogovornik sicer vodi podjetje PNZ, ki se ukvarja z glavnimi infrastrukturnimi projekti za ceste in avtoceste, deloma pa tudi za železnice, pristanišča in letališča.

Kakšno vlogo bi moral imeti javni promet po železnici?

Javni promet po železnici je ujetnik tovarnega prometa in tehničnih rešitev, ki ne omogočajo takšne mobilnosti, kot bi si jo želeli.

Pri javnem prometu, sploh pri železnici, sta ključna prvi in zadnji kilometer poti. Če uporabnik od postaje pol ure hodi do delovnega mesta in potem še pol ure od postaje do doma, je to že ena ura. Takšna

mobilnost ni konkurenčna avtomobilu. Železniški promet je zato zanimiv za kraje, ki so neposredno ob progi, kot so Kamnik, Kranj, Škofja Loka, Grosuplje in Ivančna.

Avtobusni promet je po drugi strani ujetnik cestnega prometa, ker zanj nimamo dovolj posebnih površin. Tretji pas na avtocesti bi zelo skrajšal čas potovanja do okoliških krajev največjih slovenskih mest. Tako bi bil konkurenčen tudi osebnim vozilom.

Slovenija je policentrična, poseljenost je razpršena. Kakšen je dostop do nujnih javnih storitev?

Za uporabnike so ključne aktivnosti in ponudba storitev. Slednje se delijo na 15-minutni dostop, v katerem so osnovna trgovina, šola, zdravstveni dom, pošta, banka in podobno, 30-minutni dostop, v katerem so upravne enote, srednješolski centri, osnovne bolnišnice in večji trgovski centri, ter 60-minutni dostop, v katerem so univerzitetni centri, klinični centri, vladne službe, letališča in tako naprej.

S tega vidika morajo biti ceste predvsem predvidljive in vsak trenutek dneva pretočne. To, da se čas mobilnosti s 30 ali 60 minut podaljša na dve uri, ni sprejemljivo. To je infrastrukturni problem.

» Gre za mediteranski koridor hitre železnice. Tega ne bi smela plačati slovenska družba oziroma slovenski davkoplačevalci.«



» **Hitra proga Ljubljana–Maribor, ki bi se začela v Ljubljani in končala v Mariboru, je namreč povsem nesmiselna ...«**

Ali je dostop do osnovnih storitev v ruralnih območjih v Sloveniji bolj infrastrukturni ali pa je že tudi socialni problem?

V izrazito ruralnih območjih po celotni Sloveniji dostop do storitev vidim bolj kot sociološki problem, ker se je v zadnjem obdobju začelo uporabi avtomobila oporekati – toda Slovenija je poseljena zelo razpršeno, zato je uporaba avtomobila ključna. Tudi zato imajo družine na bolj oddaljenih lokacijah več avtomobilov.

Cestna infrastruktura je po Sloveniji sicer razmeroma dobra. Treba je narediti še posamezne povezave, deželne magistrale ...

Deželne magistrale?

Da, poznamo jih predvsem iz Nemčije in tudi iz Avstrije. To so tripasovne ceste, kjer se dva pasova v eno smer izmenjujeta. Tako so bolj pretočne in omogočajo hitro migracijo med posameznimi regionalnimi centri. Tak primer bi lahko bila cesta Bovec–Nova Gorica ali pa Cerknica–Kočevje. Zdaj skozi mesta vozimo z omejeno hitrostjo, to pa traja.

Če prav razumem, je glede na razpršenost poselitve, stanje infrastrukture in vezanost Slovencev na avtomobile verjetno najbolj smiselna zelena politika intenzivno posodabljanje voznega parka v električnega?

Če želimo manj emisij, je ena možnost elektrifikacija. Toda postavimo si vprašanje za razmislek: kako bi delovali v Ukrajini, če bi bili zdaj povsem odvisni od elektrike? To bi bil problem.

Elektrifikacija je na prvi pogled dobra rešitev, toda odvisnost od enega vira je lahko problematična. Po mojem mnenju je prava rešitev razpršenost virov in konkurenca tehnologij, s čimer bi se posamezne tehnološke rešitve lahko dodatno razvijale glede na svoje prednosti.

Na 17. kongresu SKoPPI boste precej razpravljali o hitrih vlakih. Govorili smo z ministrom Jernejem Vrtovcem, ki pravi, da so evropska sredstva za ta namen na voljo, toda težava je umeščanje v prostor. Kdaj bi realno lahko dobili hitro železnico in kako bi jo financirali?

Na kongresu želimo imeti dve prebojni temi. Prva je ta, da ozavešimo šestpasovni avtocestni križ, ki je ključen za nadaljnji razvoj družbe in gospodarstva Slovenije. Druga prebojna tema pa je, da se tudi z dejanji premaknemo k umestitvi hitre železniške proge v evropske koridorje, ki potekajo skozi Slovenijo.

Hitra proga Ljubljana–Maribor, ki bi se začela v Ljubljani in končala v Mariboru, je namreč povsem nesmiselna. Ključno bi bilo vzpostaviti koridor hitre proge od Benetk, mimo Ljubljane in morda Zagreba naprej do Budimpešte, Gradca. Glede tega se bo treba kar hitro zediniti.

Ključno je torej začeti dejansko umeščati hitro progo v prostor. Predvsem zato, ker takšno umeščanje v prostor stane izjemno malo denarja v primerjavi s celotno ceno objekta.

Gradnja objekta pa pri nas traja ...

Traja. Najprej je treba vse deležnike prepričati, da ne gre samo za povezavo Ljubljana–Maribor in da je kontekst bistveno širši. Traja pa tudi zato, ker ljudje na različnih položajih – tudi posamezniki pri nosilcih urejanja prostora – na to gledajo zelo osebno. Velikokrat slišimo: »Samo preko mojega trupla.«

Tako ne bi smelo biti. Posamezniki, ki delujejo v vlogi nosilcev urejanja prostora, se morajo nekako vklopiti v to dogajanje in na to temo pogledati tudi z drugega zornega kota, ne samo z ožjega vidika svoje stroke. Ljudje si svoje delo pogosto močno jemljejo k srcu in svojo ozko stroko branijo do onemoglosti. Pri naslednjih vratih pa enako počne tudi nekdo v drugi stroki in sistem je tako zablokiran.

Kaj bi konkretno lahko naredili, da bi to umeščanje v prostor pospešili?

Najprej moramo identificirati morda do deset najpomembnejših projektov, ki jih mora vlada vzeti pod svoje okrilje. Po mojem mnenju kar s strokovno in tehnično podkovanim državnim sekretarjem. Podobno rešitev imajo Italijani. Tako bomo presegli medresorska nasprotovanja in podajanje kljuk.

Nato je treba poseči v posamezne člene zakonodajne; nikakor ne v celoti, temveč samo na delih, kjer škriplje. Kar zadeva hitre proge, pa moramo od EU zahtevati, da financira ta projekt. Slovenska družba jih samo zase ne potrebuje ...

Minister Vrtovec omenja več različnih financiranja: denar iz evropskih sredstev, zasebne investitorje, zelene obveznice ...

To razumem kot dolg. Z obveznicami bi se do nekoga zadolžili.

Potniški železniški promet je posebna evropska zgodba, s katero se želi omejiti porabo fosilnih go-

» **Najprej je treba razširiti ljubljanski obroč in njegove krake navzven, vse dokler potem ne pridemo do Maribora, Kopra, Novega mesta, Jesenic.«**

riv za letala. Pred časom je bilo treba z železniškimi potovanji nadomeščati letalske poti na razdalji okoli tisoč kilometrov. Zdaj se to skrajšuje že na razdalje petsto kilometrov. EU bo najbrž vztrajala pri tem, da se ta cilj uresniči, torej potrebujemo ustrezno železniško infrastrukturo.

Če je tako, jo bo treba narediti tudi preko Slovenije. To, da v Sloveniji nimamo dostopa do evropskih sredstev za infrastrukturo, ker smo že preveč razviti, je zame problematično. Hitra proga ni slovenski projekt, kot je denimo dobra povezava Bovca z Novo Gorico, ampak je in mora biti evropski projekt. Gre za mediteranski koridor hitre železnice. Tega ne bi smela plačati slovenska družba oziroma slovenski davkoplačevalci.

Greva na ceste: kateri odseki po vašem najbolj pogrešajo nadgradnjo? Kaj bi bilo treba narediti najprej?

Če se v Mariboru nekega povprečnega dne v oktobru zapeljete na avtocesto proti Kopru, se boste verjetno gnetli ob samih tovornjaki. Ti tovornjaki večinoma tranzitno prevažajo tovor, v večini primerov mimo Ljubljane. Samo tovornjaki zasedajo en pas. Če bi jim pustili dva pasova, bi zasedli dva.

To nakazuje, da bi samo tovarni promet zasedel štiri pasove za tranzit skozi Slovenijo. In večinoma to sploh ni naš tovor, temveč ga prek našega ozemlja in mimo naših sodržavljanov prevažajo evropsko gospodarstvo. V enačbi financiranja bi bilo to pač treba upoštevati.

Okvara vozila na avtocesti. Kaj zdaj?



» **Zdaj na polno obnavljamo primorsko avtocesto ... Škoda, da zdaj to delamo, potem bomo pa spet na istem odseku širili cesto.«**

Ampak odločevalci v EU bi lahko rekli: »To je sicer res, toda slovensko gospodarstvo je izvozno in tudi tovarnjaki z vašim blagom se vozijo po drugih evropskih državah.«

Že res, toda po naših cestah potuje bistveno več tovara iz Nemčije, Romunije ali Italije, kot pa tovara našega izvora potuje po njihovih. Vpliv slovenskega tovara na Nemčijo je kot vpliv kakšnega predmestnega dela Münchna na Slovenijo. Zato mislim, da ne moremo nositi enake teže.

Res pa je transporta več zaradi lege Slovenije ...

Glede izrabe lege moramo sprejeti družbeni konsenz. Če smo tranzitna država, potem bomo morali o tem razmišljati in imeti tranzit, z njim zaslužiti in seveda zanj tudi poskrbeti. O tem so govorile že zgodbe o vozarjih Janeza Jalna, pa tudi Martin Krpan je prevažal tovor po cestah od Trsta do Dunaja mimo Ljubljane.

Če ne želimo biti tranzitna država oziroma želimo biti zelena oaza v Evropi, pa je geografska lega v križišču koridorjev za takšno držo lahko kvečjemu težava.

Kateri odseki prog za železnico bi bili najbolj zahtevni, če bi gradili novo progo?

Pomembna sta dva vidika. En vidik so koridorske in regionalne proge, torej omrežje obstoječih prog, ki se stalno posodablja in služi tako tovoru kot potniškemu prometu. Ko gre pretežno za regionalni potniški promet (kot proti Novemu mestu), imamo težave že z dolensko progo čez Trnovo, botanični vrt in Ljubljano, pri kamniški proggi pa na primer zaradi preboja čez Domžale.

Drugi vidik so hitre proge, o katerih sva govorila prej. Tu kot največji izziv vidim odsek med Divačo in Ljubljano, in sicer zaradi razgibanega terena, pri katerem je Divača na okoli 400 metrih nadmorske višine, Postojna na 500 metrih in Ljubljana na 300 metrih. Ker Postojna ni ključna za hitro železnico, bi se ji izognil, verjetno s predori. Skupaj bi bila takšna trasa verjetno dolga slabih 70 kilometrov.

Najbrž je tako tudi od Ljubljane do Maribora ...

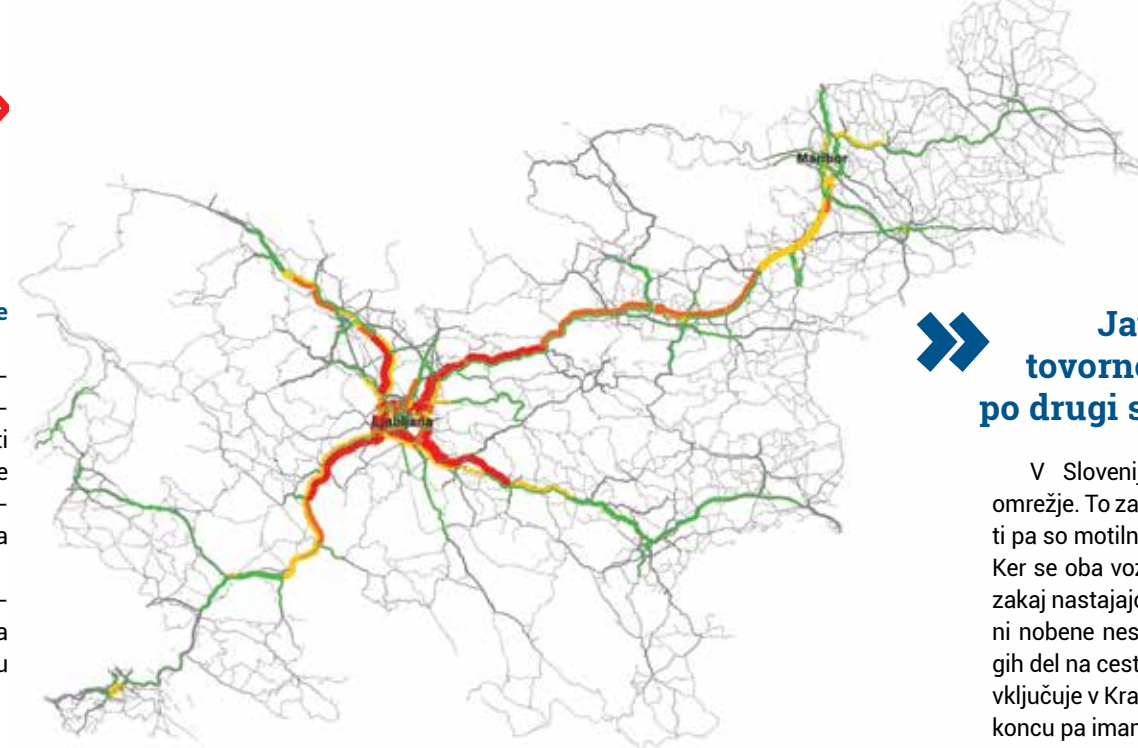
Trase od Ljubljane do Maribora so že kar dobro razdelane. Ena od variant poteka po posavskem in nato savinjskem koridorju, seveda z ustreznimi predori. Ta omogoča tudi navezavo Zagreba pri Zidanem Mostu, ki ga vidim kot partnersko mesto na sistemu hitrih prog.

Mar ni to spet ovinek proti Mariboru? Kaj pa direktna proga iz Ljubljane proti Celju?

Če pogledava zemljevid, sta si oba koridorja konkurenčna in oba sta tudi izvedljiva. Zahtevnejši se mi zdi odsek Divača–Ljubljana.

Vsak dan vidimo ogromno delovišč na slovenskih avtocestah. Kako so vzdrževane obstoječe ceste na našem avtocestnem križu?

Nisem poklican za uradni odgovor, ker imata družba za razvoj investicij (DRI) in Dars za ta namen ustrezne strokovne službe. Toda po mojih izkušnjah



Prometna obremenitev Slovenije
(Čas 06:00)

se mi zdi, da se obnove lotevamo nekoliko prej kot recimo Italijani ali tudi Nemci. Cesta od Salzburga do Münchna je denimo že precej stara ...

Ceste popravljamo razmeroma hitro. Zdaj na polno obnavljamo primorsko avtocesto. Vemo pa, da bomo slej ko prej morali celoten avtocestni križ razširiti v šestpasovnega. Škoda, da zdaj delamo to, potem bomo pa spet na istem odseku širili cesto.

Nekateri omenjajo, da so viadukti že zastareli ...

Za viadukte to drži. Ravbarkomanda in viadukt čez Ljubljano sta stara več kot 50 let, tako da bo treba z njima nekaj narediti. Poleg tega bodo morali biti tudi viadukti šestpasovni. Viadukti so res stari, stanje vozišča pa je relativno dobro.

Zame je tipičen primer hitre obnove gorenjska avtocesta. Precej se vozim na Bled, pa nisem zasledil potrebe po prenovi cestišča. Sprašujem se, kaj smo letos poleti tam pridobili. Srednji pas smo malo razširili. Večjih zastojev sicer ni bilo, ampak za to je upravitelj porabil določen denar, večje dodane vrednosti pa nisem zaznal. A kot rečeno, za časovne okvire obnov nisem pravi naslov.

Katerih ozkih grl bi se morali lotiti najprej?

Največje ozko grlo je seveda ljubljanski obroč, z navezavo na štiri krake – Vrhniko, Domžale, Kranj in Grosuplje. Najprej bi morali začeti delati na tem obroču. Zdaj čakamo gradbeno dovoljenja za odsek Koseze–Kozarje, kjer bo prava šestpasovnica. To pomeni šest pasov, ob tem pa še pospeševalni pasovi, pasovi za prepletanja in odstavni pasovi. Sledi Kozarje z južno obvoznico.

V razmeroma kratkem času bomo razširili krak proti Domžalam, a dobili bomo šest pasov brez odstavnih pasov in odstavnih niš, to pa prave sodobne šestpasovnice zahtevajo. Dober primer take ceste je od Palmanove do Benetk: šest pasov, odstavni pas, ob tem pa tudi odstavne niše.

Javni promet po železnici je ujetnik tovarnega prometa. Avtobusni promet je po drugi strani ujetnik cestnega prometa.«

V Sloveniji imamo zelo preprejeno cestno omrežje. To zahteva veliko koncentracijo priključkov, ti pa so motilni faktorji, tako varnostni kot prometni. Ker se oba voziva iz smeri Kranja, lahko razčleniva, zakaj nastajajo zastoji na gorenjski avtocesti, četudi ni nobene nesreče in ni nobenih gradbenih ali drugih del na cesti. Veliko vozil se namreč na avtocesto vključuje v Kranju, pa nato na Brniku in v Vodica, na koncu pa imamo še Šmartno in Brod.

Na teh točkah nastajajo turbulence v prometu, zato se zmanjšuje pretočnost. To so tipični zastoji zaradi pogostih priključkov. Podobno je na štajerk, primorki in dolenk.

A ključno sporočilo je: najprej je treba razširiti ljubljanski obroč in njegove krake navzven, vse dokler potem ne pridemo do Maribora, Kopra, Novega mesta, Jesenic.

Prišla je nova vlada. Obljubila je več investicij, tudi spremembe pri umeščanju v prostor. Omenja se železniški sklad, nov zakon o strateških nacionalnih investicijah in podobno. Ali bomo imeli dovolj lastnega gradbenega in projektantskega kadra za večji investicijski zagon?

Če bomo ponujali normalno ceno dela, bomo imeli tudi dovolj delavcev, v nasprotnem primeru pa nam bo teh primanjkovalo. Če bomo kot družba pripravljeni plačati normalno ceno za infrastrukturo – tako kot smo v zasebnem življenju pripravljeni plačati za izjemno udobno oblazinjeno sedežno garnituro, čeprav bi funkcionalno zadostovala tudi lesena oblazinjena klop –, bo delovne sile dovolj. Marsikdo bo namreč za ustrezno plačilo pripravljen delati.

Ali res lahko pričakujemo, da bodo šli Slovenci kot gradbeniki graditi avtoceste, če bodo plače višje?

Mogoče jih bodo gradili tisti, ki so doma iz držav blizu Slovenije, ne pa ljudje z drugega konca sveta. Prepričan sem, da bi marsikdo raje delal za isti znesek pri nas kot pa v Nemčiji, ker bi lahko konec tedna preživel doma.

Kako pa bomo zagotovili financiranje dražjih projektov ob tako visokem javnem dolgu?

Mislim, da denar za kakovostno prometno infrastrukturo ne bi smel biti problem. Iz predhodno razloženih razlogov je treba predvsem vztrajati pri ustreznih evropskih sredstvih. Poleg tega pa je treba za ustrezno prometno infrastrukturo smotno nameniti tudi naša javna sredstva.



Grafika: Spotnet

MILIJARDA EVROV! NA SLOVENSKIH CESTAH KRALJUJE PORSCHE.

- Katera podjetja, povezana s prometom in logistiko, so največja v Sloveniji?
- Katera so najboljša mala in srednja podjetja v tej panogi?
- In kdo od podjetnikov se je zavihtel med največjih deset?

Goran Novković

Po medijih se res že nekaj časa šopiri Tesla, a v Sloveniji je še vedno najmočnejši Porsche. Lani sta družbi Porsche Slovenija in Porsche Inter Auto kot največja in peta največja družba z naše tokratne lestvice največjih podjetij, povezanih s prometom in logistiko, skupno prvič presegli magično mejo milijarde evrov prodaje.

Drugače je na lestvici najboljših malih in srednjih logističnih podjetij po EBITDA, kjer je na vrhu domače podjetje za cestni prevoz Pfeifer iz Naza-

rij. Ta je prehitel celo slovensko podjetje globalne družbe GLS, ki se ukvarja s pošto distribucijsko dejavnostjo.

A. Največja podjetja

Trgovci na lestvici največjih podjetij v prometu in logistiki izrazito prevladujejo; med prvimi 50 družbami jih je natančno polovica. Za Porschejem sta močna trgovca GA Adriatic, ki trguje z vozili znamke Renault, in Toyota Adria.

Visoko med trgovci je še Emil Frey Avtocenter, ki zastopa kar 12 znamk, a sodi v isto skupino kot P Automobil Import, Star import, Avto Triglav in C Automobil Import ..., ki so prav tako visoko na lestvici. Ta skupina zbirno presega pol milijarde evrov.

A pred podjetjem Emil Frey Avtocenter je, presenetljivo, še nekdo.

1. Podjetniški presenečenja: Preskok in GMT skočila visoko

Nato pa presenečenje – podjetje Preskok v lasti Željka Radilovića. Preskok je torej z dobrimi 221 milijoni evrov prodaje skočil kar na 8. mesto lestvice največjih podjetij, povezanih z logistiko in prometom. Na 10. mestu pa je še eno podjetniško podjetje – GMT iz Murske sobote v lasti družin Karoly in Gider.

Obe podjetji se uvrščata na našo februarsko lestvico največjih podjetij v lasti podjetnikov. Preskok se na svoji spletni strani med drugim pohvali, da so prodali ali administrativno obdelali (upravljanje dokumentov) že več kot 150 milijonov novih ali malo rabljenih vozil več kot 36 različnih znamk. GMT pa je znan po trgovini z avtodeli.

Kdo so še drugi slovenski podjetniki na lestvici? Za omenjenima je Avto Slak Miha Slaka. Ta je s prodajnimi znamkami koncerna Volkswagen povezan s Porschejem. VCAG in KMAG sta oba v lasti družine Habič; prva je zastopnica znamke Volvo, druga pa je znana po zastopstvu znamke Kia. Visoko je še prevoznik Prigo družine Pristavec, pa tudi kranjska Avtohiša Vrtač družine Vrtač.

2. Za Porschejem Slovenija zaostaja celo Dars

Vrnimo se na vrh lestvice največjih po prodaji. Kako močno rast je lani ustvarila družba Porsche Slovenija, ne potrjuje le dejstvo, da je prehitela državno avtocestno družbo Dars, temveč tudi drugi podatek, da je prodajno prednost pred Darsom s predlanskih dobrih 42 milijonov evrov povečala na lanskih skoraj 95 milijonov evrov.

Še boljša je primerjava z Luko Koper, ki je na lestvici največjih podjetij, povezanih s prometom in logistiko, na 4. mestu z dobrimi 376 milijoni evrov prodaje. To je le okoli 37 odstotkov zbirne prodaje obeh omenjenih Porschejevih podjetij. Tretja državna firma, Pošta Slovenija, pa je zadnja med največjo sedmerico, ki ji je lani uspelo preseči prag 300 milijonov evrov prodaje.

Po medijih se res že nekaj časa šopiri Tesla, a v Sloveniji je še vedno najmočnejši Porsche.

Preskok podjetnika Željka Radilovića je skočil kar na 8. mesto lestvice največjih podjetij, povezanih z logistiko in prometom.

3. Kdo je med top družbami, ki niso trgovske?

Poleg omenjenih treh državnih družb – Darsa, Luke Koper in Pošte Slovenija – so to še naslednje državne družbe: Slovenske železnice (SŽ) – tovorni promet, SŽ Vleka in tehnika ter Intereuropa (v večinski lasti Pošte Slovenije). Za primerjavo: Slovenske železnice – potniški promet so šele sredi lestvice.

Med logističnimi podjetji so visoko Cargo-Partner, TGP Express, Boxline UCL, DSV Road, DSV Contract Logistics, DHL Express, GLS in DHL Global Forwarding. Vse so močne svetovne znamke. Visoko je tudi koprška družba TPG Express. V drugem delu lestvice pa najdemo tudi slovensko zasebno špedicijsko podjetje RCM v lasti Korošcev Ivana in Irene Sušnik.

4. Visoka rast Arrive in Nomaga

Kar za tretjino je lani zrasel Nomago, ki je v 75-odstotni lasti Slovenskih železnic, a tudi v so-lasti Adventure Investments, kjer ima močno vlogo Darko Martin Klarič. Podobno je precej skočila tudi prodaja Arrive, kar za 60 odstotkov! Za deset odstotkov pa je zrasel znani prodajalec pnevmatik, družba Bartog.

Med cestnimi prevozniki je najvišje hčerinska družba beograjskega podjetja Mišped, nato pa sledi Prigo. Treba je upoštevati, da slednja, ki je v lasti družine Pristavec, del prodaje ustvari tudi s prodajo vozil, po skupni prodaji pa je pred Mišpedom. Sledijo še Kobal transporti, Frikus špedicija in Avtotransporti Kastelec.

5. Druga zanimiva velika podjetja

Na lestvici sta kar dve podjetji iz zračnega prometa: Solinair in podružnica nemške Lufthanse. Iz skladiščenja je manj znana firma Volnik skladiščenje iz Dekanov. S področja najema vozil sta poleg Avant Carja na lestvici še Ayvens Slovenija in Avtoplus PVO.

Seveda je podpanožne podatke treba jemati zadržkom, ker so podjetja razvrščena po njihovi glavni panogi. Številna med njimi pa se ukvarjajo z različnimi dejavnostmi.

B. Najboljša mala in srednja podjetja

Poglejmo še na lestvico najboljših logističnih malih in srednjih podjetij (MSP) po EBITDA. Tu so navadno tudi hitro rastoča podjetja, ki jih nato čez nekaj let zaznamo med največjimi.

1. Prevlada cestnih prevoznikov pri vrhu

Ne le, da je na vrhu cestnoprevozno podjetje Pfeifer. Med prvo deseterico je kar sedem podjetij, ki se ukvarjajo s cestnim prevozom. Poleg Pfeiferja so to še: Global sistem, Transport Finec, Ploj, FF Group, Frikus in Prevozništvo Danijel Fijavž. Najbrž že sami med njimi spoznate veliko podjetij slovenskih prevoznikov.

Poleg GLS sta med prvo deseterico samo še dve družbi iz drugih logističnih panog: Adria Kombi, ki se ukvarja z železniškim tovornim prometom, in DHL Express, tekmeč GLS.

2. Kdo so izjeme, ki niso iz cestnega prevoza?

Nič drugače ni v drugi deseterici. Spet sedem podjetij iz segmenta cestnega prevoza. Kdo pa so izjeme iz drugih logističnih storitev?

V drugi deseterici je to Comark v lasti družine Butala. F. A. Maik se ukvarja z več logističnimi storitvami. Sledita DSV Contract Logistics in koprška družba Eko olje na robu dvajseterice, nato pa BSL in Metrans Trans. Vse to v prvi trideseterici. Skratka, cestni prevoz v Sloveniji med MSP močno prevladuje.

Pod črto: logistika, promet ter trgovina in druge storitve, povezane z njima, se v Sloveniji lepo razvijajo. Tudi konkurenca pa je vse močnejša; torej je zdrava.

Kar za tretjino je lani zrasel Nomago. Podobno je močno skočila tudi prodaja Arrive, za kar 60 odstotkov!

EN PARTNER ZA VSE LOGISTIČNE POTREBE

Družba ALFA SP opravlja vse vrste logističnega transporta, s strankami pa posluje po načelu vse na enem mestu.

»ALFA SP je edino in hkrati najstarejše slovensko logistično podjetje v zasebni lasti, ki z lastno operativno pokriva vse vrste transporta: letalskega, ladijskega, cestnega in vse logistične aktivnosti: carinjenje, varnostno svetovanje, pakiranje, skladiščenje in manipulacije – 'in-house', z lastnim znanjem, licencami, dovoljenji, certifikati.

Od 1989 Z DOLGOROČNO VIZIJO

ALFA SP s sedežem v Ljubljani ter poslovalnicama v Kopru in na Brniku posluje že 37 let, s sestrskima podjetjema na Hrvaškem in v Srbiji pa pokriva tudi balkanski koridor. »Ne gradimo za naslednje četrtnetle, ampak za naslednja desetletja. Stranke pri nas dobijo kakovost po ceni, ki je dolgoročno vzdržna,« poudarja Stamatović.

JADRAN PRED NOVIMI IZZIVI

Kot največji izziv pri poslovanju sogovornik izpostavlja varnostne razmere v Rdečem morju, ki ladje preusmerjajo okoli Afrike in slabijo prednost severnojadranskih pristanišč. Trg pretresajo tudi šibkejša gospodarska aktivnost v EU, pritisk na marže in veliki tuji igralci, ki krepijo vpliv na cene. »Verjamem, da bo trg na dolgi rok znal ceniti neodvisne ponudnike,« pravi.

PRIPRAVLJENI BOLJE OD KONKURENCE

Prihodnja leta bodo zahtevna, a so v ALFA SP prepričani, da so s pomočjo pravih odločitev v preteklosti dobro pozicionirani. »Menimo, da smo na zaostrene razmere bistveno bolje pripravljeni od večine konkurentov,« poudarja Kristijan Stamatović.



»VSE STORITVE IZVAJAMO SAMI, KAR JE VELIKA PREDNOST ZA STRANKO, KI IMA ENO KONTAKTNO OSEBO ZA VSE LOGISTIČNE POTREBE.«

»S svojim načinom delovanja in ponudbo smo na slovenskem trgu unikatni, med najboljše pa nas uvršča konsistentnost,« pravi Kristijan Stamatović, izvršni direktor družbe ALFA SP.



E-pošta: info@alfasp.eu
 Tel.: +386 599 456 46, www.alfasp.eu

NJIHOVI ŠTUDENTI ŽE V ČASU ŠOLANJA DOBIVAJO IZKUŠNJE V GOSPODARSTVU

Študenti Prometne šole Maribor, Višje strokovne šole L.I.V.E., pridobivajo praktična znanja v gospodarstvu, sodelujejo na hekatonih in projektnih tednih ter nadgrajujejo svoje kompetence z različnimi strokovnimi certifikati.



»Na vpis na našo šolo najbolj vplivajo tesno sodelovanje s podjetji, praktično usmerjen študij in možnost pridobivanja dodatnih certifikatov, ki diplomantom odpirajo vrata v široko paleto zaposlitvenih priložnosti,« razlaga njen ravnatelj mag. Gregor Rak.

V Prometni šoli Maribor, Višji strokovni šoli L.I.V.E. zadnjem času opažajo stabilen in celo nekoliko povečan vpis v svoje

izobraževalne programe, predvsem na področjih logističnega inženirstva ter računalništva in informatike. Zanimanje za program ekonomist in varstvo okolja prav tako ostaja visoko, kar kaže na to, da mladi prepoznavajo pomen poklicev, ki sledijo sodobnim trendom v gospodarstvu. »Na vpis na našo šolo najbolj vplivajo tesno sodelovanje s podjetji, praktično usmerjen študij in možnost pridobivanja dodatnih certifikatov, ki diplomantom odpirajo vrata v široko paleto zaposlitvenih priložnosti,« razlaga njen ravnatelj mag. Gregor Rak. Večina njihovih predavateljev prihaja neposredno iz gospodarstva, kar študentom omogoča vpogled v aktualne izzive in trende ter jih dodatno motivira za študij. Tako se lažje povežejo s prakso in razumejo, kako pridobljeno znanje uporabiti v realnem delovnem okolju.

DUALNI ŠTUDIJ KLJUČEN ZA ZAPOSLJIVOST

Ključno pri zagotavljanju zaposljivosti je študijska praksa (dualni študij), saj študentje vsako leto opravijo kar 400 ur prakse v izbranih podjetjih (60 % v šoli, 40 % v

podjetjih). S tem ne nadgradijo le svojega teoretičnega znanja, ampak tudi pridobijo dragocene izkušnje iz realnega delovnega okolja, kar jim daje konkurenčno prednost ob vstopu na trg dela. Poleg tega lahko podjetja in šole organizirajo strokovne ekskurzije, hekatone, predavanja gostujočih strokovnjakov in ponujajo dodatna certificiranja, ki mladim odpirajo vrata do zaposlitve in jim omogočajo razvoj kompetenc, pomembnih za prihodnost. Tako predstavijo realno delovno okolje, inovativne tehnologije in izzive, s katerimi se bodo srečevali na delovnem mestu.

POTREBE PO ZNANJU ROBOTIKE

V zadnjem času iz gospodarstva vse pogostejše prejemajo pobude za razvoj novega višješolskega študijskega programa robotika, saj podjetja v proizvodnji, logistiki in storitvenih dejavnostih pospešeno uvajajo avtomatizirane in robotske sisteme. Delodajalci opozarjajo na pomanjkanje strokovnjakov, ki bi bili sposobni načrtovati, uvajati, programirati in vzdrževati sodobne robotske rešitve in hkrati razumeti tehnološke, organizacijske in varnostne vidike njihove uporabe.

V SKLADU Z RAZVOJEM STROKE IN PRAKSE

V Prometni šoli Maribor, Višji strokovni šoli L.I.V.E. aktivno spremljajo tehnološki

napredek v prometni in logistični panogi in redno posodablja študijske programe v sodelovanju z gospodarstvom in zbornicami. S tem se študenti že med študijem srečujejo z aktualnimi kompetencami, kot so digitalizacija, robotizacija in prehod v industrijo 4.0, kar jim omogoča, da so pripravljeni na izzive sodobnega delovnega okolja.

Nova znanja in tehnologije povezujejo s prakso preko obveznih študijskih praks, ki obsegajo kar 800 ur, ter z vključevanjem izzivov iz gospodarstva v študijski proces.

MOST MED IZOBRAŽEVANJEM IN GOSPODARSTVOM

Prometna šola Maribor, Višja strokovna šola L.I.V.E. izvaja redne študijske programe Logistično inženirstvo, Računalništvo in informatika, Varstvo okolja in Ekonomist. Velika prednost višješolskih programov je kar 800 ur prakse v času študija, kar študentom omogoči, da lahko v podjetju v tem času izrazijo pridobljeno znanje in hkrati usvojijo še praktične veščine dela. Višja strokovna šola L.I.V.E. je most med izobraževanjem in gospodarstvom, saj ustvarja strokovnjake za prihodnost. Za več informacij obiščite njihovo spletno stran www.visja.si.

NAJVEČJIH 100 V LOGISTIKI IN PROMETU

Uvrst.	Podjetje	Kraj	Prodaja 2025
1.	Porsche Slovenija	Ljubljana	644.292.250
2.	Dars	Celje	549.412.860
3.	Ga Adriatic	Ljubljana	508.078.000
4.	Luka Koper	Koper - Capodistria	376.127.606
5.	Toyota Adria	Ljubljana - Črnuče	374.886.668
6.	Porsche Inter Auto	Ljubljana	362.933.132
7.	Pošta Slovenije	Maribor	304.793.000
8.	Preskok	Ljubljana	221.736.723
9.	SŽ - Tovorni promet	Ljubljana	177.983.447
10.	Gmt	Murska Sobota	153.665.491
11.	SŽ - Vleka in tehnika	Ljubljana	152.547.791
12.	Emil Frey Avtocenter	Ljubljana	149.188.664
13.	Intereuropa	Koper - Capodistria	137.028.757
14.	Scania Slovenija	Ljubljana	130.399.367
15.	Summit Motors Ljubljana	Ljubljana	126.702.324
16.	Nomago	Ljubljana	121.677.620
17.	Avto Slak	Trebnje	110.612.703
18.	Star Import	Ljubljana	109.598.467
19.	Bmw Slovenia	Ljubljana	109.040.526
20.	Bartog	Trebnje	102.399.062
21.	Blagovno trgovinski center	Ljubljana	101.627.489
22.	P Automobil Import	Ljubljana	98.965.954
23.	Man Truck & Bus Slovenija	Ljubljana - Črnuče	95.114.264
24.	Vcag	Ljubljana	94.059.096
25.	Tpg Express	Koper - Capodistria	93.443.705
26.	Kmag	Ljubljana	88.287.813
27.	Avto Triglav	Ljubljana	87.153.617
28.	Cargo-Partner	Brnik - Aerodrom	85.030.946
29.	Arriva	Kranj	84.152.268
30.	Volvo	Ljubljana - Polje	82.867.503
31.	Hyundai Avto Trade	Ljubljana - Črnuče	81.100.582
32.	C Automobil Import	Ljubljana	76.517.701
33.	Zavod RS za blagovne rezerve	Ljubljana	73.485.791
34.	Autocommerce	Ljubljana	71.960.051
35.	Boxline Ucl	Sežana	69.069.981
36.	Inter Cars Int	Ljubljana	68.953.948
37.	Prigo	Brezovica pri Lj.	67.159.858
38.	A2s	Celje	66.739.452
39.	Milšped	Logatec	66.234.185
40.	Avtotehna Vis	Ljubljana	65.589.379
41.	Avtohiša Vrtač	Kranj	64.747.872
42.	Plinovodi	Ljubljana	63.776.780
43.	Avtoplus	Koper - Capodistria	59.034.657
44.	Kontrola zrač. prom. Slovenije	Brnik - Aerodrom	58.282.137
45.	Wallismotor Ljubljana	Ljubljana	56.200.969
46.	Fraport Slovenija	Brnik - Aerodrom	54.876.335
47.	Summit Avto	Ljubljana	53.592.640
48.	Kuehne + Nagel	Brnik - Aerodrom	53.286.197
49.	Selmar	Celje	53.268.488
50.	SŽ - Potniški promet	Ljubljana	51.624.053

Uvrst.	Podjetje	Kraj	Prodaja 2025
51.	DSV Road	Kranj	50.606.000
52.	TPV Avto	Novo mesto	48.298.197
53.	ASP	Jesenice	48.116.607
54.	KPM Motor	Celje	47.875.609
55.	Maxx Auto	Ljubljana	46.990.017
56.	Avtohiša Malgaj	Trbovlje	45.660.947
57.	Štajerski avto dom	Maribor	45.563.493
58.	DSV Contract Logistics	Ljubljana - Črnuče	44.814.226
59.	Autodelta	Ljubljana	43.707.288
60.	Tesla Energy	Ljubljana	43.700.644
61.	Kobal transporti	Ljubljana	43.287.886
62.	General Logistics Systems	Ljubljana	42.715.063
63.	DHL Ekspres (Slovenija)	Trzin	42.309.557
64.	Pan-Jan	Trebnje	41.403.989
65.	Avtomarket Rebernik	Podvelka	41.059.089
66.	Adria Kombi	Ljubljana	41.027.761
67.	RCM	Prevalje	40.397.357
68.	DHL Global Forwarding	Kranj	39.630.678
69.	Frikus špedicija	Koper - Capodistria	39.508.348
70.	Adria tehnika	Brnik - Aerodrom	39.259.426
71.	Miveks, poslovne storitve	Brezovica pri Lj.	38.830.063
72.	AC Kondor	Ljubljana	38.389.626
73.	Avtotransporti Kastelec	Grosuplje	38.059.436
74.	Avtotehnika	Celje	37.903.286
75.	Špan	Brezovica pri Lj.	37.021.809
76.	PAA Global	Ptuj	36.294.518
77.	Trgo ABC	Koper - Capodistria	35.325.132
78.	T.I.Sirk	Ljubljana	35.250.634
79.	Gebruder Weiss	Ljubljana - Šentvid	34.881.248
80.	Pneumatic B&F	Ljubljana	34.641.941
81.	Avtohiša Real	Ljubljana	33.557.712
82.	Delta Team	Krško	33.541.565
83.	Avant Car	Ljubljana	32.858.101
84.	JP Ljubljanski potniški promet	Ljubljana	31.511.042
85.	Volnik, skladiščenje	Dekani	30.768.156
86.	Plan-Net Avto	Preserje	30.007.682
87.	Avto center Ravne	Ravne na Koroškem	28.656.647
88.	Solinair	Brnik - Aerodrom	28.120.246
89.	Jurčič & Co.	Šenčur	27.748.710
90.	Amot	Škofja Loka	27.461.208
91.	ACE Avto	Mengeš	27.067.799
92.	Ayvens Slovenija	Ljubljana	26.961.356
93.	Hubat	Kamnik	26.804.841
94.	Ceva Logistika Adria	Koper - Capodistria	25.833.283
95.	DPD	Ljubljana - Črnuče	25.504.595
96.	Avtoplus PVO	Koper - Capodistria	25.235.487
97.	Čepin	Vojnik	25.065.370
98.	Comark	Ljubljana	24.460.346
99.	Mazda Motor Slovenija	Ljubljana	24.352.997
100.	Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft	Ljubljana	23.602.520

Vir podatkov: AJPES, letna poročila za leto 2024 in 2025, zneski v EUR
Pogoji: dejavnosti SKD 2025, ki jih je definiral naročnik
Kriterij razvrščanja: čisti prihodki od prodaje v letu 2025
Opomba: Po podatkih o prodaji za leto 2024 bi se na lestvico uvrstili še Avto Aktiv SLO, Toyota center in AC Fri-Mobil, seveda če so lani ustvarili vsaj toliko prodajnih prihodkov kot leta 2024. Če so te tri družbe lani ustvarile približno enako prodajo kot leta 2024, bi se prva uvrstila okoli 42., druga okoli 56., tretja pa okoli 98. mesta.



PRAVI PARTNER ZA PREVOZE ŽIVIL
V OKVIRU HLADNE VERIGE

Frigologo v sodelovanju z domačimi in tujimi partnerji izvaja prevoze živil v okviru hladne verige v krogu petsto kilometrov od svojega logističnega centra v Komendi.

Družba Frigologo, ki ima sedež v Komendi, že več kot desetletje razvija logistične storitve za živilsko verigo. Specializirana je za hladno logistiko, pri čemer izhaja iz večdesetletne družinske tradicije na tem področju. »Pridobljeno znanje uporabljamo, da partnerjem zagotavljamo zanesljivo logistično podporo od prevzema blaga do dostave njihovim kupcem po konkurenčnih pogojih, in poskrbimo, da v njihovi oskrbovalni verigi ni ozkih grl,« razlaga direktor Franc Erčulj.

PARTNERJI IZ CELOTNE REGIJE
Njihovi partnerji so regionalno pomembna podjetja v živilski in prehranski verigi: proizvajalci, trgovci ter logistična podjetja iz regije – iz Slovenije in tujine. Nekateri odpremljajo večje količine v distribucijske centre, drugi potrebujejo pripravo manjših naročil in dostavo na številne lokacije. »Za vsakega moramo oblikovati proces, ki deluje tudi ob dnevnih spremembah količin in naročil,« razlaga sogovornik.

Moč LOGISTIČNEGA CENTRA
Poslovno so vpeti v gospodarski prostor v približno 500-kilometerskem radiju, kjer se povezujejo proizvodnja, trgovina in distribucija živil, pri čemer je Slovenija njihovo izhodišče. Natančneje: njihov logistični center v Komendi je še nedolgo tega vseboval 5.000 paletnih mest, zdaj pa jih ima 10.000. S tem so za svoje partnerje pridobili prostor za rast in obvladovanje sezonskih nihanj. »Povečanje zmogljivosti spremljajo postopki prevzema, skladiščenja, priprave naročil in distribucije. Partnerji pa lahko krepijo prodajo na obstoječih in novih trgih, ne da bi morali sami vzpostaviti dodatno logistično infrastrukturo,« poudarja Franc Erčulj.

ZAHTEVNO ZAGOTAVLJANJE HLADNE VERIGE
V okviru logistične verige zagotavljajo skladiščenje in prevoz blaga pri različnih temperaturah. V skladišču zagotavljajo štiri različne temperaturne režime. Med največje izzive, s katerimi se pri delovanju soočajo, sodijo poletne vročine. Ko je zunaj +35 °C ali več, dostavljajo tudi blago, ki mora ostati ohlajeno na –20 °C. Temperaturna razlika takrat preseže 50 °C. Pri razvozu na več naslovov se vrata vozila večkrat odprejo in v tovarni prostor vstopi topel zrak. Zato hladne verige ne zagotavlja samo zmogljiva hladilna naprava. Pomembni so tudi prava blaga, razporeditev dostav, način ravnanja pri razkladanju in spremljanje temperature.

DODELANA SLEDLJIVOST
Za optimalno delovanje je ključno zagotavljanje sledljivosti. »Podatke o blagu povezujemo s prevzemom, lokacijo skladiščenja, naročilom in odpremo. Tako lahko hitro ugotovimo, kje je določeno blago, kam je bilo dostavljeno in katera dokumentacija spremlja dostavo.

Informacijska izmenjava z naročniki je pomembna tudi pri dnevnem načrtovanju: spremembo naročila moramo pravočasno prenesti v delo skladišča in transporta,« razlaga Franc Erčulj.

SLEDENJE CIKLOM RASTI PARTNERJEV
Ker njihovi partnerji rastejo in poleg dodatnega prostora potrebujejo tudi širši nabor logističnih storitev, jim zagotavljajo podporo pri večjem obsegu naročil, pripravi različnih količin blaga in kakovostni dostavi tudi na nove trge. Zato z njimi usklajujejo napovedi količin, način naročanja in dostavne zahteve. »Naša naloga je, da njihov razvoj podpremo z rešitvijo, ki deluje vsak dan – tako v dobrih kot slabih časih,« poudarja sogovornik.

PODPORA KUPCEM TUDI V PRIHODNJE
Tudi v prihodnje bodo sledili potrebam svojih kupcev. Pri tem bo imela pomembno vlogo digitalizacija, ki bo še bolj pospeševala in olajševala delovanje logistične verige in logističnih tokov ter prinašala prihranke v času in virih.



NAJVEČJIH 100 V LOGISTIKI IN PROMETU PO PODPANOGAH

Uvrst.	Podjetje	Kraj	Prodaja 2025
Cestni promet			
1.	Nomago	Ljubljana	121.677.620
2.	Arriva	Kranj	84.152.268
3.	Prigo	Brezovica pri Lj.	67.159.858
4.	Milšped	Logatec	66.234.185
5.	Kobal transporti	Ljubljana	43.287.886
6.	Frikus špedicija	Koper - Capodistria	39.508.348
7.	Avtotransporti Kastelec	Grosuplje	38.059.436
8.	JP Ljubljanski potniški promet	Ljubljana	31.511.042
9.	Jurčič & Co.	Šenčur	27.748.710
10.	Hubat	Kamnik	26.804.841
Železniški promet			
1.	SŽ - Tovorni promet	Ljubljana	177.983.447
2.	SŽ - Potniški promet	Ljubljana	51.624.053
3.	Adria Kombi	Ljubljana	41.027.761
Zračni promet			
1.	Solinair	Brnik - Aerodrom	28.120.246
2.	Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft	Ljubljana	23.602.520
Spremljajoče prevozne dejavnosti & pretovarjanje			
1.	Dars	Celje	549.412.860
2.	Luka Koper	Koper - Capodistria	376.127.606
3.	Blagovno trgovinski center	Ljubljana	101.627.489
4.	Tpg Express	Koper - Capodistria	93.443.705
5.	Kontrola zrač. prom. Slovenije	Brnik - Aerodrom	58.282.137
6.	Fraport Slovenija	Brnik - Aerodrom	54.876.335
7.	Kuehne + Nagel	Brnik - Aerodrom	53.286.197
8.	T.I.Sirk	Ljubljana	35.250.634

Uvrst.	Podjetje	Kraj	Prodaja 2025
Logistične storitve			
1.	Intereuropa	Koper - Capodistria	137.028.757
2.	Cargo-Partner	Brnik - Aerodrom	85.030.946
3.	Boxline UCL	Sežana	69.069.981
4.	DSV Road	Kranj	50.606.000
5.	DSV Contract Logistics	Ljubljana - Črnuče	44.814.226
6.	RCM	Prevalje	40.397.357
7.	DHL Global Forwarding	Kranj	39.630.678
8.	Ceva Logistika Adria	Koper - Capodistria	25.833.283
9.	Comark	Ljubljana	24.460.346
Skladiščenje			
1.	Zavod RS za blagovne rezerve	Ljubljana	73.485.791
2.	Volnik, skladiščenje	Dekani	30.768.156
Poštna & kurirska dejavnost			
1.	Pošta Slovenije	Maribor	304.793.000
2.	General Logistics Systems	Ljubljana	42.715.063
3.	DHL Ekspres (Slovenija)	Trzin	42.309.557
4.	DPD	Ljubljana - Črnuče	25.504.595
Cevovodni transport			
1.	Plinovodi	Ljubljana	63.776.780
Popravila vozil			
1.	SŽ - Vleka in tehnika	Ljubljana	152.547.791
2.	Avto Slak	Trebnje	110.612.703
3.	Štajerski avto dom	Maribor	45.563.493
4.	Adria tehnika	Brnik - Aerodrom	39.259.426
5.	Špan	Brezovica pri Lj.	37.021.809
6.	Trgo ABC	Koper - Capodistria	35.325.132
7.	Avto center Ravne	Ravne na Koroškem	28.656.647
8.	Gebruder Weiss	Ljubljana - Šentvid	34.881.248

Uvrst.	Podjetje	Kraj	Prodaja 2025
Trgovina z motornimi vozili in opremo			
1.	Porsche Slovenija	Ljubljana	644.292.250
2.	Ga Adriatic	Ljubljana	508.078.000
3.	Toyota Adria	Ljubljana - Črnuče	374.886.668
4.	Porsche Inter Auto	Ljubljana	362.933.132
5.	Preskok	Ljubljana	221.736.723
6.	Gmt	Murska Sobota	153.665.491
7.	Emil Frey Avtocenter	Ljubljana	149.188.664
8.	Scania Slovenija	Ljubljana	130.399.367
9.	Summit Motors Ljubljana	Ljubljana	126.702.324
10.	Star Import	Ljubljana	109.598.467
11.	Bmw Slovenia	Ljubljana	109.040.526
12.	Bartog	Trebnje	102.399.062
13.	P Automobil Import	Ljubljana	98.965.954
14.	Man Truck & Bus Slovenija	Ljubljana - Črnuče	95.114.264
15.	Vcag	Ljubljana	94.059.096
16.	Kmag	Ljubljana	88.287.813
17.	Avto Triglav	Ljubljana	87.153.617
18.	Volvo	Ljubljana - Polje	82.867.503
19.	Hyundai Avto Trade	Ljubljana - Črnuče	81.100.582
20.	C Automobil Import	Ljubljana	76.517.701
21.	Autocommerce	Ljubljana	71.960.051
22.	Inter Cars Int	Ljubljana	68.953.948
23.	A2s	Celje	66.739.452
24.	Avtotehna Vis	Ljubljana	65.589.379
25.	Avtohiša Vrtač	Kranj	64.747.872
26.	Avtoplus	Koper - Capodistria	59.034.657
27.	Wallismotor Ljubljana	Ljubljana	56.200.969
28.	Summit Avto	Ljubljana	53.592.640
29.	Selmar	Celje	53.268.488
30.	Tpv Avto	Novo mesto	48.298.197

Uvrst.	Podjetje	Kraj	Prodaja 2025
31.	Asp	Jesenice	48.116.607
32.	Kpm Motor	Celje	47.875.609
33.	Maxx Auto	Ljubljana	46.990.017
34.	Avtohiša Malgaj	Trbovlje	45.660.947
35.	Autodelta	Ljubljana	43.707.288
36.	Tesla Energy	Ljubljana	43.700.644
37.	Pan-Jan	Trebnje	41.403.989
38.	Avtomarket Rebernik	Podvelka	41.059.089
39.	Miveks, poslovne storitve	Brezovica pri Lj.	38.830.063
40.	Ac Kondor	Ljubljana	38.389.626
41.	Avtotehnika	Celje	37.903.286
42.	Paa Global	Ptuj	36.294.518
43.	Pneumatic B&F	Ljubljana	34.641.941
44.	Avtohiša Real	Ljubljana	33.557.712
45.	Delta Team	Krško	33.541.565
46.	Plan-Net Avto	Preserje	30.007.682
47.	Amot	Škofja Loka	27.461.208
48.	Ace Avto	Mengeš	27.067.799
49.	Čepin	Vojnik	25.065.370
50.	Mazda Motor Slovenija	Ljubljana	24.352.997
Najem in zakup vozil			
1.	Avant Car	Ljubljana	32.858.101
2.	Ayvens Slovenija	Ljubljana	26.961.356
3.	Avtoplus PVO	Koper - Capodistria	25.235.487

Vir podatkov: AJPES, letna poročila za leto 2024 in 2025, zneski v EUR
Pogoji: dejavnosti SKD 2025, ki jih je definiral naročnik
Kriterij razvrščanja: čisti prihodki od prodaje v letu 2025

Potrebuje Sredstvo AdBlue® za svoja vozila?

Zakaj GreenChem?

GreenChem je eden največjih proizvajalcev in distributerjev sredstva AdBlue® v Evropi in pripravljeni smo vam pomagati zmanjšati emisije NOx iz vaših vozil.

- Zanesljivo:** z več kot 50 proizvodnimi obrati v Evropi in Braziliji vam lahko sredstvo AdBlue® dostavimo hitro.
- Rešitve po meri:** od dostav z avtocisternami do pakiranih izdelkov, zadovoljimo vse vaše potrebe po sredstvu AdBlue®
- Inovativna tehnologija:** lahko se odločite, da se opremite z našim telemetričnim sistemom, ki vam bo omogočil pravočasno dostavo. Ne boste več ostali brez sredstva AdBlue®



Kontaktirajte nas

GreenChem SI d.o.o.
+386 (41) 666 902 +386 (40) 728 606
narocila@greenchem-adblue.com

Odličnost logističnih storitev na področju izdelkov vsakdanje rabe.

BTC LOGISTIČNI CENTER



btc.si/logisticni-center/

- 100.000 m² zaprtih skladiščnih kapacitet
- 10.000 m² skladiščnih kapacitet s temperaturnim režimom
- 7.000 komisioniranih, prepeljanih palet dnevno

TOP MSP

Uvrst.	Podjetje	Kraj	EBITDA
1.	Pfeifer	Nazarje	5.491.686
2.	General Logistics Systems	Ljubljana	5.060.918
3.	Global Sistem	Ljubljana	4.719.103
4.	Adria Kombi	Ljubljana	4.320.466
5.	Transport Finec	Grosuplje	4.074.691
6.	Ploj	Pesnica pri Mb.	3.908.969
7.	FF Group	Pesnica pri Mb.	3.853.693
8.	Frikus	Koper - Capodistria	3.375.354
9.	DHL Ekspres	Trzin	2.887.283
10.	Prevozišstvo Daniel Fijavž	Stranice	2.768.392
11.	Šuštar Trans	Kresnice	2.718.515
12.	Comark	Ljubljana	2.705.651
13.	Klemen transport in logistika	Mengeš	2.695.545
14.	Judež	Novo mesto	2.659.104
15.	Znass	Brusnice	2.615.238
16.	Bello	Straža pri Nov. mestu	2.576.682
17.	F.A. Maik	Voličina	2.468.034
18.	Omahen-Transport	Šmartno pri Litiji	2.354.876
19.	Hoedlmayr	Logatec	2.285.688
20.	DSV Contract Logistics	Ljubljana - Črnuče	2.149.300

Uvrst.	Podjetje	Kraj	EBITDA
21.	Eko olje	Koper - Capodistria	2.091.023
22.	Nastran	Šenčur	2.084.350
23.	Trampuž Transport	Sežana	2.078.916
24.	Globus	Črnomelj	2.058.942
25.	BSL	Ljubljana	1.915.819
26.	Metrans Adria	Koper - Capodistria	1.749.876
27.	Virnek	Šoštanj	1.648.211
28.	Tramper	Ilirska Bistrica	1.640.610
29.	Fedex Express Slovenija	Ljubljana	1.616.432
30.	KO-Trans	Gorišnica	1.580.238
31.	Transporti Maver	Škofljica	1.576.812
32.	Petrans	Ljubljana	1.558.708
33.	Dacar	Kranj	1.532.117
34.	Anzelj transport	Trebnje	1.530.293
35.	Adriatikagent	Ljubljana	1.501.972
36.	Ekstra Bus	Trebnje	1.466.902
37.	Dobravc transport	Domžale	1.430.381
38.	Gatis	Šempeter pri Gorici	1.401.984
39.	PGS Koper	Koper - Capodistria	1.342.763
40.	Avtotransport Kovačič	Trebnje	1.317.920

Uvrst.	Podjetje	Kraj	EBITDA
41.	Flucher turizem	Rogaška Slatina	1.297.352
42.	Agro Mobil	Voglje	1.294.121
43.	Brus	Godovič	1.269.175
44.	Ferme	Trojane	1.237.101
45.	Eurologis transport	Ljubljana	1.230.352
46.	Prigo tehnični pregledi	Brezovica pri Lj.	1.229.986
47.	Stele Trans	Cerklje na Gorenj.	1.226.394
48.	Alfa SP	Ljubljana	1.217.289
49.	Easytrans	Žalec	1.172.754
50.	Šmitrans	Ljubljana	1.161.742
51.	Dvornik	Slovenj Gradec	1.154.318
52.	Šušterič-Promet	Brežice	1.134.202
53.	Laris	Harije	1.134.021
54.	Koli Šped	Kranj	1.133.565
55.	Kurnik Transport	Lenart v Slov. goricah	1.133.172
56.	MPOV	Vinica	1.126.961
57.	Globelink EG SOL	Škofja Loka	1.092.069
58.	Melavc	Nazarje	1.085.033
59.	Goline	Kamnik	1.081.808
60.	Transport Curk	Vipava	1.064.862

Vir: AJPES, Poslovni register Slovenije, stanje 20. 5. 2026 in letna poročila o poslovanju za leto 2025; zneski bilančnih postavk v EUR
Obdelava: Podjetna Slovenija

Merila so naslednja:
1. uvrščena podjetja morajo izpolnjevati absolutno merilo (a) in 3 od 4 drugih kriterijev (b) - o merilih več spodaj
2. dodatno smo izločili še nekatera podjetja, ki že sodijo med velika podjetja, tako da so ostala le mala in srednja podjetja
5 osnovnih kriterijev (vsi podatki za leto 2025):
a. absolutni kriterij:
· vsaj 10 in največ 250 zaposlenih (to merilo morajo izpolnjevati vsa podjetja na lestvici)
b. drugi kriteriji (podjetja na lestvici morajo izpolnjevati vsaj 3 od teh 4 meril):
· obseg prodaje: več kot 1 mio do 50 mio €
· sredstva: več kot 2 mio do 43 mio €
· donos na kapital: vsaj 10 %
· delež dolga v financiranju: manj kot 70 %
c. merilo razporeditve na lestvici:
· EBITDA

Uvrščeni med top 500 MSP

5.

4.

3.

2.

FRBEJZAR

d.o.o.

murskatransport

Murska Transport d.o.o. | Obrtna ulica 28,
9000 Murska Sobota

+386 (0)2 532 1292

E-pošta: andrej@mtp.si

www.murska-transport.com

1.

1. Varovano parkirišče za 65 vozil
s hitrimi električnimi polnilnicami

2. Poslovna stavba

3,4,5. Logistične ali proizvodnje hale

Velikost **20.000 m²**

Lokacija: **obvoznica SOIC 3**
Severno obrtna-industrijska cona v Murski Soboti

IŠČEMO SOINVESTITORJE ALI NAJEMNIKE
za večji logistični /poslovni center.

Razširite
svoj posel.

Preverite možnost financiranja
nakupa vozil, delovnih strojev,
gradbene in druge mehanizacije
ali drugih premičnin s finančnim
lizingom.

intesasanpaolobank.si

PRILAGODLJIVO
IN ENOSTAVNO
FINANCIRANJE

FINANČNI
LIZING

ZA VEČ
INFORMACIJ
SKENIRAJTE
QR KODO

Banka Intesa Sanpaolo d. d., Pristaniška ulica 14, 6000 Koper.

INTESA SANPAOLO BANK

Zaupajte dobremu nasvetu.

TOP MSP PO DEJAVNOSTIH

Uvrst.	Podjetje	Kraj	EBITDA
Cestni promet			
1.	Pfeifer	Nazarje	5.491.686
2.	Global Sistem	Ljubljana	4.719.103
3.	Transport Finec	Grosuplje	4.074.691
4.	Ploj	Pesnica pri Mb.	3.908.969
5.	FF Group	Pesnica pri Mb.	3.853.693
6.	Frikus	Koper - Capodistria	3.375.354
7.	Prevoznništvo Daniel Fijavž	Stranice	2.768.392
8.	Šuštar Trans	Kresnice	2.718.515
9.	Klemen transport in logistika	Mengeš	2.695.545
10.	Judež	Novo mesto	2.659.104
11.	Znass	Brusnice	2.615.238
12.	Bello	Straža pri Nov. mestu	2.576.682
13.	Omahen-Transport	Šmartno pri Litiji	2.354.876
14.	Hoedlmayr	Logatec	2.285.688
15.	Eko Olje	Koper - Capodistria	2.091.023
16.	Nastran	Šenčur	2.084.350
17.	Trampuž transport	Sežana	2.078.916
18.	Globus	Črnomelj	2.058.942
19.	Bsl	Ljubljana	1.915.819
20.	Virnek	Šoštanj	1.648.211
21.	Tramper	Ilirska Bistrica	1.640.610
22.	Fedex Express Slovenija	Ljubljana	1.616.432
23.	KO-Trans	Gorišnica	1.580.238
24.	Transporti Maver	Škofljica	1.576.812
25.	Petrans	Ljubljana	1.558.708
26.	Dacar	Kranj	1.532.117
27.	Anzelj transport	Trebnje	1.530.293
28.	Ekstra Bus	Trebnje	1.466.902
29.	Dobravec transport	Domžale	1.430.381
30.	Gatis	Šempeter pri Go.	1.401.984
31.	Avtotransport Kovačič	Trebnje	1.317.920
32.	Flucher turizem	Rogaška Slatina	1.297.352
33.	Agro Mobil	Voglje	1.294.121
34.	Brus	Godovič	1.269.175
35.	Ferme	Trojane	1.237.101
36.	Eurologis transport	Ljubljana	1.230.352
37.	Prigo tehnični pregledi	Brezovica pri Lj.	1.229.986
38.	Stele Trans	Cerklje na Gorenj.	1.226.394
39.	Easytrans	Žalec	1.172.754
40.	Šmitrans	Ljubljana	1.161.742
41.	Dvornik	Slovenj Gradec	1.154.318
42.	Šušterič-Promet	Brežice	1.134.202
43.	Laris	Harije	1.134.021
44.	Kurnik Transport	Lenart v Slov. goricah	1.133.172
45.	MPOV	Vinica	1.126.961
46.	Melavc	Nazarje	1.085.033
47.	Goline	Kamnik	1.081.808
48.	Transport Curk	Vipava	1.064.862

Uvrst.	Podjetje	Kraj	EBITDA
Železniški promet			
1.	Adria Kombi	Ljubljana	4.320.466
2.	Metrans Adria	Koper - Capodistria	1.749.876
Pomorski promet			
1.	Adriatikagent	Ljubljana	1.501.972
Poštna in kurirska dejavnost			
1.	General Logistics Systems	Ljubljana	5.060.918
2.	DHL Ekspres	Trzin	2.887.283
Organizacija celostne logistike			
1.	Comark	Ljubljana	2.705.651
2.	F.A. Maik	Voličina	2.468.034
3.	DSV Contract Logistics	Ljubljana - Črnuče	2.149.300
4.	PGS Koper	Koper - Capodistria	1.342.763
5.	Alfa SP	Ljubljana	1.217.289
6.	Koli Šped	Kranj	1.133.565
7.	Globelink EG SOL	Škofja Loka	1.092.069

Vir: AJPES, Poslovni register Slovenije, stanje 20. 5. 2026 in letna poročila o poslovanju za leto 2025; zneski bilančnih postavk v EUR
Obdelava: Podjetna Slovenija

Merila so naslednja:
1. uvrščena podjetja morajo izpolnjevati absolutno merilo (a) in 3 od 4 drugih kriterijev (b) - o merilih več spodaj
2. dodatno smo izločili še nekatera podjetja, ki že sodijo med velika podjetja, tako da so ostala le mala in srednja podjetja
5 osnovnih kriterijev (vsi podatki za leto 2025):
a. absolutni kriterij:
· vsaj 10 in največ 250 zaposlenih (to merilo morajo izpolnjevati vsa podjetja na lestvici)
b. drugi kriteriji (podjetja na lestvici morajo izpolnjevati vsaj 3 od teh 4 meril):
· obseg prodaje: več kot 1 mio do 50 mio €
· sredstva: več kot 2 mio do 43 mio €
· donos na kapital: vsaj 10 %
· delež dolga v financiranju: manj kot 70 %
c. merilo razporeditve na lestvici:
· EBITDA

Uvrščeni med top 500 MSP

BORZEN V TREH LETIH DODELIL ZA SKORAJ STO MILIJONOV NEPOVRATNIH SREDSTEV ZA E-VOZILA

V prihodnjem obdobju bo družba še izraziteje podpirala razvoj polnilne infrastrukture.



Družba Borzen bo pred koncem leta zaključila z dodeljevanjem zadnjega svežnja nepovratnih sredstev za nakupe električnih vozil.

Z UČINKOVITOSTJO DO KONKRETNIH REZULTATOV
Učinki dodeljenih spodbud so vidni tudi v statistiki. Po podatkih Statističnega urada RS se je število novih registracij električnih osebnih avtomobilov v letu 2025 podvojilo glede na leto prej. Hkrati je delež električnih vozil med novimi registracijami dosegal najhitrejšo rast doslej, medtem ko vozila na fosilna goriva postopno izgubljajo tržni delež.

V TREH LETIH, ODKAR BORZEN V OKVIRU CENTRA ZA SPODBUJANJE PREHODA NA ALTERNATIVNA GORIVA V PROMETU DODELUJE SPODBUDE ZA OKOLJU PRIJAZNEJŠO MOBILNOST, JE LASTNIKOM NOVIH ALI RABLJENIH ELEKTRIČNIH VOZIL SKUPNO DODELIL SKORAJ 100 MILIJONOV EVROV; 67 MILIJONOV EVROV BO DO KONCA LET A DODELJENIH FIZIČNIM, DOBRIH 31 PA PRAVNIM OSEBAM.

SINERGIJSKI UČINKI PODPOR NA RAZOGLIČENJE
Električna vozila dosežejo največji učinek na razogljičenje, ko jih pol-

nimo z elektriko iz obnovljivih virov energije. S podporami, ki jih Borzen dodeljuje napravam za proizvodnjo tovrstne energije, in z vse večjo oza-veščenostjo o pomenu energetskega prehoda, je Slovenija tudi v tem pogledu na dobri poti. Leta 2024 je v bruto rabi električne energije dosegla več kot 43-odstotni delež obnovljivih virov, pri čemer je rast v veliki meri temeljila na povečani proizvodnji iz sončnih elektrarn.

ODGOVARJAJO NA AKTUALNE IZZIVE GOSPODARSTVA
Borzen se obenem zaveda, da mora podpora energetske mu prehodu slediti tudi aktualnim družbenim in gospodarskim izzivom. Zato bodo sredstva, ki jih ima Borzen na voljo, v drugi polovici leta 2026 med drugim usmerjena v izvajanje ukrepov po interventnem zakonu za zaščito prehranske in prometne oskrbe pred draginjo goriv. Pomoč bo namenjena za cestni prevoz blaga in potnikov, z izjemo že subvencioniranega javnega potniškega prometa, kmetijstvo in gozdarstvo. Prvi izmed javnih pozivov, na podlagi katerega bo

mogoče pridobiti subvencijo za nakup in namestitev energijsko učinkovitih in varnih pnevmatik, je že objavljen.

V PRIHODNJE POU DAREK NA POLNILNI INFRASTRUKTURI
Na področju elektromobilnosti bo Borzen v prihodnjem obdobju še izraziteje podpiral razvoj polnilne infrastrukture. V kratkem bodo znani prejemniki sredstev po javnem razpisu za polnilne parke ob omrežju TEN-T in polnilno infrastrukturo izven tega omrežja, odprt pa je tudi javni poziv za zasebna polnilna mesta. Nadaljnjo rast elektromobilnosti bo namreč mogoče zagotoviti predvsem z zanesljivo, dostopno in z obnovljivimi viri podprto polnilno mrežo. Borzen z razvojno naravnano stjo in k učinkovitosti usmerjenimi pristopi ostaja eden ključnih izvajalcev energetskega prehoda v Sloveniji. S svojim delovanjem pomaga ustvarjati pogoje, v katerih lahko slovenska podjetja povečujejo svojo konkurenčnost, zmanjšujejo stroške energije ter hkrati prispevajo k doseganju nacionalnih in evropskih podnebnih ciljev.



»ELEKTRIFIKACIJA SE BO PRI LAHKIH DOSTAVNIH VOZILIH RAZVIJALA Z VELIKIMI KORAKI.«

- Kako dobro so evropske tovarne vozil na Kitajce pripravljene danes v primerjavi s preteklostjo?
- Kakšen bo razvoj pri vodiku in kakšen pri avtonomni vožnji?
- In kje se generalni direktor Porsche Slovenije strinja z ministrom Jernejem Vrtovcem, kje pa ne?

Goran Novković
Foto: Barbara Reya

Danilo Ferjančič kot generalni direktor Porsche Slovenija dobro pozna slovenski trg vozil, pa tudi evropske in svetovne trende v industriji vozil. Porsche Slovenija in Porsche Interauto sta lani skupaj presegla milijardo evrov prihodkov v Sloveniji.

Zdi se, kot da se ni uresničil kitajski napad na slovenski trg, toda Danilo Ferjančič opozarja, da je tekma morda dobljena, prvenstvo pa še ne.

V tej izdaji revije Podjetna Slovenija objavljamo podatke o poslovanju največjih podjetij, ki so tako ali drugače povezani s prometom in logistiko. Skupina Porsche Slovenija ima kar dve podjetji med petimi največjimi v tej panogi v Sloveniji. Obe podjetji sta lani skupaj presegli milijardo evrov prihodkov. Kaj je razlog za takšno prodajo in tudi rast?

Verjetno ponujamo prave produkte. 😊 Trg se v zadnjih letih ni samo konsolidiral, ampak je pokazal tudi veliko živahnosti. Prodaja pri nas raste predvsem na trgu električnih vozil. Iz tovarn pa smo do-

bili tudi nekaj novih produktov s klasičnim pogonom.

Dolgo smo denimo čakali na kompaktnejše modele električnih vozil. Zdaj smo jih dobili – ne samo mi, tudi konkurenca. To se jasno kaže v rasti trga.

Pred tremi leti je bilo veliko opozoril pred kitajsko konkurenco. Danes na cestah vidimo kitajske avtomobile, vaše znamke pa še vedno rastejo. Kaj se je zgodilo na trgu?

Trg raste predvsem v segmentih, ki jih mi ne pokrivamo, ker tam trenutno še nimamo ponudbe. Rast je zelo dinamična v segmentu majhnih ugodnih električnih avtomobilov, kjer so kitajski proizvajalci močni. Velja torej za vse nas, le da nekateri segmenti rastejo hitreje.

Je kitajski vstop na evropski trg dolgoročna grožnja ali katalizator inovacij?

Oboje. Evropska avtomobilska industrija se po mojem mnenju ni prebudila pravočasno. Predolgo smo se ukvarjali z menjalniki in klasičnimi motorji, premalo pa s programsko opremo. Prihod kitajskih proizvajalcev je jasno pokazal, kam se bo razvoj usmeril v prihodnosti – in evropski proizvajalci so se končno odzvali.



»Hitrih javnih polnilnic pri nas primanjkuje.«

»V naslednjih letih bo vodik zanimiv predvsem za težki promet, torej za tovornjake. Pri osebnih vozilih bo najbolj raslo število električnih vozil.«



» Ljudje se bodo na avtonomna vozila navadili, tako kot smo se v zgodovini navadili na vlake ali v sodobnem času na pametne telefone.«

Kitajska industrija je uživala protekcijo in subvencije svoje države, zato tekma ni povsem enakovredna. Evropska unija bo morala to ključno panogo bolje zaščititi. Počasi ugotavlja, da ni dobro, če je trg preveč odprt za kitajske proizvajalce, saj so ti na več ravneh močno subvencionirani. Kaj bo prinesla prihodnost, pa ne ve nihče. Bomo videli.

Kitajci subvencijo dobijo dvakrat: najprej doma za proizvodnjo, nato še v EU pri prodaji električnih vozil ...

Da, še večkrat. Denimo tudi pri postavitvi tovarn, subvencionirajo jim razvoj in tako naprej. Kitajska se je strateško odločila, da bo razvijala to industrijo.

Kako dobro so evropski proizvajalci pripravljeni danes v primerjavi s stanjem pred tremi leti?

Mnogo bolje. A krivulja učenja še zdaleč ni zaključena; to velja predvsem za področje programske opreme. Dobro pa je, da evropski proizvajalci zdaj razumejo, kam je usmerjen razvoj.

Danes bolje razumejo tudi trg, ki je lačen kompaktnih električnih avtomobilov z dostopnejšimi cenami. Ti zdaj postopno prihajajo na trg, tudi iz našega koncerna.

Kakšne trende pričakujete v naslednjih petih letih?

Odlično bi bilo, če bi to vedel. 😊

Električni pogon je prihodnost, o tem ni dvoma. Hitrost prehoda pa bo odvisna od državnih podpor. Če bo obveljalo to, kar se je avgusta zgodilo z ukinitvijo subvencij za električna vozila pri nas, se bo razvoj upočasil. Če bo država subvencionirala električne avtomobile kot denimo Norveška, pa bo prehod hitrejši.

Trenutno za nas velik izziv predstavljajo električna vozila, ki so že naročena. Stranke so se namreč za nakup odločile tudi v pričakovanju subvencij, teh pa zdaj očitno ne bo. Je pa res, da načeloma podpiram, kar je dejal minister za infrastrukturo in energijo Jernej Vrtovec ...

Mislite na odprto konkurenco vseh tehnologij?

Da, predvsem pa preusmeritev subvencij v infrastrukturo. To je pametna odločitev, vendar moramo ob tem nujno rešiti tudi vprašanje subvencij že naročenih električnih vozil.

Kateri segmenti vozil bodo pri prodaji rasli najhitreje?

Verjetno še naprej kompaktni SUV-ji, torej športna terenska vozila, predvsem električna. Na to bi stavil!

Kdaj bodo električna vozila prehitela klasična? Je realno, da se to zgodi do leta 2030?

» Evropski proizvajalci zdaj bolje razumejo trg, ki je lačen kompaktnih električnih avtomobilov z dostopnejšimi cenami.«

Če bo EU podpirala prehod, se bo to zgodilo dokaj hitro. Morda pri napovedi ne bom veliko zgrešil, če rečem, da bo to v zgodnjih letih prihodnjega desetletja.

Dizelski pogon se počasi posklavlja, a klasični motorji vseeno še niso za staro šaro. Hibridi imajo še veliko potenciala, zlasti pri tistih, ki dvomijo v električna vozila, in za potrebe na podeželju – v krajih, kjer ni dovolj potrebne infrastrukture. Letos sem bil denimo na dopustu na Korčuli. Tam sta samo dve javni polnilni mesti, ena s 50, druga pa z 11 kilovati.

Od odcepa z jadranske magistrale do Vele Luke pa je 130 kilometrov. 😊

Tako je. Polnilnici sta bili na drugi strani otoka, zato sem avto dva dneva in dve noči polnil na navedni vtičnici. Prvo noč nisem najbolje spal, ker sem moral zaradi oddaljenosti vtičnice vmes uporabiti tudi navaden podaljšek. 😊



HÖRMANN
Slovenija

www.hormann.si
info@hormann.si

» **Trenutno velik izziv predstavljajo električna vozila, ki so že naročena. Stranke so se namreč za nakup odločile tudi v pričakovanju subvencij, teh pa zdaj očitno ne bo.»**

Kako se v Sloveniji razvija souporaba avtomobilov, tako imenovani car sharing?

Slovenija je specifična. Souporaba avtomobilov je uspešna v velikih metropolah, teh pa pri nas ni, zato je bolj uveljavljena kombinacija kratkoročnih najemov in souporabe. Dinamika je postopna, ne eksplozivna. Bolje je na trgu rent-a-carja, torej izposoje vozil, kar kaže na dobro turistično sezono v Sloveniji.

Kakšne spremembe se obetajo na trgu dostavnih vozil?

Največja sprememba je tudi v tem segmentu vozil elektrifikacija. V mestnih središčih, denimo v Ljubljani, do nekaterih območij brez električnega dostavnega vozila ni več dostopa. Elektrifikacija lahkih dostavnih vozil bo napredovala z velikimi koraki.

Kako stabilen je trg službenih vozil?

Precej. Prodaja električnih službenih vozil je dokaj stabilna, ne glede na subvencije. Tukaj seveda svojo vlogo igra tudi davčna politika; ni namreč dohodnine.



Kako pripravljena pa je slovenska energetska infrastruktura na nova vozila?

Nekoč smo bili že zelo napredni v primerjavi z drugimi trgi, potem pa smo zaspali. To je zelo vidno v primerjavi z Avstrijo in še nekaterimi bližnjimi državami. Hitrih javnih polnilnic pri nas primanjkuje.

Zdaj se spet nekaj premika. Najbolj vidna je ponudba hitrih polnilnic na Petrolu. Če verjamemo ministru Jerneju Vrtovcu, je razvoj polnilne infrastrukture ena od njegovih prioritet.

Kako je z razvojem vodikovih vozil?

Tehnologija se razvija že desetletja in je okoljsko zelo privlačna: rezervoar napolniš z vodikom, skozi izpušni sistem pa pride voda. Toda prvič, infrastruktura ni pripravljena, in drugič, vodik je tudi zelo eksploziven, zato se industrija z varnostjo ukvarja že dolgo. V naslednjih letih bo vodik zanimiv predvsem za težki promet, torej za tovornjake. Pri osebnih vozilih bo najbolj raslo število električnih vozil.

Kakšna bo vloga menedžerja v avtu prihodnosti?

Menda avtonomna vožnja prihaja z velikimi koraki. Menedžer se bo zjutraj usedel v avto, pregledal elektronsko pošto, plačal račune, prebral novice. Avto ga bo odpeljal v službo in ga sproti informiral. Vožnja bo digitalizirana in do neke mere ... dolgočasna.

Pa se bodo ljudje psihološko navadili na to, da bodo brez nadzora zaupali vožnji s takšnim vozilom?

» **Souporaba avtomobilov je uspešna v velikih metropolah. Pri nas je zato bolj uveljavljena kombinacija kratkoročnih najemov in souporabe.»**

Ljudje se bodo navadili, tako kot smo se v zgodovini navadili na vlake ali v sodobnem času na pametne telefone.

Ljubitelji klasičnih vozil mi pogosto govorijo, da jim električna vozila niso všeč, ker ni pravega zvoka. Zakaj proizvajalci pri električnih avtomobilih ne dodajo umetnega zvoka za ljubitelje motorjev?

Zvok že modulirajo. A za prave navdušence je to »fake« (lažno). Sam uživam v pravem zvoku, v občutku, da se mehanski deli premikajo. To je del izkušnje, ki je elektrika ne more nadomestiti. Za vikend se zato še vedno rad zapeljem s svojim 40 let starim motorjem.



GBLeasing

Pot je veliko krajša,
če se do cilja
odpeljemo skupaj.

> Osebna vozila in motorna kolesa > Težka in lahka tovorna vozila > Gradbeni in kmetijski stroji > Proizvodni in transportni stroji > Plovila > Medicinska in druga oprema

> gb-leasing.si

Ker vas razumemo.



Grafika: Spotnet

ELEKTRIČNIM VOZILOM MANJKA PODATEK O KONJSKI MOČI

- V čem bi se lahko ponudniki e-vozil zgledovali po Jamesu Wattu?
- Kdaj bodo električni kombiji postali pomemben del slovenskega voznega parka?
- Kako bodo kitajski proizvajalci spremenili trg gospodarskih vozil do leta 2030?

Gregor Lisec

Električni avtomobili so na slovenskih in evropskih cestah že precej pogost pojav, sploh po preboju kitajskih proizvajalcev. Pri kombijih in tovornjakih, torej gospodarskih vozilih, pa je slika drugačna. Tudi teh je vedno več, vendar je rast počasnejša, odločitev za nakup pa veliko bolj odvisna od izračuna kot od zelene ideje.

Pri slovenskem zastopniku kitajske znamke Farizon podjetjem svetujejo čimprejšnji prehod na elektriko; najbolje že včeraj. Poznavalec mobilnosti Andrej Brglez pa opozarja, da bodo dizelski tovornjaki na cestah prevladovali še kar nekaj let. Do leta 2030 bo zato najbrž manj revolucije in več zelo konkretnega računanja: koliko stane kilometer, koliko časa vozilo dela in koliko podjetje z njim zasluzi.

1. V Sloveniji številke še majhne, rast pa hitra

Električni pogon pri gospodarskih vozilih v Sloveniji kljub opazni rasti še ni zelo razširjen. Leta 2025 je bilo po podatkih Evropske komisije oziroma observatorija za alternativna goriva EAFO registriranih 7.144 lahkih gospodarskih vozil, od tega 225 električnih. To je 3,15 odstotka. Ker jih je bilo leto prej samo 76, rast znaša skoraj 200 odstotkov.

Pri tovornjakih je elektrika še redkejša. Leta 2025 je bilo od 2.175 registriranih tovornjakov električnih le 9, kar pomeni 0,41 odstotka. O preboju torej za zdaj težko govorimo.

»3,15-odstotni delež električnih kombijev med novimi registracijami leta 2025 je majhen, a po drugi strani hitra rast kaže, da se je večletno govorjenje o možnem prehodu na elektriko tudi v tem delu voznega parka prijelo. Zdaj, ko prihaja vedno bolj zanimiva ponudba, se je začelo prehodno obdobje,« ugotavlja Andrej Brglez.

Tudi pri prodajalcih zaznavajo premik. »Povpraševanje po električnih kombijih v Sloveniji raste, vendar je trg še vedno v začetni fazi,« opazuje Filip Koren, direktor podjetja Prigo, zastopnika kitajskega proizvajalca Farizon v Sloveniji.

2. Ne zelena ideja, ampak račun

Kaj pri podjetjih sploh sproži odločitev za nakup električnega gospodarskega vozila? Brglez preboj opredeljuje precej pragmatično: nastopi takrat, ko električno vozilo za večino uporabnikov v določenem segmentu postane ekonomsko in operativno najbolj racionalna izbira. Tudi brez odločilne pomoči subvencij.

»Podjetje praviloma ne kupuje pogona ali okoljske ideje, ampak delovno sredstvo,« poudarja Brglez. Največ torej šteje skupni strošek lastništva oziroma TCO: nabavna cena in financiranje, cena energije, vzdrževanje, življenjska doba, preostala vrednost in polnjenje. Tam podjetje išče razloge za nakup.

3,15 %

novih lahkih gospodarskih vozil
v Sloveniji je bilo leta 2025 električnih.
Leto prej jih je bilo le 76.

0,41 %

novih tovornjakov je bilo leta 2025 električnih.
Pri tovrnem prometu bo zato prehod bistveno
počasnejši kot pri dostavnih vozilih.



Prevoznik zato pri nakupu e-vozila potrebuje odgovor na tri vprašanja: koliko me bo stal kilometer, koliko časa bo vozilo delovalo in koliko bom z njim zaslužil. – Andrej Brglez, poznavalec e-mobilnosti gospodarskih vozil



3. Kdo bo prvi prešel na elektriko

Brglez preboj najprej pričakuje pri mestni dostavi, kurirskih in servisnih flotah ter vozilih s predvidljivimi dnevnimi trasami. Prav tam je najlažje izračunati, koliko kilometrov vozilo naredi na dan, kje se polni in ali se račun izide.

Koren največ potenciala prav tako vidi pri podjetjih, ki vozila uporabljajo na predvidljivih dnevnih relacijah in se po koncu delovnega dne vračajo na isto lokacijo. To so dostavne službe, logistična in trgovska podjetja ter podjetja z lastno polnilno infrastrukturo. Vse pogostejše se za elektriko odločajo tudi samozaposleni, manjša podjetja in društva.



4. Do leta 2030 prehod, najbrž pa še ne množični

Pri napovedih, kakšen delež bodo električna gospodarska vozila predstavljala do leta 2030, je Brglez previden. Po njegovih besedah obdobje med letoma 2027 in 2030 še ne bo odločilno, ampak predvsem prehodno. Prehod bo končan, ko se bodo sestavili ekonomika, uporabnost, infrastruktura in dovolj široka ponudba vozil.

Pri tem se Brglez opira na teorijo sprejemanja inovacij, po kateri zgodnji uporabniki predstavljajo približno prvih 16 odstotkov uporabnikov, nato pa se začne prehod k zgodnji večini: »To ni magična meja tržnega deleža, lepo pa ponazarja razliko med pionirskim in množičnim trgom.«

Za primerjavo navaja evropski trg. V prvi polovici leta 2026 je bilo v Evropi 13,2 odstotka električnih kombijev med novimi registracijami, Slovenija pa je s 3,15 odstotka še precej bolj na začetku. Brglez zato leta 2030 še ne pričakuje večinsko električnega trga.

Pri Farizonu so nekoliko bolj optimistični. »Če je trenutni delež novih električnih lahkih gospodarskih vozil v Sloveniji približno 3 odstotke vseh prodanih vozil, ocenjujemo, da se lahko dvigne krepko nad 15 odstotkov. Je pa to odvisno od več dejavnikov, na primer tudi od cene drugih energentov in nadaljnjega spodbujanja prehoda na električna vozila,« pojasnjuje Koren.

5. Kdaj bodo skupni stroški e-tovornjaka enaki dizelskemu?

Pri tovnjakih bo prehod počasnejši. Prve vidnejše premike je po Brglezovi oceni mogoče pričakovati pri mestni in regionalni distribuciji ter na stalnih relacijah med logističnimi centri. Pri mednarodnem transportu bo šlo še počasneje.

Podatki Evropskega združenja avtomobilskih proizvajalcev ACEA za prvo polovico leta 2026 kažejo, da so električni tovnjaki v EU dosegli 4,8-odstotni delež, dizelski pa so ostali pri 92,1 odstotka.

Mednarodna agencija za energijo IEA pričakuje, da bodo do leta 2030 skupni stroški lastništva električnega tovnjaka v Evropi primerljivi z dizelskim. Brglez je pri tem previden: »To se mi zdi kar precej smela napoved.«

Za pospešitev prehoda bo ključna infrastruktura. Uredba EU o infrastrukturi za alternativna goriva AFIR do leta 2030 na jedrnem omrežju TEN-T predvideva polnilna območja za težka vozila približno na vsakih 60 kilometrov. Za izrazito tranzitno Slovenijo bo to še posebej pomembno.

6. Baterije, polnjenje in megavatni sistemi

Prvi ključni premik, ki ga izpostavlja Brglez, so baterije. Svet vlaga ogromne razvojne in proizvodne zmogljivosti v baterije, zato bodo te postajale cenejše, lažje, trajnejše in energijsko gostejše. Za gospodarska vozila je to še posebej pomembno, ker lažja baterija poleg dosega pomeni tudi več tovara.

Drugi premik je polnjenje. Ključna tehnologija bo megavatni polnilni sistem MCS, ki odpira možnost polnjenja težkih tovnjakov z močmi nad 1 MW, torej v okviru zakonskega počitka voznika.

7. Kitajci niso samo cenejši, ampak tudi hitrejši

Pomembno vlogo bodo imeli kitajski proizvajalci. Brglez opozarja, da jih Evropa tudi pri gospodarskih vozilih ne sme podcenjevati. Na Kitajskem je bil leta 2025 električen že vsak četrti prodani tovnjak, Kitajska pa predstavlja več kot 90 odstotkov svetovne proizvodnje električnih tovnjakov.

15 %

novih električnih lahkih gospodarskih vozil bi lahko Slovenija po oceni Priga presegla do leta 2030, če se bodo cene energentov, spodbude in ponudba vozil gibale v pravo smer.

60 km

je razdalja, na kateri so do leta 2030 na jedrnem omrežju TEN-T predvidena polnilna območja za težka vozila.

Prednosti kitajskih proizvajalcev so podobne kot pri osebnih avtomobilih: baterije, integrirana dobavna veriga, obseg proizvodnje in izjemna hitrost razvoja.

Koren iz Priga pravi, da bodo kitajski proizvajalci na slovenskem in evropskem trgu predstavljali močno konkurenco uveljavljenim znamkam. Po njegovem prednost ni samo v ceni, ampak tudi v tehnologiji in hitrosti razvoja. Za podobno ceno kupec praviloma dobi večjo nosilnost, več dosega in več serijske opreme.

Reuters je Farizon uvrstil med proizvajalce, ki širijo prisotnost v Evropi. Poleg njega omenja še BYD, Sany, Sinotruk, Windrose in SuperPanther, ki bi lahko po poročanju agencije evropske cene spodrezali tudi do 30 odstotkov.

8. Zakaj so evropske znamke še v prednosti?

Cena in tehnologija nista dovolj. »Gospodarsko vozilo je delovni stroj. Med prevoznikom ter prodajalcem in serviserjem se praviloma razvije precej močnejša vez kot pri osebnem avtomobilu,« opozarja Brglez.

Evropske znamke imajo tako še vedno pomembno prednost, ki pa jo bodo morale pravočasno izkoristiti. Če ima podjetje 20 let dobre izkušnje z znamko, servisom, deli in financiranjem, bo morda leto dlje počakalo na njen električni model, preden bo zamenjalo dobavitelja. Kitajci pa medtem ne čakajo ...

Tudi Koren priznava, da je servis pri gospodarskih vozilih ključen: »Lahko gospodarsko vozilo je delovno sredstvo, pri katerem si lastnik ne more privoščiti dolgega čakanja na servis in popravilo.« Za uspeh na evropskem trgu morajo kitajske znamke dokazati kakovost, zanesljivost, varnost, servisno podporo, razpoložljivost rezervnih delov in dolgoročno vrednost vozila.



VARNA, STROKOVNA IN EKOLOŠKA RAZGRADNJA VAŠEGA VOZILA ZA ČISTEJŠO PRIHODNOST



Brezplačen prevzem izrabljenih vozil (IMV): Prevzem vašega vozila na pooblaščenih zbirnih mestih po celotni Sloveniji je **brezplačen**, če vozilo vsebuje bistvene sestavne dele, kot so šasija, pogonski mehanizmi, elektronski sklopi itd.



Specializirano ravnanje z vozili na hibridni in električni pogon: Kot strokovnjaki na področju razgradnje vozil poskrbimo za varno odstranitev in okolju neškodljivo ravnanje z visokonapetostnimi moduli ter Li-Ion in ostalimi podobnimi baterijami.



Uradno Potrdilo o uničenju (POR): Ob oddaji vozila vam takoj izdamo uradno potrdilo, ki je osnova za dokončno odjavo vozila iz evidence registriranih vozil in vas odveže nadaljnih obveznosti plačevanja dajatev (ZDajMV).



Doseganje okoljskih ciljev: Z vključitvijo v mrežo **ATK** in **EKOMOBIL** zagotavljamo, da bo približno 95% mase vašega vozila ponovno uporabljene ali predelane, s čimer neposredno prispevate k ohranjanju naravnih virov in zmanjšanju odpadkov.



Zakaj izbrati pooblaščenno razgradnjo v okviru skupnega načrta?

Izrabljeno vozilo ni le odpadke, temveč vir nevarnih snovi in dragocenih surovin. Skladno z Uredbo o izrabljenih vozilih je nenadzorovano razstavljanje ali odlaganje vozil v naravo strogo prepovedano in tudi kaznivo.

Vsak četrti prodani tovnjak na Kitajskem je bil leta 2025 električen, Kitajska pa predstavlja več kot 90 odstotkov svetovne proizvodnje električnih tovnjakov.



RAZGRADNJA MOTORNH VOZIL
Veliko Malačevo 59e,
1290 Grosuplje, Slovenija,
imv@at-kastelec.si

MODRA ŠTEVILKA
080 18 77
razgradnja-vozil.si



» Povpraševanje po električnih kombijih v Sloveniji raste, vendar je trg še vedno v začetni fazi.«
– Filip Koren, direktor podjetja Prigo

9. Po vzoru Jamesa Watta

Kaj bo vse to pomenilo za slovenska logistična in transportna podjetja? Brglez današnjo fazo primerja z zgodbo Jamesa Watta, ki je moč parnega stroja prevedel v konjske moči. Kupci niso potrebovali tehnične razlage, ampak primerjavo, ki so jo razumeli in jo lahko preračunali.

»Ko Watt ni več razlagal, koliko in na kakšen način je njegov stroj boljši od drugih, ampak je pojasnil, da ta stroj nadomesti 20 konj, dela ves dan in se ne utruji, je slika postala drugačna. Nekaj podobnega čaka tudi električna gospodarska vozila,« napoveduje Brglez.

Prevozniku zato ni treba prodajati kilovatnih ur, baterij in polnilnih krivulj, ampak odgovor na tri vprašanja: koliko me bo stal kilometer, koliko časa bo vozilo delovalo in koliko bom z njim zaslužil. Ko bo ta račun boljši od dizelskega, bo elektrifikacija postala predvsem poslovna odločitev.

LEASING: RAZLIKE MED VRSTAMI POGONOV BODO MANJŠE

Kakšne pogoje financiranja pri nakupih vozil na obroke je v Sloveniji pričakovati v naslednjem letu? Pri NLB Lease&Go so nam odgovorili kratko in jasno: »V prihodnjih 12 do 24 mesecih pričakujemo razmeroma stabilno okolje financiranja vozil.« S konkretnimi številkami niso postregli.

Kot so pojasnili, na končno ceno leasinga ne vpliva le referenčna obrestna mera, temveč tudi dolgoročne tržne obrestne mere (t. i. swapi), konkurenca med ponudniki financiranja ter akcijske ponudbe proizvajalcev in trgovcev. »Spremembe referenčnih obrestnih mer se zato ne odražajo vedno neposredno in v enaki meri v končnih ponudbah financiranja,« so dodali.

Poleg tega lahko proizvajalci in uvozniki za električna vozila občasno ponudijo dodatne spodbude ali druge podporne mehanizme, to pa lahko pripomore tudi k ugodnejšemu financiranju.

»V prihodnje pričakujemo, da se bodo razlike med posameznimi vrstami pogonov postopoma zmanjševale. Ponudba električnih vozil postaja vse širša, trg pa vse bolj zrel. Odločitev kupcev bo tako vse bolj temeljila na njihovih potrebah in skupnih stroških uporabe vozila,« ocenjujejo pri NLB Lease&Go.

POSLOVNI NAJEM OSEBNIH IN TOVORNIH VOZIL

ALL INCLUSIVE

- ✓ Najem vozila
- ✓ Vzdrževanje vozila
- ✓ Zavarovanje vozila
- ✓ Registracija vozila
- ✓ Upravljanje voznega parka
- ✓ Nadomestno vozilo
- ✓ Storitve »Door To Door«
- ✓ Vzdrževanje pnevmatik
- ✓ Podpora uporabnikom in 24-urna asistenca

VEČ O TEM:



avtotehna | VIS

Celovška cesta 228
1000 Ljubljana

info@avtotehna-vis.si
080 88 82

Cena najema vozila je odvisna od konfiguracije vozila, dobe najema, števila prevoženih kilometrov in vključenih dodatnih storitev. Pridržujemo si pravico do spremembe ponudbe in napak v tisku. Podatki so bili pravilni v času priprave novice, torej 28.9.2026. »ALL INCLUSIVE« je paketna ponudba »VSE VKLJUČENO« poslovnega najema vozila, ki vključuje vse zgoraj naštetje storitve oz. dodatke. Vsak sklenjen poslovni najem vozila s stranko je individualno prilagojen željam in potrebam najemnika.



POLNLENJE VOZIL V SKLADU S TEHNOLOŠKIM RAZVOJEM V SVETU

V podjetju EV polnilnice pri svoji ponudbi sledijo sodobnemu tehnološkemu razvoju, pri katerem se napajanje vozil vse bolj združuje z energetiko, pri čemer v vedno večji meri sodeluje umetna inteligenca.



Družba EV polnilnice je celovit ponudnik polnilne infrastrukture z več kot 3.500 postavljenimi polnilnicami po vsej Sloveniji. Ponujajo AC in DC polnilnice vodilnih proizvajalcev, montažo, zagon, servis in lasten zaledni sistem Energy4Way za upravljanje, obračun in plačevanje polnjenja. »Polnilnice vse pogosteje povezujejo tudi s sončnimi elektrarnami in hranilniki energije. Na področju e-mobilnosti delujemo od leta 2018, v zadnjih letih pa smo obseg poslovanja bistveno povečali, predvsem po zaslugi priporočil zadovoljnih strank,« razlaga direktor Miran Vozelj.

STRANKE SO DELEŽNE CELOVITE OBRAVNAVE

Pri sodelovanju s strankami začnejo z ogledom in analizo: koliko vozil bo polnilnica polnila, kdaj bo stala in koliko priključne moči je na voljo. Sledijo predlog rešitve, dokumentacija, montaža, zagon in povezava v Energy4Way. »Stranka ima en

kontakt za vse, tudi za servis čez pet ali deset let. Pri projektih, sofinanciranih iz razpisov, naročnikom pomagamo že pri tehničnih zahtevah in dokumentaciji,« razlaga sogovornik.

ŠIROKA PALETA PONUDBE

Ponujajo AC polnilnice do 22 kW in DC postaje z močjo več sto kilovatov. Ker niso vezani na enega proizvajalca, izbirajo po lokaciji, ne po katalogu. Ugotavljajo, da največja omejitev pogosto ni vozilo, ampak elektrika na lokaciji. Z dinamičnim upravljanjem moči, baterijo ali sončno elektrarno se lahko izognejo dragemu povečanju priključne moči in višji omrežnini.

REŠITVE ZA VSE SKUPINE STRANK

Gospodinjstva želijo zanesljivo in pametno polnjenje doma, bloki pa pravično delitev stroškov med stanovalci. Podjetja in vozni parki potrebujejo nočno polnjenje, pregled porabe po vozilu in hiter servis, saj nenapolnjeno vozilo pomeni izpad dela.

Za upravljalce električnih tovarnjakov pripravljajo servisne pakete z odzivom na lokaciji v 48 urah. Hoteli, turistične destinacije in občine s polnilnico privabijo goste in ustvarijo prihodek, prek Energy4Way pa tudi plačilo s kartico ali QR kodo.

SOZVOČJE POLNENJA, ENERGETIKE IN UMETNE INTELENCE

Miran Vozelj o razvojnih načrtih podjetja pravi, da se polnjenje združuje z energetiko. Polnilnica, sončna elektrarna in baterija bodo en sistem, ki sam odloča, kdaj polniti. Rastejo hitra polnilna središča z močjo prek enega megavata in polnjenje električnih tovarnjakov. »Vrednost se seli v programsko opremo in zanesljivost, zato širimo lastno mrežo Energy4Way, vse več pa bo tudi umetne inteligence, ki bo sama zaznavala napake in optimizirala polnjenje. Kot pravimo pri nas: Elektroni v gibanje, svet v svobodo,« poudarja sogovornik.



» Veliki zastoj na Rebernicah je v nekaj urah povzročil milijon evrov izgube.«

»V SLOVENIJI ZARADI ZASTOJEV IZGUBIMO 0,7 DO 1,4 MILIJARDE EUR LETNO!«

- Koliko cest bi lahko zgradili ali razširili z ekvivalentom finančnih izgub zaradi zastojev?
- Zakaj Robert Sever verjame v lokalizacijo proizvodnje?
- Kaj se o šolanju šoferjev lahko naučimo v Zagrebu?

Goran Novković
Foto: Barbara Reya

Robert Sever kot direktor Združenja za promet pri GZS zelo dobro ve, kakšne so razmere v slovenskem prometu in kaj bi morali v prihodnje storiti, da bi se izboljšale, pa tudi za to, da bi promet pospešil gospodarski razvoj Slovenije.

Med drugim je razkril podatek o izgubah zaradi zastojev. S tem denarjem bi že lahko zgradili tudi novo tranzitno cesto med Ljubljano in Postojno.

Kako ocenjujete razmere v slovenskem cestnem prometu zaradi toliko del na cestah?

Ta tema v zadnjem času zelo bremeni vse prevoznike. Težava ni v projektih obnove avtocest, ki so potrebni; vsi namreč stremimo k temu, da bi imeli sodobne ceste. Težava je v načrtovanju teh obnov. Ne moremo imeti na nekem koridorju v istem času toliko obnovitvenih punktov, ki ovirajo promet.

Res pa so naše prometne povezave dotrajane. Ne omogočajo več pretočnosti vse gostejšega prometa. Prepustnost naših avtocest je premajhna.

Kaj bi bilo v prihodnosti treba spremeniti pri načrtovanju in izvajanju cestnih obnov?

Premalo se ukvarjamo s planiranjem prometnih tokov glede na obseg prometa, precej več pa s planiranjem gradbenih del oziroma z obnovami. Že pred leti bi morali glede na rast prometa načrtovati tretje pasove ali tranzitno cesto med Postojno in Ljubljano.

Kje so največja ozka grla, ko gre za tovorni promet?

Največje je v okolici Ljubljane. Ljubljanski obroč je preobremenjen. Prvotno je bil namenjen lokalnemu prometu oziroma dnevnim migracijam, zdaj pa je zaradi srečanja lokalnega in tranzitnega prometa zasičen. To je največje ozko grlo.

Omenjeno ozko grlo se nadaljuje proti Primorski, proti Vrhniškemu klancu. Šele za odcepom za Logatec se nekoliko sprosti. Pred Koprom pa se promet spet zgosti. Gorenjska avtocesta se z druge strani pred priključitvijo na ljubljanski obroč prav tako spremeni v ozko grlo ...

Kolikšne so časovne in finančne izgube v tovnem prometu zaradi ozkih grl?

Zastoji zaradi čakanja vplivajo na delovni čas voznikov in na slabšo produktivnost voznega parka, ki stoji. Torej se ne upravlja po prevoženih kilometrih. Prevozniki namreč služijo s prevoženimi kilometri.



» **Nepredvidljiva oskrba je postala glavni problem proizvodnje. Če imamo takšen promet, je težko organizirati proizvodnjo brez zalog.«**

Da ne govorimo o večji porabi goriva zaradi spejavanja in ustavljanja vozil. To namreč povečuje porabo goriva, obenem pa zaradi izpustov CO₂ dodatno onesnažuje okolje.

Kaj pravijo analize?

Analize kažejo, da se ta strošek giblje med enim in dvema odstotkoma bruto domačega proizvoda. V Sloveniji je to 700 milijonov do skoraj 1,4 milijarde evrov stroškov letno.

S kolegom na našem združenju smo preračunali naslednje: povprečna hitrost tovornjaka je 80 kilometrov na uro. Če tovornjak dve uri čaka v zastojih, zapravi 160 kilometrov poti. Prevoznina na kilometer je v Evropi od 1,5 do 1,6 evra. Izgubo na konkretnem tovornem vozilu si lahko izračunamo sami.

Koliko avtocest bi lahko zgradili s petletno do desetletno izgubo, ki ste jo na letni ravni ocenili med 700 milijoni in 1,4 milijarde evrov?

Imeli bi že tranzitno avtocesto in veliko posodobljenih odsekov avtocest.

Svetovna banka se je ogromno ukvarjala z zastoji na srbsko-bosanski oziroma srbsko-hrvaški meji. Ugotovila je, da vse tri omenjene države zaradi teh zastojev izgubljajo do tri odstotke BDP. S tem denarjem bi lahko razširili mejne prehode, izboljšali njihovo pretočnost, zaposlili nove ljudi in posodobili tranzitne ceste.

Kje pa druga podjetja, ki niso logistična, najbolj občutijo stroške neučinkovitega prometnega sistema v Sloveniji?

V transportni logistiki je ključno planiranje. Pred leti smo govorili, da je zelo pomemben sistem »Just in time«. Zelo pomemben pa je tudi »Just in sequence«. Podjetja so pred epidemijo ogromno vlagala v načrtovanje, da bi se izognila zalogam in skladiščenju. To je velik strošek.

Zaradi sprememb blagovnih tokov se je po epidemiji to nekoliko spremenilo. A kljub temu zaradi zastojev in nepredvidljivih situacij na tranzitni poti ni mogoče dobro planirati dostave blaga, s tem pa niti stroškov dostave in same proizvodnje.

Potrebne so namreč večje zaloge, zato se stroški v proizvodnih podjetjih povečujejo. Nepredvidljiva oskrba je postala glavni problem proizvodnje. Če imamo takšen promet, je težko organizirati proizvodnjo brez zalog. Še lani je zato močno primanjkovalo skladiščnih prostorov.

Ali kdo v slovenski vladi ali drugih vladnih ustanovah sploh dovolj natančno meri stroške zastojev zaradi logističnih zamud?

Nihče. V Sloveniji nimamo opredeljenega niti modela takšnega merjenja, niti se s tem nihče ne ukvarja. Ko so bili zastoji na Rebernicah, smo škodo ocenjevali na podlagi nekih ocen, koliko tovornjakov je stalo v koloni. Takrat je bila kolona dolga 15 do 20

kilometrov, kar smo preračunali v izgubljene ure. V nekaj urah smo izgubili milijon evrov.

Kako bi lahko v prihodnosti bolje izkoristili lego Slovenije na presečišču evropskih koridorjev, predvsem za več posla? Ne le prometa, ampak širše ekonomije. Kaj bi lahko naredili prednostno?

To so intermodalni terminali, ki bi jih nujno morali zgraditi, če se želimo resno ukvarjati s prenosom tovara s cest na železnico. Takšne terminale bi morali zgraditi v Sežani, v Ljubljani in v Celju ali Mariboru. Maribor bi bil dobra lokacija zaradi bližine Gradca. Z intermodalnimi terminali so povezani – ali pa tudi ne – distribucijski centri. Tretja pa je posodobitev tranzitnih poti.

Zakaj Sežana, in ne Divača?

Sežana je blizu italijanski meji, kjer je že določena koncentracija skladišč.

Kako akuten je problem pomanjkanja voznikov v Sloveniji? Kaj storiti?

Velik, vendar Slovenija pri tem ni osamljena; s tem se spopriema vsa Evropa. V Evropi primanjkuje več kot pol milijona poklicnih voznikov. Tega ni mogoče rešiti z domačimi šoferji, zato jih je nujno uvoziti iz tretjih držav.

Poleg tega je Slovenija na tem področju zane-marila poklicno izobraževanje. Ta poklic smo povsem razvrednotili. Na našem združenju si prizadevamo, da bi ga začeli intenzivno promovirati, pri tem pa bi morala sodelovati tako podjetja kot država.

Pred kratkim smo bili v Zagrebu. Na tamkajšnji štiriletni srednji šoli logističnih tehnikov jim je v zadnjih treh letih uspelo povečati vpis mladih v ta poklic. Tudi tako, da oseba, ki zaključí šolanje, dobi izpit kategorije D. Tako ima v žepu izpite vseh kategorij in lahko začne kariero voznika.

To bi lahko pri nas naredila vlada. S predstavniki šolskega ministrstva in ministrstva za infrastrukturo smo bili v Zagrebu. Imamo prometno šolo v Mariboru, ki je zainteresirana za to, da bi ta model prenesli v Slovenijo.

Ali verjamete, da bo čez deset ali dvajset let res potrebnih bistveno manj voznikov kot danes, ker bodo vozila samovozeča?

Ta vozila že testirajo.

O tem sem pisal že pred 25 leti, pa jih še vedno testirajo ...

Mislím, da bodo takrat samovozeča vozila obstajala, vendar zagotovo ne v mednarodnem prometu. Pošta je v več mestih že lansirala prvi projekt samovozečega kurirja.



Z boljšim načrtovanjem in predvidevanjem bo treba zmanjšati vse interakcije oziroma skrajšati prevozne poti. Rešitev je v lokalizaciji proizvodnje.«

Na Kitajskem to že počnejo z droni.

Na Kitajskem so droni že v uporabi, toda bojím se, da v mednarodnem prometu ne bo tako lahko. Izzivi so povezani z infrastrukturo za samovozeča vozila. Vlaganja in tveganja so prevelika.

Pa bomo čez 10 ali 20 let še lahko dobili tuje voznike? Igor Pristavec iz podjetja Prigo mi je pred dvema letoma dejal, da bodo takrat že Evropejci hodili na delo v JV Azijo. 😊

To se je že zgodilo v balkanskem bazenu. Tamkajšnje države so že tako napredovale, da so plače podobne kot tukaj. Delavcem se zato ne izplača več delati v Sloveniji. Odgovor na to, kaj bomo počeli oziroma kje bomo našli delovno silo, je v bistvu preprosto.





» Že pred leti bi morali glede na rast prometa načrtovati tretje pasove ali tranzitno cesto med Postojno in Ljubljano.«

Z boljšim planiranjem in predvidevanjem bo treba zmanjšati vse interakcije oziroma skrajšati prevozne poti. Rešitev je v lokalizaciji proizvodnje. Zaradi špekulacij v mednarodni trgovini je vse preveč ovir za optimizacijo transportnih poti.

Katere nove veščine bodo zaradi digitalizacije in umetne inteligence (UI) v logistiki najbolj iskane do leta 2030?

Izvedli smo raziskavo, ki je pokazala, da naša podjetja pri dijakih niti ne pogrešajo toliko strokovnega znanja, pač pa jim primanjkuje mehkih veščin: pri interakcijah s strankami, timskem delu, ko gre za odgovornost in podobno.

Vsekakor bo v prihodnje v logistiki zelo iskano digitalno znanje, predvsem analiziranje podatkov in nato uporaba teh podatkov.

Katere pa bodo tri največje posledice digitalizacije v slovenskem prometu v naslednjih petih, desetih letih – podjetja, ki niso logistična?

Z UI bodo ta podjetja optimizirala interno logistiko in iskanje dobaviteljev. Slednji bodo morali biti zaradi obvladovanja stroškov bližje. To bo ob robotizaciji ključno za zvišanje produktivnosti in zmanjšanje potreb po delavcih.

Če povzameva pogovor: kaj je v slovenski logistiki najbolj kritična točka in kje je njena največja priložnost v prihodnosti?

Največja priložnost je v hitrejši digitalizaciji logističnih procesov. Že nekaj let z državo poskušamo vzpostaviti pilotni model enotnega okna (Single Window). To pomeni digitalizacijo vseh zdajšnjih papirjev v logistiki pri interakcijah podjetij z vsemi državnimi organi in hkrati med podjetji.

To bi omogočilo boljše napovedovanje oziroma spremljanje tovornega vozila. Vsak trenutek bi vedeli ne samo, kje je blago, ampak bi bili obveščeni tudi o vsem, kar se z njim dogaja.

Ali bi s tem sistemom lahko napovedovali tudi razmere na cestah?

Tudi. Slovenija je idealna za tak projekt enotnega okna, ker imamo eno luko, eno mednarodno letališče ter po enega glavnega železniškega in avtocestnega operaterja.

Kaj pa je v logistiki največja težava?

Premalo in prepočasi planiramo in vlagamo v infrastrukturo. Predvsem v ceste, pa tudi v železnice.



people in logistics

HÖDLMAYR
INTERNATIONAL



Transport



Tehnika vozil



Nega vozil



Skladiščenje vozil



Predelave vozil



Možnost točenja goriva in polnjenja



Avtokleparstvo in avtoličarstvo



Remarketing



Carinjenje vozil in špeditorske storitve



Hodlmayr logistika d.o.o., Tovarniška cesta 36, 1370 Logatec
Tel: 01 7558 400 E-mail: hls.info@hoedlmayr.com



Grafika: Spotnet

LUKA KOPER 2035: KAJ BO SLOVENSKO LOGISTIKO POGNALO PO TIRIH?

- Ali bo Koper leta 2035 še vedno prva izbira na Jadranu ali ga bo prehitel kdo drug?
- Bo drugi tir Slovenijo potisnil v logistično prvo ligo ali za ambicije Luke Koper prihaja prepočasi?
- Kaj Luka Koper za leto 2035 že gradi in kaj je za zdaj le vizija na papirju?

Kaja Kovič

N

Ključna spremenljivka je drugi tir: dolgo priča-

aslednje desetletje bo najverjetneje določilo, ali bo Koper ostal prva izbira na severnem Jadranu ali pa bo to vlogo prevzelo katero od konkurenčnih pristanišč.

kovana železniška povezava, ki naj bi končno razbremenila cesto in pristanišču odprla pot do polne zmogljivosti.

Vprašanje ni več, ali bo Luka Koper rasla, temveč kako hitro bo za to rastjo speljana zaledna infrastruktura in kaj bo to pomenilo za podjetja, ki prek pristanišča izvažajo in uvažajo.



VAŠ PARTNER ZA POMORSKE PREVOZE

POMORSKA AGENCIJA

Zastopanje ladij v pristanišču Koper ter drugih bližnjih pristaniščih.

LADIJSKO POSREDNIŠTVO / LINIJSKI SERVIS

Redne linijske povezave iz / v Koper:

- / RORO – tedenski servis v Mediteranu
- / RORO – redni servis Daljni Vzhod / Koper
- / BREAKBULK – tedenski servis Koper / Severna Afrika
- / BREAKBULK – redni servis Daljni Vzhod / Koper
- / CHARTERING – breakbulk & projektni tovor

LOGISTIKA

- / Pristaniška Logistika
- / Logistika
- / Organizacija kopenskih prevozov

YOU NAME IT / WE SHIP IT

Navigo d.o.o., Pristaniska 12, 6000 Koper, Slovenija

+386 5 6625500

koper@navigo.si

LET'S SHIP WITH US

www.navigo.si

» **Prioriteta je izgradnja dodatnih pristaniških kapacitet, predvsem za obe strateški blagovni skupini kontejnerjev in avtomobilov.**«
Nevenka Kržan

1. Brez sodobne železnice bo Luka Koper težko na vrhu

Luka Koper svojo prihodnost gradi na jasno začrtani viziji: obstati kot prva izbira med pristanišči na evropski južni transportni poti. Po besedah predsednice uprave Nevenke Kržan je prioriteta izgradnja dodatnih pristaniških kapacitet, predvsem za obe strateški blagovni skupini kontejnerjev in avtomobilov: »Tudi sicer so dodatne skladiščne zmogljivosti ključne za nadaljnji razvoj pristanišča, ki želi slediti potrebam panoge.«

Družba ima trenutno veljaven strateški poslovni načrt do leta 2028, širitve pa se bodo po njenih besedah nadaljevale tudi po tem, saj bo pristanišče strateške blagovne skupine razvijalo naprej. A Kržanova poudarja, da konkurenčnost ne bo odvisna le od pristaniške infrastrukture: »V prihodnjih letih bo treba za ohranitev konku-

renčnosti izboljšati celotno slovensko železniško omrežje, in sicer z gradnjo dvotirne povezave do pristanišča in nadgradnjo tovarne postaje Koper ter tudi nadgradnjo celotnega omrežja. Gre namreč za ključen element logistične verige, ki je pogosto jeziček na tehtnici pri izbiri najustrežnejše transportne poti.«

2. Drugi tir: še ne obratuje, a že spreminja pričakovanja

Kljub javni pozornosti, ki je namenjena drugemu tiru, se učinki tega projekta v pretovoru še ne poznajo. Proga po informacijah Luke Koper še ni operativna. Polni zagon pričakujejo šele konec leta 2026 oziroma na začetku leta 2027. »Prave učinke in morebitne spremembe bomo lahko ocenili šele čez čas, saj vsaka prilagoditev, čeprav na bolje, zahteva svoj čas,« opozarja pri Luki Koper.

Ko bo proga Divača–Koper polno operativna, skupaj z drugimi infrastrukturnimi projekti (med njimi sta dodaten vzporedni tir Divača–Koper in razširitev tovarne postaje Koper) v Luki Koper pričakujejo, da se bo razmerje med železniškim in cestnim transportom tovora postopoma ponovno prevesilo v korist železnice.

LOKALNA PODPORA, GLOBALNI DOSEG

SLOVENIJA | HRVAŠKA | ALBANIJA



✓ AGILNA PROJEKTNA LOGISTIKA

Specializirani za prilagodljive logistične rešitve za zahtevne in specifične projekte.

✓ POGLOBLJENO POZNAVANJE INDUSTRIJE

Podpiramo sektorje nafte in plina, obrambne industrije, strojništva ter energetike.

✓ GLOBALNE REŠITVE

Iz jugovzhodne Evrope do vseh svetovnih destinacij.

✓ SPECIALISTI ZA POMORSKI TRANSPORT

Zanesljivi, varni in učinkoviti prevozi po morju.

KONTAKTIRAJTE NAS
Centralog Logistika d.o.o.
Ferrarska 30,
SI-6000 Koper, Slovenija

KONTAKT
☎ +386 5 610 60 00
✉ projects@centralog.com
🌐 www.centralog.com

USPEŠNO IZVAJAMO LOGISTIČNE
STORITVE V VEČ DRŽAVAH
JUGOVZHODNE EVROPE



ZZI eCustoms - sodobni carinski postopki

Omogočamo digitalno, skladno in brezpapirno poslovanje za uvoz, izvoz, tranzit, carinsko skladišče, ICS2 in trošarino.

Zakaj ZZI eCustoms?



Hiter začetek in podpora 24/7/365

Aplikacijo pripravimo mi, pomoč pa je na voljo kadarkoli.



Vsi moduli na enem mestu

AIS/AES, NCTS, EMCS, ICS2, CMR, Carinsko skladišče, Intrastat...



Popolna skladnost in zanesljivost

Potrjeno s strani FURS in EU TAXUD.



Brez začetnih investicij

Plačate, ko začnete uporabljati.



Uvajanje in izobraževanje

Sistem osvojite že prvi dan.



Kmalu v ZZI eCustoms -
izvajanje **NCTS** na področju Hrvaške.



BREZ MEJA,
ZA VEČ PRILOŽNOSTI.



Poenostavi carinske postopke –
skeniraj in testiraj eCustoms
3 mesece brezplačno!

ZZI d.o.o.
Pot k sejmišču 33
1000 Ljubljana
ecustoms@zzi.si



3
mesece
brezplačno

Ko bo proga Divača–Koper polno operativna, v Luki Koper pričakujejo, da se bo razmerje med železnico in cesto ponovno prevesilo v korist železnice.

3. Zaledje: intermodalni in distribucijski centri v vzponu

Rast pristanišča se ne bo ustavila na pomolih. V Luki Koper opozarjajo, da imajo logistični centri – intermodalni in distribucijski – vse pomembnejšo vlogo pri prehajanju blaga med pristaniščem in naročniki v zaledju, saj povečujejo doseg pristanišča ter zagotavljajo dodatno prilagodljivost na celotni transportni poti.

»Že danes je zaznati povečano zanimanje strank za tovrstne centre tako v bližnjem kot širšem zaledju pristanišča. Glede na geostrateško lego Slovenije na ključnih prometnicah lahko pričakujemo, da se bodo podobno kot v zahodni Evropi takšni centri vedno bolj razvijali.«

Luka Koper razvija orodja pametnega pristanišča: načrtovanje delovne sile, napovedne algoritme, 3D model pristanišča, WMS in simulator virtualne resničnosti.

4. Kaj to pomeni za slovenska podjetja

Za izvozno-uvozna podjetja, ki poslujejo prek Luke Koper, naj bi kombinacija dodatnih zmogljivosti, avtomatizacije in digitalizacije do leta 2035 prinesla predvsem:

- ★ večjo skladiščno kapaciteto,
- ★ višjo produktivnost in
- ★ bolj trajnostno delovanje pristaniškega sistema.

Kržan pri tem računa tudi na posodobljeno železniško omrežje: »Verjamemo, da bo do takrat tudi slovensko železniško omrežje deležno posodobitev in bo tako pripomoglo k ohranjanju konkurenčnosti transportne poti preko Slovenije.«

Zaledni intermodalni in distribucijski centri bodo pomembnejši, ker povečujejo doseg pristanišča in prilagodljivost celotne transportne poti.

5. Pametno pristanišče: od WMS do virtualne resničnosti

Digitalizacija v Luki Koper ni prihodnji projekt, temveč proces, ki se je že začel. V okviru projekta Luka DT so skupaj s konzorcijskimi partnerji razvili vrsto orodij: sistem za pametno načrtovanje delovne sile, napovedne algoritme za določanje tipa prevoza uvoznega tovora na kontejnerskem terminalu, simulacijski model raztovarjanja vozil na avtomobilskem terminalu, 3D model pristanišča za nadgradnjo videonadzora, spletno platformo in mobilno aplikacijo za upravljanje skladišča (WMS) ter simulator virtualne resničnosti.

Cilj je koncept pametnega pristanišča (Smart Port), tesno povezan s strateškimi infrastrukturnimi in okoljskimi projekti. »S tem želimo izboljšati uporabo virov in dvigniti produktivnost pristanišča ter hkrati zmanjšati njegov vpliv na okolje, kar pripomore k zmanjšanju stroškov poslovanja,« pojasnjujejo in poudarjajo, da podjetje enako pozornost namenja kibernetski varnosti, saj bi morebitni napad lahko ohromil poslovanje.

V prihodnjem desetletju naj bi umetna inteligenca, IoT in avtomatizacija po njenih besedah predvsem omogočili boljše izkoriščanje obstoječih zmogljivosti, večjo predvidljivost operacij in hitrejšo odzivanje na motnje.

6. Trendi do 2035: geopolitika in zeleni prehod

Na vprašanje, kateri globalni trendi bodo najbolj krojili pomorsko logistiko do leta 2035, Nevenka Kržan izpostavlja dva prepletena dejavnika. Prvi je geopolitična negotovost: morebitni novi konflikti na ključnih pomorskih poteh lahko s preusmeritvami ladij, daljšimi tranzitnimi časi in višjimi stroški pomembno vplivajo na panogo. Deležniki v dobavnih verigah se bodo zato po njih pričakovanjih vse bolj osredotočali na odpornost, zanesljivost in hitro prilagodljivost.

Drugi dejavnik je regulativa zelenega prehoda, ki uvaja zahteve po alternativnih gorivih in energijsko učinkovitejših ladjah ter z njimi povezane naložbe v pristaniško infrastrukturo, na primer oskrbo ladij z elektriko med postankom (angl. on-shore power supply).

INTERSERVICE KOPER

VSAK NAROČNIK JE NAŠA

PRIORITETA!



Zanesljivost



Prilagodljivost



Predanost



VISOKO USPOSOBLJENA EKIPA

Interservice d.o.o. Koper je logistično podjetje ustanovljeno leta 1992. Imamo visoko usposobljeno ekipo, ki s strokovnim pristopom pomaga optimizirati logistične procese ter uredi vse potrebne preglede in carinske formalnosti pri uvozu, izvozu ali tranzitu.

Imamo dolgoletne izkušnje s pretovorom in odpremo hitro pokvarljivega blaga, avtomobilskih delov, kovinskih delov, tekstila in številnih drugih vrst blaga

Naše STORITVE

S sodelovanjem z najbolj zanesljivimi agenti vam Interservice d.o.o. Koper lahko ponudi optimalno rešitev za prevoz vašega blaga po vsem svetu.



Pretovor &
PREVOZ



Pomorski
PREVOZ



Pokvarljivo
BLAGO



Uvoz &
IZVOZ



Letalski
PREVOZ



Manipulacija
TOVORA



Kontakt

POKVARLJIVO BLAGO:
Ankaranska cesta 7b, 6000 Koper, Slovenija
+ 386 (0)5 29 27 000 / reefer@interservice.si

ODDELEK ZA GENERALNI TOVOR:
Ankaranska cesta 7b, 6000 Koper, Slovenija
+ 386 (0)5 66 33 033 / info@interservice.si

LETALSKI PREVOZ:
PE BRNIK, Zg. Brnik 130/d, Ljubljana /LETALIŠČE
+386 (0) 4 20 17 711 / brnik@interservice.si

Bo z LUKO KOPER RES RASLA TUDI POMORSKA LOGISTIKA?

Luka Koper je sredi enega največjih investicijskih ciklov v svoji zgodovini. A sama gradnja pristaniških zmogljivosti še ne pomeni, da bo z njo avtomatično rasel tudi preostali del panoge.

Uspeh tega vala naložb ne bo merjen v tonah blaga ali številu kontejnerjev. Merilo uspeha bo v tem, ali bo pristanišče s seboj prineslo tudi nove storitve, tehnologijo in delovna mesta za celotno Obalo.

a. Rast pomorske logistike ni odvisna le od luke

»Pristanišče je samo en, sicer ključni člen precej širše logistične verige,« poudarja Ali Al Dilaimi iz agencijskega podjetja Navigo. Če se povečujejo pristaniške kapacitete, jim morajo slediti tudi železnica, cestna infrastruktura, logistični centri, špediterji, pomorski agenti in državni postopki.

»Danes se mi zato pomembnejše od tega, koliko odstotkov bo Luka Koper rasla, zdi vprašanje: ali smo kot okolje tej rasti sposobni slediti in jo tudi izkoristiti?«

Rast pristanišča po besedah Al Dilaimija ne bi smela pomeniti samo večjega pretovora: »Predstavljati bi morala tudi več lokalno ustvarjene dodane vrednosti.«

Rok Štrukelj iz Centraloga pričakuje, da bo njihovo podjetje v prihodnjih letih raslo med pet in osem odstotkov letno, »pri čemer bo rast seveda odvisna tudi od razvoja poslovanja naših komitentov in njihovih dolgoročnih načrtov.«

Največjo priložnost vidi v kontejnerskem prometu, opozarja pa, da tudi konkurenčna severnojadranska pristanišča »ne stojijo križem rok, temveč prav tako intenzivno investirajo v terminalske zmogljivosti in povezave z zaledjem.«

Fabio Hrvatini iz Interservica pa dodaja, da so investicije nuja, »ne glede na trenutno poslovanje«, saj se z njimi ohranjajo logistične poti in prilagajajo trgovski tokovi blaga, ki se z leti spreminjajo. Koristi bodo po njegovem največje, »če vsi deležniki sledimo temu trendu s stabilno strategijo in razumevanjem politike.«

b. Pomembna je rast vlakov z 98 na 252

Najpomembnejša je zanesljivost, opozarja Štrukelj. Izpostavlja predvsem novo železniško povezavo med Kopro in Divačo, kjer se zmogljivost z novim tirom povečuje s približno 98 na 212 vlakov dnevno, po dograditvi vzporednega tira pa na 252.

»Za stranko je to bistveno pomembnejše kot hitrost pretovora z ladje,« pojasnjuje. »Pomembno je, kako hitro in predvsem kako predvidljivo bo tovar prišel od ladje do končnega prejemnika.«

Al Dilaimi pričakuje širšo ponudbo storitev: »Sodobnejše ladje potrebujejo tudi sodobnejše storitve.« Od oskrbe z alternativnimi gorivi do elektrifikacije pristaniških procesov. Pristanišče prihodnosti po njegovih besedah »ne bo več samo prostor, kjer ladja naloži ali razloži tovar.« Postalo bo logistično, energetsko in podatkovno vozlišče.

Štrukelj pa pričakuje tudi, da se bo trg logističnih ponudnikov v prihodnjih letih konsolidiral: »Sama organizacija prevoza bo vse manj zadostovala.« Stranke bodo po njegovem pričakovale celovito storitev, kakovostne informacije v realnem času in predvsem sposobnost hitrega reševanja motenj v dobavni verigi.

M. V.



Luka Koper

Poskrbijo za tovar in ladje v Jadranu

KOPRSKI CAPRIS nudi celovite storitve pristaniške agenture v vseh glavnih pristaniščih Jadrana. Poskrbi za nemoten prihod, privez in odhod ladij ter zagotavlja učinkovito organizacijo vseh potrebnih postopkov v pristanišču. Z več desetletji izkušenj zagotavljajo celovito podporo za vse vrste plovil – od tankerjev in tovornih ladij do vojaških plovil ter luksuznih jacht.

Popravila in remont

Prek svojih pisarn in preverjenih partnerjev na Hrvaškem nudijo zanesljive storitve popravil in remontov za vse vrste plovil. Njihove storitve vključujejo redno vzdrževanje, nujna popravila, koordinacijo suhega doka in izvedbo tehničnih pregledov. Zagotavljajo tudi pravočasno dostavo rezervnih delov in ladijskih zalog ter nudijo celovito podporo ladjarjem in operaterjem ladij.

Poskrbijo za posadko

Učinkovito urejajo tudi vse zadeve, povezane s posadko, vključno z menjavami članov posadke, vizumsko podporo, namestitvijo in organizacijo prevozov.

Storitve bunkerirne agenture

Zagotavljajo storitve bunkerirne agenture, ki vključujejo koordinacijo pred prihodom ladje, pripravo dokumentacije in nadzor nad izvedbo oskrbe z gorivom na lokaciji.

Od vrat do vrat

S partnerji organizirajo pomorski, cestni in intermodalni transport ter ponujajo prilagodljive rešitve za časovno občutljive pošiljke. Zagotavljajo celovite storitve dostave od vrat do vrat, vključno s carinskim posredovanjem in pripravo tovarne dokumentacije, prilagojene potrebam posamezne stranke.

Brokerske storitve

Nudijo profesionalne brokerske storitve za ladje in tovar ter povezujejo ladjarje in najemnike po celotnem Jadranu.

TPG EXPRESS Naša storitev, vaš uspeh!

Smo izjemno dinamično in hitro rastoče podjetje z izkušenimi strokovnjaki, ki s svojim znanjem in predanostjo vedno iščemo najhitrejšo in najugodnejšo transportno rešitve za naše stranke. Naša prednost temelji na profesionalnosti in bogatih 20-letnih izkušnjah, ki smo jih pridobili skozi leta poslovanja.

S sedežem v Kopru in poslovno enoto na Brniku ter številnimi poslovnimi enotami v sosednjih državah, vključno z Avstrijo, Belgijo, Hrvaško, Madžarsko, Srbijo in Slovaško, celovito poskrbimo za vse vaše potrebe.

Osnovne storitve, ki jih nudimo, vključujejo:

- Organizacijo ladijskih, zbirniških, letalskih in cestnih prevozov
- Skladiščenje in distribucijo blaga
- Uvozno in izvozno carinjenje znotraj podjetja s pomočjo lastne carinske garancije
- Strokovno svetovanje strankam ter iskanje optimalnih rešitev v sodelovanju z njimi



TPG EXPRESS
YOUR LOGISTICS

Naša strast in predanost sta usmerjeni v pretovor vseh vrst blaga - od lesa, papirja, celuloze, jekla, končnih izdelkov in paletiziranega tovora do hitro pokvarljivih izdelkov. V lanskem letu smo uspešno pretovorili več kot 92.000 TEU-jev, kar nas s ponosom uvršča med vodilne partnerje podjetja Luke Koper d.d.

Tukaj smo za vas!

TPG EXPRESS d.o.o.
Vojkovo nabrežje 30 A
6000 Koper – SI
T: +386 5 663 89 00
E: info@tpg-express.com
W: www.tpg-express.com



Capris
www.capris.si





Grafika: Spotnet

BRNIK Z MILIJARDO EVROV NALOŽB RASTE V POSLOVNO SUPERVOZLIŠČE

■ Katera podjetja spreminjajo letališko cono v logistično, farmacevtsko in visokotehnološko središče?

■ Kaj pa lahko rast do leta 2035 ustavi: železnica, stanovanja, ceste ali komunalna infrastruktura?

Saša Pipan Petelin

Poslovno območje okoli Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana že dolgo ni več zgolj spremljevalna cona letališča. Z naložbami, ki se merijo v stotinah milijonov evrov, Brnik prerašča v eno najpomembnejših slovenskih stičišč logistike, farmacije in napredne proizvodnje. Do leta 2035 ga lahko čaka nov razvojni preskok, a le, če javna infrastruktura ne bo zaostala za zasebnimi naložbami.

Če smo Brnik včasih dojemali predvsem kot letališče, ob katerem raste nekaj logističnih hal, se je v zadnjih letih tam začela oblikovati precej bolj kompleksna gospodarska struktura.

Jure Meglič iz BSC Razvojne agencije Gorenjske opozarja, da območje danes sestavljajo štirje stebri: logistika, visokotehnološka proizvodnja, farmacija z biotehnologijo in letalske storitve z vzdrževanjem letal. Največja zgodba Brnika zato po njegovem ni logistika sama po sebi, temveč prehod v visokotehnološki letališki gospodarski ekosistem.

1. Epicenter močnih igralcev: Kuehne+Nagel, Sandoz, Bosch Rexroth, DHL, Hyla ...

Osrednji razvojni akter območja ostaja Fraport Slovenija, ki upravlja letališče in vlaga v njegovo operativno infrastrukturo. Nina Vrabelj iz Regionalne zbornice Gorenjske ob tem izpostavlja konkretne številke: lani je letališče sprejelo skoraj 1,6 milijona potnikov in pretovorilo dobrih 27.000 ton tovara.

Upravljevec letališča je od leta 2014 vložil več kot 83 milijonov evrov. Letos modernizira glavno letališko ploščad, kar je eden večjih infrastruktur-nih posegov v zadnjem desetletju.

Močan logistični steber cone danes predstavljajo globalni igralci s specializirano ponudbo. Meglič navaja, da ima Kuehne+Nagel na Brniku 38.000 kvadratnih metrov velik distribucijski center, specializiran za temperaturno občutljivo blago.

Vrabeljeva dodaja podatke o podjetju DHL Express, ki je konec leta 2025 odprlo nov, 21 milijonov evrov vreden terminal. Ta omogoča avtomatizirano sortiranje do 3.500 pošilk na uro in ponuja delo 170 zaposlenim. Svojo prisotnost utrjuje tudi Cargo-partner, danes del skupine Nippon Express, ki obvladuje približno 29.000 kvadratnih metrov skladiščnih in pisarniških površin.

Največji razvojni preskok prinaša prihod visoke tehnologije. Nina Vrabelj poudarja, da skupina Sandoz prek Leka na Brniku gradi 400 milijonov evrov vreden center za aseptično proizvodnjo podobnih bioloških zdravil. Obrat bo digitalno integriran v globalno verigo. Komercializacijo načrtujejo od leta 2029, ko naj bi po njenih navedbah zaposlili 267 visoko usposobljenih kadrov.

Sledijo prebojna domača podjetja. HYL A za 40 milijonov evrov gradi nov proizvodno-poslovni kompleks z načrtovanim dokončanjem v letu 2027, s čimer naj bi odprli sto novih delovnih mest. Meglič omenja tudi Bosch Rexroth, ki je na Brniku združil gorenjske lokacije in tam zaposluje približno 400 ljudi. Kar zadeva letalstvo, je Solinair z novim hangarjem povečal zmogljivosti in prinesel do 60 specializiranih delovnih mest.

Gregor Rožman, direktor skupine Ržišnik Perc, ocenjuje, da celotni investicijski zagon območja od leta 2016 presega milijardo evrov.

Novi terminal DHL Expressa, ki omogoča avtomatizirano sortiranje do 3.500 pošilk na uro, je vreden 21 milijonov evrov.

➤ **Brnik leta 2035 ne sme biti izolirana poslovna cona, temveč jedro funkcionalno povezanega območja Cerklje–Brnik–Šenčur–Hrastje–Kranj.**

— Jure Meglič, BSC Razvojna agencija Gorenjske

2. Zakaj je Brnik logistični unikum

Zakaj je ta lokacija tako zanimiva za slovensko gospodarstvo? Nina Vrabelj poudarja redko kombinacijo: bližino mednarodnega letališča, hiter dostop do avtoceste A2 in lego v gospodarsko močnem prostoru med Ljubljano in Gorenjsko. Meglič dodaja mednarodni vidik: povezavo cestnega, letalskega in prek Luke Koper tudi pomorskega transporta, kar je pri farmaciji in ekspresnih pošilkah ključno.

Gregor Rožman izpostavlja še en vidik: prostor okoli letališča je zaradi hrupa že v osnovi degradiran, zato je primeren za umeščanje gospodarstva, saj razvoj ne posega v neokrnjeno naravo drugod.

Da je bila usmeritev pravilna, potrjuje tudi župan občine Cerklje na Gorenjskem Franc Čebulj. Ključen pospeševalec je bila po njegovih besedah nova obvozna cesta iz leta 2018 ter pravočasni občinski prostorski akti, ki omogočajo pospešeno gradnjo in občini prinašajo nujno potrebna sredstva.

Leta 2025 so podjetja v občini Cerklje na Gorenjskem ustvarila 79.521 evrov neto dodane vrednosti na zaposlenega.

3. Dodana vrednost, ki dviguje plače, a potrebni so novi kadri

Nove gradnje ne pomenijo zgolj novih poslovnih objektov. Prehod v višjo dodano vrednost se kaže tudi v statistikah, ki jih navaja Jure Meglič. Podjetja v občini Cerklje na Gorenjskem so leta 2025 ustvarila 79.521 evrov neto dodane vrednosti na zaposlenega. Povprečna bruto plača v teh podjetjih je presegla 2.860 evrov in se uvršča med najvišje v regiji.

Takšna rast pa ima tudi drugo plat. Nina Vrabelj opozarja, da krepi pritiske na trg dela ter poglablja pomanjkanje tehničnih in farmacevtskih kadrov. Če želi območje rasti kot visokotehnološko vozlišče, ne bo dovolj privabiti investitorjev. Regija bo morala hkrati zagotoviti ljudi, stanovanja, mobilnost in javne storitve, ki takšno rast spremljajo.

Sandoz si prizadeva pridobiti 20 do 30 hektarjev dodatnih zemljišč, kar odpira vprašanje hitrosti prostorskega razvoja.

4. Kaj lahko zaduši rast?

Največje tveganje celotne vizije je, da zasebne naložbe prehitujejo javno infrastrukturo. Vsi štirje sogovorniki kot absolutno prioriteto izpostavljajo železnico. Brnik je največje in najhitreje rastoče slovensko letališče, a še vedno nima železniške povezave. Država je leta 2026 ponovno odprla pripravo državnega prostorskega načrta, vendar sogovorniki opozarjajo, da to ne sme postati še ena dolga razprava, temveč prednostni državni projekt.

Drugi izziv je cestno omrežje. Župan Franc Čebulj izpostavlja, da se promet mimo letališča zaradi tovornjakov zgošča, zato bo lokalni promet nujno ločiti od tovornega. Posebno poglavje so komunalne in energetske zmogljivosti. Meglič in Vrabljeva poudarjata, da visoko avtomatizirana farmacija zahteva izjemno zanesljivo omrežje, župan Čebulj pa opozarja tudi na potrebo po večjih zmogljivostih za odvajanje odpadnih voda.

Vse bolj pereče postaja tudi vprašanje prostora. Sandoz si prizadeva pridobiti še 20 do 30 hektarjev zemljišč.

KAKO STROKA VIDI PRIHODNOST REGIJE?

»Leta 2035 Brnik ne sme biti izolirana poslovna cona, temveč jedro funkcionalno povezanega območja Cerklje–Brnik–Šenčur–Hrastje–Kranj. Brnik naj bo letališko in visokotehnološko vozlišče, Šenčur močan poslovni in bivanjski pol, Hrastje razvojna lokacija za proizvodnjo, Primskovo pa inovacijsko središče. Če temu dodamo dovolj stanovanj in kakovosten javni promet, predvsem železnico, lahko nastane eno najmočnejših gospodarskih razvojnih območij Slovenije.«

Jure Meglič, BSC Razvojna agencija Gorenjske

BRNIK LETA 2035 NE SME BITI ISOLIRANA CONA

Sogovorniki so enotni: Brnik leta 2035 ne sme biti izolirana poslovna cona. Jure Meglič ga vidi kot funkcionalno povezano območje Cerklje–Brnik–Šenčur–Hrastje–Kranj, ki se zaključi v nastajajočem Tehnološkem parku Kranj. A gospodarstvo ne more rasti brez bivališč, zato je po njegovi oceni nujen vzporeden stanovanjski razvoj v sosednjih občinah in v Kranju.

Meglič ob koncu poudarja, da je vizija Brnika 2035 postavljena pred jasen izziv. Vprašanje ni več, ali bo območje raslo, ampak predvsem, ali bosta država in regija infrastrukturo ter stanovanjsko politiko znali razvijati dovolj hitro, da rast ne bo prinesla prometnega kolapsa, temveč največjo možno dodano vrednost za celotno Slovenijo.

Železniška povezava je po ocenah sogovornikov ključna javna naložba, brez katere lahko zasebni investicijski zagon naleti na infrastrukturno ozko grlo.

ZAKAJ FAKTORING POSTAJA POSLOVNA STRATEGIJA V CESTNEM PROMETU?

Cilj je jasen: denarni tok iz spremenljivke preoblikovati v predvidljiv element poslovnega načrtovanja in s tem okrepiti finančno stabilnost podjetja ter njegovo sposobnost rasti.

Milko Jovanoski, izvršni direktor podjetja Invoitix.

Evropski cestni promet se sooča s temeljnim neskladjem v denarnem toku. Prevozniki morajo gorivo, cestnine, stroške voznikov, vzdrževanja in druge operativne stroške poravnati takoj, medtem ko plačilo za opravljen prevoz pogosto prejmejo šele čez 30, 60 ali celo 90 dni. V panogi z visokimi operativnimi stroški in nizkimi maržami učinkovito obvladovanje te vrzeli odločilno ne vpliva le na finančno stabilnost podjetja, temveč tudi na njegovo sposobnost rasti.

S tem se spreminja tudi vloga faktoringa. Nekoč je bil povezan predvsem s podjetji, ki so se znašla v likvidnostnih težavah, danes pa vse bolj postaja strateško finančno orodje. Pravi čas za razmislek o faktoringu zato ni šele takrat, ko podjetju zmanjka denarja, temveč že takrat, ko vodstvo načrtuje financiranje poslovanja in prihodnje rasti.

OD REŠEVANJA LIKVIDNOSTI DO POSLOVNE STRATEGIJE

Če se faktoring uporablja le v kriznih razmerah, rešuje trenutno pomanjkanje denarnih sredstev. Če pa je vključen v redno finančno načrtovanje, omogoča predvidljivejši denarni tok. Namesto da bi bili prevozniki odvisni od tega, kdaj bodo posamezne stranke poravnale svoje obveznosti, lahko vzpostavijo jasnejšo povezavo med opravljenim delom in razpoložljivim obratnim kapitalom.

To je še posebej pomembno v obdobju rasti. Več naročil namreč ne pomeni nujno tudi več razpoložljivih denarnih sredstev. Vsaka dodatna

vožnja ustvarja stroške takoj, medtem ko lahko pripadajoči prihodki več mesecev ostanejo vezani v terjatvah. Podjetje je tako lahko poslovno uspešno in raste, hkrati pa se sooča z vse večjim pritiskom na likvidnost. Sodobni faktoring v transportu, kot ga ponuja družba Invoitix, zagotavlja več kot zgolj financiranje. Specializirani ponudniki financiranje računov združujejo s preverjanjem kreditne sposobnosti strank, upravljanjem terjatev in mednarodno izterjavo dolgov. Transportna podjetja lahko tako zmanjšajo administrativno breme in hkrati bolj sistematično obvladujejo plačilna tveganja.

VSE BOLJ ZAHTEVEN TRANSPORTNI TRG

Pomen učinkovitega upravljanja likvidnosti se povečuje, saj se evropski prevozniki soočajo z nestanovitnimi cenami goriva, višjimi cestninami, pomanjkanjem voznikov ter vse večjimi regulativnimi in administrativnimi zahtevami. Hkrati je dostop do tradicionalnih oblik financiranja lahko zahteven, zlasti za manjša in hitro rastoča transportna podjetja. S panogo se razvija tudi faktoring. Kar je bilo nekoč splošen finančni produkt, postaja vse bolj specializirana in digitalizirana storitev, tesno vpeta v transportne procese. Preverjanje kreditne sposobnosti strank, čezmejna izterjava in digitalna transportna dokumentacija tako postajajo del enotnega finančnega ekosistema. Naslednja faza razvoja bo prinesla še več avtomatizacije. Umetna inteligenca lahko pospeši preverjanje računov in strank, medtem ko naj bi



e-CMR in širša digitalizacija tovarne dokumentacije zmanjšala obseg ročnih postopkov ter skrajšala čas med opravljenim prevozom in dostopom do financiranja.

PREDVIDLJIVOST KOT KONKURENČNA PREDNOST

Transportna podjetja ne morejo vplivati na cene goriva, geopolitično dogajanje ali vsako regulativno spremembo. Lahko pa vplivajo na to, kako dobro se pripravijo na negotovost. Podjetja, ki načrtujejo likvidnost, digitalizirajo procese in skrbno ocenjujejo svoje stranke, so v boljšem položaju za odzivanje na spreminjajoče se tržne razmere in izkoriščanje priložnosti za rast. V tem kontekstu faktoringa ne gre razumeti zgolj kot rešitev finančnega problema. Če se uporablja strateško, lahko postane del finančne infrastrukture zdravega in rastočega transportnega podjetja.



Še več vsebine na:
podjetnaslovenija.si

REVIJA • TRENDI • NASVETI • INTERVJUJI





13. oktobra bo Keep IT Simple 2026 na GZS v Ljubljani na temo avtomatizacije, digitalizacije in IT rešitev za logistiko in proizvodnjo.

ALI JE VAŠA NOTRANJA LOGISTIKA RES OPTIMALNA?

- Ali v vsakem trenutku veste, kaj je naročeno, kaj je v proizvodnji in kaj mora dobavitelj dostaviti jutri?
- Katerih 5 logističnih trendov je na obzorju logistike v podjetjih?
- Kako Meblo INT in Trace BS že danes rešujeta ročne vnose, zaloge in sledljivost?

Katarina Pernat

Kako lahko optimizirate svojo notranjo logistiko? Poiskali smo pet svetovnih trendov, zgledujemo pa se lahko tudi po domačih. V Meblu INT so notranjo logistiko povezali s proizvodnjo, skladiščem in planiranjem dostav. Trace BS pa z rešitvijo Trace Supplier Portal avtomobilskim dobaviteljem pomaga urediti logistiko njihovih dobaviteljev še pred prihodom pošiljke v skladišče.

A. 5 trendov notranje logistike do 2030, ki niso več futurizem

Svetovni trendi pri notranji logistiki se iz splošnih napovedi premikajo v zelo konkretna opravila.

1. Robot ne bo samo vozil, ampak bo znal izbrati naslednjo nalogo

Gartner, ameriško raziskovalno in svetovalno podjetje, ki spremlja tehnološke, poslovne in dobaviteljske trende, med najpomembnejše trende v skladiščenju uvr-

šča fizične UI agente; povezavo umetne inteligence, senzorjev, kamer in robotike, ki lahko prevzame ponavljajoča se ročna opravila, na primer premik materiala, sortiranje, pripravo naročil in pomoč pri odpremi.

2. UI bo vsak dan na novo preračunala zaloge, delo in poti

V praksi bo umetna inteligenca (UI) najprej uporabna pri napovedovanju povpraševanja, razporejanju dela, dopolnjevanju lokacij in pripravi poti v skladišču.

MHI (ameriško združenje za materialni tok, logistiko in oskrbne verige) in Deloitte v letnem poročilu o dobavnih verigah UI uvrščata med ključne tehnologije, ki bodo do leta 2030 najbolj vplivale na odpornost in učinkovitost oskrbnih verig. Cilj ni imeti čim manj zalog, ampak imeti pravo zalogo tam, kjer jo proizvodnja ali kupec potrebuje.

3. Kamere bodo postale orodje za štetje, varnost in ozka grla

DHL v svojih tehnoloških trendih računalniški vid izpostavlja kot eno od tehnologij, ki bo v logistiki vse bolj standardna. Kamera v skladišču ne pomeni več samo nadzora, ampak lahko zazna napačno označeno pošiljko, prešteje enote, preveri poškodbe, meri zasedenost prostora in pokaže, kje se ljudje ali material najpogosteje ustavljajo. To je posebej pomembno za podjetja, ki še vedno veliko časa porabijo za ročno preverjanje zalog.

4. Pred premikom regalov bo podjetje najprej premaknilo digitalni model

Digitalni dvojčki in simulacije bodo podjetjem omogočili, da preizkusijo spremembo skladiščne razporeditve, nove dostavne poti, drugačen tok materiala ali večjo sezonsko obremenitev, še preden investirajo v opremo.

Gartner to uvršča med trende inteligentnih simulacij v dobavnih verigah. Za podjetje je ključno vprašanje: ali lahko ozko grlo dokaže s podatki, preden kupi dodatne kvadratne metre ali dodatno opremo?

5. Dobavitelj bo moral poslati podatek, preden pride paleta

Notranja logistika se bo vse pogosteje začejala že pred vrati podjetja. GS1 (mednarodna organizacija,



Podatki med oddelki so povezani in ažurni, zato je manj ročnega dela, proizvodnja je bolj planirana, zaloge so optimizirane, logistika pa hitrejša in zanesljivejša. »
Andrej Benko in Miha Mačus, Meblo INT

ki določa standarde za označevanje, identifikacijo in sledljivost izdelkov, pošiljk, palet in logističnih enot) poudarja pomen enotne identifikacije logističnih enot, na primer palet, ker lahko podjetje pošiljko poveže z naročilom, dobaviteljem in prevzemom.

To pomeni manj ročnega preverjanja ob prihodu blaga in več sledljivosti do proizvodne linije. Podjetja, ki bodo dobavitelje naučila pravilno označevati pošiljke, bodo prevzem blaga iz kriznega trenutka premaknila v vnaprej pripravljen proces.

B. 2 slovenski rešitvi, ki sta že realnost

Na začetku omenjena slovenska primera prav tako kažeta, zakaj je optimizacija notranje logistike z novimi tehnologijami in rešitvami tako pomembna.

1. Meblo ne zmanjšuje zalog na pamet

V Meblu INT so uvedli sistem LEOS WMS, integriran s poslovnim sistemom SAOP (WMS je sistem za upravljanje in nadziranje skladišča). S tem so povezali naročila, proizvodnjo, komisioniranje, odpremo in dostavo kupcu. Tako so se izognili slepega zmanjševanju zalog na nič ter poskrbeli, da se zaloge usklajujejo z dejanskim povpraševanjem in načrtom dostav.

Izdelke, ki se prodajajo pogosteje, proizvajajo tudi na zalogo. Pri izdelkih, ki jih ni na zalogi, pa sistem ob planiranju dostavne rute preveri razpoložljivost in po potrebi v SAOP samodejno generira delovni nalog za proizvodnjo. Ko je naročilo pripravljeno, se prenese v WMS in razporedi na ustrezno dostavno ruto.

Sistem upošteva volumen, težo in druge parametre, v skladišču pa uporabljajo ročne terminale in skeniranje artiklov. Tako zmanjšujejo napake, povečujejo sledljivost in skrajšujejo ročno delo.

»Glavna prednost takšne ureditve je, da so podatki med oddelki povezani in ažurni, zato je manj ročnega dela, proizvodnja je bolj načrtovana, zaloge so optimizirane, logistika pa hitrejša in zanesljivejša,« poudarjata Andrej Benko, skrbnik procesov, in Miha Mačus, vodja prodaje v Meblu INT.



Dobavitelji blago označijo sami pred odpremo, po standardu GS1 in v SSCC pakiranju palet. »
Marjan Kralj, Trace BS

2. Trace BS premakne prevzem blaga na korak prej

Avtomobilske tovarne so od dobaviteljev prvega razreda zahtevale, naj upoštevajo njihove logistične standarde, in ti so to uveljavili. Toda pri tem se je pojavil izziv, kako zagotoviti, da bodo omenjene standarde upoštevali tudi dobavitelji drugega, tretjega in nadaljnjih razredov v vrsti.

Trace Supplier Portal je modul WMS podjetja Trace BS za notranjo logistiko. Avtomobilskim dobaviteljem omogoča prav to, da logistiko svojih dobaviteljev uredijo znotraj ene platforme.

Sisteme poveže prek izmenjave dokumentov EDI ali vmesnika REST API, zato podatki o naročilih, dobavah in prevzemih tečejo neposredno med sistemi.

Dobavitelji blago označijo sami pred odpremo, po standardu GS1 in v SSCC pakiranju palet. Ko pošiljka pride v skladišče, jo sistem ob prevzemu prebere, poveže s transakcijo in zabeleži v realnem času. Tako je mogoče slediti vsaki enoti od dobavitelja do skladišča in naprej do proizvodne linije.

Marjan Kralj iz Trace BS poudarja, da rešitev skrajšuje čas prevzema, izboljšuje vidljivost zalog in zmanjšuje tveganje napak pri sledenju materiala. To je posebej pomembno v avtomobilski industriji, kjer sledljivost

zahtevajo standardi IATF in VDA, veliki naročniki pa sodelovanje pogosto pogojujejo s povezavo EDI.

C. Kaj lahko podjetjem prinese Keep IT Simple?

Slovensko logistično združenje bo 13. oktobra na GZS v Ljubljani pripravilo konferenco Keep IT Simple 2026. Njena osrednja tema je avtomatizacija ter digitalizacija logistike in proizvodnje. Za podjetja to ni več oddaljena tehnološka tema, ampak zelo praktično vprašanje: ali v vsakem trenutku vedo, kaj je naročeno, kaj je v proizvodnji, kaj je pripravljeno za odpremo in kaj mora dobavitelj dostaviti jutri.

Največja korist dogodka ni v tem, da podjetje vidi novo tehnologijo, ampak da prepozna svoj prvi naslednji korak. Pri notranji logistiki je to pogosto povezava podatkov med prodajo, proizvodnjo, skladiščem, dobavitelji in dostavo.

Podjetja tako na dogodku lahko preverijo, kje se podatki še ročno prepisujejo, kje skladišče čaka na informacijo, ki jo prodaja ali proizvodnja že ima, in kje bi dobavitelj lahko pošiljko pripravil tako, da prevzem ne temelji več na ročnem preverjanju.

Letnik 2018
13.900,00€ + DDV



NOVO

270€ + DDV



Letnik 2011
12.400,00€ + DDV



NOVO

22.490,00€ + DDV



NOVO

21.350,00€ + DDV



ACTUAL PRO S PRENOVO SISTEMOV PODPIRA RAZVOJ LOGISTIKE BTC

Boljši pregled nad pretokom blaga, manj ročnega dela in enostavnejši obračuni so cilji prenove perifernih informacijskih sistemov BTC Logističnega centra, ki jo izvaja ACTUAL PRO.

Projekt bo povezal operativne podatke in avtomatiziral ključne logistične in obračunske procese z namenom poenostavitve dela zaposlenim, partnerjem pa bo omogočil boljši vpogled v poslovanje.

Osrednji del prenove bo BTC HUB, ki bo povezan z obstoječim sistemom za upravljanje skladišča in vmesniško platformo. Na enem mestu bo zbiral dogodke od najave blaga do dostave, zaposlenim pa omogočal spremljanje procesov in zaznavanje napak. Stranke in dobavitelji bodo prek portala oddajali naročila, sledili blagu ter preverjali zaloge, stanje embalaže in reklamacij. »Svojim partnerjem želimo olajšati dostop do informacij, ki jih potrebujejo za načrtovanje svojega poslovanja. Prenova je pomemben korak k preprostejšemu in preglednejšemu sodelovanju,« poudarja



Foto: arhiv BTC

Robi Košir, direktor logističnega centra BTC »V logistiki morajo informacije slediti blagu. S povezovanjem podatkov bomo njihovim zaposlenim omogočili pregled nad dogajanjem in hitrejša ukrepanja,« pojasnjuje Boštjan Petelin, direktor ACTUAL PRO. Rešitve bodo omogočile samodejno evidentiranje embalaže, vrednotenje dela in nagrad ter pripravo podatkov za izdajo računov v obstoječem

poslovnem sistemu. Zaposleni bodo imeli vpogled v podatke o vrednotenju svojega dela. Poseben modul bo podprl obračun prevoznih stroškov in mesečno usklajevanje cen glede na cene goriva, cestnine in druge dogovorjene parametre. Projekt bo BTC Logističnemu centru omogočil postopno opuščanje starejših sistemov in poenostavil povezovanje logističnih ter finančnih procesov.

ACTUAL I.T.
GROUP
A DBA Group Company

VILIČARJI HORVAT

Horvat Aga d. o. o. | gregor.horvat@horvatsp.com
041 346 816 | www.vilicarji.si



PRODAJA VILIČARJEV
(ročni, čelni, regalni, paletni, elektro, plin, diesel)

NAJEM VILIČARJEV IN DVIŽNIH PLOŠČADI
(dnevni, mesečni, letni, dolgoročni)

SERVIS VILIČARJEV
(v delavnici in na terenu – tudi menjava gum, hidravličnih cevi)

PRODAJA REZERVNIH DELOV
(olja, filtri, gume, stekla, tesnila, deli za hidravliko, deli za motorje)

REGENERACIJA BATERIJE ZA VILIČAR



KEEP IT SIMPLE 2026: KAKŠNE SO LAHKO KORISTI ZA PODJETJA?

Osnovna smer letošnjega dogodka Keep IT Simple je jasna: avtomatizacija, digitalizacija in sodobni IT pristopi v logistiki in proizvodnji. Podjetja so lahko pozorna predvsem na rešitve, ki odpravljajo ročno delo in povezujejo procese:

➔ **Povezovanje sistemov:** ERP, WMS, proizvodnja, skladišče, dobavitelji in dostava morajo delovati kot enoten tok podatkov.

➔ **Avtomatizacija rutinskih procesov:** skladiščenje, komisioniranje, notranji transport in odprema bodo vse bolj avtomatizirani.

➔ **Napovedovanje potreb s pomočjo IT:** sistemi bodo pomagali napovedovati povpraševanje, planirati proizvodnjo in optimizirati zaloge.

➔ **Digitalni dvojčki:** spremembe postavitve skladišča ali proizvodnje bo mogoče najprej preizkusiti v simulaciji.

➔ **Trajnostna notranja logistika:** manj nepotrebnih premikov, boljša izraba skladišč in spremljanje porabe energije.



Grafika: Spotnet

UTEŽ D.O.O. – REŠITVE ZA MOBILNO TEHTANJE IN VARNOST VILIČARJEV

V podjetju UTEŽ d.o.o. že več kot 70 let zagotavljamo tehtalne rešitve za logistiko, industrijo in proizvodnjo. Strankam nudimo celovito podporo, od svetovanja in dobave do montaže, servisa, kalibracij, overitev in vzdrževanja.

MOBILNO TEHTANJE

Mobilno tehtanje omogoča, da združimo tehtanje in manipulacijo tovora v enem koraku. S tem odpravimo potrebo po dodatnih voznjah do stacionarne tehtnice, skrajšamo proces, zmanjšamo število manipulacij blaga in uporabniku zagotovimo podatek o teži neposredno na mestu dela.

TEHTNICE ZA ČELNE VILIČARJE

iForks so tehtalne vilice, ki nadomestijo obstoječe vilice in omogočajo natančno tehtanje tovora med nakladanjem, razkladanjem ali transportom. Sistem je primeren za uporabnike, ki želijo hitro in enostavno nadgradnjo viličarja z mobilnim tehtanjem.

iCP Performance predstavlja napredno rešitev za intenzivna logistična okolja. Sistem omogoča avtomatsko tehtanje tovora med vožnjo viličarja brez ustavljanja, kar bistveno poveča pretok blaga in produktivnost pri delu s paletami.

HY-Q-52 uporablja merjenje hidravličnega tlaka za določanje teže tovora. Sistem je mogoče vgraditi na različne tipe čelnih viličarjev in predstavlja zane-

sljivo rešitev za hitro kontrolo teže med vsakodnevnimi logističnimi operacijami.

TEHTNICE ZA ELEKTRO PALETNE VILIČARJE

V elektro paletne viličarje z osnovnim ali visokim dvigom vgradimo tehtalni sistem. Rešitev je primerna za skladišča, distribucijske centre in proizvodna podjetja, kjer je pomemben hiter zajem podatkov o teži brez dodatnih delovnih korakov.

MOBILNA VARNOST

Kamera za vzvratno vožnjo vozniku zagotavlja jasen pregled nad območjem za viličarjem ter pomaga pri varnem manevriranju v skladiščih, proizvodnih halah in na manipulativnih površinah. Sistem izboljša preglednost, zmanjša mrtve kote in pripomore k večji varnosti zaposlenih, blaga ter opreme.

Z dolgoletnimi izkušnjami in preverjenimi rešitvami pomagamo podjetjem izboljševati učinkovitost logističnih procesov ter zagotavljati varnejše delovno okolje.



UTEŽ

SERVIS IN PRODAJA TEHTNIC
PROIZVODNJA, INŽENIRING, OVERITVE, KALIBRACIJE

Promo

PRAZNA SKLADIŠČA V SLOVENIJI. KAJ SE DOGAJA?

- Zakaj podjetja kljub praznim skladiščem težko najdejo primeren logistični objekt?
- Kakšna skladišča iščejo in katere lokacije imajo največji potencial?
- Koliko znašajo najemnine v Sloveniji in sosednjih državah ter kako se bodo gibale do leta 2030?

Nika Vajnhandl

Slovenija leži na pomembnem vozlišču Sredozemlja ter srednje in vzhodne Evrope, zato logističnim podjetjem omogoča dostop do enega najhitreje rastočih koridorjev v Evropi. Kljub temu je na trgu veliko praznih skladišč, podjetja pa trdijo, da ni dovolj primerne ponudbe. Logistične nepremičnine tako kupujejo ali najemajo tudi pri sosedih. Kaj torej iščejo?

Sedanje razmere in pričakovanja do leta 2030 so za Podjetno Slovenijo predstavili štirje sodelavci z različnih področij: Maja Ostanek Selak, direktorica družbe ALFI RE, Zarja B. Mavec, lastnica in direktorica podjetja Inalbea Real Estate, Tilen Prah, prokurist podjetja Kariera, ter Matej Krajnik, finančni analitik v družbi NLB Skladi.

Zasedenost najboljših logističnih objektov v Sloveniji, če so na pravi lokaciji, primerne velikosti in tehnično ustrezni, je več kot 95-odstotna.

1. MSP: podjetja težko najdejo primeren objekt

Trg logističnih nepremičnin v Sloveniji je izrazito razdeljen na dva segmenta. Na voljo so bodisi zelo majhna bodisi zelo velika skladišča.

Velika skladišča so zanimiva predvsem za večje trgovce, prevoznike, ponudnike logističnih storitev in proizvodna podjetja iz avtomobilske, elektrotehnične, strojne, lesne, kemične in živilske industrije. V Sloveniji je po Prahi ocenjeno od 100 do 200 večjih poslovnih subjektov, ki potrebujejo obsežnejše logistične zmogljivosti. Praviloma iščejo več kot 10.000 kvadratnih metrov površin in možnost, da obseg uporabe pozneje povečajo ali zmanjšajo.

Drugi segment sestavljajo mala in srednja podjetja (MSP), med katerimi povpraševanje ustvarja predvsem spletna trgovina. Ta iščejo manjše površine, med 1.000 in 5.000 kvadratnimi metri, in celovite logistične storitve, pri katerih ponudnik poleg prostora prevzame sprejem, skladiščenje, pripravo in odpremo naročil. Pomembna jim je možnost hitrega prilagajanja količini blaga, saj se lahko obseg naročil hitro spremeni.

Ponudbe zato ni mogoče ocenjevati samo po skupnem številu praznih kvadratnih metrov. Pri klasičnih visokoregalnih skladiščih je na posameznem območju ponudbe dovolj ali celo preveč, vendar so razpoložljivi objekti pogosto preveliki za uporabnike. Velik center, pri katerem je mogoče najeti najmanj 10.000 ali 20.000 paletnih mest, je za večino manjših podjetij neuporaben.

Sedanje stanje na trgu je tako predvsem posledica neskladja med ponudbo in potrebami uporabnikov. Po eni strani tudi visoke najemnine niso zmanjšale povpraševanja po najboljših objektih v Sloveniji, ki so ustrezne velikosti, na primerni lokaciji in s tehničnimi lastnostmi, ki omogočajo optimalno delovanje. Zasedenost najboljših objektov v Sloveniji presega 95 odstotkov.

Obstaja pa precej praznih objektov, ki za podjetja niso zanimivi, saj so funkcionalno zastareli. Mavec opozarja predvsem na skladišča iz osemdesetih in devetdesetih let, ki so pogosto prevelika za sodobno regalnno skladiščenje, ter na objekte na odročnih lokacijah.

Primanjkuje sodobnih skladiščnih površin velikosti približno od 2.000 do 3.000 kvadratnih metrov, ki ustrezajo slovenski strukturi gospodarstva.

Sogovorniki izpostavljajo, da manjkajo tudi specializirani prostori za zamrznjeno in hlajeno blago, farmacevtske izdelke, baterije, pnevmatike in druge izdelke, za katere so potrebni posebni varnostni sistemi ter okoljska dovoljenja. Takšni objekti so dražji, postopki za njihovo gradnjo so daljši, krog možnih uporabnikov pa ožji. Hladilnice zato večinoma niso zgrajene na zalogo, temveč jih gradijo za vnaprej znanega najemnika. Sogovorniki poudarjajo, da se tudi nasploh povečuje delež projektov, zgrajenih po meri znanega uporabnika.

2. Podjetja ne iščejo več prazne hale

Med najpomembnejšimi zahtevami podjetij sogovorniki navajajo več lastnosti, ki danes odločajo o tem, ali je objekt sploh uporaben:

- ★ **Ustrezna velikost objekta:** največja vrzel na slovenskem trgu ni nujno pri največjih logističnih centrih, ampak pri sodobnih enotah velikosti približno od 1.000 do 5.000 kvadratnih metrov.
- ★ **Visoka oziroma visokoregalna skladišča:** podjetja iščejo skladišča z najmanj 10 do 12 metri svetle višine, ker lahko z visokimi regali shranijo več blaga, ne da bi potrebovala večjo stavbo; pogosta tehnična zahteva je tudi ustrezna nosilnost tlakov.
- ★ **Dovolj prostora za tovarnjake, nakladanje in razkladanje:** objekti, okoli katerih so se pozneje razvila stanovanjska območja, niso zaželeni, čeprav so blizu Ljubljane, saj stanovanja otežujejo dostop tovarnjakov in širitev.
- ★ **Možnost avtomatizacije:** podjetja iščejo objekte, v katerih je mogoče uvesti avtomatizirano skladiščenje, premikanje blaga in obdelavo naročil.
- ★ **Energetska učinkovitost in zadostna električna moč:** podjetja vse bolj preverjajo, ali ima objekt dovolj električne moči za avtomatizacijo, hlajenje in polnjenje vozil ter ali omogoča nižjo porabo energije.
- ★ **Prilagodljivost površin:** najemniki želijo možnost povečanja ali zmanjšanja najetih površin, da lahko storitve hitro prilagodijo obsegu poslovanja.
- ★ **Specializirani objekti za posamezne vrste blaga:** poleg običajnih skladišč podjetja iščejo hladilnice, zamrzovalnice, farmacevtske centre in varnostno prilagojene prostore za blago, ki zahteva posebna dovoljenja.

3. Kje je največji potencial ob avtocestah

Cenejša skladišča in zemljišča na odročnih območjih, denimo v Prlekiji ali na Koroškem, ne pritegnejo najemnikov. Za podjetje z vsakodnevnim tovrnim prometom lahko slabša dostopnost izniči prihranek pri ceni.

Najširše in najbolj stabilno povpraševanje ostaja v Ljubljani in njeni neposredni okolici. Prestolnica povezuje največji potrošniški trg, delovno silo in vse glavne prometne smeri, zato je najprimernejša za nacionalno distribucijo in dostavo.

Podjetja večinoma iščejo objekte, ki so od avtocestnega priključka oddaljeni največ pet do deset minut vožnje. Največji potencial ima os sever-jug med Kranjem, Ljubljano in Novim mestom ter naprej proti Hrvaški. Logatec je že razvil močan logistični grozd. Po besedah Ostanek Selakove se na jugozahodnem kraku med Ljubljano in Koprom že pojavlja povpraševanje, Krajnik pa pričakuje, da bo povpraševanje v prihodnosti sledilo nadaljnjemu razvoju Luke Koper.

Druge lokacije imajo predvsem specializiran logistični ali industrijski pomen. Brnik je dober za

Sodobne enote, velike od 1.000 do 5.000 kvadratnih metrov so največja vrzel na trgu; posebej primanjkuje skladišč velikosti približno od 2.000 do 3.000 kvadratnih metrov.

specializirana podjetja, kot so podjetja za letalski tovor, farmacijo, hitro pokvarljivo blago in časovno občutljive pošiljke. Okoli letališča se je namreč oblikoval logistični grozd, v katerem imajo prednost objekti z nadzorovano temperaturo, visoko varnostjo in hitro povezavo z avtocesto.

Celje in Maribor sta pomembna zaradi povezav z Avstrijo, Madžarsko in Hrvaško, Novo mesto pa zaradi avtomobilske, farmacevtske in druge izvozne industrije. To sicer še ne pomeni, da bo na teh območjih nastal dovolj velik in likviden najemni trg, opozarja Ostanek Selakova. Ker je lokalno povpraševanje manjše kot v Ljubljani, bodo projekti praviloma vezani na konkretnega uporabnika in pogosto zgrajeni po njegovi meri.



BATERIJSKI HRANILNIK ZA PODJETJA IN VEČJE PORABNIKE

Popolna rešitev za integracijo obnovljivih virov energije!

Sistem za shranjevanje energije (BESS) TAB e.storage C183 zagotavlja zanesljive zmogljivosti za vse vrste aplikacij:

- Zmanjševanje koničnih obremenitev**
Znižajte stroške energije z inteligentnim upravljanjem koničnih obremenitev.
- Trgovanje z energijo**
Izkoristite nizke cene in prodajte ob visokih cenah
- PV lastna poraba**
Shranite presežek sončne energije za kasnejšo uporabo in povečajte vrednost svojega fotonapetostnega sistema.

www.tab.si
info@tab.si
TAB d.d., Polena 6, 2392 Mežica

TAB | Li-ion batteries

Hrvaška naj bi v letu 2026 dodala 120.000 kvadratnih metrov novih logističnih površin, kar pomeni več kot 20-odstotno rast.

4. Smo predragi in prepočasni, zato projekti odhajajo čez mejo

V Sloveniji sicer ne primanjkuje zemljišč za gradnjo, pač pa je premalo takšnih, na katerih bi bilo mogoče dovolj hitro zgraditi sodoben logistični objekt. Zemljišče, ki je v prostorskem načrtu opredeljeno kot stavbno, še ni nujno dejansko razvojno zemljišče.

Spremembe prostorskih načrtov, pridobivanje soglasij ter urejanje komunalne opreme in energetskih priključkov lahko traja več let. Pogosto tudi zato, ker se v Sloveniji lokalna skupnost hitro upre ideji o gradnji tovarne ali podobnega objekta, opozarja Zarja B. Mavec. Za mednarodno podjetje, ki mora center odpreti v 12 ali 18 mesecih, je takšna lokacija poslovno neuporabna. Projekti se zato pogosto preselijo v sosednje države, kjer lo-

kalne skupnosti oziroma občine naložbe načeloma sprejmejo bolj odprto.

Za logistične naložbe na evropskem trgu je trenutno najbolj zanimiva Poljska. Prah omenja primer podjetja, ki je sprva želelo skladišče v Sloveniji, a si je prav zaradi dolgotrajnih postopkov premislilo in skladišče vzpostavilo na Poljskem. Poljski projekt je bil končan leto in pol hitreje, kot bi bil v Sloveniji, zemljišče pa je bilo 70 odstotkov cenejše. Slovenija namreč še zdaleč ni med cenejšimi državami, ko govorimo o logističnem trgu.

Novo ponudbo v naši okolici trenutno najhitreje povečuje Hrvaška. Za leto 2026 je ocenjena več kot 20-odstotna rast obsega logističnih površin oziroma približno 120.000 kvadratnih metrov novih površin. Madžarska ima več zemljišč in večjo konkurenco med projekti. Avstrija je dražja in prostorsko restriktivna, vendar je njen trg globlji. Severna Italija ima velika in likvidna logistična vozlišča. Prah in Ostanek Selakova zato Slovenije ne vidita kot poceni alternative, temveč kot lokacijo za nacionalne centre in specializirane dejavnosti z višjo dodano vrednostjo.

KOLIKO ZNAŠAJO NAJEMNINE V REGIJI

Okvirne najemnine za logistične objekte po navedbah sogovornikov:

Trg	Najemnina	Ključna značilnost
Ljubljana	7–10 EUR/m ² /mesec	Majhna ponudba, malo špekulativne gradnje, stabilno povpraševanje.
Zagreb	6–7,5 EUR/m ² /mesec	Hiter razvoj nove ponudbe, zelo nizka praznost, več institucionalnih projektov.
Dunaj	7,25–7,5 EUR/m ² /mesec	Zrel in likvidnejši trg, višji stroški zemljišč in gradnje.
Budimpešta	5,3–5,75 EUR/m ² /mesec	Velika ponudba, večja praznost in močnejša konkurenca med projekti.
Milano/Rim	okoli 6 EUR/m ² /mesec	Velik in likviden trg, najmočnejša območja so Milano–Bologna–Verona.



Branko Kolenc s.p.,
Logistika-transport, gostinstvo nepremičnine in trgovina
Gaji 46, 3000 Celje
T: +386 34254-300; -302; -308
W: www.transport-kolenc.si
E: prevozi.kolenc@siol.net
logistika@kolenc.si

že 40 LET



LOGISTIČNO-TRANSPORTNE DEJAVNOSTI

Logistično-transportno podjetje BRANKO KOLENC S.P. je družinsko podjetje ustanovljeno leta 1986. Podjetje opravlja naslednje procese:

- logistiko, skladiščne, pretovor in prevoz blaga za kamione in hladilnike, predvsem za države: Avstrija, Nemčija, Italija, Belgija, Nizozemska, Francija, Grčija, Hrvaška in Slovenija.
- logistične storitve, transport, pretovor blaga in skladiščenje, EKSKLUZIVNO za Grčijo
- gostinsko in trgovsko dejavnost,
- gradnja nepremičnin

Odzivnost, fleksibilnost, zanesljivost in točnost so povezovalni most med nami in našimi partnerji. Hvala za zaupanje.

NASVETI

- Najemniki, iskanje začnite pred iztekom sedanje pogodbe. Za posebne temperaturne, varnostne ali energetske zahteve je primerne prostora bolj malo, razvoj po meri pa traja več let.
- Kupci zemljišč, ni dovolj preverjati le namensko rabo; preverjajte tudi lastništvo, komunalno opremljenost, cestni priključek, električno moč, okoljske omejitve in realno časovnico dovoljenj.
- Lastniki starejših skladišč, brez posodobitev boste težje tekmovali s sodobnimi objekti. Prednostne naložbe so večja energetska učinkovitost, požarna varnost, električna moč in boljša manipulacija tovarov.
- Razvijalci, najmanjše tveganje imajo projekti ob avtocesti z vnaprej znanim uporabnikom. Pri hladilnicah in specializiranih objektih je pogodba z najemnikom pomembnejša od splošne ocene trga.
- Občine, pripravljena industrijska zemljišča in predvidljivi postopki neposredno vplivajo na to, ali bo naložba ostala v Sloveniji ali pa se bo preselila čez mejo.

5. Kakšne cene prinaša prihodnost do leta 2030?

Splošnega nominalnega padca najemnin pri kakovostnih objektih sogovorniki ne napovedujejo. Do leta 2030 lahko v Sloveniji pričakujemo zmerno rast logističnih najemnin, vendar po Krajnikovih besedah precej bolj normalizirano kot v obdobju neposredno po pandemiji. To potrjujejo tudi napovedi CBRE, ki za prihodnje leto napoveduje približno 1,8-odsto-

7 do 10 evrov na kvadratni meter na mesec znašajo okvirne najemnine v Ljubljani, kar Slovenijo uvršča med dražje logistične lokacije v regiji.

tno rast najboljših logističnih najemnin na glavnih evropskih trgih.

Za Slovenijo natančna odstotna napoved sicer ni zanesljiva, ker je trg majhen, podatkov je malo, en večji projekt pa lahko hitro spremeni ponudbo. Kljub temu Prah v Sloveniji pričakuje celo večjo rast cen kot v večini okoliških držav. Kot možno izjemo omejenja zgolj Avstrijo.

Največja priložnost Slovenije do leta 2030 ni množična gradnja nizkocenovnih skladišč. Zaradi prostora, reliefa in stroškov je primernejša usmeritev v farmacevtsko logistiko, hladno verigo, avtomatizirane centre, mestno dostavo in druge dejavnosti z višjo dodano vrednostjo. Največjo rast lahko dosežejo nova skladišča ob avtocestnih priključkih, manjše enote za dostavo v okolici Ljubljane, objekti na Brniku in pristaniška logistika na osi Koper–Sežana–Postojna.

Prednost bodo imeli objekti z dovolj električne moči, možnostjo avtomatizacije, nizko porabo energije in prožno razdelitvijo površin. Lastniki bodo morali vlagati v izolacijo, ogrevanje, hlajenje, požarno zaščito, električno infrastrukturo in bolj funkcionalno nakladanje. Razkorak med kakovostnimi in zastarelimi objekti se bo še naprej poglobljal.

Na vrednotenja nepremičnin pri nas in v regiji bodo vplivale tudi obrestne mere, opozarja Krajnik. Od začetka leta se je referenčni šestmesečni Euribor zvišal za več kot 60 bazičnih točk, kar občutno vpliva na ekonomiko poslovanja z nepremičninami.

**TRANSPORT
MAJER d.o.o.**

prevozne storitve in špedicija, d.o.o.

Gradiška cesta 8, 2230 Lenart
Email: majer.ivan@siol.net

Nudimo prevoze:

- paletiziranega blaga,
- ročno zloženega blaga brez palet,
- hitro pokvarljivega blaga (meso, rože, sadje, življenjske potrebščine ...),
- razno drugo blago (železo, stroji, betonske konstrukcije ...).

☎ **00386 2 729 25 86,**
041 626 575





Grafika: Spotnet

KONEC POCENI PREVOZOV: ZAKAJ BO LOGISTIKA LETA 2030 NAJBRŽ DRAŽJA?

- Bodo cene logističnih storitev do leta 2030 rasle ali celo padle?
- Kateri dejavniki bodo nanje najbolj vplivali: energija, regulativa, kadri ali geopolitika?

Kaja Kovič

Cestnine, gorivo, primanjkljaj voznikov, zeleni prehod in nemirna morja – to je pet sil, ki bodo do leta 2030 oblikovale ceno vsake pošiljke, ki gre skozi Slovenijo.

RCM govori s stališča poznavalca železniškega prevoza, Luka Koper s stališča pristanišča, Gospodarska zbornica Slovenije (GZS) pa ponuja panoramski pogled na celotno panogo – cestni, železniški in pomorski promet. Enotnega odgovora med njimi ni, je pa jasen skupni imenovalec: cenejše logistike v naslednjih petih letih ne gre pričakovati.

1. Osnovni scenarij: zmerna, a vztrajna rast

GZS napoveduje zmerno rast cen do leta 2030, pri čemer med posameznimi prometnimi vejami ni enotnosti.

»Osnovni scenarij je zmerna rast cen logističnih storitev do leta 2030. Pri cestnem prometu pričakujemo nadaljnji pritisk navzgor zaradi stroškov dela, cestnin, okoljskih dajatev in obnove voznih parkov,« navajajo pri GZS.

Podobno sliko potrjujejo tudi v logistično-špedicijskem podjetju RCM. Opozarjajo, da se

rast cen železniškega prevoza ne bo ustavila, dokler stroški energije, dela in infrastrukture ne najdejo novega ravnovesja.

»Pričakujemo zmerno rast cen, predvsem zaradi stroškov energije.

2. Optimistični scenarij: stabilizacija je mogoča

Scenarij nižjih ali vsaj stabilnih cen ni znanstvena fantastika.

»Optimistični scenarij bi bil mogoč, če bi se stabilizirale cene energentov, zmanjšale geopolitične napetosti, povečala pretočnost prometne infrastrukture in pospešila digitalizacija logističnih procesov,« naštevajo pri GZS.

LOGISTIKA BO HLASTALA PO ELEKTRIKI

Direktor družbe BTC Robi Košir opozarja na še en pomemben logistični trend: »Ne smemo zapostavljati dejstva, da logistika postaja del tako imenovanega energetskega sistema.

Električni tovornjaki, avtomatizirana skladišča, hladilni sistemi in polnilna infrastruktura bodo ustvarjali ogromne in časovno zelo specifične potrebe po elektriki.«

G. N.

Pri RCM optimizem povezujejo predvsem s sodelovanjem med člani verige. Manj čakanja na terminalih in boljše usklajevanje med Luko Koper, železnico in špediterji neposredno znižuje skupni strošek pošiljke, tudi če se cena posameznega prevoza ne spremeni.

3. Pesimistični scenarij: ko se ozka grla seštevajo

Najbolj črn scenarij ni en sam udarec, temveč kopičenje več pritiskov naenkrat.

Pri GZS so konkretni: »Pesimistični scenarij bi povzročila kombinacija višjih cen goriv, zaostrovanja okoljskih dajatev, še dodatnega pomanjkanja voznikov, rasti plač, dražjega financiranja in novih motenj v globalnih dobavnih verigah.«

Geopolitika pri tem ni abstrakten dejavnik. Motnje na ključnih pomorskih ozkih grlih, kot so Hormuška ožina, Sueški prekop, Rdeče morje in Panamski prekop, po podatkih UNCTAD neposredno podaljšujejo plovne poti in dvigujejo stroške ladijskega prevoza. Pritisk pa se od pristanišč prenaša naprej na cestni in železniški promet v zaledju.

4. Železnica: upanje panoge, ne čudežna rešitev

Vsi trije sogovorniki se strinjajo, da bo do leta 2030 del tovora prešel s ceste na železnico, predvsem pri kontejnerjih, večjih količinah in daljših razdaljah. Nihče pa ne pričakuje, da bo železnica cesto nadomestila.

»Prihodnost vidimo predvsem v intermodalu: ladja–železnica–terminal–tovornjak do končnega kupca. Ne pričakujemo pa, da bo železnica nadomestila cesto,« so za Podjetno Slovenijo povedali pri RCM. Ozko grlo ostaja infrastruktura. V RCM še opozarjajo, da hiter razklad ladje v Luko Koper nima učinka, če kontejner nato dva dni čaka na vlak. Dodatni stroški čakanja lahko hitro izničijo nižjo ceno železniškega prevoza.

5. Luka Koper: kapacitete, digitalizacija in zeleni prehod kot obramba cene

Luka Koper na vprašanje cen odgovarja predvsem prek konkurenčnosti in zmogljivosti: strategija pristanišča do leta 2028 stavi na dodatne kapacitete za kontejnerje in avtomobile, širitev skladiščnih zmogljivosti ter koncept pametnega pristanišča (Smart Port), ki povezuje digitalizacijo, avtomatizacijo in zeleni prehod.

Do leta 2030 je kot osnovni scenarij pričakovati zmerno rast cen logističnih storitev.

Cestni promet bo pod največjim pritiskom zaradi dela, cestnin, okoljskih dajatev in obnove voznih parkov.

»Umetna inteligenca, IoT in avtomatizacija bodo v prihodnjem desetletju postali pomembni elementi upravljanja pretovora. Predvsem zato, ker bodo omogočali boljše izkoriščanje obstoječih zmogljivosti, večjo predvidljivost operacij ter hitrejšo odzivanje na motnje.«

Tudi na morju geopolitika ne popušča, opozarjajo pri Luko Koper. Deležniki v dobavnih verigah bodo zato vse bolj stavili na odpornost in prilagodljivost, ne le na najnižjo ceno.

6. Skupna bolečina cele panoge sta regulativa in kader

Sogovorniki iz vseh prometnih vej pa se strinjajo pri dveh strukturnih dejavnikih, ki bodo cene oblikovali ne glede na scenarij: regulativi in kadrih. Vstop cestnega prometa v sistem EU ETS2, ki naj bi bil po napovedih Evropske komisije polno operativen leta 2028, bo podražil gorivo v cestnem prometu, hkrati pa dolgoročno izboljšal konkurenčni položaj železnice.

Pri GZS poudarjajo: »ETS2 bo zajel tudi goriva v cestnem prometu, sistem pa bo po navedbah Evropske komisije polno operativen leta 2028. Slovenija je kot tranzitna in izvozno usmerjena država še posebej občutljiva na razlike med državami pri davkih, cestninah in subvencijah.«

Pomanjkanje kadra – voznikov, strojevodij in operativnega osebja – po besedah GZS ni več začasna težava, temveč strukturno vprašanje demografije in privlačnosti poklica. Podobno IRU (mednarodno združenje prevoznikov) v svojem poročilu ugotavlja, da se je pomanjkanje profesionalnih voznikov v letu 2025 povečalo. Za podjetja to pomeni višje plače, dražje zaposlovanje in trajen pritisk na rast cen storitev.

7. Cena ni več edino merilo

Vsi trije sogovorniki se strinjajo še v enem: podjetja, ki logistiko še vedno načrtujejo kot fiksno in predvidljivo postavko, se napačno pripravljajo na prihodnost. Namesto ene same ocene stroškov svetujejo scenarijsko planiranje, dolgoročna partnerstva z zanesljivimi ponudniki in vlaganje v sledljivost ter digitalno preglednost dobavne verige.

Najcenejša logistika ne bo nujno najboljša. Najbolj odporna in predvidljiva logistika pa bo postala pomembna konkurenčna prednost, so prepričani pri GZS.



Grafika: Spotnet

MIHA JAGODIC O PAKETOMATIH TA HIP: »TO JE STRATEŠKA TEKMA ZA NAJBOLJŠE LOKACIJE.«

- Kako resna alternativa dostavi na dom bo do leta 2030 postal paketomat?
- Zakaj bodo vračila za spletne trgovce skoraj tako pomembna kot sama dostava?
- Kako bodo carine, družbena omrežja in UI spremenili pot paketa do kupca?

Almira Sakalić

Paketomati so eden najhitreje rastočih trendov v logistiki in najhitreje raste segment dostave zadnje milje. Do leta 2030 zato vprašanje ne bo več le, koliko paketov bomo naročali, ampak kje jih bomo prevzemali ...

... pa tudi od kod bodo prihajali, kako se bodo vračali in koliko bo stala posamezna vrsta dostave. Za podjetja pa bo ključno predvsem to, kako

hitro bodo svojo logistiko prilagodila novim navadam kupcev.

1. Miha Jagodic: kako z enakimi viri dostaviti več?

Ta razvoj zelo dobro pozna slovenski podjetnik Miha Jagodic, soustanovitelj podjetja Bloq.it v Lizboni. Njegova zgodba se je začela s pametnimi omaricami za shranjevanje in prevzem predme-

tov, ki delujejo prek aplikacije, danes pa se veliko bolj osredotočajo na programsko opremo, ki takšne sisteme povezuje in upravlja.

Jagodic ob tem opozarja, da paketomati niso več zgolj priročajna alternativa dostavi na dom: »Gre za strateško tekmo za najboljše lokacije. Tisti, ki si danes zagotovijo dobro in gosto mrežo lokacij, si lahko ustvarijo pomembno konkurenčno prednost za prihodnost.«

Namesto da mora kurir za sto paketov obiskati sto različnih naslovov, lahko velik del teh paketov dostavi na eno samo lokacijo. Tako logistično podjetje prihrani čas in stroške ter lahko z enakimi viri dostavi več pošilk. Prav ta izračun utegne do leta 2030 precej spremeniti način, kako podjetja dostavljajo blago svojim kupcem.

2. Bo paketomat do leta 2030 prehitel dostavo na dom?

Za zdaj je pri slovenskih kupcih dostava na domači naslov še vedno prva izbira, toda razmerje se hitro spreminja. Pri Express One ocenjujejo, da dostava na lokacije zunaj doma, tako imenovana OOH dostava, trenutno predstavlja približno četrtino celotnega prometa, v prihodnosti pa bi se lahko njen delež približal polovici. Dostava na domači naslov bo kljub temu ostala pomembna predvsem pri pošilkah B2B, večjih paketih in na ruralnih območjih.

Pri PDP LOGIS ocenjujejo, da paketomati in druga prevzemna mesta danes predstavljajo približno 15 do 20 odstotkov dostave na slovenskem trgu, do leta 2030 pa bi se njihov delež lahko povečal na 25 do 35 odstotkov. V mestih bo po njihovi oceni ta delež še višji.

Tudi Pošta Slovenije svojo mrežo hitro širi. Uporabnikom omogoča prevzem na več kot 1.500 kontaktnih točkah po državi, med njimi na več kot 420 paketomatih. Čeprav je dostava na dom še vedno prevladujoča, pri Pošti napovedujejo, da bo prevzem zunaj doma do leta 2030 postal zelo resna alternativa.

Jagodic dodaja: »Na trgih, kjer bo mreža dovolj gosta, vprašanje ne bo več, ali bo paketomat pogostejši od dostave na dom, temveč predvsem, v katerih državah se bo to zgodilo. Na Poljskem, Finskem in v Estoniji je že danes več kot polovica paketov dostavljenih v paketomate oziroma na prevzemne točke.«

15 do 20 % dostav na slovenskem trgu danes predstavljajo paketomati in druga prevzemna mesta. Ta delež bi se do leta 2030 lahko povečal na 25 do 35 %.



Tisti, ki si danes zagotovijo dobro in gosto mrežo lokacij, si lahko ustvarijo pomembno konkurenčno prednost za prihodnost.«

– Miha Jagodic, soustanovitelj podjetja Bloq.it

3. Dostava na dom bi lahko postala dražja

Pri dostavi na domači naslov kurir običajno opravi en postanek za enega ali nekaj paketov, pri paketomatu pa lahko na enem mestu odda tudi več deset pošilk. Hkrati skoraj izgine težava neuspešne dostave, ker prejemnika ni doma, kupcu pa to omogoča prevzem takrat, ko mu ustreza.

Pri PDP LOGIS zato pričakujejo, da bodo razlike v ceni posameznih načinov dostave v prihodnje bolj vidne že v spletni košarici oziroma ob zaključku spletnega nakupa. »Dostava v paketomatu ali na prevzemno mesto bo praviloma ugodnejša, dostava na dom v ozkem časovnem oknu pa bo vse bolj obravnavana kot storitev z višjo dodano vrednostjo.«

Toda Jagodic poudarja: »Strošek dostave, izbira načina dostave in predvsem izkušnja ob prejemu paketa danes pomembno vplivajo na zadovoljstvo kupca ter na verjetnost, da bo ta nakup pri istem spletnem trgovcu ponovil.«

Tako mreža paketomatom za logistična podjetja v veliki meri postaja tudi prodajno orodje. Bolj ko je razvejana, več možnosti lahko spletni trgovec ponudi svojim kupcem.

» Dostava v paketomat ali na prevzemno mesto bo praviloma ugodnejša, dostava na dom v ozkem časovnem oknu pa bo vse bolj obravnavana kot storitev z višjo dodano vrednostjo.«

– PDP LOGIS

4. Carine spreminjajo tudi lokacijo skladiščenja paketov

V zadnjih letih se je trg čezmejne spletne trgovine močno spremenil, saj je rast velikih platform iz tretjih držav močno povečala količine majhnih in cenovno ugodnih paketov.

Pri Pošti ocenjujejo, da skoraj polovica vseh dostavljenih paketov v Sloveniji prihaja iz tujine, od tega dobršen del tudi iz Kitajske, predvsem zaradi hitre rasti priljubljenosti platforme Temu, ki je po raziskavah med slovenskimi potrošniki najpogostejši vir zadnjih spletnih nakupov. Toda julija letos so se pravila spremenila.

Evropska unija je 1. julija 2026 odpravila carinsko oprostitev za pošiljke do vrednosti 150 evrov iz tretjih držav in uvedla začasno dajatev v višini treh evrov za posamezno tarifno kategorijo blaga v pošiljki, navajajo pri PDP LOGIS. Učinek bo po njihovem mnenju večji na organizacijo dobavnih poti kot na samo zanimanje za spletno nakupovanje.

Del najcenejših neposrednih nakupov bo postal manj privlačen, velike platforme pa bodo poskušale več izdelkov uvažati združeno in jih skladiščiti znotraj EU. To pomeni več konsolidacije, več evropskih distribucijskih centrov in več dostave iz regionalnih zalog.

Za slovenske spletne trgovce in logistične ponudnike je lahko ta premik tudi priložnost. Če bo več blaga za evropske kupce skladiščenega znotraj EU, bodo pomembnejši postali regionalni distribucijski centri, lokalni logistični partnerji ter hitra in učinkovita dostava zadnjega kilometra. Namesto posameznih poceni paketov neposredno iz Azije bi lahko vse več izdelkov do slovenskega kupca prihajalo iz evropskih zalog.

Kako pomemben postaja evropski oziroma lokalni del dobavne verige, kaže tudi poteza Pošte Slovenije, ki je konec junija s Temujem podpisala dogovor o širitvi sodelovanja, ki bi omogočil krepitev logističnega povezovanja med njima ter podporo rasti lokalnih prodajalcev v Sloveniji in po Evropi.

5. Kako bodo v prihodnje kupovali končni potrošniki?

Poleg organizacijskih sprememb pri dobavnih poteh bodo morala podjetja pozorno spremljati tudi spremembe na strani kupcev. Podatki iz letnega poročila DHL 2025 E-commerce Trends Report razkrivajo, da so ustrezne dostavne možnosti postale ključni dejavnik uspeha spletne prodaje: kar 81 odstotkov nakupovalcev zapusti spletno košarico, če med ponujenimi možnostmi ne najde svoje priljubljene oblike dostave.

Do leta 2030 naj bi se bistveno spremenil tudi kraj nakupa. Že 70 odstotkov kupcev napoveduje, da bodo primarno nakupovali prek družbenih omrežij, s čimer bodo v celoti obšli tradicionalne spletne strani trgovcev. Odločitve kupcev pa bodo vse bolj usmerjala tudi orodja umetne inteligence; sedem od desetih nakupovalcev si že danes želi pametnih UI pomočnikov za virtualno preizkušanje izdelkov in glasovno iskanje, kažejo njihove raziskave.

6. Kakšna bo ustrezna velikost paketa?

Hkrati s spletno trgovino raste število paketov, vendar tudi ti niso več takšni, kot so bili. Pri Express One opažajo zmanjševanje povprečne teže in velikosti paketov ter nižjo povprečno vrednost blaga. To povezujejo predvsem z velikim deležem pošiljk z velikih kitajskih spletnih platform. Pri PDP LOGIS pa trdijo, da se razpon pošilk istočasno širi v obe smeri. Na eni strani je več zelo majhnih in lahkih paketov, na drugi pa kupci prek spleta vse pogostejše naročajo gospodinske izdelke, tehnično blago, hrano za živali in druge večje oziroma težje izdelke.

Do leta 2030 bo tako tudi ustrezna velikost embalaže postala pomemben del logistične optimizacije.

Približno četrtno celotnega obsega dostav pri Express One že predstavlja dostava OOH, v prihodnje pa bi se lahko približala polovici.

7. Paketomat ne bo več samo za pakete

Fizično se paketomati do leta 2030 morda niti ne bodo bistveno spremenili. Ker so infrastruktura, zasnovana za življenjsko dobo deset let ali več, bodo še nekaj časa videti precej podobno kot danes. Veliko več sprememb lahko pričakujemo na področju programske opreme, funkcionalnosti in novih poslovnih modelov.

V prihodnje bi lahko služili tudi za začasno shranjevanje osebnih stvari ali prtljage, izmenjavo predmetov med posamezniki in številne druge storitve, meni Jagodic. »Paketomat bo tako uporabnik lahko za določen čas preprosto najel glede na svoje potrebe.«

Dodaja tudi, da se zanimive priložnosti odpirajo predvsem za manjše trgovce in lokalne ponudnike. »Paketomat jim lahko predstavlja neke vrste dodatno prodajno oziroma prevzemno mesto: prodajalec izdelek odloži v paketomat, kupec pa ga tam prevzame, ne da bi trgovec potreboval lastno fizično poslovalnico na tej lokaciji.« S tem paketomat iz logistične naprave postopoma postaja del lokalne poslovne infrastrukture.

Spremenilo se bo tudi dojemanje, kdo ga lahko uporablja. Danes prevladujejo zaprte mreže posameznih ponudnikov, vendar se vzporedno razvijajo odprti sistemi, kjer isto infrastrukturo uporablja več dostavljavcev.

Jagodic pričakuje, da bosta dolgoročno obstajala oba modela: nekaj velikih zaprtih mrež najmočnejših igralcev in vzporedno odprte mreže za manjše dostavljavce, ki težje upravičijo naložbo v lastno infrastrukturo. Pri Pošti Slovenije

81 odstotkov nakupovalcev zapusti spletno košarico, če med možnostmi ne najde svoje priljubljene oblike dostave.

opozarjajo na primere iz Nemčije, Avstrije in Italije, kjer se že razvijajo skupne oziroma večoperaterske mreže paketomatov in prevzemnih mest.

8. Možnost vračila izdelka postaja konkurenčna prednost

Spletni nakup se za trgovca ne konča vedno takrat, ko kupec paket prevzame. Z rastjo spletne prodaje raste tudi število vračil, predvsem pri oblačilih in obutvi, kjer kupec izdelka pred nakupom ne more preizkusiti. Pri drugih kategorijah je delež vračil sicer precej nižji, vendar pri PDP LOGIS poudarjajo, da je možnost preprostega vračila danes že pomembna konkurenčna prednost, za nekatere kupce pa celo eden od pogojev za nakup.

UL FPP: MOST MED AKADEMskim ZNANJEM IN SODOBNIM POMORSTVOM TER LOGISTIKO

Fakulteta za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani (UL FPP) že skoraj sedem desetletij izobražuje kader, ki skrbi, da se svet premika, danes pa deluje kot pomemben razvojni partner gospodarstva, ki sooblikuje razvoj pomorstva, prometa in logistike v nacionalnem ter mednarodnem okolju.

V dobi hitrega razvoja teh področij se UL FPP uveljavlja kot agilna izobraževalna in raziskovalna ustanova, kjer se teoretična znanja prelivajo v rešitve za izzive realnega sveta. Dodiplotski in podiplomski študijski programi so zasnovani modularno in interdisciplinarno. Predavatelji v svoja predavanja vključujejo najaktualnejša spoznanja o delovanju in razvoju prometnih sistemov, pri čemer na predavanjih občasno gostujejo uveljavljeni strokovnjaki iz gospodarstva.

SODOBNA OPREMA ZA KAKOVOSTNO USPOSABLJANJE

Na napredek in potrebe trga se fakulteta odziva z uporabo:

- naprednih pomorskih simulatorjev, ki študentom in aktivnim pomorščakom omogočajo vstop v realne scenarije upravljanja in reševanja kriznih situacij v varnem okolju;
- specializiranih simulacijskih računalniških

orodij in programske opreme za modeliranje in načrtovanje prometnih tokov, na katerih študenti analizirajo ozka grla, optimizirajo uporabo prometne infrastrukture, preverjajo različne možnosti dostave in se preizkušajo v poslovanju pomorskih podjetij.

CERTIFICIRANO IZOBRAŽEVANJE BODOČIH POMORŠČAKOV

Pomemben steber delovanja je certificirano izobraževanje prihodnjih pomorščakov, kar UL FPP postavlja na svetovni zemljevid pomorskega izobraževanja, hkrati pa diplomantom pomorstva zagotavlja globalno zaposljivost. Stalni dialog z logističnimi in pomorskimi podjetji omogoča pravočasno zaznavanje potreb po novih znanjih, ki jih na fakulteti sproti vključujejo v učni proces. UL FPP tako ostaja strateško stičišče med znanostjo in gospodarstvom. Zagotavlja nove generacije inženirjev za trajnostni razvoj prometne, pomorske in logistične dejavnosti v Sloveniji in širše.

Študijski programi 1. stopnje
Redni in izredni študij – univerzitetni program
Tehnologija prometa in logistika
Redni in izredni študij – visokošolski program
Prometna tehnologija in transportna logistika
Navtika
Pomorsko strojništvo

UL FPP
 UNIVERZA LJUBLJANA Fakulteta za pomorstvo in promet

Pot pomorščakov 4
 6320 Portorož
 T: 00 386 (0)5 6767 100
 E: dekanat@fpp.uni-lj.si
 E: referat@fpp.uni-lj.si
 www.fpp.uni-lj.si

» Leta 2030 bo logistično konkurenčno tisto podjetje, ki bo naredilo najmanj napak, imelo najmanj neuspešnih poskusov in ponujalo najboljšo uporabniško izkušnjo.«
— PDP LOGIS

Podobno ocenjujejo tudi pri Express One, kjer pravijo, da bo za ohranjanje konkurenčnosti zato treba ponuditi več različnih rešitev, prilagojenih potrebam posameznih strank in spletnih trgovcev. Kot navajajo, bi spletni trgovci morali že danes:

- ★ ponuditi dostavo na lokacije OOH kot eno izmed primarnih možnosti dostave,
- ★ kupcu omogočiti izbiro dostavnega partnerja,
- ★ ponuditi več preprostih možnosti za vračilo blaga, vključno z vračili brez etikete in vračili z vnaprej pripravljenimi povratnimi etiketami.

Vračilo tako postaja še en del nakupne izkušnje, ki si ga kupec zapomni. Če je prvi paket do njega prišel brez težav, vračilo pa mu vzame pol ure iskanja obrazcev, tiskanja in vožnje do oddajnega mesta, dobra izkušnja hitro izgine.

Kaj pa vračila v paketomat? Pošta Slovenije svoj sistem opisuje tako: »Paketomati strankam omogočajo, da lahko sedem dni v tednu, 24 ur na dan oddajo paket, ki so ga pripravili za pošiljanje v aplikaciji MojaPošta. Možno je tudi vračilo paketov pošiljateljem.«

Infrastruktura prevzemnih mest se bo tako vse bolj razvijala v dvosmerno infrastrukturo za prevzem in vračilo. Pri tem bo ključno predvsem enostavno vračilo brez tiskanja nalepk in z minimalnim številom korakov.



9. Bo tehnologija kdaj res prevzela delo kurirja?

Pri PDP LOGIS napovedujejo, da bodo v prihodnje sistemi z umetno inteligenco še natančneje napovedovali količine paketov, promet, trajanje posameznega postanka in celo verjetnost, da bo dostava uspešna. Poti se bodo prilagajale v realnem času, del sortiranja in administracije pa bo avtomatiziran. »Do leta 2030 tehnologija kurirja ne bo nadomestila, mu bo pa odvzela velik del nepotrebnega odločanja in administrativnega dela.«

Tudi Jagodic meni, da imajo v tej zgodbi vedno večjo vrednost podatki. Iz njih je mogoče ugotoviti, kje postaviti naslednji paketomat, kako velik naj bo, kakšne predale potrebuje posamezna lokacija, kako načrtovati dostavne poti in celo predvidevati zasedenost omaric. Umetna inteligenca bo takšno analiranje in optimizacijo po njegovih besedah še dodatno pospešila.

10. Kaj naj podjetja začnejo spreminjati že danes?

Do leta 2030 je še nekaj let, toda del sprememb, o katerih govorijo logistična podjetja, se dogaja že zdaj. Pri PDP LOGIS navajajo tri ključne točke, ki jih mora podjetje izpolniti:

- ★ Kupcu mora ponuditi izbiro načina dostave in vračila ter svojo spletno trgovino neposredno povezati z informacijskimi sistemi logističnih partnerjev. Do leta 2030 bo sprotno obveščanje in spreminjanje dostave pričakovani standard.
- ★ Zaloge, dostave in vračila mora obravnavati kot enoten proces. Pomembni bodo pravilna lokacija zaloge, hitro ponovno vključevanje vrnjenega izdelka v prodajo in možnost sodelovanja z več logističnimi izvajalci.
- ★ Optimizirati mora skupni strošek dostavljenega izdelka. To vključuje ustrezno veliko embalažo, spodbujanje dostave v paketomate, obvladovanje sezonskih konic in merjenje okoljskega odtisa.

»Leta 2030 logistično konkurenčno podjetje ne bo nujno tisto, ki bo ponujalo najcenejšo posamezno dostavo, ampak tisto, ki bo naredilo najmanj napak, imelo najmanj neuspešnih poskusov in zagotavljalo najboljšo uporabniško izkušnjo.«

GLS.

GLS SLOVENIJA: USPEH GRADIMO Z INOVACIJAMI, KAKOVOSTJO IN LJUDMI

Posebej ponosni smo, da smo letos dosegli prvo mesto po EBITDA med MSP podjetji v kurirski dejavnosti v Sloveniji. Uspeh bomo nadgrajevali s krepitvijo svoje mreže paketomatov, digitalizacijo, vlaganjem v kakovost storitev in zaposlene.

Paketna logistika se spreminja hitreje kot kadarkoli prej. Kupci pričakujejo hitro, zanesljivo in prilagodljivo dostavo, podjetja pa partnerja, ki jim omogoča rast v vse bolj digitalnem okolju. V GLS Slovenija na te izzive odgovarjamo z vlaganji v razvoj storitev, digitalizacijo in širitev dostavne mreže. Naš cilj je uporabnikom ponuditi odlično izkušnjo dostave, podjetjem pa zanesljivo logistično podporo.

NAJBOLJ KONKURENČNI V KURIRSKI DEJAVNOSTI

Posebej ponosni smo, da smo letos dosegli 1. mesto po EBITDA med MSP podjetji v kurirski dejavnosti v Sloveniji, kar potrjuje uspešnost naše strategije, osredotočenost na kakovost ter predanost zaposlenih in pogodbenih partnerjev.

ŠIRITEV MREŽE PAKETOMATOV

Pomemben del našega razvoja predstavlja širitev mreže GLS Paketomatov. Danes uporabnikom omogočamo prevzem in oddajo paketov na več kot 810 lokacijah z več kot 38.000 predali po vsej Sloveniji. Do sredine leta 2027 načrtujemo več kot 1.000 paketomatov in več kot 55.000 predalov, s čimer bomo dodatno povečali dostopnost storitev in fleksibilnost pri prevzemu ter pošiljanju paketov. S tem uporabnikom zagotavljamo enega največjih in najbolj dostopnih omrežij za prevzem in oddajo paketov v Sloveniji, kar prinaša več

udobja, prihranek časa in še boljše uporabniško izkušnjo.

DIGITALIZACIJA UPORABNIŠKE IZKUŠNJE

Veliko pozornosti namenjamo tudi digitalizaciji uporabniške izkušnje. Gradimo pametnejšo in bolj povezano dostavo, pri kateri imajo pomembno vlogo spletni pomočniki za podporo uporabnikom (AI Chatbot), glasovna AI podpora uporabnikom, upravljanje dostave prek Viberja, GLS mobilna aplikacija in fleksibilne možnosti izbire dostave. Tako omogočamo več informacij v realnem času, več nadzora nad pošiljko in enostavnejše upravljanje dostave.

KAKOVOST, TEMELJ POSLOVANJA

Kakovost storitev ostaja osrednji steber našega poslovanja. Več kot 94 % vseh pošilk dostavimo že naslednji delovni dan, uspešnost prvega poskusa dostave presega 99 %, povprečna ocena zadovoljstva strank (NPS) pa dosega več kot 85 točk. Tudi ocena uporabnikov na Googlu, ki presega 4,7, potrjuje visoko raven zaupanja v naše storitve.

PODPORA SPLETNI TRGOVINI

Razvoj spletne trgovine odpira nove priložnosti, zato podjetjem ponujamo storitve, ki logistiko naredijo preprostejšo in učinkovitejšo. Oddaja paketa brez nalepke, plačevanje s Flikom, fulfillment storitve in globalno pošiljanje po svetu (GLS GLOBAL) omogočajo enostavno upravljanje domačih in mednarodnih pošilk. S tem podje-



Rok Izlakar, direktor GLS Slovenija:
»Naš cilj je uporabnikom ponuditi odlično izkušnjo dostave, podjetjem pa zanesljivo logistično podporo.«

tjem pomagamo rasti brez logističnih omejitev in jim olajšamo dostop do novih trgov.

USPEH TEMELJI NA LJUDEH

Za vsemi tehnološkimi rešitvami stojijo ljudje. V GLS Slovenija deluje več kot 110 zaposlenih in več kot 450 pogodbenih partnerjev, ki s svojo strokovnostjo, odgovornostjo in predanostjo vsak dan soustvarjajo naš uspeh.

Kot direktor sem izjemno ponosen na ekipo, ki dokazuje, da dolgoročni uspeh ni zgolj rezultat tehnologije, temveč predvsem ljudi, ki jo znajo uporabiti na pravi način. Verjamem, da bomo s povezovanjem inovacij, kakovosti in ekipnega duha tudi v prihodnje pomembno soustvarjali razvoj pakete logistike v Sloveniji.



Grafika: Spotnet

LUNA 2034: LANDER KOT TOVORNJAK, ROVER KOT KURIR & UI KOT ŠEFICA LOGISTIKE

- Kdo bo nekoč na Luni odločal, katera pošiljka ima prednost?
- Kako bodo landerji, roverji in satelitska omrežja ustvarili prvo lunarno dobavno verigo?
- Zakaj bo vsak kilogram tovora na Luni postal logistična in poslovna odločitev?

Gregor Lisec

Piše se leto 2034. V Evropski uniji prodajajo še zadnje avtomobile s klasičnim bencinskim ali dizelskim motorjem, Slovenija je v obdobju ključnih del za drugi blok nuklearne elektrarne v Krškem, javni dolg ZDA je dosegel rekordnih 122 odstotkov BDP, Indija je trdno zasidrana kot tretje največje gospodarstvo na svetu,

Janez Janša pa si prizadeva sestaviti še svojo peto vlado v samostojni državi.

Avtonomni agent UI John, vodja logističnega oddelka Nase na Luni, mora medtem na lunarni južni pol spraviti pomemben rezervni del, naročen z Zemlje.

Na prvi pogled ni težav. Tovor se vključi v naslednjo transportno misijo, lander pristane na Luni, rover ga prevzame in odpelje do baze, kjer

ga potrebujejo za nadaljnje nemoteno delovanje. A za tem kratkim opisom se skriva dobavna veriga, ki bo morala delovati v okolju brez cest, brez bencinskih servisov, brez stalne povezave z Zemljo in z zelo malo prostora za napake.

1. Lander bo lunarni tovornjak

Danes to morda zveni kot znanstvena fantastika. Pa ni. Posamezni deli takšne dobavne verige nastajajo že zdaj. Nasa je denimo avgusta letos sporočila, da bo samo v prvi fazi njenega projekta Moon Base do leta 2029 potrebnih več kot 20 robotskih pristankov na Luni. Pet let kasneje, ko bodo sistemi in tehnologija izpopolnjeni, bo na pošiljko tam že čakal lander, lunarni tovornjak.

Če si ga danes predstavljamo kot vesoljsko plovilo za točno določeno, skrbno načrtovano misijo, bo po pričakovanjih umetne inteligence (UI) v prihodnosti postal funkcionalno vozilo za prevoz tovora. Tovornjak, ki vozi po urniku. Nasa je to logiko že vpeljala s programom Commercial Lunar Payload Services (CLPS), prek katerega naročila za dostavo tovora dobivajo zasebna podjetja.

Blue Origin, zasebno ameriško letalsko-vesoljsko podjetje, ki ga je leta 2000 ustanovil milijarder in ustanovitelj Amazona Jeff Bezos, je za svoj lander Blue Moon MK1 napovedal do tri tone tovora na eno pristajanje.

Ameriško vesoljsko podjetje Intuitive Machines, ki so ga ustanovili nekdanji Nasini inženirji, pripravlja večji tovorni lander naslednje generacije Nova-D, svojega pa razvija tudi Evropska vesoljska agencija (ESA).

Argonaut bo po napovedih od leta 2030 lahko na površje Lune dostavil do 1,5 tone tovora. ESA, katere polnopravna članica je Slovenija postala lani, pri tem predvideva vse od znanstvenih instrumentov in roverjev do hrane, vode, zraka za astronave ter komunikacijske in energetske infrastrukture.

Več kot 20 robotskih pristankov na Luni naj bi Nasa potrebovala že do leta 2029 v prvi fazi projekta Moon Base.

2. Zadnji kilometer bo delo roverjev

Nazaj oziroma naprej v leto 2034. Lander pristane daleč od baze, zato morajo Johnovi podrejeni natančno načrtovati nadaljnjo logistiko. Tovor mora nekdo prevzeti in ga odpeljati naprej. To bo naloga roverjev, ki bodo morali biti sposobni vse bolj samostojne vožnje po terenu, kjer ni cest, semaforjev in prijaznih navigacijskih aplikacij.



Lander bo pripeljal tovor. Rover ga bo odpeljal do baze. UI pa bo odločala, katera dostava ima prednost.

Kako blizu smo temu, kaže raziskava kanadskih znanstvenikov, objavljena januarja letos. V terenskem testu so enotonski rover najprej vodili po varni poti, nato pa je vozilo isto traso ponovilo samostojno, med vožnjo pobralo tovor in ga dostavilo na določeno mesto. Lander je torej tovornjak, rover pa dostavnik.

3. Kaj bomo prevažali na Luno?

Landerji in roverji seveda ne bodo prevažali paketov iz AliExpressa, Zalanda ali Amazona. Leta 2034 bodo v tovoru predvsem znanstveni instrumenti, sončni paneli, baterije, komunikacijska in gradbena oprema ter rezervni deli.

Dolgoročno se lahko marsikaj spremeni. Če bo iz lunarne prsti oziroma regolita mogoče pridobivati vodo, kisik in gradbene materiale, se bo del oskrbe preselil kar na Luno samo, napoveduje UI.

Tudi rezervnih delov zato ne bo treba vedno naročiti z Zemlje. UI bo lahko spremljala stanje opreme, baterij, robotskih rok in drugih sistemov ter predvidela, kdaj bi lahko prišlo do okvar. John ne bo čakal, da se nekaj pokvari. Rezervni del bo naročil še pred okvaro.

4. UI bo lunarna dispečerka

Ne bo torej zgolj naročeval rezervnih delov. Njegova glavna naloga bo usklajevanje celotne dobavne verige. Če povežemo današnji razvoj UI z že načrtovanimi lunarnimi sistemi, lahko dobimo precej dobro predstavbo, kako bi to lahko delovalo.

UI bo spremljala, kateri tovor je najnujnejši, na katerem landerju je zanj prostor, kateri rover ga lahko prevzame, po kateri poti ga bo odpeljal in koliko energije bo za to potreboval. Če bo neki rover tik pred okvaro, bo John prednost dal njegovemu rezervnemu delu. Če bo mogoče isti del izdelati na Luni, ga z Zemlje sploh ne bo naročil.

Na Luni bo optimizacija zalog, poti in razporeditve vozil še pomembnejša, kot je na Zemlji. Vsak kilogram tovora bo drag, energija bo omejena, napačna odločitev pa lahko pomeni, da bo treba na pomemben paket čakati več tednov.

John bo zato moral ves čas sprejemati odločitve, tudi takrat, ko na Zemlji ne bo nikogar, ki bi mu povedal, kaj naj naredi. Na Luni ne bo dovolj, da bo pameten posamezen robot. Pametna bo morala biti celotna logistična mreža.

» Ko se bo pojavilo vprašanje, kdo lahko nekaj dostavi najhitreje, najceneje in najbolj zanesljivo, bo lunarna logistika postala pravi posel.«

5. Robot, ki ne more poklicati domov

John bo imel še eno težavo. Včasih bo moral svoje robote pustiti, da se odločajo sami. Na Luni namreč niso povsod zagotovljene neprekinjene komunikacijske povezave z Zemljo, še posebej ne v zahtevnih območjih okoli južnega pola.

Evropska vesoljska agencija je letos prav zato začela iskati tehnologije za tako imenovano vgrajeno inteligenco vesoljskih robotov. Rover se lahko znajde v trajno zasenčenem lunarnem kraterju, kjer nima povezave z Zemljo. Ne more poklicati niti Johna in vprašati, katero pot naj izbere. Sam mora zaznati okolje, oceniti možnosti, sprejeti odločitev in ukrepati.

6. Luna bo potrebovala svoj GPS

Brez navigacije in komunikacije ne bo šlo, zato bo lunarni logistični sistem potreboval svojo infrastrukturo. ESA razvija Moonlight, mrežo satelitov okoli Lune, ki naj bi zagotavljala navigacijo in komunikacijo za prihodnje misije. Sistem naj bi omogočal tudi natančnejše pristajanje in premikanje po površju, pri čemer je posebno pomemben južni pol.

Nasa želi z LunaNetom ustvariti nekakšen internet za Luno. Omrežje naj bi povezovalo različne satelite, landerje in druge uporabnike ter omogočilo tudi navigacijo in komunikacijo tam, kjer Zemlja z določene točke ni neposredno vidna. Šele potem bo lahko Luna dobila svoj DHL, GLS, DPD ali kateregakoli dostavnega partnerja pač že.

Vsak kilogram tovora bo na Luni drag, zato bo UI odločala tudi o tem, ali je del smiselno poslati z Zemlje ali ga izdelati na Luni.

7. Luninega DHL-a najbrž ne bo

Bolj verjetno je, da na Luni ne bo enotnega distributerja, temveč bo nastal celoten ekosistem. Eno podjetje bo izstrelilo raketo, drugo izdelalo lander, tretje rover, četrto komunikacijsko infrastrukturo, peto pa programsko opremo in UI, ki bo vse skupaj povezovala.

Takšen model se pravzaprav že vzpostavlja. Nasa pri svojem programu Moon Base sodeluje z več komercialnimi podjetji, ki razvijajo različne dele prihodnje lunarne infrastrukture. Tudi ESA z Moonlightom računa na storitev, ki bi jo lahko uporabljale različne državne in komercialne misije.

8. Luna kot nova logistična destinacija

Če se bodo uresničila pričakovanja UI, povezana z načrti omenjenih institucij ter razvojem tehnologije, bo na Luni leta 2034 morda že stalna baza. Potemtakem Luna ne bo več le cilj posameznih vesoljskih misij, temveč bo postala tudi logistična lokacija.

Lander bo pripeljal tovor. Rover ga bo odpeljal do baze. UI pa bo odločala, katera dostava ima prednost. Nekaterih stvari morda sploh ne bomo več pošiljali z Zemlje, ampak jih bomo izdelali kar na kraju samem.

Dobavna veriga tako ne bo več nujno samo na relaciji Zemlja–Luna. Delovala bo tudi med posameznimi lunarnimi bazami, rudarskimi območji, energetske postajami in skladišči.

Od leta 2030 naj bi evropski lander Argonaut na površje Lune lahko dostavil 1,5 tone tovora.

John bo imel precej drugačno delo, kot ga imajo danes ljudje, ki bdijo nad logistiko v Luki Koper, Slovenskih železnica ali na Pošti Slovenije. Ne bo gledal, kje je tovarnjak in kam gre; spremljal bo mrežo landerjev, roverjev, zalog, energije in proizvodnje.

Ko bo od vprašanja, ali lahko nekaj dostavimo na Luno, postalo pomembnejše vprašanje, kdo lahko to naredi najhitreje, najceneje in najbolj zanesljivo, bo lunarna logistika postala pravi posel. Leta 2034?



SAMOPOSTREŽNE IN PORTALNE AVTOPRALNICE

ADRIATECH

TECHNOLOGY MEETS ART

adriatech.com

2000 zaključenih projektov v več kot 40 državah

Največji proizvajalec samopostrežnih avtopralnic v Evropi. Samopostrežne, portalne in kamionske avtopralnice.

Popolna rešitev na ključ.

- VISOK DONOS
- NIZKI STROŠKI
- CASHFLOW 24/7

24h Servis v Sloveniji

Rezervni deli **TAKOJ**

Lastna čistilna sredstva

Podpora investitorjem

6 RAZLIČNI OBLIK NADSTREŠNIC



MARTINA



TERTIS



LEGGERA



QUADRA NOVA



SIMPLY



SFERICA

ENERGY EFFICIENCY CAMPAIGN



Izjemno nizka poraba vode, samo

7,8L/min

Več kot **40%**

manjša poraba energije

3x

daljša življenjska doba in manj servisnih stroškov

Uvoznik in distributer:

Toptink d.o.o. | Zdraviliški trg 15, 3250 Rogaška Slatina

www.operiavto.si | info@operiavto.si
040 120 523

Gradimo nove kapacitete.

Preoblikujemo procese.

Delujemo trajnostno.



**V Luki Koper utrjujemo svojo vlogo enega ključnih
jadranskih pristanišč ter z zanesljivimi, učinkovitimi in
trajnostnimi logističnimi rešitvami povezujemo Srednjo in
Vzhodno Evropo z globalnimi trgi.**

Z obsežnimi naložbami v infrastrukturo, terminalske
zmogljivosti in povezljivost ustvarjamo nove možnosti za
rast ter krepimo konkurenčni položaj Slovenije kot
logistične destinacije.

