

Kako se bo svet premikal jutri?

TRANSPORT V ŠTEVILKAH

ANALIZA POSLOVANJA
PANOGE + TOP 50
DRUŽB

Ljudem moramo ponuditi dovolj kakovostno alternativo osebному avtomobilu

■ **Podjetja zmanjšujejo odvisnost od enega dobavitelja, države ali transportne poti**
Geopolitične razmere

■ **Skladišča so že skoraj povsem električna, tovornjaki šele na začetku poti**
Elektrifikacija

■ **Vlaganje v terminale pomeni vlaganje v prihodnost trajnostne logistike**
Intermodalni centri



35 YEARS
METRANS

METRANS – Povezujemo Evropo za bolj trajnostno prihodnost

20+

Železniških terminalov
v družbi METRANS

650+

Rednih odhodov
vlakov vsak teden

190+

Električnih, dizelskih
in hibridnih lokomotiv



Company
of the
HHLA Network

metrans.eu

Slovenska logistika med digitalnim prebojem, infrastrukturnimi izzivi in novo dobo umetne inteligence

V času, ko umetna inteligenca že načrtuje transportne poti, ko lahko v realnem času spremljamo gibanje pošilk na drugem koncu sveta in ko Evropa pospešeno prehaja na brezpapirno poslovanje, slovenska logistika še vedno izgublja milijone evrov v kolonah pred Ljubljano. To je morda najbolj nazorna slika trenutka, v katerem se nahaja naša panoga: na eni strani izjemen tehnološki napredek, na drugi strani infrastrukturne omejitve, ki zavirajo njen razvoj. Prav zato se danes prihodnost logistike ne odloča več zgolj na cestah, železnica in v pristaniščih. Odloča se pri upravljanju podatkov, v digitalnih platformah, pri uvajanju umetne inteligence, razogljčenju transporta in predvsem pri sposobnosti držav ter podjetij, da dovolj hitro sledijo spremembam.

Poletni meseci so ponovno pokazali, kako občutljiv je slovenski prometni sistem. Obnove avtocest so nujne in dolgoročno pravilne, vendar zastoji na ključnih koridorjih gospodarstvu povzročajo znatne stroške. Ocenjujemo, da se letne gospodarske izgube zaradi prometnih zastojev in ozkih grl gibljejo med 0,7 in 1,4 milijarde evrov. To ni zgolj prometni problem, temveč vprašanje konkurenčnosti slovenskega gospodarstva, izvoza in logistike.

Zato morajo biti infrastrukturna vlaganja tudi v prihodnje ena izmed razvojnih prioritet države. Nadaljnja modernizacija železniškega omrežja, dokončanje drugega tira Divača-Koper, prenova ljubljanskega prometnega vozlišča ter razvoj intermodalnih terminalov predstavljajo investicije, ki bodo odločilno vplivale na prihodnji razvoj logistike. Slovenija namreč ne sme ostati zgolj tranzitna država, temveč mora ob blagovnih tokovih ustvarjati čim več novih logističnih, tehnoloških in industrijskih dejavnosti z visoko dodano vrednostjo.

Ob infrastrukturnih projektih pa se v logistiki odvija še ena revolucija, ki je morda še pomembnejša. Digitalizacija ni več izbira, temveč pogoj za obstoj na evropskem trgu. Evropska uredba eFTI pospešuje prehod na popolnoma elektronsko izmenjavo transportnih dokumentov, države članice pa bodo morale do leta 2027 omogočiti polno uporabo digitalnih transportnih podatkov. Cilj je jasen: manj administracije, hitrejši postopki, boljša sledljivost in višja učinkovitost celotnih dobavnih verig.

Posebej pomemben razvojni trend predstavlja umetna inteligenca. Vodilne svetovne raziskave kažejo, v praksi pa se že potrjuje, da umetna inteligenca prehaja iz faze preizkušanja v osrednji gradnik sodobnih logističnih sistemov. Uporablja se za napovedovanje povpraševanja, optimizacijo transportnih poti, upravljanje skladišč, spremljanje pošilk v realnem času in podporo odločanju. Hkrati se vse hitreje uveljavljajo digitalni dvojčki, napredna analitika, računalniški vid ter avtonomni robotski sistemi, ki povečujejo produktivnost in zmanjšujejo napake.

Drugi pomemben svetovni trend je razogljčenje logistike. Vse več naročnikov od svojih logističnih partnerjev zahteva natančno spremljanje in poročanje o emisijah CO₂, trajnost pa postaja del poslovnega modela in ne več zgolj okoljska pobuda. Elektrifikacija mestne distribucije, optimizacija transportnih poti, zmanjševanje praznih voženj, večja uporaba železnice in alternativnih goriv ter učinkovita raba obnovljivih virov energije bodo v prihodnjih letih odločali o uspešnosti logističnih podjetij.

Ne smemo pozabiti niti na kadrovske izzive. Pomanjkanje voznikov in logističnih strokovnjakov postaja ena največjih omejitev razvoja panoge v Evropi. Zato bodo poleg tehničnih znanj vse pomembnejše kompetence s področja podatkovne analitike, umetne inteligence, upravljanja digitalnih sistemov, kibernetske varnosti in trajnostnega upravljanja dobavnih verig. Hkrati pa ostajajo nepogrešljive tudi mehke veščine, sposobnost sodelovanja in hitro odločanje v nepredvidljivih razmerah.

Pred slovensko logistiko je torej zahtevno, a hkrati izjemno obetavno obdobje. Imamo znanje, tradicijo, strateško lego in podjetja, ki uspešno konkurirajo na evropskih trgih. Če bomo znali povezati infrastrukturni razvoj, digitalizacijo, umetno inteligenco, trajnost in razvoj kadrov, lahko Slovenija svojo prometno lego pretvori v še pomembnejšo razvojno prednost. Prav v tem vidim največji izziv in hkrati največjo priložnost slovenskega transporta in logistike v prihodnjih letih. ■



Foto: osebni arhiv

Robert Sever

Direktor Združenja za promet pri
Gospodarski zbornici Slovenije (GZS)

”

Pomanjkanje voznikov in logističnih strokovnjakov postaja ena največjih omejitev razvoja panoge v Evropi.

g glas gospodarstva

TRANSPORT
september 2026

Uvodnik

- 3 Slovenska logistika med digitalnim prebojem, infrastrukturnimi izzivi in novo dobo umetne inteligence



Aktualno

Intervju

- 7 Razvoj Luke Koper temelji na štirih izhodiščih
- Geopolitične razmere**
- 10 Podjetja zmanjšujejo odvisnost od enega dobavitelja, države ali transportne poti
- Intermodalni centri**
- 14 Vlaganje v terminale pomeni vlaganje v prihodnost trajnostne logistike
- Logistika prihodnosti**
- 16 Slovenija kot logistično vozlišče
- Potniški center Ljubljana**
- 19 »Nadgradnja ljubljanskega železniškega vozlišča ni zgolj prometni projekt, temveč razvojni projekt Slovenije«

V središču

Transport v prvem polletju 2026

- 24 Višje cene so dvignile prihodke, realna dinamika je ostala šibka
- Transport v 2025**
- 28 Zmerna rast prodaje, višja produktivnost in rekordne investicije
- Lestvica**
- 33 Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2025
- Analiza**
- 34 Logistika: Višji stroški dela ter povečanje odhodkov so znižali neto dobiček
- Lestvica**
- 35 Logistika, 2025



Zelena logistika

Elektrifikacija logistike

- 36 Skladišča so že skoraj povsem električna, tovornjaki šele na začetku poti
- Razvoj**
- 40 Ambiciozni cilji za konkurenčnost slovenskega gospodarstva
- UI v logistiki**
- 42 Podjetja, ki umetno inteligenco šele uvajajo, so že v zamudi
- Javni potniški promet**
- 44 »Ljudem moramo ponuditi dovolj kakovostno alternativo osebному avtomobilu«
- Analiza**
- 48 Potniški kopenski promet: Rast prodaje, dodane vrednosti in dobičkonosti
- Lestvica**
- 49 Potniški kopenski promet, 2025



Cestni promet

Cestna infrastruktura

- 50 Številni projekti na slovenskih avtocestah

Cestni tovorni promet

- 52 Ko stroški rastejo hitreje od cen

Dela na avtocestah

- 56 Mirno le na Gorenjskem

Analiza

- 60 Cestni tovorni promet: Vnovična rast prihodkov, dodane vrednosti in dobička

Lestvica

- 62 Cestni tovorni promet, 2025



Železniški promet

Železniška infrastruktura

- 64 Ministrstvo napoveduje visoke vložke v izboljšanje železniškega omrežja

Analiza

- 66 Železniški tovorni promet: Skromna rast na tujih trgih, doma upad prodaje

Lestvica

- 67 Železniški tovorni promet, 2025



Letalski promet

Letalska povezljivost

- 69 Boljša letalska povezljivost je pomembna tako za gospodarstvo kot za turizem

Poštna logistika

Trendi v poštni logistiki

- 72 Paketna logistika je v Sloveniji dobro razvita

Analiza

- 74 Poštne in kurirske dejavnosti: Zmerna rast prihodkov in produktivnosti

Lestvica

- 75 Pošta in kurirske dejavnosti, 2025

Skladiščenje in pretovor

Trendi v skladiščenju

- 78 Ljudi je premalo, zato razmišljajo o humanoidnih robotih

Analiza

- 80 Skladiščenje: Krepitev investicij in izboljšanje likvidnosti

- 81 Skladiščenje, 2025

Luka Koper v nov investicijski cikel

- 82 785 milijonov evrov za večje, pametnejše in bolj zeleno pristanišče

Analiza

- 84 Pretovarjanje: Rast produktivnosti dela kljub povečanju zaposlenosti

Lestvica

- 85 Skladiščenje, 2025



Nevenka Kržan
predsednica uprave Luka Koper

INTERVJU

Razvoj Luke Koper temelji na štirih izhodiščih

Avstrija je za Luko Koper že vrsto let najpomembnejši zaledni trg, saj največ prekomorskega prometa opravi ravno preko Kopra, nemška podjetja pa še vedno premalo poznajo logistično pot prek Slovenije.

Darja Kocbek; foto: Peter Uhan

Skupina **Luka Koper** se lahko pohvali z rekordnim poslovanjem v letu 2025. Čisti prihodki od prodaje so dosegli 380,3 milijona evrov, kar je za 15 odstotkov več kot v letu 2024. Kljub izzivom, ki so jih prinesli nestabilno svetovno gospodarstvo, trgovinska negotovost ter spremenljive dobavne poti, jim je s prilagajanjem in aktivnim iskanjem novih poslovnih priložnosti uspelo doseči rast pretovora strateških blagovnih skupin in izboljšati ključne kazalnike poslovanja. Poslovni rezultati lanskega leta so še toliko bolj izjemni, če upoštevamo, da so bili doseženi sredi izjemno intenzivnega naložbenega obdobja, ki v pristaniško delo vnaša vrsto operativnih in procesnih izzivov, pojasnjuje **predsednica uprave Nevenka Kržan**.

Lahko lanske rekordne poslovne rezultate podrobneje pojasnite?

Na kontejnerskem terminalu smo zabeležili visoko – 12-odstotno rast in s pretovorom 1.272.161 kontejnerskih enot (TEU) postavili nov absolutni mejnik. Več pretovora so prinesli predvsem novi posli, vezani na opremljanje in oskrbo proizvodnih obratov na zalednih trgih ter prestrukturirani ladijski servisi iz Daljnega vzhoda in znotraj Sredozemlja. S pretovorom 914.817 enot smo 3-odstotno rast dosegli tudi na terminalu za avtomobile in RO-RO – predvsem na račun uvoza vozil različnih proizvajalcev s Kitajske, povečale so se tudi izvozne količine avtomobilov za sredozemske države. Rast prihodkov je predvsem posledica večjega pretovora kontejnerjev in avtomobilov ter višjih prihodkov iz naslova skladiščnin.

V kolikšni meri so k lanskim rekordnim poslovnim rezultatom Luke Koper

prispevali trgi Nemčije, Avstrije in Švice? Kako pomembni so ti trgi za Luko Koper?

Avstrija je za Luko Koper že vrsto let najpomembnejši zaledni trg, saj za avstrijsko naročnike opravimo približno tretjino ladijskega pretovora (merjeno v tonaži). Hkrati smo tudi mi, vsaj od leta 2010 dalje, ključno pristanišče za avstrijsko gospodarstvo, saj največ prekomorskega prometa Avstrija opravi ravno preko Kopra. Z avstrijskimi logističnimi centri imamo vzpostavljene dnevne železniške servise, tako kontejnerske kot za ostale tovore, na primer premog, železovo rudo, fosfate in goriva. Nemčija, zlasti Bavarska, je prav tako pomemben trg, kjer še niso izkoriščeni vsi potenciali. Bavarska sodi med gospodarsko najbolj razvite in najbolj izvozno orientirane nemške dežele in je hkrati bližje Kopru kot severnoevropskim pristaniščem. Z avtomobilsko industrijo smo relativno dobro povezani in znaten odstotek pretovora našega avtomobilskega terminala predstavljajo nemška vozila. Želimo pa si povečati sodelovanje na področju kontejnerjev. Švica pa ni naš primarni trg, manjše količine za ta trg pretovarjamo le občasno.

” Res je, da moramo skrbeti za stranke in posel, a hkrati je naše poslanstvo tudi v tem, da v enaki meri skrbimo tudi za okolje.

Lahko predstavite naložbeno strategijo, katere so ključne naložbe?

Konec leta 2023 smo v družbi sprejeli nov strateški poslovni načrt družbe za obdobje od 2024 do 2028, ki naslavlja ključne izzive. Načrtovan razvoj temelji na štirih izhodiščih, ki predvidevajo povečanje infrastrukturnih kapacitet in zmogljivosti, pospešeno uvajanje koncepta pametnega pristanišča, zagotovitev ustrezne kadrovske strukture ter skrb za trajnostne vidike in zmanjševanje negativnih vplivov na okolje in družbo. Predvidena skupna vrednost vseh naložb v obdobju 2024–2028 je 785 milijonov evrov. Skladno s strateškimi načrti bodo naložbe usmerjene v povečanje kapacitet kontejnerskega terminala z izgradnjo obale in skladiščnih površin na severnem delu prvega pomola. Ta projekt se je začel konec 2024 in bo trajal do konca 2027. Letos smo začeli z izgradnjo nove garaže za skladiščenje avtomobilov s kapaciteto 11.700 enot, avtomobilske kapacitete pa smo okrepili tudi z več kot 7.000 dodatnih parkirnih mest na odprtem. Še letos bomo sklenili gradnjo 12. veza za generalne in projektne tovore ter vozila, kot tudi avtomatiziranega in energetske samozadostnega skladišča za jeklene kolute, po odprtju katerega bomo lahko sprostili nekatera obstoječa skladišča in jih namenili drugim tovorom. V zadnjih letih gradimo tudi sončne elektrarne, s katerimi pomembno krepimo delež energije, pridobljene iz obnovljivih virov, ob tem posodabljammo opremo, jo v veliki meri elektrificiramo, pred nami pa je tudi obsežen projekt vzpostavitve infrastrukture za priklop kontejnerskih in potniških ladij na električno energijo za čas postanka v pristanišču. Ta naložba bo sklenjena do leta 2030. Samo v letu 2026 bomo za

projekte s področja trajnostnega razvoja in družbene odgovornosti namenili 35,8 milijona evrov, kar predstavlja 18 odstotkov vseh načrtovanih naložb Skupine Luka Koper.

Katere glavne novosti in prilagoditve boste z njimi lahko uvedli?

Strategija, ki smo jo sprejeli, sledi naši viziji, to je (p)ostati prva izbira med pristanišči na evropski južni transportni poti. Če želimo, da naše pristanišče ostane konkurenčno, moramo stremeti k razvoju naravnanim projektom. Prioriteta je izgradnja dodatnih pristaniških kapacitet, predvsem za obe strateški blagovni skupini kontejnerjev in avtomobilov. Bo pa v prihodnjih letih za ohranitev konkurenčnosti potrebno izboljšati celotno slovensko železniško omrežje (gradnja dvotirne povezave do pristanišča in nadgradnja tovarne postaje Koper kot tudi nadgradnja celotnega omrežja), saj gre za ključen element logistične verige, ki je pogosto jeziček na tehnični izbiri najustrežnejše transportne poti. Tudi sicer so dodatne skladiščne zmogljivosti ključne za nadaljnji razvoj pristanišča, ki želi slediti potrebam panoge, medtem ko projekti digitalnega in zelenega prehoda prispevajo k dodatnem znižanju negativnih vplivov iz dejavnosti, hitrejšim internim procesom, boljšem planiranju dela in kadra ter nenazadnje boljši produktivnosti na ključnih segmentih.

Kje vidite priložnosti za širitev in poglobitev sodelovanja na trgih Nemčije, Avstrije in Švice?

Avstrijski trg lahko prištevamo med zrele trge, kljub temu pa je poslovnih priložnosti še vedno veliko. Ravno v zadnjih mesecih smo za avstrijskega naročnika pretovarjali serijo vetrnih elektrarn. Posebnost tokratne pošiljke so dimenzije, saj je posamezna elisa turbine dolga 87 metrov in predstavlja tako za nas kot za prevoznike svojevrsten logistični in tehnični izziv. Opažamo, da nemška podjetja še vedno premalo poznajo logistično pot preko Slovenije in njene potenciala, tudi zato bomo v letošnjem letu v Münchnu organizirali poseben luški dogodek, kjer bomo nagovorili nemške logiste.

Ali investicije nasploh izvajate sami ali v sodelovanju s partnerji?

V družbi imamo področje, ki se ukvarja z načrtovanjem naložb v infrastrukturo in

opremo, samo izvedbo pa potem zaupamo specializiranim podjetjem, ki so izbrana skladno s postopkom javnega naročanja.

Kaj lahko izpostavite glede povezovanja z velikimi podjetji in avtomobilsko industrijo?

V okviru te panoge sodelujemo z mnogimi velikimi naročniki in to na več ravneh dobavne verige. Preko našega pristanišča se s polproizvodi in komponentami oskrbujejo številne avtomobilске tovarne, tudi tiste, ko so šele v fazi gradnje. Tu gre predvsem za ustaljene pošiljke jekla v kolutih, za katere trenutno intenzivno širimo skladiščne kapacitete. Proizvodna logistika v avtomobilski industriji je kompleksna in časovno občutljiva, zato so pričakovani standardi storitev visoki. Potem imamo tu še dobavno verigo za končne izdelke, torej avtomobile. Avtomobile približno 45 proizvajalcev pretovarjamo v uvozni in izvozni smeri, lani smo jih pretovorili skupno 914 tisoč. Tudi na tem segmentu vlagamo v nove kapacitete, gradimo dodatno garažo, nove odprte površine in dva namenski privezi.

” Avstrijski trg lahko prištevamo med zrele trge, kljub temu pa je poslovnih priložnosti še vedno veliko.

Kateri so glavni projekti Luke Koper na področju zelenega prehoda, kako se prilagajate novi realnosti, ko v EU bolj kot zeleni prehod poudarjajo konkurenčnost?

V Luki Koper se zavedamo, da prostor, ki ga upravljamo, ni samo naš. Res je, da moramo skrbeti za stranke in posel, a hkrati je naše poslanstvo tudi v tem, da v enaki meri skrbimo tudi za okolje. Skušamo narediti res vse, kar je v naši moči, da so vplivi delovanja pristanišča na okolje čim manjši. Smo tudi eno od redkih evropskih pristanišč, ki je pridobilo EMAS certifikat. Ta je odraz najvišje stopnje transparentnosti delovanja in stalnega izboljševanja na področjih, vezanih na vse okoljske vidike. Z Inštitutom Jožef Stefan smo izdelali energetske in podnebni načrt

Luke Koper za doseganje podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zelena logistika ima v oskrbovalnih verigah vedno večjo vlogo, vse večja zakonska regulativa in ozaveščenost potrošnikov pa vpliva na strategije in poslovne odločitve podjetij. V zadnjih letih smo zato uresničili več projektov s področja trajnosti, predvsem kar se tiče elektrifikacije pristaniške mehanizacije in zmanjševanja direktnih emisij in hrupa ter energetske samooskrbe s sončnimi elektrarnami, ravnanja z odpadki, ohranjanja biotske raznovrstnosti in kakovosti voda. V ospredju stebra naše družbe so ljudje, tako zaposleni kot tudi zunanja javnost, s katero vsakodnevno sobivamo. Od tu izhajajo vsa naša prizadevanja in skrb za spoštovanje pravic, zdravja in skrbi za okolje. To je osnova, na kateri gradimo celoten razvoj in na kateri sloni tudi celoten podnebni prehod naše družbe.

Med večjimi naložbami Luke Koper je elektrifikacija obal in vzpostavitev infrastrukture za priklop ladij na električno energijo. Kaj ste na tem področju že naredili, kateri so glavni izzivi?

Projekt je še v pripravljalni fazi. Vzporedno pa že vodimo postopke in projekte, brez katerih elektrifikacije ne bomo mogli izpeljati. Eden takih je projekt z družbo ELES, v okviru katerega ta postavlja kablovod do pristanišča, v Luki Koper pa smo zadržani za postavitev RTP (razdelilne transformatorske postaje) in postavitev energetskih vodov do posameznih privezov. Gradnja infrastrukture za priklop ladij, ki sledi, bo v prvi fazi namenjena potniškim in kontejnerskim ladjam, kar je tudi zahteva evropske uredbe.

Kako daleč je Luka Koper na področju digitalizacije in kako vam pomaga umetna inteligenca, katere priložnosti vidite pri njeni uporabi?

Razvoj informacijskih sistemov družbe prilagajamo potrebam naših strank in luške operative, da bi omogočili največjo možno mero digitalizacije poslovanja in integracije sistemov s povezovanjem različnih členov v logistični verigi ter brezpapirno poslovanje. Hkrati dajemo velik poudarek zagotavljanju kibernetske varnosti in preprečevanju napadov, ki lahko potencialno ohromijo poslovanje podjetja. Skladno s sprejeto strategijo želimo pospešiti koncept pametnega pristanišča

(Smart Port), ki uvaja več projektov s področja digitalizacije in avtomatizacije. Prve večje korake v smeri digitalizacije smo v Luki Koper naredili v okviru projekta Luka DT, v sklopu katerega smo skupaj s konzorcijskimi partnerji iskali napredne rešitve in podporne sisteme za nadgradnjo ter izboljšanje nekaterih ključnih procesov znotraj pristanišča. Med drugim smo razvili sistem za pametno načrtovanje delovne sile, algoritem napovednih modelov za določanje tipa prevoza (za tovor v uvozu na KT), simulacijski model raztovarjanja vozil na terminalu za avtomobile in 3D model pristanišča za nadgradnjo sistema video-nadzora, oblikovali spletno platformo in

mobilno aplikacijo za napredno upravljanje skladišča WMS in razvili simulator virtualne resničnosti.

Kateri so načrti Skupine Luke Koper za poslovanje v letošnjem letu in v tem okviru za trge Nemčije, Avstrije in Švice?

V letu 2026 načrtujemo 4-odstotno rast čistih prihodkov od prodaje. Nadaljujemo z intenzivnim izvajanjem naložb, za te bomo letos namenili 202 milijona evrov. Do zaključka gradnje severnega dela I. pomola konec leta 2027 dodatne kapacitete za povečanje pretovora kontejnerjev ne bodo na voljo, medtem ko so obstoječe kapacitete znotraj pristanišča visoko zasedene. Zato

smo pri načrtovanju rasti pretovora v letu 2026 zadržani, saj bo povečanje oziroma ohranitev pretovora v veliki meri odvisna od pravočasnega prihoda oziroma odpreme blaga v in iz pristanišča. Na področju kontejnerjev letos sicer načrtujemo 1-odstotno rast, na področju avtomobilov pa 1-odstotno zmanjšanje, ladijski pretovor naj bi kljub temu dosegel 3-odstotno rast.

” Opažamo, da nemška podjetja še vedno premalo poznajo logistično pot preko Slovenije in njene potenciale, tudi zato bomo v letošnjem letu v Münchnu organizirali poseben luški dogodek, kjer bomo nagovorili nemške logiste.

Kako načrtovanje prilagajate hitro se spreminjajočim razmeram, kot je letos zaostritev razmer na Bližnjem vzhodu?

Trenutne razmere na Bližnjem vzhodu prinašajo precej negotovosti, zato v tem trenutku težko karkoli napovedujemo. V Luki Koper razvoj dogodkov ves čas pozorno spremljamo in smo v rednem stiku z ladjarji. Kriza se sicer že odraža v prekinitvah določenih transportnih tokov, medtem ko ladjarji hkrati vzpostavljajo alternativne poti proti varnejšim pristaniščem v regiji. Ob tem obstaja tveganje, da bi zaradi sprememb ustaljenih transportnih poti prihajalo do povečanega zadrževanja blaga v pristaniščih, za katerega ni zagotovljenega ladijskega prevoza, vendar to za zdaj uspešno obvladujemo z redno komunikacijo z našimi poslovnimi partnerji. ■



GEOPOLITIČNE RAZMERE

Podjetja zmanjšujejo odvisnost od enega dobavitelja, države ali transportne poti

Aktualne geopolitične razmere na slovensko logistiko vplivajo precej bolj, kot se morda zdi na prvi pogled. Poleg neposrednih posledic, kot so zapiranje meja ali prekinjene prometne poti, gre predvsem za spremembe v pomorskem prometu, proizvodnih verigah, cenah energentov, trgovinski politiki in odločitvah podjetij o tem, kje bodo iskala dobavitelje.

Mateja Jordan

Robert Sever, direktor Združenja za promet pri GZS, v okviru katerega deluje tudi **Sekcija železniških prevoznikov in organizatorjev železniškega prevoza**, opozarja, da je slovenska logistika zaradi izrazite mednarodne usmerjenosti na takšne spremembe še posebej občutljiva.

Zgovoren primer je vojna v Ukrajini, ki je poleg dviga cen energentov zmanjšala tudi predvidljivost tradicionalnih transportnih poti, zlasti prek Rusije in Belorusije. *»Čeprav ti tokovi niso neposredno vezani na Slovenijo, vplivajo na širšo evropsko logistično mrežo,«* opomni Sever.

Poleg tveganj, kot so večja nestabilnost blagovnih tokov, krajše pogodbe in zahtevnejše načrtovanje transporta, pa geopolitična negotovost Sloveniji prinaša tudi razvojno priložnost, če bo znala izkoristiti strateško lego na stičišču pomembnih evropskih prometnih koridorjev. Sever izpostavlja severnojadranska pristanišča, predvsem Koper, ki lahko ponudijo zanesljivo povezavo s Srednjo in Vzhodno Evropo.



V Intereuropi ugotavljajo, da podjetja vse pogosteje kombinirajo različne načine transporta.
Foto: Intereuropa

Vse daljša pomorska pot

Kako hitro lahko varnostna kriza na sicer omejenem območju vpliva na globalne dobavne verige, so pokazale razmere v Rdečem morju. Zaradi preusmeritve ladij okoli Rta dobrega upanja so se poti med Azijo in Evropo podaljšale za približno 10 do 14 dni, višji pa so tudi stroški goriva, zavarovanja in vezave kapitala v blagu.

Poleg zamud prihaja tudi do večjih nihanj v prihodih ladij v evropska pristanišča, saj obdobjem zgoščenih prihodov sledijo časovne praznine, opozarja Sever. Pristanišča, terminali in logistična podjetja morajo zato v kratkem času zagotavljati dodatne zmogljivosti in se hitro prilagajati.

” Danes večina ladij z Daljnega vzhoda v Koper pluje po daljši poti okoli Afrike, kar povzroča zamike prihodov.

To občutijo tudi v **Luki Koper**. Pred napadi na ladje v ožini Bab El Mandib je skozi Sueški prekop potovalo približno 60 odstotkov količin njihovega kontejnerskega terminala. Danes večina ladij z Daljnega vzhoda v Koper pluje po daljši poti okoli Afrike, kar povzroča zamike prihodov.

Kljub nestabilnim razmeram v Kopru ohranjajo rast pretovora, predvsem kontejnerjev. V obdobju od januarja do marca 2026 so tako pretovorili 326.256 TEU oziroma devet odstotkov več kot v enakem obdobju lani, ohranili pa so tudi vse neposredne kontejnerske servise z Daljnega vzhoda in dodali redni servis ladjarja MSC.

Od najnižje cene k zanesljivosti

Zaporedje kriz v zadnjih letih, od pandemije in vojne v Ukrajini do razmer v Rdečem morju, pomanjkanja transportnih zmogljivosti, rasti cen energentov in vremenskih vplivov je spremenilo tudi način načrtovanja oskrbovalnih verig.

V **Intereuropi** ugotavljajo, da podjetja vedno več pozornosti namenjajo njihovi odpornosti, zanesljivosti in preglednosti, zato vse pogosteje kombinirajo različne načine transporta. Povečuje se tudi zanimanje za približevanje proizvodnje

evropskim trgov. »Naročniki ne iščejo več zgolj prevoznika, ampak partnerja, ki razume njihove procese in zna hitro poiskati ustrezno rešitev,« poudarjajo.

To pa ne pomeni, da je zanesljivost preprosto nadomestila ceno, opozarja **doc. dr. Uroš Kramar s Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru**. Podjetja danes iščejo ravnotežje med ceno, kakovostjo, zanesljivostjo, prilagodljivostjo in tveganjem. Ko iščejo »najcenejšo« rešitev, morajo poleg nabavne cene upoštevati transport, zaloge, dobavne roke, carine, zavarovanja in predvsem strošek morebitne prekinitve oskrbe. »Komponenta je lahko nekaj odstotkov cenejša, vendar je to nepomembno, če njeno pomanjkanje za več dni ustavi proizvodnjo.«

Pri kritičnih materialih se zato podjetja odločajo za dvojno ali večkratno nabavljanje, geografsko razpršitev dobaviteljev, preverjene rezervne dobavitelje, alternativne transportne poti in selektivno večje varnostne zaloge. Kot poudarja Kramar, podjetja ne potrebujejo maksimalne odpornosti pri vsakem materialu, ampak predvsem tam, kjer bi bila prekinitve oskrbe najdražja.

” Ko podjetja iščejo »najcenejšo« rešitev, morajo poleg nabavne cene upoštevati transport, zaloge, dobavne roke, carine, zavarovanja in predvsem strošek morebitne prekinitve oskrbe.

Opozarja še, da dva dobavitelja še ne pomenita nujno dveh neodvisnih virov, saj sta lahko oba odvisna od istega proizvajalca surovine, iste regije ali transportne poti, zato morajo podjetja poznati tveganja tudi globlje v dobaviteljski mreži.

Po podatkih Evropske investicijske banke (EIB) geopolitično tveganje in varnost pri izbiri novega dobavitelja kot zelo pomembna ocenjuje 42 odstotkov evropskih

podjetij, ki uvažajo iz držav zunaj EU, med uvozniki iz Kitajske pa 47 odstotkov.

Najbolj izpostavljen je pomorski promet

Večina svetovne trgovine se še vedno odvija po morju, zato se motnje na ključnih koridorjih hitro prenesejo tudi na druge segmente logistike, posledično pa narašča pomen železniškega prometa in intermodalnih rešitev. V Intereuropi temu trendu sledijo tudi z redno železniško povezavo Koper–Beograd–Koper, ki povezuje pomorski in železniški transport.

Tudi Sever poudarja, da se podjetja za železnico odločajo predvsem zaradi ugodnega razmerja med hitrostjo, ceno, zanesljivostjo in okoljskim vplivom, zlasti pri prevozu kontejnerjev, energentov in surovin ter v avtomobilski industriji. V kriznih razmerah njen pomen še naraste. »Ključ je v kombinaciji različnih poti in načinov prevoza, saj tako zmanjšamo odvisnost od enega samega koridorja.«

Trgovinske vojne preusmerjajo blago

Geopolitične napetosti po Kramarjevih besedah ne pomenijo konca globalizacije, saj podjetja predvsem zmanjšujejo odvisnost od enega dobavitelja, države ali transportne poti. »Bolj kot o deglobalizaciji je zato smiselno govoriti o preoblikovanju globalizacije in zmanjševanju strateških odvisnosti oziroma t. i. de-riskingu,« pojasnjuje.

Na logistiko vse bolj vplivajo tudi trgovinske napetosti med ZDA, Kitajsko in Evropsko unijo. Zaradi višjih ameriških carin se več kitajskega izvoza preusmerja na evropski trg, kar bi lahko po Severjevih besedah povečalo uvoz kontejnerjev, vozil, baterij in elektronske opreme prek Luke Koper.

Po drugi strani pa več kitajskega blaga na evropskem trgu povečuje pritisk na evropsko avtomobilsko, kemično in kovinsko industrijo. »Če se bo evropska proizvodnja še zmanjševala, se bodo krčili tudi tradicionalni blagovni tokovi surovin in industrijskih komponent,« opozarja Robert Sever. Upad povpraševanja se že kaže v jeklarski, kemični in avtomobilski industriji.

Geopolitične spremembe vplivajo tudi na strukturo pretovora v Luki Koper, kjer je kontejnerski terminal lani dosegel rekordnih 1,27 milijona TEU, 12 odstotkov več kot leto prej. K rasti so prispevali novi logistični posli, spremembe ladijskih povezav z

Daljnim vzhodom in Sredozemljem ter boljša povezanost z zaledjem. Povečal se je tudi pretovor vozil, predvsem zaradi večjega uvoza kitajskih avtomobilov, zmanjšal pa se je pretovor železove rude, naftnih derivatov ter železarskih in jeklarskih izdelkov.

Spremembe so očitne tudi v železniškem prometu med Kitajsko in Evropo, saj so ga motnje v Rdečem morju začasno okrepile, po prilagoditvi pomorskih poti in znižanju voznin pa se je del tovora vrnil na morje. Železniški promet med Kitajsko in EU po severnem koridorju je tako lani upadel za dobrih 14 odstotkov. *»To potrjuje, da se podjetja za železnico pogosto odločajo kot za krizno ali dopolnilno rešitev, ne pa kot za trajno zamenjavo pomorskega prevoza,«* pravi Sever.

Slovenija med priložnostmi in ozkimi grli

Po podatkih EIB je v mednarodno trgovino vključenih 85 odstotkov slovenskih podjetij, med proizvodnimi pa kar 97 odstotkov, opozarja Uroš Kramar. Zato težave v nemški avtomobilski ali strojni industriji niso le nemški problem, ampak jih hitro občutijo tudi slovenski dobavitelji.

»Večina svetovne trgovine se še vedno odvija po morju, zato se motnje na ključnih koridorjih hitro prenesejo tudi na druge segmente logistike.

Kot opozarja Sever, bi lahko Slovenija veliko bolje izkoristila svoj logistični potencial. Logistika ustvari več kot šest odstotkov BDP, zaposluje približno osem odstotkov aktivnega prebivalstva in ustvari enak delež dodane vrednosti, njen nadaljnji razvoj pa je močno odvisen od železniške infrastrukture.

Največjo težavo trenutno predstavljajo obsežne posodobitve železniškega omrežja, ki so sicer nujne, a med gradnjo zmanjšujejo njegovo prepustnost ter otežujejo načrtovanje prevozov. *»V Sloveniji lahko zapora enega ključnega odseka vpliva na velik del*



Drugi tir Divača–Koper bo bistveno povečal zmogljivost proge, vendar sam ne bo odpravil vseh težav. Foto: 2TDK

sistema, saj ustreznih obvoznih prog pogosto ni,« opozarja Sever. Zanesljivost prevozov je odvisna tudi od zmogljivosti in zapor v drugih državah, saj se logistične težave ne ustavijo na državni meji.

Kot najpomembnejši infrastrukturni premik v zadnjih desetletjih izpostavlja drugi tir Divača–Koper, ki bo bistveno povečal zmogljivost proge, vendar sam ne bo odpravil vseh težav. Če se bodo ozka grla preselila proti Ljubljani, Jesenicam, Pragerskemu ali drugim pomembnim vozliščem, bo učinek nove proge omejen. *»Železniški sistem je učinkovit le toliko, kolikor je učinkovit njegov najšibkejši člen.«*

Poleg vlaganj v infrastrukturo bo zato potrebno tudi boljše usklajevanje. Železniški operaterji, upravljavci infrastrukture, Luka Koper in drugi partnerji bi morali zapore usklajevati že v fazi načrtovanja, po možnosti na ravni celotnih mednarodnih koridorjev, med gradnjo pa zagotoviti minimalne zmogljivosti za tovarni promet.

Odpornost kot nova konkurenčna prednost

Pomemben del prihodnjega razvoja je tudi digitalizacija, poudarja Sever. *»Potrebujemo enotno vstopno okno, ki bo omogočilo avtomatizirano izmenjavo prevozne, carinske in druge dokumentacije med vsemi deležniki v mednarodni trgovini.«*

Digitalizacija pa ni pomembna le zaradi hitrejših izmenjav dokumentov, poudarja Kramar in izpostavlja predvsem pregled nad celotno oskrbovalno verigo: podjetje mora čim prej zaznati težave pri dobavitelju, zamudo ladje ali povečano tveganje na določeni transportni poti. Pri tem vse

pomembnejšo vlogo dobivajo umetna inteligenca, napredna analitika in digitalni dvojčki, vendar, kot opozarja, *»brez kakovostnih in povezanih podatkov tudi najboljša analitika ne pomaga.«*

V Intereuropi poleg digitalizacije med odločilnimi trendi prihodnjih let izpostavljajo večjo preglednost oskrbovalnih verig, trajnostne rešitve in vlaganja v logistično infrastrukturo. Podjetjem svetujejo, naj oskrbovalnih verig ne gradijo zgolj na najnižjih stroških, temveč na odpornosti, prilagodljivosti in zanesljivosti.

V Luki Koper intenzivno vlagajo v nove pristaniške zmogljivosti ter s tem povečujejo tako kapaciteto kot zanesljivost storitev. Po njihovih pričakovanjih se bodo zaradi konfliktov na ključnih pomorskih poteh vsi deležniki v dobavnih verigah še bolj osredotočali na odpornost, zanesljivost, prilagodljivost in hitrejšje odzivanje na spremenjene razmere.

Tudi za Slovenijo odpornost pomeni, da ima poleg glavnega na voljo alternativni koridor, zato bi morala krepiti povezave s sosednjimi državami, razvijati zaledne intermodalne terminale ter zagotavljati pogoje za hitro kombiniranje železniškega in cestnega prevoza.

»Geopolitične krize povečujejo vrednost zanesljivosti, alternativnih poti in sposobnosti hitrega prilagajanja, kar je pomembna priložnost za Slovenijo, Luko Koper in slovensko logistiko,« meni Sever. *»Ključna konkurenčna prednost prihodnosti ne bo več le najkrajša ali najcenejša transportna pot, temveč tista, ki bo tudi v času motenj zagotavljala zanesljivo in pravočasno dostavo blaga.«* ■

AI GENERATED

JUNGHEINRICH

USTVARJENI
ZA VRHUNSKO ZMOGLJIVOST
NOVA SERIJA ČELNIH VILIČARJEV EFG 2i/3i

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 Instrastat
 - poročanje CBAM
- **Davčno zastopanje**
 - poročanje FURS
- **Pristaniška logistika**
 - zagotavljanje vhodne in izhodne pristaniške dokumentacije za zabojnike (kontejnerje), tovornjake, vlake, ladje
 - priskrbovanje potrdil o pričvrščevanju in kakovosti tovara
 - organiziranje polnjenja in praznjenja zabojnikov
 - priprava transportnih listin
 - poročilo o zalogah, stanju tovara in svetovanje
 - naročanje zabojnikov
 - priprava tovara za transport
 - koordiniranje projektnih tovorov
 - posredovanje pri oskrbi ladij
 - pregled tovara
 - ostale storitve povezane s tovorom

MEMBER OF:

FIATA

SEKOLJA
PRISTANIŠKIH ŠPEDITERJEV

AEO

SELOVENIJA
Excellent SME

INTERMODALNI CENTRI

Vlaganje v terminale pomeni vlaganje v prihodnost trajnostne logistike

Intermodalnost ni več le vprašanje preusmerjanja tovora s cest na železnico in zmanjševanja emisij, ampak tudi zanesljivosti in prilagodljivosti oskrbovalnih verig.

Mateja Jordan

Intermodalni logistični centri oziroma vozlišča, kjer se povezujejo različni prometni načini, predvsem železniški in cestni transport, postajajo vse pomembnejši del sodobnih oskrbovalnih verig. Poleg hitrega in zanesljivega pretovora zabojnikov, priklopnikov in drugih tovarnih enot sodobni logistični centri vključujejo tudi skladiščne in distribucijske zmogljivosti, carinske ter druge logistične storitve.

Kot poudarjajo na **Slovenskih železnica (SŽ)**, takšni centri postajajo pomembna razvojna infrastruktura, ki lahko privablja investitorje, povečuje konkurenčnost gospodarstva ter spodbuja razvoj logističnih, proizvodnih in distribucijskih dejavnosti z višjo dodano vrednostjo.

Podobno razmišljajo v podjetju **Adria Kombi**, kjer menijo, da razvoj kombiniranega transporta ni mogoč brez sodobnih terminalov, saj prav ti določajo zmogljivost, zanesljivost in hitrost celotnega sistema.

Od oprtnih vlakov do ladijskih kontejnerjev

Kot se spominjajo v podjetju **Adria Kombi**, je ob ustanovitvi družbe pred tremi desetletji kombinirani transport temeljil predvsem na oprtnih oziroma ROLA vlakih, danes pa prevladujejo ladijski kontejnerji.

Med najpomembnejšimi premiki izpostavljajo širitev terminalske infrastrukture, posodobitev železniških koridorjev, povečanje zmogljivosti pristanišč ter vključevanje jugovzhodne Evrope v evropska prometna omrežja. Pomembno vlogo je imela tudi krepitev Luke Koper kot enega vodilnih severno-jadranskih pristanišč, ki je spodbudila rast železniškega tovornega prometa.

Kljub napredku največja ovira za hitrejši razvoj intermodalnega prometa ostaja prav železniška infrastruktura, ocenjujejo

v **Adria Kombi**. Čeprav Slovenija leži na pomembnem evropskem prometnem križišču, so številni odseki omrežja močno obremenjeni, obnovitvena dela pa dodatno zmanjšujejo razpoložljive zmogljivosti.

Slovenija potrebuje mrežo terminalov

Tudi na SŽ ocenjujejo, da Slovenija svoje ugodne geografske lege na področju intermodalne logistike še ne izkorišča v celoti. V zadnjih desetletjih je bistveno manj kot v pristaniško in železniško infrastrukturo vlagala v sodobne suhozemne terminale in z njimi povezane logistične zmogljivosti v notranosti države. Medtem pa Avstrija, Nemčija in Nizozemska takšne mreže logističnih vozlišč, ki povezujejo pristanišča, industrijska območja in ključne železniške koridorje, sistematično razvijajo že več desetletij.

»**Dobro povezano intermodalno omrežje ob motnjah omogoča preusmerjanje tovora na alternativne poti in kombiniranje različnih načinov transporta.**

»Slovenija ima v Luki Koper zelo uspešno pomorsko logistično vozlišče, manjka pa mreža zmogljivih notranjih terminalov in logističnih centrov za učinkovitejšo distribucijo blaga, dodatno rast železniškega prometa in razvoj logističnih

dejavnosti z višjo dodano vrednostjo,« poudarjajo v SŽ.

Po analizah se jim kot najprimernejša kaže medsebojno povezana mreža terminalov v Ljubljani, Sežani, Mariboru in Celju. Tudi **red. prof. dr. Darja Topolšek s Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru** razvojno priložnost vidi v sistemu povezanih logističnih vozlišč z različnimi vlogami: Koper kot pomorsko vstopno in izstopno vozlišče, osrednje notranje vozlišče kot povezavo nacionalne distribucije z mednarodnimi tokovi, regionalni terminali pa kot zbirne točke za konsolidacijo tovora posameznih gospodarskih območij. »Ključno vprašanje zato ni zgolj, koliko terminalov imamo, ampak kako dobro so ta vozlišča povezana med seboj ter vključena v nacionalne in evropske transportne koridorje.«

Pomembne so tudi skladiščne, distribucijske in druge logistične zmogljivosti. SŽ tako v bližini predvidenega osrednjega terminala v Ljubljani razvijajo enega največjih logistično-skladiščnih kompleksov v Sloveniji, ki naj bi povezal Luko Koper, slovensko gospodarstvo in evropske prometne koridorje.

Ljubljana kot osrednje suhozemno vozlišče

Pomemben del prihodnje mreže naj bi bil tudi Intermodalni logistični center Ljubljana, projekt, ki ga Mestna občina Ljubljana vodi skupaj z BTC, Slovenskimi železnicami, Mercatorjem in drugimi partnerji. 140 milijonov evrov vreden projekt je zasnovan kot osrednji železniški in cestni terminal na Mediteranskem in Baltsko-jadranskem koridorju TEN-T, ki naj bi Ljubljani omogočil okrepitev položaja v mreži evropskih prometnih koridorjev.

Na SŽ ga uvrščajo med najpomembnejše razvojne projekte na področju logistike

in tovarnega prometa v Sloveniji, ki ima zaradi svoje lege potencial, da postane osrednje suhozemno logistično vozlišče države ter pomembna povezava med Luko Koper, domačim gospodarstvom in trgi srednje ter vzhodne Evrope.

Dodana vrednost centra pa ne bi smela biti le v novih pretovornih in skladiščnih površinah, temveč predvsem v konsolidaciji tovora, kakovostnih in dovolj pogostih železniških povezavah z Luko Koper in evropskimi terminali ter razvoju logističnih storitev z višjo dodano vrednostjo, opozarja Darja Topolšek.

»Intermodalni logistični center Ljubljana je treba razumeti kot manjkajoči člen med uspešno pristaniško logistiko Luke Koper in logističnimi potrebami slovenskega ter širšega srednjeevropskega gospodarstva,« poudarjajo v SŽ. Njegove učinke pričakujejo tudi pri privabljanju investicij, razvoju logističnih dejavnosti in ustvarjanju novih poslovnih priložnosti.

Brez zmogljive železnice ne bo šlo

Intermodalni logistični centri sicer povečujejo doseg pristanišča ter zagotavljajo dodatne zmogljivosti in večjo prilagodljivost na celotni transportni poti, vendar pa tak sistem lahko deluje le ob ustrezni železniški infrastrukturi, opozarjajo v Luki Koper.

»Železnica je ključen element logistične verige, ki je pogosto jeziček na tehnični pri izbiri najustreznejše transportne poti,« poudarjajo. Vsaka posodobitev infrastrukture po njihovi oceni izboljšuje tako konkurenčnost pristanišča kot celotne transportne poti in slovenske logistike.

Konkretno ozko grlo ostaja tovarna postaja Koper, ki že danes ne zmore slediti obstoječim potrebam železniškega prometa v pristanišče in iz njega. Z načrtovano rastjo pretovora bodo te omejitve še izrazitejše, zato si v Luki Koper želijo hitreje izvedbe projektov, povezanih z železniškim omrežjem.

Brez odpravljanja ozkih grl na glavnih koridorjih nadaljnje rasti železniškega tovarnega prometa ne bo mogoče zagotoviti, soglašajo na SŽ in poudarjajo, da bodo za prihodnji razvoj ključni projekti, ki bodo povečali zmogljivost železniškega omrežja in izboljšali povezave med pristanišči, terminali ter gospodarstvom.

Pri tem pa železniške infrastrukture, terminalov in digitalizacije ne bi smeli



Darja Topolšek. Foto: osebni arhiv

” Pomen intermodalnosti se krepi tudi zaradi potrebe po odpornejših oskrbovalnih verigah, poudarja Darja Topolšek.

obravnavati ločeno, opozarja Topolškova, ampak kot dele istega logističnega sistema. »Konkurenčnost logističnega koridorja na koncu določa njegovo najšibkejšo ozko grlo, ne njegov najboljši posamezni infrastrukturni objekt.«

Manj tovarnjakov na cestah

Pomen kombiniranega transporta narašča tudi iz gospodarskih, okoljskih in družbenih razlogov. Železnica na daljših razdaljah omogoča energetsko učinkovitejši prevoz z manj izpusti ter prispeva k razbremenitvi cestnega omrežja, ki je na številnih odsekih že zdaj močno obremenjeno. Skupaj z intermodalnimi terminali lahko prevzame tudi dodatne blagovne tokove, ki jih prinašata rast gospodarstva in krepitev logistične vloge Slovenije.

Za podjetja pa ima kombinirani transport tudi neposredne poslovne prednosti, kot so optimizacija stroškov na daljših razdaljah, večja stabilnost logističnih procesov ter manjša izpostavljenost prometnim zastojem in drugim tveganjem

izključno cestnega transporta. »Podjetja želijo zmanjšati odvisnost od pomanjkanja voznikov, nihanja cen goriv in prometnih omejitev na cestah. Kombinirani transport omogoča bolj predvidljive in dolgoročno stabilnejše logistične rešitve,« menijo v Adrii Kombi.

Ker velika mednarodna podjetja od svojih dobaviteljev zahtevajo zmanjševanje ogljičnega odtisa, kombinirani transport postaja konkurenčna prednost tudi pri pridobivanju poslov. »Za številna podjetja odločitev za železniški transport ni več zgolj okoljska, temveč tudi poslovna odločitev.«

Digitalizacija ni več prednost, ampak pogoj

Kot še poudarjajo v podjetju Adria Kombi, digitalizacija terminalov in logističnih procesov postaja nujna za učinkovito poslovanje. Sodobni informacijski sistemi omogočajo spremljanje pošilk v realnem času, hitrejšo izmenjavo podatkov med partnerji, učinkovitejše upravljanje virov in boljšo podporo pri odločanju.

Med tehnologijami, ki bodo najbolj zaznamovale prihodnji intermodalni transport, izpostavljajo digitalne platforme in standardizirano izmenjavo podatkov. V evropskem projektu BRIDGE zato razvijajo enoten »strojni jezik«, ki naj bi omogočil povezovanje vseh udeležencev intermodalnega procesa, od prevoznikov, operaterjev in terminalov do državnih organov in naročnikov.

Razvoj sodobnih intermodalnih centrov torej ni več samo vprašanje gradnje terminalov, temveč zahteva povezovanje železniške, cestne in pristaniške infrastrukture s skladiščnimi in distribucijskimi, pa tudi digitalnimi zmogljivostmi. Kot opozarjajo na SŽ, so številne evropske države mreže suhozemnih terminalov razvijale več desetletij, Slovenija pa bo morala razvojni zaostanek nadoknaditi precej hitreje. »Ključni izziv zato ni, ali Slovenija potrebuje sodobne intermodalne terminale, temveč kako hitro in usklajeno jih bomo znali razviti.«

Končni cilj pa po mnenju Topolškove ne bi smel biti zgolj povečanje količine tovora, ki potuje skozi Slovenijo. Pomembneje je povečati delež logistične dodane vrednosti, ki v državi tudi ostane – s konsolidacijo in dekonsolidacijo tovora, skladiščenjem, distribucijo, upravljanjem zalog ter razvojem informacijskih in drugih specializiranih logističnih storitev. ■

LOGISTIKA PRIHODNOSTI

Slovenija kot logistično vozlišče

Nacionalna strategija logistike naj Slovenijo usmeri v razvoj pametnega, trajnostnega in intermodalnega logističnega vozlišča, ki konkurenčno in varno izkorišča svojo lego na križišču ključnih evropskih prometnih koridorjev.

Mateja Jordan

Za razvoj logistike bodo v prihodnjih letih odločilni tako globalni kot regionalni trendi – pritisk na cene, pomanjkanje delovne sile ter naraščajoče potrebe po energentih krojijo poslovanje, hkrati pa postaja vse bolj dostopna in nujna uporaba naprednih tehnologij, zlasti umetne inteligence (UI), opozarjata **Robert Sever, direktor Združenja za promet pri GZS**, in **Igor Žula, predsednik Slovenskega logističnega združenja**. Kot napovedujeta, bo ob rasti potrošnje in okrevanju industrijske proizvodnje povpraševanje po logističnih storitvah še naraščalo.

Zeleni prehod kot osrednji razvojni izziv

Logistična podjetja bodo v naslednjem desetletju zaradi zakonodajnih zahtev in pričakovani trga večino naložb usmerjala v trajnostne rešitve, predvsem v posodobitev vozniških parkov in polnilno infrastrukturo za vozila in plovila. Letne investicije v trajnostne sisteme v logistiki naj bi znašale med 80 in 100 milijoni evrov.

To bo mogoče doseči le s celovito strategijo, ki vključuje razvoj multimodalnega transporta, elektrifikacijo cestnega prometa ter posodobitev in elektrifikacijo železniškega omrežja. Kot poudarja Robert Sever, visoki investicijski stroški in pomanjkanje ustrezne infrastrukture zahtevajo usklajeno delovanje države in gospodarstva.

Podjetja od države pričakujejo tudi spodbude za vlaganja v digitalizacijo in sodobne tehnologije, poenostavitev postopkov umeščanja logističnih objektov v prostor, hitrejša postopka za pridobivanje delovnih dovoljenj, izboljšanje izobraževanja kadrov ter zagotavljanje stabilnega in konkurenčnega davčnega okolja.



Avtomatizirane rešitve, od sodobnih skladišč do inteligentnih transportnih sistemov, pomagajo blažiti pomanjkanje delovne sile. Na fotografiji Intereuropin logistični center v Beogradu. Foto: Intereuropa

” Slovenija ima zaradi svoje lege in velikosti odlično priložnost, da postane zgled učinkovitega upravljanja informacij v logistiki.

Stebri razvoja slovenske logistike

Ali bo Slovenija znala izkoristiti svojo strateško lego in razvojne priložnosti, je odvisno predvsem od države, soglaša Igor Žula. Evropska unija intenzivno vloga v razvoj železniške infrastrukture in spodbuja intermodalni transport, povpraševanje po logističnih storitvah narašča, vprašanje pa je, kako uspešno bomo te priložnosti pretvorili v konkurenčno prednost.

Sever spomni, da je preusmerjanje transporta na železnice ključno tudi za doseganje okoljskih ciljev, saj zmanjšuje obremenitve in hkrati povečuje zmožljivost prevoza. Spodbujanje uporabe električnih in vodikovih vozil in razvoj alternativ cestnemu prometu pa zahtevata usklajene nacionalne ukrepe, skladne z evropskimi cilji trajnostne mobilnosti.

Gradnja multimodalnih logističnih centrov ter povezovanje z evropskimi koridorji TEN-T 5 in 10 bosta okrepila vlogo Slovenije kot tranzitnega in distribucijskega vozlišča ter izboljšala pretočnost tovornih tokov, napoveduje predsednik Združenja za promet. Za konkurenčnost slovenske logistike pa bo nujna predvsem krepitev povezav med Luko Koper, železniškim omrežjem in avtocestnim križem.

Razvoj logistike po njegovih besedah zahteva tudi učinkovitejšo rabo prostora z oživiljanjem degradiranih območij in hitrejšimi investicijskimi postopki ter reševanje kadrovskega primanjkljaja z usmerjenim izobraževanjem in krepitvijo digitalnih kompetenc. Prihodnost bo krojila tudi odpornost oskrbovalnih verig, ki temelji na močnejših lokalnih in regionalnih povezavah ter prilagodljivosti na globalne izzive.

Za prihodnost logistike bo ključen tudi preboj v digitalizaciji

Vlaganja v digitalno transformacijo in hitro uvajanje sodobnih tehnologij so nujna za ohranjanje konkurenčnosti slovenskih logističnih podjetij, uvedba enotnega vstopnega okna pa bi bistveno poenostavila pretok informacij, poudarja Robert Sever.

Kar 70 odstotkov podjetij namerava v naslednjem desetletju vložiti od pet do deset odstotkov letnih prihodkov v pospešeno digitalno preobrazbo in napredne UI sisteme, obenem pa avtomatizacija in uporaba umetne inteligence v skladiščih postajata nujni zaradi pritiska na zniževanje stroškov, pomanjkanja kadrov in potrebe po večji agilnosti oskrbovalnih verig.

Žula ocenjuje, da je na področju tehnološke in digitalne modernizacije logistike še veliko neizkoriščenega potenciala, saj skladiščni procesi še vedno slonijo na klasičnih sistemih, uporaba avtomatizacije, robotizacije in umetne inteligence pa je omejena. Po njegovem mnenju bi morala država digitalno preobrazbo pospešiti z višjimi spodbudami in davčnimi olajšavami.

” Preusmerjanje transporta na železnice je ključno tudi za doseganje okoljskih ciljev, saj zmanjšuje obremenitve in hkrati povečuje zmogljivost prevoza.

Brez enotnega vstopnega okna ne bo tekočih logističnih tokov

Zaradi vse strožjih zahtev nadzornih organov EU tudi v Sekciji pristaniških špediterjev že dolgo opozarjajo na potrebo po povezovanju vseh členov logistične verige v enotno digitalno platformo – enotno vstopno okno (single window). »Le tako bo mogoče z obstoječimi viri zagotavljati pravočasne in zanesljive informacije, potrebne za tekoče odpreme tovarov,« je

prepričan **predsednik sekcije in direktor podjetja Fining Čedomir Bojanić**. Slovenija ima zaradi svoje lege in velikosti odlično priložnost, da postane zgled učinkovitega upravljanja informacij v logistiki, žal pa za izvedbo trenutno ni politične volje.

Od digitalizacije si vsi obetajo vitkejši procese, manj birokracije in hitrejši pretok blaga, praksa pa je precej bolj neambiciozna, ugotavlja Bojanić, tudi zaradi počasnega tempa, ki ga narekuje EU. Avtomatizacija, ki je odvisna predvsem od odločitev logističnih podjetij, se zato razvija hitreje, njen glavni pospeševalec pa je e-trgovina. Pričakovanja glede UI so velika, zlasti pri ponavljajočih se opravilih in analizi tveganj, vendar se je treba ob njenem uvajanju zavedati tudi morebitnih negativnih vplivov na procese in podatke, opozarja.

Širitev obveznosti EU na področju nadzora uvoza in izvoza povečuje tudi zahteve naročnikov v pristaniški logistiki, ob njihovem skromnem strokovnem znanju in širjenju nalog carinskih zastopnikov pa postaja kakovost svetovanja vse večji izziv, še dodaja Čedomir Bojanić. Po njegovem bi bilo zato smiselno okrepiti vlogo carinskih zastopnikov in ponovno uvesti licence, saj odgovornost kljub tehnologiji in UI tudi v prihodnje ostaja na ljudeh.

Internacionalizacija kot vzvod rasti

Ob zelenem prehodu je za prihodnost logistike bistvena tudi internacionalizacija, poudarja Robert Sever. Logistična podjetja zato krepijo prisotnost in prepoznavnost na perspektivnih tujih trgih ter za pridobivanje novih poslov v povprečju namenjajo do enega odstotka letnih prihodkov. Širitev na mednarodne trge namreč ostaja eden glavnih vzvodov dolgoročne rasti in konkurenčnosti slovenske logistike.

Luka Koper: Prilagodljivost in odpornost, ključni konkurenčni prednosti

V **Luki Koper** se za zdaj uspešno soočajo z izzivi, ki preoblikujejo logistiko in dobavne verige in tako dokazujejo prilagodljivost in odpornost sistema, sposobnega hitrega odzivanja na spremenjene razmere. Kot poudarjajo, jim več namenskost in nevtralna drža omogočata hitro prilagajanje spremembam in učinkovito reševanje izzivov z lastnimi resursi.



V Luki Koper se za zdaj uspešno soočajo z izzivi, ki preoblikujejo logistiko in dobavne verige. Foto: Luka Koper

Na logistiko in transport močno vpliva vse večja usmerjenost k trajnostnemu poslovanju, Luka Koper pa s svojo geografsko lego in trajnostno usmeritvijo prispeva k razvoju tako z okoljskega kot pogosto tudi z ekonomskega vidika optimalnejših logističnih rešitev. Pomembno vlogo igra razmeroma visok delež tovora, ki se v zaledje in iz njega prevaža po železnici, kar dodatno krepi pomen zelene logistike v oskrbovalnih verigah.

V prihodnjih letih bodo odločevalci pri izbiri transportnih in dobavnih poti vse večji poudarek namenjali zanesljivosti in odpornosti dobavnih verig, menijo v Luki Koper in ocenjujejo, da imajo kot prilagodljiv pristaniški sistem, z ustreznim znanjem in opremljenostjo, dobre pogoje za ohranjanje pomembne vloge v regionalnih in globalnih logističnih tokovih.

V prihodnjih letih bodo pospešili ureničevanje koncepta pametnega pristanišča (Smart Port) z vrsto projektov s področja digitalizacije in avtomatizacije, tesno povezanih s strateškimi infrastrukturnimi in okoljskimi naložbami ter usmerjenih v

učinkovitejšo rabo virov, višjo produktivnost in zmanjševanje okoljskega vpliva. Med drugim so razvili sistem za pametno načrtovanje delovne sile, napovedne modele za izbiro tipa prevoza, simulacijski model raztovarjanja vozil na avtomobilskem terminalu ter 3D model pristanišča za nadgradnjo videonadzora. Poleg tega so oblikovali spletno platformo in mobilno aplikacijo za napredno upravljanje skladišča WMS.

Z visoko stopnjo digitalizacije, integracije sistemov med posameznimi členi logistične verige in prehodom na brezpapirno poslovanje se prilagajajo potrebam strank in luške operative, ob tem pa ne zanemarjajo kibernetске varnosti in zaščite pred tveganji, ki bi lahko resno vplivala na neprekinjeno delovanje pristanišča.

Digitalna orodja in UI za učinkovitejšo rabo virov in stroškovno stabilnost

Digitalizacija, umetna inteligenca in avtomatizacija že danes omogočajo natančnejše napovedovanje povpraševanja,

boljše upravljanje zalog ter hitrejša in učinkovitejša procesa, hkrati pa avtomatizirane rešitve, od sodobnih skladišč do inteligentnih transportnih sistemov, pomagajo blažiti pomanjkanje delovne sile, ugotavljajo v **Intereuropi**. Na pomenu pridobivata tudi trajnost, saj regulativa in pričakovanja naročnikov spodbujajo vključevanje ESG-načel v logistične rešitve, in krepitev odpornosti dobavnih verig v času geopolitičnih napetosti in podnebnih sprememb.

Z digitalnimi orodji in povezanimi podatki je lažje načrtovati, optimizirati poti, bolje upravljati zaloge in se hitreje odzivati na spremembe. V Intereuropi menijo, da bodo tudi v prihodnje imela konkurenčno prednost tista podjetja, ki bodo tehnologijo znala povezati s konkretnimi poslovnimi cilji strank in ustvarjati višjo dodano vrednost. Ob pomanjkanju kadrov in rasti stroškov bodo odločilni večja produktivnost, podprta tudi z digitalizacijo in avtomatizacijo, pametna raba podatkov ter vlaganja v znanje zaposlenih. ■

POTNIŠKI CENTER LJUBLJANA

»Nadgradnja ljubljanskega železniškega vozlišča ni zgolj prometni projekt, temveč razvojni projekt Slovenije«

Potniški center Ljubljana počasi dobiva končno podobo. Na območju med Trgom OF, Masarykovo in Šmartinsko cesto se prepletajo državni, občinski in zasebni projekti, ki bodo v prihodnjih letih temeljito spremenili enega prometno najbolj obremenjenih delov prestolnice.

Sergeja Širca

Gradijo se nova železniška infrastruktura, Emonika in drugi poslovno-stanovanjski objekti, pripravljajo se ureditve cest in javnega prostora, avtobusni promet pa je že dobil novo začasno lokacijo.

Nova infrastruktura naj bi izboljšala potovanje z vlakom in avtobusom, veselijo pa se je tudi v gospodarstvu. »Nadgradnja ljubljanskega železniškega vozlišča ni zgolj prometni projekt, temveč razvojni projekt Slovenije, izredno pomemben za konkurenčnost gospodarstva,« poudarja **Robert Sever, direktor Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije**.

PCL je več kot seštevek posameznih stavb. Njegov pravi pomen bomo lahko ocenili, ko bo jasno, ali bo iz različnih projektov nastalo dejansko multimodalno prometno vozlišče – prostor, kjer se bodo železnica, medkrajevni in mestni avtobusi, kolesarji in pešci povezovali učinkoviteje, hkrati pa bo nadgrajeno železniško vozlišče omogočalo več prometa skozi Ljubljano.

Kot razlaga **prof. dr. Darja Topolšek s Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru**, uporabnik javni promet »dojema kot eno potovanje od izhodišča do cilja, ne kot ločene sisteme železniškega, avtobusnega in mestnega prometa. Za kakovost potovanja zato ni pomemben samo čas vožnje, ampak tudi to, kako enostavno, hitro in zanesljivo lahko potnik med posameznimi oblikami prevoza prestopa.«

Danes: ogromno gradbišče, številni projekti, različni roki

Potniški center Ljubljana ni enoten projekt z enim investitorjem in enim rokom. Kot opozarjajo na **Mestni občini Ljubljana (MOL)**, gre za »izjemno zahteven projekt, v katerega so vpeti številni partnerji«. V njegovo gradnjo so vključeni država oziroma Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI), Slovenske železnice, MOL ter zasebni investitorji.

”**Potniški center Ljubljana je več kot seštevek posameznih stavb. Njegov pravi pomen bomo lahko ocenili, ko bo jasno, ali bo iz različnih projektov nastalo dejansko multimodalno prometno vozlišče.**

Najbolj napredovala je nadgradnja železniške postaje. Projekt v fazah B in C, ki ga vodi DRSI, je ocenjen na 205,7 milijona evrov, zanj je Slovenija pridobila 174,86 milijona evrov sredstev Kohezijskega sklada.

Na železniški postaji se nadgrajujejo tirna in peronska infrastruktura, signalno-varnostne in telekomunikacijske naprave ter vozna mreža. Gradijo se novi peroni, nov peš nadhod in urejajo povezave z obstoječim podhodom.

Časovnica je precej zapletena. DRSI pojasnjuje, da nadgradnja poteka skladno s pogodbeno časovnico, ki je bila spremenjena z aneksom: »Večina del mora biti zaključena, skupaj s pridobitvijo Potrdila o prevzemu, najkasneje do 30. novembra 2026. južni iztek podhoda, rušitev zahodnega prizidka postajnega poslopja, historično nadstrešnico in pripadajoča dela pa do 26. februarja 2027.«

Avtobusni del je zgodba zase. Nova končna avtobusna postaja je del širšega projekta, medtem ko se je avtobusni promet preselil na začasno lokacijo. Slovenske železnice navajajo, da bo končna avtobusna postaja predvidoma zrasla tik ob železniški postaji in bo vključevala poslovno stavbo, garažno hišo s približno 600 parkirnimi mesti za avtomobile in okoli 2000 parkirnimi mesti za kolesa. Po njihovih navedbah naj bi bila zgrajena do konca desetletja.

Začasna postaja ima 46 peronov, od tega sedem za zglobne avtobuse – več kot polovico več kot na dosedanji lokaciji. Na voljo so prometni urad, prodajno mesto s petimi blagajnami, možnost nakupa vozovnic z bančnimi karticami, Urbanomat, kartomat Slovenskih železnic, omarice za prtljago in sanitarije.



Darja Topolšek opozarja, da potniki hojo, čakanje in prestopanje praviloma doživljajo bolj negativno kot sam čas vožnje. Foto: krajsamorazdalje.si

Na zahodu postaje medtem raste Emonika. Poleg trgovskega dela bodo v kompleksu trije stanovanjski objekti, poslovni prostori in dva hotela. Širše območje bodo dopolnile še prometne in druge javne ter zasebne investicije.

Jutri: zakaj bo pot skozi Ljubljano boljša?

Preprost odgovor: ker bo prostora več, dostopnost boljša, prestopanje lažje, povezave pa bolj številčne.

Slovenske železnice pričakujejo »izjemen preskok v kakovosti uporabniške izkušnje«. Nova postaja naj bi bila »sodobno, tehnološko napredno in uporabniku prijazno prometno središče«, pri katerem naj bi bil potnik bolje obveščen in usmerjen – po zaslugi ozvočenja, digitalnih zaslonov, boljše orientacije po postaji ter uporabniku prijaznejšega nakupa vozovnic.

Novi peroni bodo daljši in pokriti, dostop do njih bo izboljšán z novim nadhodom in drugimi ureditvami. Postaja bo zato primernejša tudi za sodobne daljše vlake in za potnike z omejeno mobilnostjo, prtljago ali otroškimi vozički.

Dr. Topolšek pri tem opozarja, da potniki hojo, čakanje in prestopanje praviloma doživljajo bolj negativno kot sam čas vožnje. Na kakovost prestopa vplivajo razdalje, čakanje, zanesljivost povezav,

orientacija in dostopnost informacij. Fizična bližina železniške in avtobusne postaje zato ni zgolj prostorska prednost, ampak lahko pomembno zmanjša zahtevnost prestopanja.

Prav zato naj bi železniška postaja končno delovala kot vozlišče, ne zgolj kot prostor, kjer vlak ustavi. Slovenske železnice ocenjujejo, da bo območje okoli postaje »dejansko zaživelo kot sodoben potniški center oziroma multimodalno prometno vozlišče, ki bo še tesneje povežalo železniški in avtobusni promet«. Za potnika je to bistveno, saj si želi enostavno potovanje z logičnimi prestopi.

Pri tem bo pomembna tudi povezava z mestnim prometom. Na MOL pravijo, da je cilj »udobno vodenje vseh vrst javnega potniškega prometa, kolesarskega, peš ter motornega prometa, z dodatno ozelenitvijo javnega prostora«.

Mestna uprava poudarja, da so prometne spremembe zasnovane predvsem v korist javnega prometa. »Vse širitve in nove ureditve cest so načrtovane izključno zaradi javnega potniškega prometa – nobena cesta se ni razširila zaradi osebnih avtomobilov,« poudarjajo na MOL. Hkrati so predvidene nove površine za pešce in kolesarje.

Toda ali bo zaradi tega več ljudi dejansko pustilo avtomobil doma? Dr. Topolšek opozarja, da zgolj infrastruktura tega ne zagotavlja. Za izbiro javnega

prevoza so ključni predvsem zanesljivost, frekvenca, potovalni čas, dostopnost in cena, pomembni pa so tudi udobje, varnost in čistoča. Poleg infrastrukture bodo zato potrebni usklajeni oziroma taktčni vozni redi, dovolj visoka frekvenca povezav, informacije v realnem času, čim bolj enostaven tarifni sistem ter kakovostne povezave prvega in zadnjega kilometra.

Podobno poudarja Robert Sever. Sodobna infrastruktura je »pomemben predpogoj za povečanje deleža železniškega prometa«, vendar morajo biti storitve tudi »hitre, zanesljive in cenovno konkurenčne«. Pri potniškem prometu so ključni »povečanje frekvence vlakovnih povezav, skrajšanje potovalnega časa in boljša uskladitev povezav z mestnim ter regionalnim avtobusnim prometom«.

Potniški center Ljubljana kot razvojni motor

Če je za potnika največja sprememba boljša uporabniška izkušnja, je za gospodarstvo pomembnejša zmogljivost.

Po navedbah Slovenskih železnic je pred začetkom nadgradnje skozi osrednjo postajo dnevno peljalo približno 300 potniških in 160 tovornih vlakov, po zaključeni nadgradnji pa naj bi postaja lahko dnevno sprejela približno 1000 vlakov. Potniška zmogljivost naj bi se povečala s približno 70.000 na 150.000 potnikov dnevno.

DRSI ob tem izpostavlja, da bodo po zaključku celovite nadgradnje vzpostavljene pogoji za večjo pretočnost ljubljanskega železniškega vozlišča in uvedbo 15-minutnega taktnega potniškega prometa.

In tu se začne gospodarska zgodba.

Ljubljana je najpomembnejše železniško vozlišče v Sloveniji in osrednja točka v vseevropskem prometnem omrežju, ki povezuje železniški, cestni in mestni promet ter logistične centre. Preko nje potekata Baltsko-jadranski in Sredozemski koridor. DRSI izpostavlja, da nadgradnja ustvarja pogoje za večjo pretočnost, progo kategorije D4 oziroma osno obremenitev 22,5 tone, višje hitrosti, 15-minutni taktni potniški promet, neposredne vožnje tovornih vlakov po jedrnih koridorjih ter prevoz vlakov dolžine do 740 metrov.

Toda dr. Topolšek opozarja, da nadgradnja glavne postaje sama po sebi ne bo dovolj za povečanje zmogljivosti celotnega ljubljanskega vozlišča. »Zmogljivosti namreč ne določajo samo število tirov in peronov, ampak tudi prepustnost dovoznih prog, tirna shema, križanja prometnih tokov, signalno-varnostni sistemi in organizacija prometa,« pojasnjuje dr. Topolšek in dodaja, da je treba ljubljansko železniško vozlišče razumeti širše – od Šiške prek glavne postaje do Most in Zaloga ter povezav med njimi. »PCL je zato treba razumeti kot osrednji del širše modernizacije ljubljanskega železniškega vozlišča. Zmogljivosti sistema na koncu ne določa njegov najboljši posamezni objekt, ampak njegovo najšibkejšo ozko grlo,« opozarja dr. Topolšek.

Kaj ima s tem logistika?

Če je Ljubljana ozko grlo, se težave širijo po celotnem železniškem sistemu. Če se njena prepustnost poveča, pa se izboljšajo možnosti za promet v več smereh – tudi za tovor.

»Boljša železniška infrastruktura pomeni hitrejše, zanesljivejše in zmogljivejše povezave med Luko Koper, industrijskimi središči v Sloveniji ter zalednimi evropskimi trgi,« pravi Robert Sever. Za podjetja vidi koristi predvsem »v nižjih logističnih stroških in večji predvidljivosti dobavnih verig«.

DRSI zato projekt neposredno povezuje tudi s tovrnim prometom. Večja prevozna zmogljivost in zanesljivejši pretok tovrnih vlakov naj bi prispevala k ohranjanju in nadaljnjemu povečevanju deleža tovora, ki se prevaža po železnici. Nadgradnja po evropskih

tehničnih specifikacijah za interoperabilnost pa izboljšuje povezanost Slovenije z evropskimi prometnimi koridorji in konkurenčnost železniškega tovornega prometa.

Sever pomen vidi še širše. Slovenija leži »na presečišču ključnih evropskih prometnih koridorjev«, zato je kakovost povezav s Koprom, Avstrijo, Madžarsko, Nemčijo in drugimi trgi »eden od temeljev konkurenčnosti slovenskega gospodarstva«. Poudarja, da boljše železniške povezave povečujejo privlačnost Luke Koper, omogočajo rast logističnih dejavnosti in izboljšujejo pogoje za izvoznike.

Tudi dr. Topolšek širši pomen PCL povezuje z dostopnostjo. »Boljše prometne povezave prebivalcem povečujejo dostop do delovnih mest, izobraževanja in storitev, podjetjem pa širijo območje, iz katerega lahko privabljajo zaposlene, uporabnike in poslovne partnerje. Ljubljana je kot nacionalno gospodarsko, upravno, izobraževalno in zaposlitveno središče pri tem še posebej pomembna,« izpostavlja.

”
**Za izbiro
javnega prevoza so
ključni predvsem
zanesljivost,
frekvenca, potovalni
čas, dostopnost in
cena, pomembni
pa so tudi udobje,
varnost in čistoča.**

Nova postaja ni dovolj

Prav zato moramo pričakovanja postaviti na realna tla. Nova železniška postaja sama po sebi ne bo čudežno povečala železniškega prometa.

DRSI opozarja, da bo za polno izkoriščenost novih zmogljivosti treba nadaljevati nadgradnjo celotnega ljubljanskega železniškega vozlišča in navezovalnih prog. Med ključnimi nalogami so dvotirnost in elektrifikacija glavnih ter najpomembnejših regionalnih prog, zlasti gorenjske in dolenske, ter zagotovitev ustreznih zmogljivosti v vseh petih smereh, ki se stekajo v Ljubljano. Pomembna je tudi nadgradnja proge Ljubljana–Divača.

Dr. Topolšek opozarja še na organizacijski vidik: »Nova infrastruktura sama po sebi ne pomeni avtomatično več vlakov – omogočiti mora vozne rede, ki bodo dodatno zmogljivost tudi učinkovito izkoristili.«

Tudi Sever opozarja na nadaljnje odpravljanje ozkih grl in razvoj intermodalnih terminalov, med drugim v Ljubljani, Sežani in vzhodni Sloveniji. Pri potniškem prometu bodo odločilni pogostejši vlaki, krajši potovalni časi ter boljša integracija z mestnim in regionalnim avtobusnim prometom. Zato nadgradnjo ljubljanskega vozlišča označuje precej širše kot prometni projekt: »Nadgradnja ljubljanskega železniškega vozlišča torej ni zgolj prometni projekt, temveč razvojni projekt Slovenije.« Njeni učinki se po njegovih besedah ne bodo pokazali le v boljšem potniškem prometu, ampak tudi »v večji konkurenčnosti gospodarstva, večji vlogi Luke Koper in učinkovitejšem vključevanju Slovenije v evropske logistične tokove«.

Tudi dr. Topolšek meni, da je PCL del širšega prometnega in prostorskega razvoja Ljubljane. PCL bo po njenem mnenju strateška infrastruktura takrat, »ko ne bo zgolj sodobna postaja, ampak vozlišče, ki bo kakovostno povezovalo mesto, regijo in državo ter okoli sebe podpiralo tudi širši urbani in gospodarski razvoj«.

Od gradbišča do vozlišča

Nova stavba je torej šele začetek. Uspeh PCL se ne bo meril samo v številu novih peronov in velikosti avtobusne postaje. Za potnika bo merilo preprosto: ali je potovanje lažje, hitrejše in bolj predvidljivo? Lahko več poti opraviš z javnim prevozom, kolesom ali peš? Za Ljubljano bo pomembno, ali bo območje postaje bolje povezano z mestom. Za gospodarstvo pa, ali bo železniško omrežje zaradi novega vozlišča sposobno sprejeti več vlakov, zanesljiveje voditi tovrne kompozicije in bolje povezati slovenska podjetja z evropskimi trgi.

Ko bomo dobili bolj zmogljivo prometno vozlišče, ki bo omogočalo več potniškega in učinkovitejšega železniškega prometa, hkrati pa povezali vlak z avtobusom, mestni promet z regionalnim, potnika z delovnim mestom in slovensko gospodarstvo z evropskimi logističnimi točkami, bo Potniški center Ljubljana dosegel svoj pravi namen: postal bo prometno in gospodarsko vozlišče Slovenije. ■



30 LET KAKOVOSTNE IN ZANESLJIVE MOBILNOSTI

MOL zagotavlja varno in zanesljivo oskrbo z vrhunskimi EVO gorivi na vsaki poti po Sloveniji in Evropi.

OD RAFINERIJE DO REZERVOARJA:

tako pri MOL-u že 30 let zagotavljamo
zanesljivo mobilnost



Ko na bencinskem servisu natočimo gorivo, običajno ne pomislimo, kakšno pot je prepotovalo, preden je priteklo iz točilne ročke v rezervoar našega vozila.



Da lahko vozniki tudi na bencinskih servisih MOL in INA v Sloveniji ter na specializiranih servisih, ki so namenjeni izključno tovornim vozilom in se imenujejo MOL Truck, vsak dan računajo na zanesljivo oskrbo s kakovostnimi gorivi, Skupina MOL goriva proizvaja v treh sodobnih rafinerijah v Srednji Evropi: v Százhalombatti na Madžarskem, Bratislavi na Slovaškem in na Reki na Hrvaškem.

Kaj se dogaja v rafinerijah?

Pot goriva se začne s predelavo surove nafte v rafinerijah, kjer nastajajo različne vrste goriv, namenjene sodobnim vozilom. A proizvodnja je le prvi korak. Preden gorivo zapusti rafinerijo, mora preстати vrsto laboratorijskih analiz in strogih kontrol kakovosti, ki zagotavljajo skladnost z evropskimi standardi kakovosti ter z zahtevami evropske zakonodaje o kakovosti goriv. Redna preverjanja kakovosti potekajo tudi med skladiščenjem, transportom in distribucijo do bencinskih servisov – tako je kakovost goriva pod stalnim nadzorom skozi celotno dobavno verigo, vse do trenutka, ko ga natoči končni uporabnik.

Ena kartica za brezskrbno pot

Zanesljiva oskrba je še posebej pomembna za podjetja, ki vsakodnevno upravljajo vozne parke in službena vozila. Zato MOL poslovnim uporabnikom ponuja kartice za gorivo MOL GOLD, ki omogočajo brezgotovinsko in varno plačevanje na več kot 130 bencinskih servisih MOL in INA v Sloveniji, mednarodne kartice MOL GOLD Europe pa zagotavljajo brezskrbno točenje goriva na več kot 6.000 bencinskih servisih v 15 državah po Evropi. Kartice MOL GOLD uporabnikom prinašajo personalizirane popuste na gorivo, odloženo plačilo, pregledno spremljanje stroškov ter možnost upravljanja limitov in storitev za posamezna vozila, hkrati pa jih je mogoče povezati s storitvijo MOL Europe Toll, ki omogoča poenostavljeno upravljanje in plačevanje cestnin po Evropi z enotnim obračunom. Za dodatno varnost skrbijo PIN zaščita, spletna avtorizacija, možnost takojšnje blokade kartice in dvostopenjska avtentikacija.

Ali ste vedeli, da:

- je v mreži bencinskih servisov MOL in INA kar **58** takšnih, kjer omogočamo točenje **AdBlue neposredno iz točilnega avtomata**?
- imamo v Sloveniji **4 specializirane bencinske servise MOL Truck**, ki so namenjeni tovornim vozilom, saj je **pretok goriva iz točilnega avtomata do 40 l/min**?

- da Skupina **MOL uporablja aditive, ki zmanjšujejo penjenje goriva**, kar vpliva na prihranek časa pri postanku na servisu?
- da lahko kupci v aplikaciji **MOL Move** zbirajo točke tudi, ko natočeno gorivo plačajo s karticami za gorivo Skupine MOL?



TRANSPORT V PRVEM POLLETJU 2026

Višje cene so dvignile prihodke, realna dinamika je ostala šibka

Najugodnejša gibanja je dosegel zračni promet, medtem ko so upadli pristaniški pretovor, obseg cestnega blagovnega prevoza ter realni obseg poštinih in kurirskih storitev. Zaposlenost je ostala skoraj nespremenjena.

Darja Močnik



Foto: AI

Rast prihodkov v prometu predvsem cenovno pogojena

V prometu in skladiščenju so bili nominalni prihodki v prvem polletju 2026 medletno višji za 6,6 %, medtem ko se je realni obseg prodaje povečal le za 0,1 %, cene storitev pri proizvajalcih pa za 4,9 %. Primerjava kaže, da je bila rast vrednosti prodaje pretežno cenovno pogojena, saj je obseg opravljenih storitev na ravni celotnega področja skoraj stagniral. Med dejavnostmi je po realni rasti izstopal zračni promet, največje razhajanje med prihodki in obsegom pa je bilo v poštini in kurirski dejavnosti.

V kopenskem prometu in cevovodnem transportu so se v prvem polletju 2026

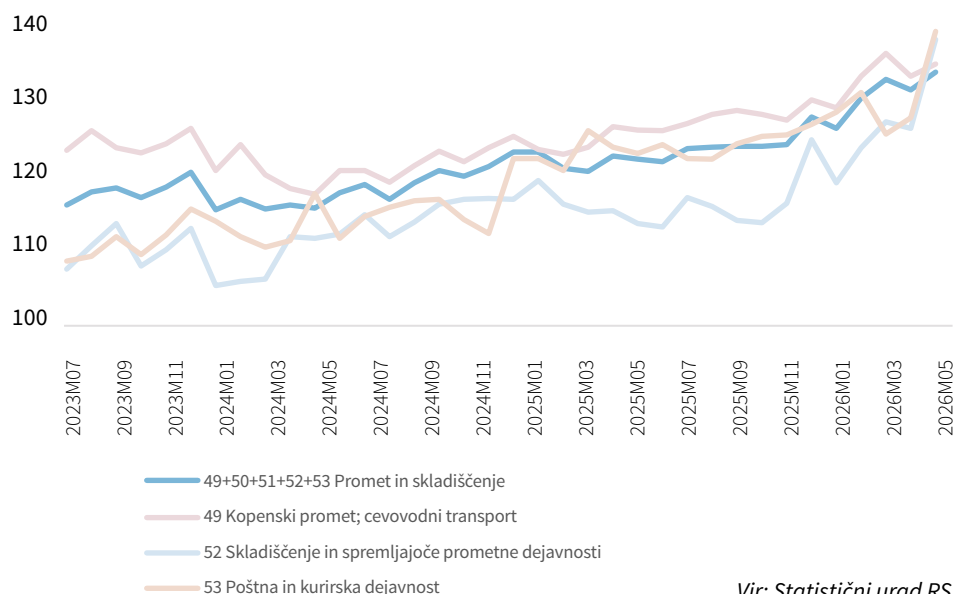
nominalni prihodki medletno povečali za 6,3 %, čeprav se je obseg prodaje zmanjšal za 0,6 %. Cene storitev so bile višje za 4,8 %, kar kaže, da je bila rast prihodkov predvsem posledica višjih cen, medtem ko se je realna aktivnost nekoliko zmanjšala. Podatki za prvo četrletje¹ kažejo različna gibanja cestnega in železniškega blagovnega prevoza. V cestnem blagovnem prevozu se je količina prepeljanega blaga medletno zmanjšala za 12,9 % na 20,5 mio ton, prevoženi tonski kilometri pa za 5,0 % na 4,6

¹ Polletni podatki v času priprave tega članka niso bili dosegljivi.

mrd. V železniškem blagovnem prevozu je bilo gibanje ugodnejše: prepeljana količina se je povečala za 5,5 % na 4,8 mio ton, tonski kilometri pa za 8,9 % na 1,19 mrd. Rast je predvsem izhajala iz tranzita, kjer je bilo prepeljanega skoraj 30 % več blaga, medtem ko se je notranji prevoz zmanjšal.

V skladiščenju in spremljajočih prometnih dejavnostih so bili v prvem polletju 2026 medletno prihodki višji za 7,5 %, realni obseg prodaje pa le za 1,5 %. Ob 4,7-odstotni rasti cen je bila večina nominalnega povečanja prihodkov povezana s cenovnim učinkom, medtem ko je bila rast realne aktivnosti zmerna.

Gibanje nominalnih prihodkov v transportu (2021=100)



V vodnem prometu sta se nominalni prihodek in obseg prodaje povečala za 6,2 %, cene storitev pa za 1,2 %. V primerjavi z drugimi transportnimi dejavnostmi je bila rast prihodkov zato v večji meri povezana z rastjo obsega kot s podražitvami.

Zračni promet je izkazal najugodnejšo kombinacijo vseh treh kazalnikov. Nominalni prihodki so se povečali za 18,4 %, obseg prodaje za 13,2 %, cene storitev pa za 4,8 %. Rast prihodkov je bila zato v pomembnem delu povezana z večjim obsegom aktivnosti, cenovna rast pa jo je dodatno podprla.

Najizrazitejše razhajanje je bilo v poštni in kurirski dejavnosti. Nominalni prihodki so se povečali za 4,3 %, čeprav se je obseg prodaje zmanjšal za 4,2 %, cene storitev pa so porasle za 7,9 %.

Padec pristaniškega pretovora

V prvem polletju je bil obseg pristaniškega blagovnega prometa (merjen v tonah) v primerjavi z enakim obdobjem lanskega leta za 4,8 % manjši. Pretovor velikih kontejnerjev je po pretovorjeni teži upadel za 5,4 %. Zmanjšal se je pretovor suhega razsutega tovora (za desetino), zlasti rud (-30 %). Nasprotno je porasel pretovor naftnih derivatov (+7 %). Padec pretovora je bil zabeležen tudi pri drugem generalnem tovoru (-5,4 %), od tega pri železnih in jeklenih proizvodih za 3,8 % in pri gozdarskih proizvodih za 2,2 %. Število pretovorjenih enot je upadlo za 7,2 %, od tega v juniju (za desetino) že devetih v zadnjih 11-ih mesecih. K temu je prispeval zlasti manjši pretovor motornih vozil (-8,2 %). Nizka, 0,3-odstotna rast je bila prisotna pri številu pretovorjenih kontejnerjev, pri

čemer je njihovo število junija (za desetino manj) že drugi v treh mesecih medletno upadlo za več kot desetino. Ladje za prevoz potnikov so prepeljale skoraj 31.889 potnikov kar je bilo za 31,5 % več kot v enakem obdobju predhodnega leta.

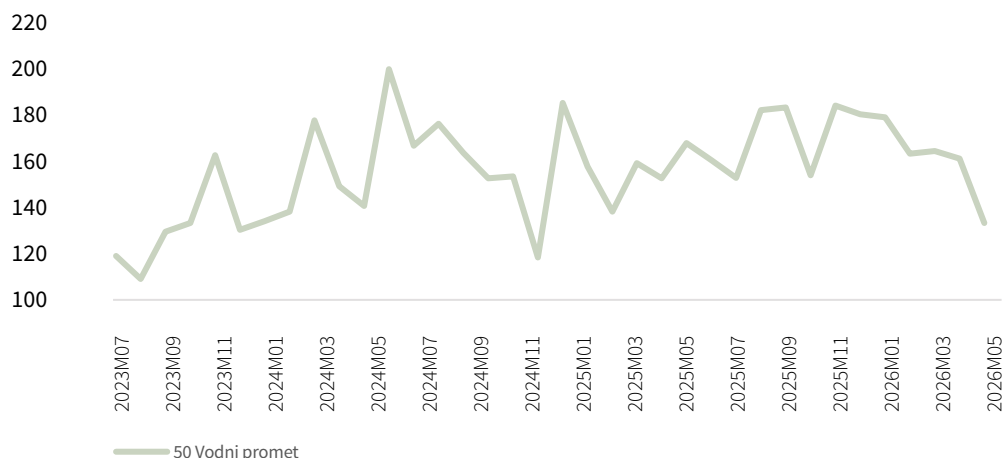
Ugodna gibanja v letalskem in cestnem prometu

V letalskem blagovnem prometu so v prvem polletju zabeležili 1,5 % rast pretovora. Število prepeljanih potnikov v letalskem potniškem prometu (600 tisoč) je poraslo za 14,7 %, kar je bilo posledica rasti prihodov tujih turistov in krepitve letalske poveztivosti države. Število prvih registracij cestnih vozil je v tem obdobju medletno višje za 9,4 %, od tega novih vozil za 14 % in rabljenih vozil za 1,2 %. Število registracij novih tovornih motornih vozil je poraslo za 13,4 %, priklopnih vozil za 13,7 %, motornih koles za 14,2 %, osebnih avtomobilov za šestino, traktorjev za četrtno in avtobusov za 28,2 %. Promet tovornih vozil čez cestne mejne prehode je porasel za 3,8 %, od tega najbolj v segmentu priklopnikov in vlačilcev.

Zaupanje najvišje v skladiščanju, izrazito nižje v poštni dejavnosti

V prvih osmih mesecih 2026 je kazalnik zaupanja ostal najvišji v skladiščanju in spremljajočih prometnih dejavnostih (27), vendar je bil medletno nižji za 2,8 odstotne točke. Poslovni položaj se je sicer izboljšal za 5,5 odstotne točke, vendar sta se tekoče in pričakovano povpraševanje zmanjšala za 1,1 oziroma 13,4 odstotne točke. V kopenskem prometu se je zaupanje izboljšalo za 2,4 odstotne točke, predvsem zaradi boljšega poslovnega položaja in večjega tekočega povpraševanja, medtem ko so bila pričakovanja glede prihodnjega povpraševanja nekoliko slabša. Najizrazitejše poslabšanje je bilo v poštni in kurirski dejavnosti, kjer se je kazalnik zaupanja medletno znižal za 15,4 odstotne točke. Poslovni položaj se je nekoliko poslabšal, tekoče povpraševanje je bilo nižje, pričakovano povpraševanje pa je upadlo kar za 43 odstotnih točk. Hkrati so se močno okrepila pričakovanja glede zviševanja prodajnih cen, negotovost pa je bila višja. Avgusta 2026 je kazalnik zaupanja v skladiščanju znašal 31,5 odstotne točke, 4,0 v kopenskem prometu in -13,0 v poštni dejavnosti, kar potrjuje izrazito različna pričakovanja med dejavnostmi.

Gibanje nominalnega prihodka v vodnem prometu (2021=100)



Sprememba v %, I-VI 2026/I-VI 2025	Nominalni prihodek od prodaje	Obseg prodaje	Cene storitev pri proizvajalcih*
Promet in skladiščenje	6,6	0,1	4,9
49 Kopenski promet; cevovodni transport	6,3	-0,6	4,8
50 Vodni promet	6,2	6,2	1,2
51 Zračni promet	18,4	13,2	4,8
52 Skladiščenje in spremljajoče prometne dej.	7,5	1,5	4,7
53 Poštna in kurirska dejavnost	4,3	-4,2	7,9

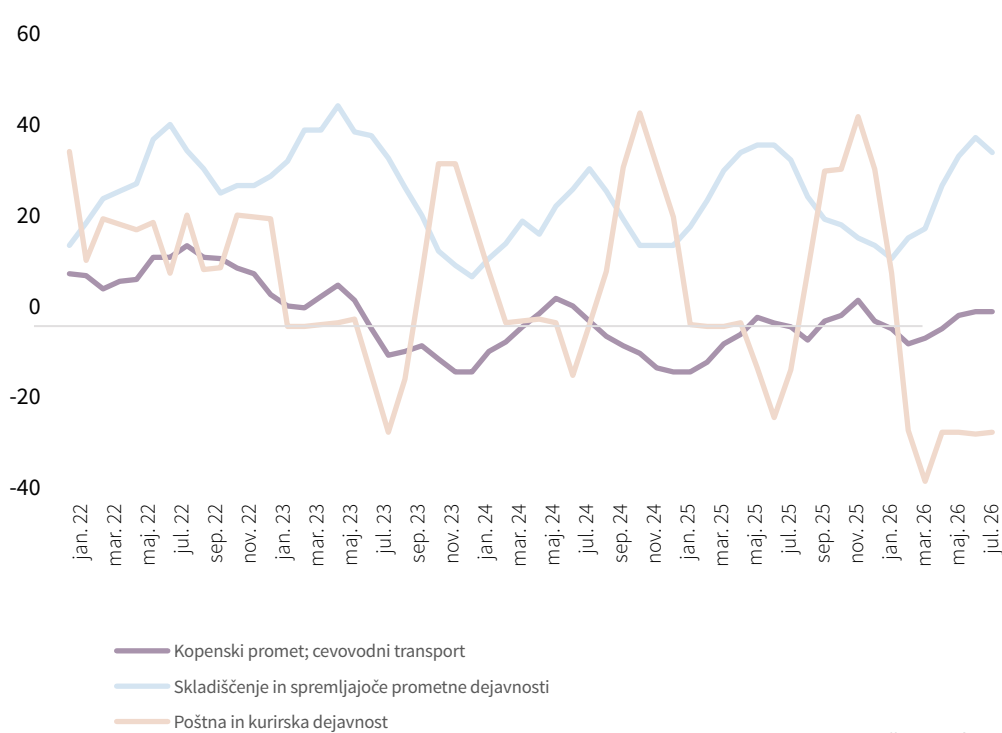
* Cene storitev pri proizvajalcih se metodološko nekoliko razlikujejo od deflatorja, ki meri razliko med prihodki in obsegom poslovanja.

Vir: Statistični urad RS

Zaposlenost skoraj nespremenjena, manj zaposlenih pri fizičnih osebah

Povprečno število delovno aktivnih oseb v prometu in skladiščanju je v prvem polletju 2026 znašalo 58.059 in je bilo medletno manjše za 55 oseb oziroma za 0,1 %. Število zaposlenih se je zmanjšalo za 100 oseb oziroma za 0,2 % na 54.014 (pri pravnih osebah je bilo zaposlenih 69 oseb oziroma 0,1 % več, pri fizičnih osebah pa 169 oziroma 3,3 % manj oseb), medtem ko se je število samozaposlenih povečalo za 45 oziroma za 1,1 % na 4.045. Med dejavnostmi je k rasti največ prispeval kopenski prevoz in cevovodni transport, kjer se je število delovno aktivnih povečalo za 371 oziroma za 1,1 % na 35.151. V zračnem prometu je bilo delovno aktivnih za 6,5 % več, vendar je bil številčni prispevek zaradi majhnosti dejavnosti omejen na 22 oseb. Nasprotno se je zaposlenost v skladiščanju in spremljajočih prevoznih dejavnostih zmanjšala za 316 oseb oziroma za 2,0 %, v

Kazalnik zaupanja v izbranih oddelkih dejavnosti transporta (originalni podatki; 3-mesečna drseča sredina)



Vir: Statistični urad RS

Povprečje ravnotežij med pozitivnimi in negativnimi odgovori	Kopenski promet; cevovodni transport	Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	Poštna in kurirska dejavnost
1. č. 25	-4,7	25,0	1,7
2. č. 25	3,3	35,0	-6,0
3. č. 25	-0,7	25,7	11,7
4. č. 25	6,3	18,3	40,0
1. č. 26	-1,3	18,3	-17,3
2. č. 26	3,7	33,0	-17,7
VII-VIII 26	4,0	31,5	-13,0
Sprememba ravnotežja med pozitivnimi in negativnimi odgovori; v odstotnih točkah	Kopenski promet; cevovodni transport	Skladiščenje in spremljajoče prometne dejavnosti	Poštna in kurirska dejavnost
I-VIII 2026/I-VIII 2025	2,4	-2,8	-15,4
VIII26-VIII 25	4,0	5,0	-28,0

Vir: Statistični urad RS

poštnih in kurirskih dejavnostih pa za 130 oseb oziroma za 1,8 %. V vodnem prometu je ostala skoraj nespremenjena.

Najhitrejša rast bruto plače v vodnem prevozu

Povprečna mesečna bruto plača pri pravnih osebah v prometu in skladiščenju je v prvem polletju 2026 znašala 2.330 EUR in je bila medletno višja za 5,7 %. Najhitreje je porasla v vodnem prometu, in sicer za 8,4 % na 3.849 EUR, ter v kopenskem prevozu in cevovodnem transportu, za 6,9 % na 2.086 EUR. V skladiščenju in spremljajočih prevoznih dejavnostih se je povečala za 5,9 % na 2.831 EUR, v zračnem prometu za 3,0 % na 3.088 EUR ter v poštnih in kurirskih dejavnostih za 2,6 % na 2.171 EUR.

Izvoz in uvoz transportnih storitev v prvem polletju višja

Po podatkih Banke Slovenije je izvoz transportnih storitev v prvem polletju 2026 znašal 1,87 mrd EUR, uvoz pa okoli 0,87 mrd EUR, pri čemer sta se oba medletno povečala za 3,8 %. Presežek v menjavi transportnih storitev je dosegel okoli 1 mrd EUR in je bil za 3,7 % višji kot leto prej, kar potrjuje izrazito izvozno usmerjenost slovenskega transporta. Izvoz transportnih storitev je predstavljal 29,0 % celotnega izvoza storitev.

Izvoz transportnih storitev je po podatkih Banke Slovenije leta 2025 znašal 3,68 mrd EUR in se je medletno povečal za 3,9 %. Največji izvozni trgi so bili Avstrija s 585 mio EUR oziroma 15,9-odstotnim

deležem, Nemčija s 552 mio EUR oziroma 15,0-odstotnim deležem ter Luksemburg s 377 mio EUR oziroma 10,3-odstotnim deležem. V prvem polletju 2026 je bil izvoz transportnih storitev medletno višji za 3,8 %. Med pomembnejšimi trgi se je najizraziteje povečal izvoz na Madžarsko (+18,2 %), v Belgijo (+9,4 %), Nemčijo (+8,9 %), Italijo (+8,7 %) in Avstrijo (+7,0 %), medtem ko se je zmanjšal zlasti na Poljsko (-9,1 %), v Luksemburg in Češko (v obe državi po -6,1 %), Francijo (-4,5 %) ter Srbijo (-4,4 %). Izvoz na Hrvaško je ostal nespremenjen.

*Članek je pripravljen na osnovi podatkov, dosegljivih do 4. septembra 2026«

Država	Izvoz transportnih storitev, 2025, v mio EUR	Povprečna sprememba (2025/2024), v %	Struktura v %, 2025	Povprečna sprememba (I-VI 2026/I-VI 2025), v %
Avstrija (AT)	585	-0,5	15,9 %	7,0
Nemčija (DE)	552	14,3	15,0 %	8,9
Luksemburg (LU)	377	4,7	10,3 %	-6,1
Italija (IT)	350	0,9	9,5 %	8,7
Francija (FR)	217	17,9	5,9 %	-4,5
Hrvaška (HR)	142	0,0	3,9 %	0,0
Nizozemska (NL)	116	13,7	3,2 %	1,8
Belgija (BE)	113	3,7	3,1 %	9,4
Madžarska (HU)	113	-18,7	3,1 %	18,2
Slovaška (SK)	108	0,0	2,9 %	-1,9
Češka (CZ)	104	3,0	2,8 %	-6,1
Švica (CH)	100	-2,9	2,7 %	3,8
Danska (DK)	88	29,4	2,4 %	2,5
Srbija (RS)	85	-11,5	2,3 %	-4,4
Poljska (PL)	62	-4,6	1,7 %	-9,1
Skupaj	3677	3,9	100 %	3,8

Vir: Banka Slovenije

Odličnost logističnih storitev na področju izdelkov vsakdanje rabe.



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

TRANSPORT V 2025

Zmerna rast prodaje, višja produktivnost in rekordne investicije

Transportne družbe so leta 2025 ob zmernejši rasti prodaje dosegle izrazitejšo rast dodane vrednosti, EBITDA in neto dobička, pri čemer je prodaja na domačem trgu rasla hitreje od prodaje na tujih trgih. Investicije so dosegle najvišjo vrednost v petletnem obdobju, finančna zadolženost pa se je kljub temu znižala.

Darja Močnik, Analitika GZS

Okoli 7.200 poslovnih subjektov deluje v transportu

V transportu (po metodologiji Združenja za promet in Analitike GZS) je leta 2025 poslovalo 7.167 subjektov, ki so oddali letno poročilo, od tega 3.732 gospodarskih družb oziroma 52,1 % ter 3.435 samostojnih podjetnikov in zadrug oziroma 47,9 % drugi subjekti (niso pa vključeni normirani s. p., pravne osebe zasebnega in javnega prava, oz. po drugih pogodbah o delu). Gospodarske družbe so kljub le polovičnem deležu v številu subjektov ustvarile 94,9 % kosmatega donosa od poslovanja in 94,8 % čistih prihodkov od prodaje ter zaposlovale 97,0 % vseh zaposlenih po delovnih urah. Samostojni podjetniki in zadrug so tako predstavljali skoraj polovico subjektov, vendar le okoli 5 % prihodkov in 3 % zaposlenih.

Družbe transporta z višjim prispevkom prodaje na domačem trgu

Družbe v dejavnosti transporta so leta 2025 izboljšale večino ključnih kazalnikov poslovanja. Kosmati donos od poslovanja se je povečal za 3,7 % oziroma za 261,6 mio EUR na 7,4 mrd EUR, čisti prihodki od prodaje pa za 3,8 % oziroma za 258,6 mio EUR na 7,01 mrd EUR. Rast prodaje je bila precej nižja od 8,9-odstotnega povprečja zadnjih petih let, kar kaže na umirjanje prihodkovne dinamike. Prodaja na domačem trgu se je povečala za 5,3 % oziroma za 175,1 mio EUR na 3,47 mrd EUR, na tujih trgih pa za 2,4 % oziroma za 83,5 mio EUR na 3,55 mrd EUR. Delež prodaje na tujih trgih se je zato znižal za 0,7 odstotne točke na 50,6 %.

V dejavnosti je poslovalo 3.732 družb, 21 več kot leto prej.

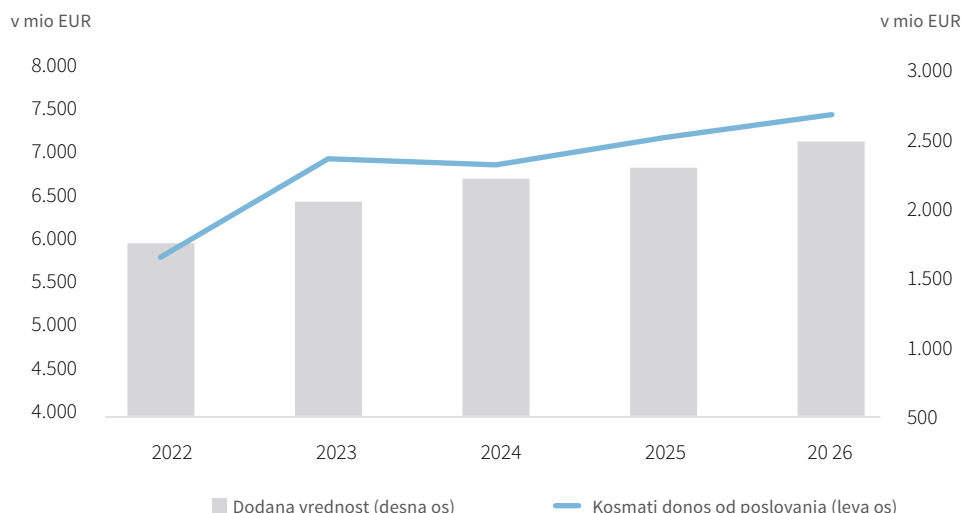
” **Družbe v dejavnosti transporta so leta 2025 izboljšale večino ključnih kazalnikov poslovanja.**

Stroški storitev skoraj nespremenjeni, stroški dela znova močno višji

Poslovni odhodki so se povečali za 3,2 % na 7,01 mrd EUR, počasneje od

3,7-odstotne rasti kosmatega donosa od poslovanja. Stroški blaga, materiala in storitev so porasli za 1,6 % oz. za 76,3 mio EUR, na 4,9 mrd EUR ter predstavljali okoli 70 % čistih prihodkov od prodaje. V tej skupini stroškov se je najbolj povečala nabavna vrednost prodanega blaga in materiala (za 18 % oz. za 51,8 mio EUR), ter stroški storitev, ki so bili višji za 1,7 % oz. za 56,4 mio EUR, predvsem zaradi rasti drugih stroškov storitev. Nasprotno so se stroški porabljenega materiala znižali za 3,3 % oziroma za 34,5 mio EUR, predvsem zaradi nižjih stroškov energije. Največji stroškovni pritisk so še naprej predstavljali stroški dela, ki so se povečali za 8,1 % oziroma za 113,7 mio EUR na 1,53 mrd EUR. Število zaposlenih po delovnih urah se je povečalo za 1,4 % na 41.134.

Prodaja in dodana vrednost



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

Definicija dejavnosti Transporta

Metodologijo o finančni analizi poslovanja dejavnosti transporta smo zasnovali skupaj z Združenjem za promet pri GZS ter dejavnost analizirali na podlagi **predloženih nerevidiranih letnih finančnih izkazov gospodarskih družb za leto 2025**, ki so registrirane v naslednjih primarnih dejavnostih:

- **Cestni tovorni promet** (49.4 - Cestni tovorni promet ter selitvena dejavnost; 52.31 Posredniške dejavnosti za tovorni prevoz)
- **Železniški tovorni promet** (49.2 - Železniški tovorni promet)
- **Pretovarjanje** (52.24 - Pretovarjanje)
- **Skladiščenje, brez Zavoda RS za blagovne rezerve** (52.1 – Skladiščenje)
- **Logistika**, brez družbe DARS (52.21 - Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu; 52.25 Logistične storitve; 52.26 Druge spremljajoče prevozne dejavnosti; 52.32 Posredniške dejavnosti za potniški prevoz)
- **Pošta in kurirske dejavnosti** (53.1 - Izvajanje univerzalne poštne storitve; 53.2 - Druga poštna in kurirska dejavnost)
- **Potniški kopenski promet** (49.3 - Drug kopenski potniški promet; 49.1 - Železniški potniški promet)

Pri opisu vrednosti, kazalcev, kazalnikov in sprememb (rasti ali padcev) izhajamo iz **primerjave agregatov po letih, kjer so podjetja in posledično dejavnosti prevedene na novo klasifikacijo dejavnosti SKD 2025**, t. j. pri vseh družbah, ki so v danem letu predložile svoje finančne izkaze Ajpesu, razen če to ni navedeno drugače.

Cestni tovorni promet ostaja največja skupina v transportu

Cestni tovorni promet je tudi leta 2025 predstavljal največji del transporta. Ustvaril je 42,8 % dodane vrednosti, 49,2 % čistih prihodkov od prodaje, 45,8 % EBITDA ter zaposloval 49,3 % vseh zaposlenih. Po dodani vrednosti so sledili potniški kopenski promet s 14,4 %, pretovarjanje s 14,0 % in logistika z 12,7 %. Pretovarjanje je ob 7,5-odstotnem deležu prodaje ustvarilo 17,3 % EBITDA, kar kaže na visoko dobičkonosnost dejavnosti. Logistika je nasprotno ustvarila 23,8 % prodaje, vendar 12,4 % EBITDA. Poštne in kurirske dejavnosti

so zaposlovale 14,6 % zaposlenih, njihov delež v EBITDA pa je znašal 2,8 %.

Rast prihodkov v večini skupin, najizrazitejša v pretovarjanju

Kosmati donos od poslovanja se je v transportu leta 2025 povečal za 3,7 % oziroma za 261,6 mio EUR na 7,4 mrd EUR. Rast je bila najvišja v pretovarjanju, kjer je znašala 12,6 %, ter v potniškem kopenskem prometu, kjer je dosegla 11,1 %. Višji kosmati donos so beležili tudi v skladiščanju (+5,1 %), cestnem tovornem prometu (+4,6 %), poštah in kurirskih dejavnostih (+2,7 %) ter železniškem tovornem prometu (+1,6

%). Zmanjšal se je le v logistiki, in sicer za 2,7 %.

K nominalni rasti sta največ prispevala cestni tovorni promet, kjer se je kosmati donos povečal za 154,9 mio EUR, in potniški kopenski promet z rastjo v višini 69,9 mio EUR. Sledila sta pretovarjanje, kjer se je povečal za 59,4 mio EUR, ter poštne in kurirske dejavnosti s 13,3-milijonsko rastjo. V logistiki se je nasprotno zmanjšal za 47,2 mio EUR.

” Cestni tovorni promet je tudi leta 2025 predstavljal največji del transporta. Ustvaril je 42,8 % dodane vrednosti, 49,2 % čistih prihodkov od prodaje.

Dodana vrednost in produktivnost rasli hitreje od prodaje

Dodana vrednost se je povečala za 8,3 % oziroma za 186,0 mio EUR na 2,44 mrd EUR. Rast je bila le nekoliko nižja od 8,9-odstotnega petletnega geometrijskega povprečja in več kot dvakrat višja od rasti čistih prihodkov od prodaje. Bruto marža se je zato zvišala za 1,4 odstotne točke na

Transport po sektorjih v letu 2025, struktura v %	Delež dodane vrednosti v %	Delež števila družb, v %	Delež števila zaposlenih po del. urah, v %	Delež čistega prihodka od prodaje, v %	Delež EBITDA, v %
Transport skupaj (družbe)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
-Cestni tovorni promet	42,8%	71,0%	49,3%	49,2%	45,8%
-Železniški tovorni promet	4,6%	0,5%	3,0%	3,8%	5,4%
-Pretovarjanje	14,0%	1,0%	8,6%	7,5%	17,3%
-Skladiščenje*	1,1%	2,0%	1,1%	1,9%	1,2%
-Logistika**	12,7%	13,4%	11,1%	23,8%	12,4%
-Pošta in kurirske dejavnosti	10,3%	2,4%	14,6%	7,1%	2,8%
-Potniški kopenski promet	14,4%	9,7%	12,4%	6,8%	15,1%

*brez družbe Zavod RS za blagovne rezerve, ** brez družbe DARS

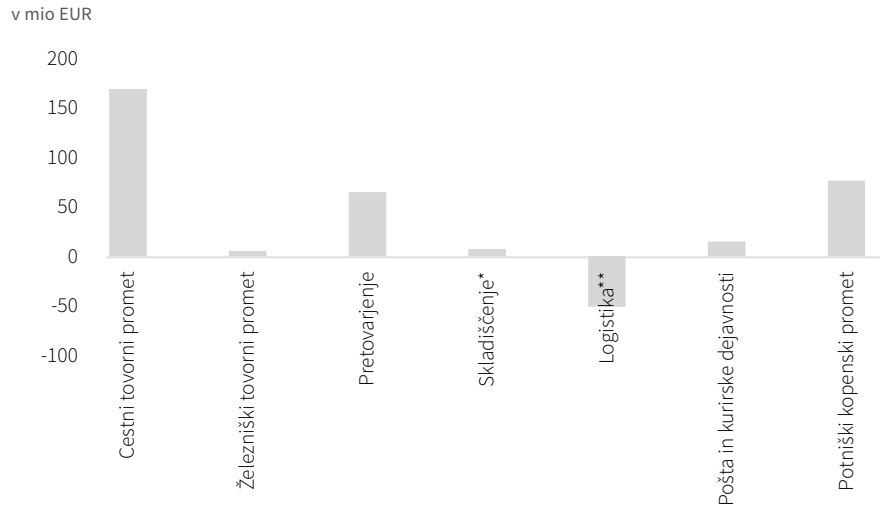
Vir: Ajpes, Datahub GZSVir: Ajpes, Datahub GZS

	Število družb	Kosmati donos od poslovanja	Spr. v % 25/24	Delež prodaje na tujih trgih (%)	Dodana vrednost	Spr. v % 25/24	Delež dodane vrednosti, v %	Število zaposlenih po del. urah	Spr. v % 25/24
Transport skupaj (družbe)	3.732	7.402.021.841	3,7	50,6	2.436.486.511	8,3	100,0%	41.133,6	1,4
Cestni tovorni promet	2.650	3.542.627.471	4,6	53,2	1.043.434.039	6,9	42,8%	20.268,0	-0,9
Železniški tovorni promet	17	303.577.194	1,6	87,6	111.752.769	-0,6	4,6%	1.220,7	-0,4
Pretovarjanje	37	529.940.367	12,6	49,7	340.001.202	20,6	14,0%	3.519,5	15,3
Skladiščenje*	76	135.132.976	5,1	54,5	27.348.850	15,1	1,1%	465,6	4,0
Logistika**	501	1.686.039.951	-2,7	62,7	310.411.817	2,5	12,7%	4.556,8	0,6
Pošta in kurirske dejavnosti	89	507.752.541	2,7	11,3	251.578.652	5,0	10,3%	6.011,0	0,4
Potniški kopenski promet	362	696.951.342	11,1	9,4	351.959.182	12,0	14,4%	5.092,0	5,0

*brez družbe Zavod RS za blagovne rezerve, ** brez družbe DARS

Vir: Ajpes, Datahub GZS

Sprememba kosmatega donosa od poslovanja po transportnih dejavnostih v letu 2025(nominalna sprememba kosmatega donosa od poslovanja med letom 2025 in 2024)

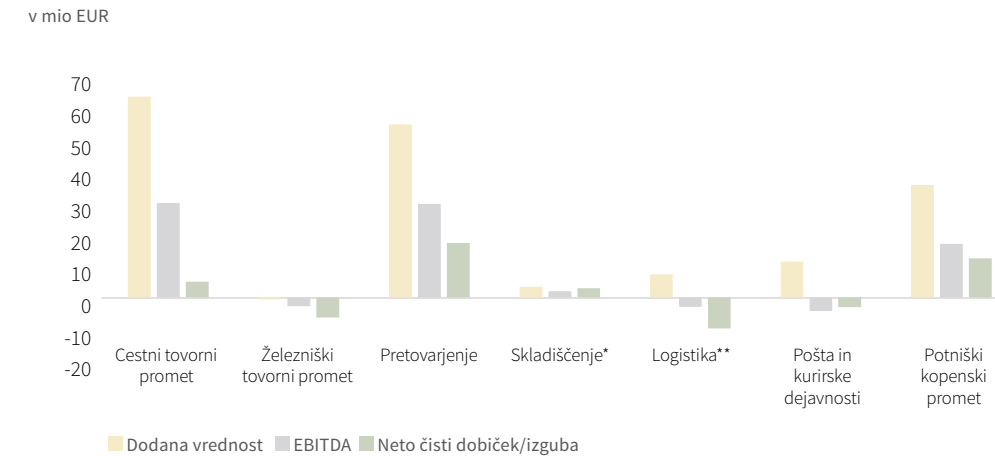


*brez družbe Zavod RS za blagovne rezerve, ** brez družbe DARS
Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

32,9 %. Dodana vrednost na zaposlenega je porasla za 6,8 % na 59.233 EUR. Rast produktivnosti je bila v 2025 blizu 7,5-odstotnega petletnega povprečja.

”**Višjo relativno rast dodane vrednosti so leta 2025 dosegle dejavnosti pretovarjanja (+20,6 %), skladiščenja (+15,1 %) in potniškega kopenskega prometa (+12,0 %).**

Spremembe ključnih poslovnih kazalnikov po transportnih dejavnostih v letu 2025 (nominalna sprememba dodane vrednosti, EBITDA in neto čistega dobička/izgube med letoma 2025 in 2024)



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

Višjo relativno rast dodane vrednosti so leta 2025 dosegle dejavnosti pretovarjanja (+20,6 %), skladiščenja (+15,1 %) in potniškega kopenskega prometa (+12,0 %). Dodana vrednost se je povečala tudi v cestnem tovornem prometu (+6,9 %), poštinih in kurirskih dejavnostih (+5,0 %) ter logistiki (+2,5 %), medtem ko se je v železniškem tovornem prometu zmanjšala za 0,6 %.

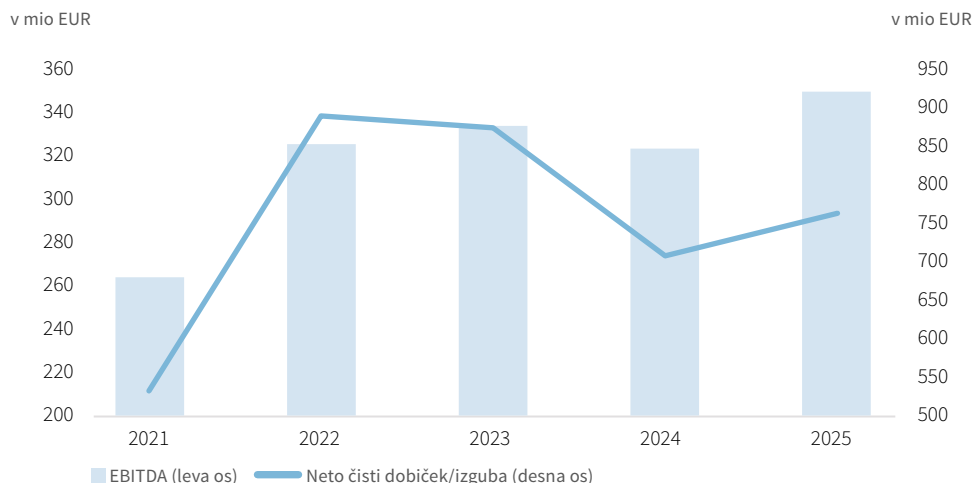
K povečanju dodane vrednosti v 2025 je največ prispeval cestni tovorni promet (+67,5 mio EUR), pri čemer je

prav ta dejavnost leta 2024 zabeležila največje zmanjšanje dodane vrednosti med transportnimi dejavnostmi. Sledile so pretovarjanje (+58,1 mio EUR), potniški kopenski promet (+37,8 mio EUR), poštna in kurirske dejavnosti (+12,0 mio EUR), logistika (+7,7 mio EUR) ter skladiščenje (+3,6 mio EUR). Železniški tovorni promet je bila edina skupina z zmanjšanjem dodane vrednosti, ki je upadla za 0,7 mio EUR.

EBITDA in dobiček višja, finančni in izredni izid pa slabša

EBITDA se je povečala za 8,6 % oziroma za 72,3 mio EUR na 911,3 mio EUR, kar je povsem enako povprečju zadnjih petih let. EBITDA marža se je izboljšala za 0,6 odstotne točke na 12,3 %. Poslovni izid iz poslovanja/EBIT je porasel še izrazi-teje, za 12,6 % oziroma za 43,4 mio EUR na 387,7 mio EUR, EBIT marža pa se je zvišala za 0,4 odstotne točke na 5,2 %. Rast EBIT je bila kljub 5,9-odstotnemu povečanju odpisov vrednosti hitrejša od rasti čistih prihodkov od prodaje. Visoko rast neto dobička sta omejila slabša

EBITDA in dobiček



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

finančni in izredni izid. Neto dobiček je kljub temu porasel za 7,1 % oziroma za 19,3 mio EUR na 291,3 mio EUR, vendar je bila rast nižja od 13,2-odstotnega petletnega povprečja.

K povečanju neto dobička so največ prispevali pretovarjanje (+18,3 mio EUR), potniški kopenski promet (+13,1 mio EUR) in cestni tovorni promet (+5,3 mio EUR). Pri cestnem tovornem prometu je

rast pomenila delno izboljšanje po letu 2024, ko je ta dejavnost najbolj prispevala k zmanjšanju dobička transporta. Neto rezultat se je izboljšal tudi v skladiščenju (+3,1 mio EUR). Nasprotno se je najbolj poslabšal v logistiki (-10,4 mio EUR) in železniškem tovornem prometu (-6,7 mio EUR), znižal pa se je tudi v poštnih in kurirskih dejavnostih (-3,3 mio EUR).

Transport skupaj (družbe)	2025	Relat. sprem., 25/24*	Abs. spr. 25/24	2024	Geom. povpr. 5-letna sprem. v %
Število družb	3.732	0,6	21,0	3.711	0,6
Kosmati donos od poslovanja (mio EUR)	7.402,0	3,7	261,6	7.140,5	8,6
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	7.013,0	3,8	258,6	6.754,3	8,9
Delež prodaje na tujih trgih (%)	50,6	-0,7	-0,7	51,3	-0,8
Dodana vrednost (mio EUR)	2.436,5	8,3	186,0	2.250,5	8,9
Bruto marža (%)	32,9	1,4	1,4	32	0,3
Število zaposlenih, po delovnih urah	41.134	1,4	575,1	40.559	1,4
Dodana vrednost na zaposlenega (v EUR)	59.233	6,8	3.746	55.487	7,5
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	62,6	-0,1	-0,1	62,7	0,2
Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega (v EUR)	2.192	4,8	101	2.091	7,6
EBITDA (mio EUR)	911,3	8,6	72,3	839,0	8,6
EBITDA marža (%)	12,3	0,6	0,6	11,7	0,0
Poslovni izid/EBIT (mio EUR)	387,7	12,6	43,4	344,3	14,9
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	291,3	7,1	19,3	272,1	13,2
Neto marža (%)	3,9	0,1	0,1	3,8	4,2
ROE (%)	8,0	0,1	0,1	7,9	4,7
Neto finančni dolg na EBITDA	1,0	-0,1	-0,1	1,1	-7,5
Kratkoročni koeficient	1,5	-0,1	-0,1	1,6	-1,7
Investicije v opredmetena osnovna sredstva (mio EUR)	826,4	36,7	221,8	604,6	16,3
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	11,8	2,8	2,8	9,0	6,8

* v %, razen za kazalnike Delež prodaje na tujih trgih (%), Bruto marža (%), Stroški dela v dodani vrednosti (%), EBITDA marža (%), Neto marža (%), ROE (%), Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%), v o. t.; za kazalnika Neto finančni dolg na EBITDA in Kratkoročni koeficient razlika Opomba: V dejavnosti transporta niso zajete družbe DARS in Zavod RS za blagovne rezerve, ki imajo primarno dejavnost sicer v tej dejavnosti

Delež investicij v čistih prihodkih od prodaje se je v 2025 povečal za 2,8 odstotne točke na 11,8 %, investicije pa so dosegle 90,8 % EBITDA.

Investicije najvišje v petletnem obdobju, zadolženost nižja

Investicije v opredmetena osnovna sredstva so se povečale za 36,7 % oziroma za 221,8 mio EUR na 826,4 mio EUR, kar je najvišja vrednost v prikazanem petletnem obdobju. Rast je močno presegla 16,3-odstotno petletno geometrijsko povprečje. Delež investicij v čistih prihodkih od prodaje se je v 2025 povečal za 2,8 odstotne

točke na 11,8 %, investicije pa so dosegle 90,8 % EBITDA. Visoka investicijska aktivnost se je odrazila tudi v 9,2-odstotni rasti opredmetenih osnovnih sredstev. Kapital se je povečal za 6,4 % na 3,77 mrd EUR, finančne obveznosti pa za 0,9 % na 1,44 mrd EUR. Neto finančni dolg se je zmanjšal za 2,4 %, razmerje med neto finančnim dolgom in EBITDA pa se je izboljšalo z 1,1 na 1,0. ■

Poslovanje družb v letu 2025	Transport skupaj	Cestni tovorni promet	Železniški tovorni promet	Preto-varjanje	Skladiščenje*	Logistika **	Pošta in kurirske dejavnosti	Potniški kopenski promet
Število družb	3.732	2.650	17	37	76	501	89	362
Kosmati donos od poslovanja (mio EUR)	7.402,0	3.542,60	303,6	529,9	135,1	1.686,00	507,8	697,0
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	7.013,0	3.449,30	263,3	523,5	133	1.670,20	497,3	476,5
Delež prodaje na tujih trgih (%)	50,6	53,2	87,6	49,7	54,5	62,7	11,3	9,4
Dodana vrednost (mio EUR)	2.436,5	1.043,40	111,8	340	27,3	310,4	251,6	352,0
Bruto marža (%)	32,9	29,5	36,8	64,2	20,2	18,4	49,5	50,5
Število zaposlenih, po delovnih urah	41.134	20.268	1.221	3.519	466	4.557	6.011	5.092
Dodana vrednost na zaposlenega (v EUR)	59.233	51.482	91.547	96.606	58.741	68.120	41.853	69.121
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	62,6	60	55,7	53,6	58,8	63,7	90,0	60,9
Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega (v EUR)	2.192	1.820	2.955	3.122	2.042	2.611	2.234	2.437
EBITDA (mio EUR)	911,3	417,3	49,5	157,7	11,3	112,6	25,1	137,7
EBITDA marža (%)	12,3	11,8	16,3	29,8	8,3	6,7	4,9	19,8
Poslovni izid/EBIT (mio EUR)	387,7	135	14,7	109,6	6,2	58,5	-2,0	65,7
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	291,3	98,6	10,9	90,3	4,2	29,9	0,2	57,1
Neto marža (%)	3,9	2,8	3,6	17	3,1	1,8	0,04	8,2
ROE (%)	8,0	7,8	6,5	12,1	7,2	7	0,1	7,8
Neto finančni dolg na EBITDA	1,0	1,2	1,4	0,4	2,2	1,1	0,7	0,9
Kratkoročni koeficient	1,5	1,6	1,4	1,5	1,4	1,3	1,4	1,8
Investicije v opredmetena osnovna sredstva (mio EUR)	826,4	333,1	28,8	146,4	5,5	48,6	42,7	221,4
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	11,8	9,7	10,9	28	4,1	2,9	8,6	46,5

*brez družbe Zavod RS za blagovne rezerve, ** brez družbe DARS

Vir: Ajpes, Datahub GZS

Top 50 družb v dejavnosti transporta, 2025

rang	Naziv družbe	Št. zaposlenih po del. urah	Kosmati donos od poslovanja, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	LUKA KOPER, d.d.	2.230	379.771	14,9	264.821	22,9	79.651.110
2	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.170	308.119	4,3	208.931	4,2	-1.674.932
3	SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	956	208.902	-0,7	84.020	-3,6	6.328.950
4	SŽ - Potniški promet, d.o.o.	629	184.034	6,2	73.764	9,0	18.794.143
5	INTEREUROPA d.d.	625	137.784	3,7	36.363	8,5	3.338.667
6	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	54	125.361	-12,6	9.900	0,1	5.514.019
7	NOMAGO d.o.o.	951	122.201	19,5	69.278	21,6	15.509.759
8	BTC d.d.	526	102.913	0,1	47.701	4,6	7.447.969
9	ARRIVA d.o.o.	1.068	95.093	10,1	61.939	14,8	7.370.160
10	TPG EXPRESS, d.o.o.	100	93.704	-1,7	9.078	-3,5	1.256.732
11	cargo-partner d.o.o.	147	85.272	-5,8	13.921	13,9	212.381
12	LPP d.o.o.	856	75.994	4,1	47.553	1,5	0
13	BOXLINE UCL d.o.o.	57	69.101	-9,6	2.531	-32,1	-152.014
14	MILŠPED d.o.o.	281	66.351	-0,6	15.304	10,7	-423.474
15	Kuehne + Nagel d.o.o.	198	53.286	-3,3	15.891	-4,4	-38.041
16	DSV Transport d.o.o.	198	50.684	-5,6	11.728	-5,1	-435.557
17	SCHENKER d.d.	145	44.922	-10,2	9.586	-14,5	1.348.271
18	KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	486	44.233	19,9	19.813	17,1	2.432.065
19	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	98	43.409	3,5	9.242	12,2	2.111.774
20	DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	156	42.617	0,5	10.814	7,4	1.566.440
21	AVTOTRANSPORTI KASTELEC d.o.o.	237	41.732	-3,3	19.715	-3,5	6.112.710
22	ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	14	41.156	3,3	5.623	4,4	2.266.612
23	FRIKUS d.o.o.	105	40.501	26,8	7.891	4,6	1.727.914
24	RCM d.o.o.	87	40.472	34,4	7.128	33,3	1.631.871
25	DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	58	40.203	2,4	4.912	5,8	1.284.036
26	T.L.Sirk d.o.o.	184	39.650	-7,1	13.858	-23,4	1.119.675
27	GEBRUDER WEISS d.o.o.	85	34.977	12,4	3.626	4,8	-384.700
28	VOLNIK d.o.o.	2	30.774	9,4	221	55,6	31.746
29	JURČIČ & CO., d.o.o.	172	28.822	-1,6	10.889	5,0	576.589
30	Javno podjetje Marprom d.o.o.	306	27.659	15,7	16.019	13,4	457.032
31	HUBAT d.o.o.	51	27.239	-0,3	2.535	5,2	78.927
32	CEVA Adria d.o.o.	58	26.281	-5,1	3.590	-21,0	-295.316
33	DPD d.o.o.	65	25.885	1,4	1.969	-35,4	-1.843.096
34	COMARK, d.o.o.	26	24.484	38,3	4.226	68,5	1.764.919
35	PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	128	24.325	15,8	5.279	18,3	515.372
36	HOEDLMAYR d.o.o.	91	24.251	31,9	6.259	5,8	985.925
37	PFEIFER d.o.o.	142	24.037	6,1	10.760	20,5	2.228.470
38	ŠUŠTAR TRANS d.o.o.	152	23.759	-6,6	8.619	-10,0	362.588
39	GLOBAL SISTEM d.o.o.	133	23.530	-1,7	8.599	10,1	290.797
40	TRANSPORT FINEC d.o.o.	139	23.465	8,4	8.280	-6,3	477.670
41	PREVOZNIŠTVO KLAUT d.o.o.	126	23.448	25,5	8.143	27,1	1.844.564
42	AGROCORN d.o.o.	23	23.351	-8,8	2.321	-16,0	94.578
43	SIGR d.o.o.	21	23.087	-6,3	1.202	-8,9	35.686
44	PLOJ d.o.o.	130	22.469	5,2	8.842	9,7	506.471
45	FMS LOGISTIKA d.o.o.	21	21.088	12,6	1.360	10,6	92.919
46	PETRANS d.o.o.	94	20.674	8,7	4.428	4,1	74.612
47	FedEx Express Slovenija d.o.o.	87	20.375	29,2	5.759	-3,0	239.039
48	Transstar d.o.o.	1	20.340	888,4	77	1.964,8	53.348
49	ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	107	20.215	-1,8	4.768	-8,0	21.607
50	DRAGON MARITIME d.o.o.	23	20.206	10,8	2.068	1,2	336.432

"Opomba: Upoštevanih 50 največjih družb po kosmatem donosu od poslovanja na podlagi nekonsolidiranih finančnih izkazov za leto 2025 v dejavnosti transporta. Transport zajema: • Železniški tovorni promet (49.2); • Potniški kopenski promet (49.3 in 49.1); • Cestni tovorni promet (49.4 in 52.31); • Skladščanje (52.1), brez Zavoda RS za blagovne rezerve; • Logistika (52.21, 52.25, 52.26 in 52.32), brez DARS; Pretovarjanje (52.24); • Pošta in kurirske dejavnosti (53.1 in 53.2)."

Vir: Ajpes, javna objava, E-bonitete

ANALIZA

Logistika: Višji stroški dela ter povečanje odhodkov so znižali neto dobiček

V logistiki se je leta 2025 po visoki rasti v predhodnem letu prodaja zmanjšala. Padec prihodkov in povečanje izgub sta bila skoncentrirana pri nekaj večjih družbah, zato gibanja niso bila enotna v celotni dejavnosti.

Darja Močnik, Analitika GZS

Prihodki nižji, padec izrazitejši na domačem trgu

V logistiki (52.21, 52.25, 52.26 in 52.32, brez DARS) je leta 2025 poslovalo 501 podjetje. Kosmati donos od poslovanja se je zmanjšal za 2,7 % na 1,69 mrd EUR, čisti prihodki od prodaje pa za 2,7 % na 1,67 mrd EUR. Prodaja na domačem trgu je upadla za 5,2 % (34 mio EUR), na tujih trgih pa za 1,2 % (12,4 mio EUR). Prihodki na trgih EU so ostali skoraj nespremenjeni, na trgih zunaj EU pa so se zmanjšali za 4,4 %. Delež prodaje na tujih trgih se je kljub temu povečal za 1 odstotno točko na 62,7 %, kar je najvišja vrednost v zadnjih petih letih. Padec prodaje ni bil enakomerno razporejen med družbami. K znižanju prihodkov je najbolj prispevalo nekaj večjih družb.

Dodana vrednost višja, vendar stroški dela prehitevajo produktivnost

Poslovni odhodki so se zmanjšali za 2,8 % na 1,63 mrd EUR, predvsem zaradi 3,9-odstotnega znižanja stroškov blaga, materiala in storitev. Stroški storitev so upadli za 3,3 %, znotraj njih pa stroški transportnih storitev za 4,1 % oziroma za 32,9 mio EUR. Znižali so se tudi stroški porabljenega materiala, in sicer za 17,8 %, ter stroški energije za 6,1 %. Nižji zunanji stroški so pomembno ublažili vpliv padca prihodkov na poslovni izid. Stroški dela so se nasprotno povečali za 5,8 % na 197,8 mio EUR, čeprav se je število zaposlenih povečalo le za 0,6 % na 4.557. Dodana vrednost je porasla za 2,5 % na 310,4 mio EUR, dodana vrednost na zaposlenega pa za 2,0 % na 68.120 EUR. Ker so stroški dela rasli hitreje od produktivnosti, se je njihov delež v dodani vrednosti povečal za 2 odstotni točki na



Foto: AI

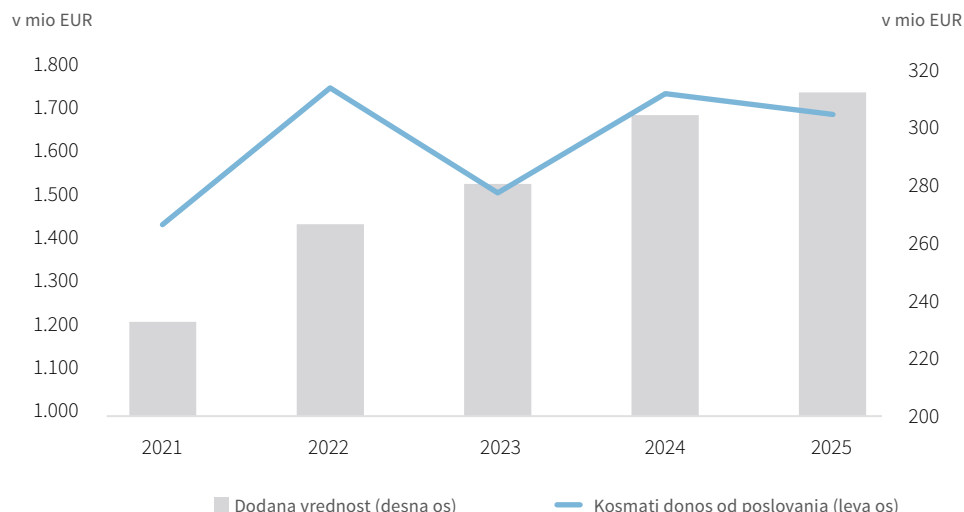
63,7 %. Bruto marža se je izboljšala za 0,9 odstotne točke na 18,4 %.

Poslovni izid stabilen, neto dobiček občutno nižji

EBITDA se je zmanjšala za 2,8 % na 112,6 mio EUR, EBITDA marža pa je ostala skoraj nespremenjena pri 6,7 %. EBIT se je povečal za 0,5 % na 58,5 mio EUR. Kljub

stabilnemu osnovnemu poslovanju se je neto čisti dobiček znižal za 25,8 % na 29,9 mio EUR. Največje odstopanje predstavlja drugi odhodki, ki so se povečali za 369 % oziroma za 13,5 mio EUR. Čista izguba družb z izgubo se je povečala za 136 % oz. za 11,4 mio EUR. mio EUR, pri čemer je pomemben del povečanja izviril iz ene družbe. ■

Prodaja in dodana vrednost



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

Logistika	2025	Relat. sprem., 25/24*	Abs. spr. 25/24	2024	Geom. povpr. 5-letna sprem. v %
Število družb	501	2,5	12,0	489	0,9
Kosmati donos od poslovanja (mio EUR)	1.686,0	-2,7	-47,2	1.733,2	9,2
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	1.670,2	-2,7	-46,4	1.716,6	9,3
Delež prodaje na tujih trgih (%)	62,7	1,0	1,0	61,7	1,5
Dodana vrednost (mio EUR)	310,4	2,5	7,7	302,7	9,5
Bruto marža (%)	18,4	0,9	0,9	17,5	0,3
Število zaposlenih, po delovnih urah	4.557	0,6	26,0	4.531	3,2
Dodana vrednost na zaposlenega (v EUR)	68.120	2,0	1.306	66.814	6,1
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	63,7	2,0	2,0	61,7	0,8
Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega (v EUR)	2.611	3,9	97	2.514	6,6
EBITDA (mio EUR)	112,6	-2,8	-3,2	115,8	8,1
EBITDA marža (%)	6,7	0,0	0,0	6,7	-1,0
Poslovni izid/EBIT (mio EUR)	58,5	0,5	0,3	58,2	7,4
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	29,9	-25,8	-10,4	40,4	-1,6
Neto marža (%)	1,8	-0,6	-0,6	2,3	-9,9
ROE (%)	7,0	-2,7	-2,7	9,7	-8,7
Neto finančni dolg na EBITDA	1,1	0,0	0,0	1,1	-11,9
Kratkoročni koeficient	1,3	0,0	0,0	1,3	-1,4
Investicije v opredmetena osnovna sredstva (mio EUR)	48,6	4,8	2,2	46,3	12,0
Delež investicij v opred. osn. sredstva/ čisti prihodki od prodaje (%)	2,9	0,2	0,2	2,7	2,5

Metodologija zajema: Logistika (SKD 52.21 - Spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu; 52.25 Logistične storitve; 52.26 Druge spremljajoče prevozne dejavnosti; 52.32 Posredniške dejavnosti za potniški prevoz, brez DARS)

* v %, razen za kazalnike Delež prodaje na tujih trgih (%), Bruto marža (%), Stroški dela v dodani vrednosti (%), EBITDA marža (%), Neto marža (%), ROE (%), Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%), v o. t.; za kazalnika Neto finančni dolg na EBITDA in Kratkoročni koeficient razlika; N.A. - izračun ni smiselno

Logistika, 2025

rang	Naziv družbe	Št. zaposlenih po del. urah	Kosmati donos od poslovanja, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	INTEREUROPA d.d.	625	137.784	3,7	36.363	8,5	3.338.667
2	GLOVIS EUROPE GmbH, Podružnica Koper	54	125.361	-12,6	9.900	0,1	5.514.019
3	TPG EXPRESS, d.o.o.	100	93.704	-1,7	9.078	-3,5	1.256.732
4	cargo-partner d.o.o.	147	85.272	-5,8	13.921	13,9	212.381
5	BOXLINE UCL d.o.o.	57	69.101	-9,6	2.531	-32,1	-152.014
6	Kuehne + Nagel d.o.o.	198	53.286	-3,3	15.891	-4,4	-38.041
7	DSV Transport d.o.o.	198	50.684	-5,6	11.728	-5,1	-435.557
8	SCHENKER d.d.	145	44.922	-10,2	9.586	-14,5	1.348.271
9	RCM d.o.o.	87	40.472	34,4	7.128	33,3	1.631.871
10	DHL GLOBAL FORWARDING, d. o. o.	58	40.203	2,4	4.912	5,8	1.284.036
11	T.L.Sirk d.o.o.	184	39.650	-7,1	13.858	-23,4	1.119.675
12	CEVA Adria d.o.o.	58	26.281	-5,1	3.590	-21,0	-295.316
13	COMARK, d.o.o.	26	24.484	38,3	4.226	68,5	1.764.919
14	FMS LOGISTIKA d.o.o.	21	21.088	12,6	1.360	10,6	92.919
15	DRAGON MARITIME d.o.o.	23	20.206	10,8	2.068	1,2	336.432
16	DSV Air & Sea d.o.o.	21	17.723	6,4	1.389	4,4	105.163
17	Rhenus logistika d.o.o.	32	17.473	-0,2	1.820	-2,8	33.145
18	ALFA SP d.o.o.	29	17.391	4,8	2.518	13,3	885.747
19	FERSPED, d.o.o.	55	16.748	4,1	2.894	-13,8	-1.140.528
20	CONBULK d.o.o.	12	16.427	-21,8	1.347	-28,5	419.437

Opomba: upoštevane največje družbe po kosmatem donosu od poslovanja v letu 2025 v dejavnosti SKD 52.21, 52.25, 52.26 in 52.32, brez DARS.

Vir: Ajpes, javna objava, E-bonitete

ELEKTRIFIKACIJA LOGISTIKE

Skladišča so že skoraj povsem električna, tovornjaki šele na začetku poti

Elektrifikacija logistike ne poteka povsod z enako hitrostjo. Medtem ko je notranji transport v skladiščih že dolgo pretežno električen in električni viličarji danes prevladujejo tudi pri novih nakupih, je prehod na električni pogon v cestnem tovornem prometu šele na začetku.

Nina Šprohar

Podnebne spremembe in vse pogostejši ekstremni vremenski pojavi povečujejo pritisk na gospodarstvo in prometni sektor, ki ostaja eden pomembnejših virov emisij toplogrednih plinov. Prav transport in logistika zato sodita med zahtevnejše sektorje pri prehodu v nizkoogljično gospodarstvo.

Elektrifikacija logistike je širok proces in ne pomeni le zamenjave dizelskega tovornjaka z električnim – zajema električne viličarje, paletne vozičke in drugo skladiščno mehanizacijo, avtomatizirana vodena vozila, električna dostavna vozila za zadnji kilometer, električne tovornjake za težji cestni transport ter ustrezno polnilno in elektroenergetsko infrastrukturo.

Slika je pri posameznih segmentih zelo različna; v notranji logistiki je električni pogon že dolgo standard, na cestah pa električni tovornjaki šele začnejo dokazovati, da so lahko uporabni tudi pri zahtevnejših transportnih nalogah.

Devetnajst od dvajsetih novih viličarjev je električnih

Če je elektrifikacija cestnega tovornega prometa še v začetni fazi, je stanje v skladiščih bistveno drugačno. Po podatkih podjetja **Jungheinrich** je danes v Sloveniji električno gnanih že 19 od 20 novih prodanih viličarjev.

Pri skladiščnih viličarjih je električni pogon že dolgo praktično edina možnost. Regalni, visokodvižni paletni, komisio-nirni in visokoregalni viličarji so namreč zasnovani za delo v zaprtih prostorih, kjer uporaba dizelskih pogonov zaradi izpušnih plinov niti ne bi bila primerna.

Večja sprememba se v zadnjih letih dogaja predvsem pri čelnih viličarjih, ki se uporabljajo tudi na prostem in so bili tradicionalno pogosto dizelski ali plinski. Še



Električni viličarji Foto: Jungheinrich

pred desetimi leti je bil delež takšnih pogonov pri čelnih viličarjih približno polovica, danes pa po oceni Jungheinricha električni viličarji predstavljajo že okoli tri četrtine tega segmenta. K temu je prispevala tudi ekonomska računica, ocenjujejo v podjetju: »Zaradi zaostritve regulative v zvezi s tretmajem izpušnih plinov se je podražil dizelski oz. plinski pogon, zaradi česar je prišlo do praktično izenačitve nakupne cene dizla v primerjavi z električnim viličarjem. Upošteva se nižje stroške energenta in vzdrževanja električnega viličarja se trend elektrifikacije nezadržno nagiba v prid električnim viličarjem.«

Litij-ionske baterije spreminjajo delo v skladišču

Pomemben del razvoja notranje logistike je tudi prehod s klasičnih svinčevo-kislinskih

na litij-ionske baterije, vendar je znotraj te številke potrebno razlikovati med različnimi segmenti oziroma voltažami. Pri manjših, 24-voltnih viličarjih je delež litij-ionskih baterij po oceni Jungheinricha že med 80 in 90 odstotki. Pri srednjem, 48-voltnem segmentu je približno polovičen, pri največjih 80-voltnih viličarjih pa zaradi višje začetne cene še vedno prevladujejo tradicionalne svinčevo-kislinske baterije.

Litij-ionska baterija pa ne prinaša le drugačnega vira energije, temveč spremeni tudi organizacijo dela. Baterije omogočajo hitrejše in vmesno polnjenje, kar je posebej pomembno pri večizmenskem delu, poudarjajo v podjetju Jungheinrich.

Ključno prednost novih baterij vidijo v kombinaciji z digitalizacijo, kar ponazorijo na primeru iz prakse v klasičnem skladišču, kjer lahko nepravilno upravljanje

baterij hitro povzroči zastoj. Delavec lahko v prvi izmeni izprazni baterijo, viličarja pa ne priklopi na polnilnik. Naslednja izmena tako dobi prazno vozilo in mora pred začetkom dela čakati na polnjenje. *»Tej situaciji se lahko izognemo, če bo vodja skladišča med kosilom v prvi izmeni dobil sporočilo, da viličar stoji, baterija je skoraj prazna, a se ne polni,«* razložijo.

Pri večjih flotah je mogoče polnjenje tudi dinamično upravljati. Polnilniki se lahko povezujejo prek centralnega sistema, ki uravnava skupno odjemno moč in preprečuje preseganje dogovorjenih energetskih konic. To je za podjetja pomembno tudi zaradi stroškov omrežnine in obračunavanja konične moči. Poleg tega so litij-ionske baterije hermetično zaprte in ne oddajajo nobenih plinov, kar je po besedah sodelavcev s podjetja Jungheinrich posebej pomembno v prehranski in farmacevtski industriji. Prav tako odpade potreba po dolivanju vode in čiščenju baterij.

” Prvi električni tovornjaki že opravljajo vsakodnevne prevoze po Sloveniji, vendar njihovo širšo uporabo omejuje predvsem še vedno nezadostna infrastruktura za polnjenje težkih vozil.

Po navedbah Jungheinricha imajo litij-ionske baterije približno trikrat daljšo življenjsko dobo in porabijo okoli 20 odstotkov manj energije, saj imajo manjšo notranjo upornost in hkrati omogočajo bistveno večji delež rekuperacije med zaviranjem vozila od kislinke baterije. *»Nakupna cena tovrstne baterije pa ni trikrat višja, zato se ekonomska enačba izide,«* poudarjajo. Slednja je po njihovi oceni tudi ključna pri odločitvah kupcev, čeprav litij-ionska tehnologija zadovolji tudi okoljske cilje.



Litij-ionska baterija. Foto: Jungheinrich

Avtomatizacija spreminja človekovo vlogo v notranji logistiki

Elektrifikacija in avtomatizacija sta v sodobni notranji logistiki tesno povezani. Avtomatizirana vodena vozila so posebej smiselna pri ponavljajočih se procesih, še zlasti v skladiščih, ki delujejo neprekinjeno v več izmenah. V takšnih sistemih je ključnega pomena možnost kratkih in pogostih polnjenj ter samodejnega priklopa vozila na polnilno infrastrukturo. Zato se pri avtomatiziranih projektih praviloma uporablja litij-ionska tehnologija, pojasnjujejo v Jungheinrichu.

V prihodnjih letih naj bi bilo v notranji logistiki vse več avtomatiziranih sistemov, predvsem tam, kjer se transportne poti in naloge ponavljajo. Posamezne tehnologije bodo hkrati vse tesneje povezane

– od skladiščne opreme do sistemov za upravljanje skladišča in proizvodnje, napovedujejo v Jungheinrichu. Menijo, da bo vse pomembnejšo vlogo imela tudi umetna inteligenca, predvsem pri optimizaciji poti, razporejanju transportov in prilagajanju procesov trenutnim potrebam.

Ali to pomeni, da človeka v teh procesih sploh ne bo več? Ne nujno, pravijo sogovorniki. Se bo pa spremenila njegova vloga. *»Manj bo fizičnega in ponavljajočega se dela, več pa nadzora, upravljanja in odločanja.«*

Trgovska logistika kot primer elektrifikacije v praksi

Elektrifikacija notranje logistike je že povsem vsakdanja praksa tudi v velikih trgovskih sistemih. V **Lidlovem** logističnem centru v Arji vasi je bil notranji transport že

Vse večje povpraševanje po električnih tovornjaki

Da elektrifikacija težkega cestnega prometa ni več zgolj dolgoročna vizija, kažejo tudi evropski podatki. Po podatkih **Mednarodnega sveta za čisti transport (ICCT)** je bilo leta 2025 v Evropi registriranih več kot 23.700 novih brezemisijevih srednje težkih in težkih gospodarskih vozil. Delež brezemisijevih tovornjakov nad 3,5 tone je dosegel 4,5 odstotka, potem ko je leto prej znašal 2,5 odstotka. Posebej hitro raste segment srednje težkih tovornjakov in dostavnih vozil med 3,5 in 12 tonami. Delež brezemisijevih vozil se je v tem segmentu v enem letu več kot podvojil – z 10,4 odstotka leta 2024 na 21 odstotkov leta 2025.

Na trg vplivajo tudi vse strožji evropski cilji za zmanjšanje emisij CO₂, saj morajo proizvajalci gospodarskih vozil postopoma zmanjševati povprečne emisije novih vozil, cilji pa se bodo v prihodnjih desetletjih še zaostrovali. Prodajo brezemisijevih tovornjakov dodatno spodbujajo cestninske politike. Evropska ureditev državam omogoča oprostitve oziroma ugodnosti za brezemisijevska vozila, cestninski sistemi pa naj bi v večji meri upoštevali tudi emisijski profil vozila.



Polnjenje-e-avtobusa Foto: Petrol

od začetka zasnovan kot popolnoma elektrificiran sistem. Električna flota pokriva vse ključne skladiščne procese – od prevzema in skladiščenja do komisioniranja in odpreme blaga. Avtomatiziranih vodenih vozil trenutno še ne uporabljajo, a jim »obsežna in raznolika obstoječa flota, od komisionirnih do visokoregalnih viličarjev, omogoča visoko odzivnost ter optimizacijo vsakega koraka v skladiščnem procesu«.

” Tudi železnica, ki velja za enega najbolj trajnostnih načinov prevoza blaga, v Sloveniji še nima v celoti elektrificiranega omrežja.

Prednosti električnega pogona vidijo tako pri stroških in vzdrževanju kot pri delovnem okolju. Električna oprema omogoča čistejši zrak v zaprtih prostorih in tišje delovanje, kar vpliva na raven hrupa, varnost in pogoje dela. Pomemben del sistema je lastna

polnilna infrastruktura – v Lidlu poudarjajo, da je zanesljivo in optimizirano polnjenje eden ključnih pogojev za stabilno delovanje logističnega centra. Polnilne točke so zato razporejene po skladišču, kar omogoča večjo prilagodljivost pri organizaciji dela in nadzor nad razpoložljivostjo vozil.

Tudi pri **Hoferju** električna oprema dobiva vse pomembnejšo vlogo. Pri uvajanju novih tehnologij upoštevajo predvsem energetske učinkovitost, stroškovno upravičenost skozi celoten življenjski cikel, vpliv na delovno okolje in produktivnost. Toda elektrifikacija se pri trgovskih podjetjih vse bolj seli tudi iz skladišč na ceste.

Lidl in Hofer že z električnimi tovornjaki

Tako Hofer kot Lidl električne tovornjake že uporabljata v rednem prometu. Hofer je svoj vozni park dopolnil z dvema električnima tovornjakoma Mercedes-Benz eActros 600. Vozili z enim polnjenjem v praksi prevozita več kot 450 kilometrov, kar zadostuje za dostavo iz upravno-logističnega centra v Lukovici v vse trgovine Hofer po Sloveniji. Tovornjak ima nosilnost 33 evropalet, torej primerljivo s klasičnim tovrnim vozilom. Polni se s posebnim 400-kilovatnim polnilnikom v Lukovici, polnjenje pa traja približno 45 do 50 minut. Po izračunih podjetja običajni tovornjak porabi povprečno okoli 3.800 litrov

goriva na mesec. En električni tovornjak lahko tako na letni ravni nadomesti približno 45.600 litrov dizelskega goriva. »Ob tem na parkiriščih trgovin s partnerjem Allegom vzpostavljamo razvejano mrežo ultra hitrih električnih polnilnic, kjer lahko kupci med nakupi hitro napolnijo svoja električna vozila. Do konca leta 2026 bo polnjenje električnih vozil po konkurenčnih cenah mogoče pred skoraj 50 trgovinami Hofer po Sloveniji,« napovedujejo.

Tudi Lidl je začel elektrifikacijo širiti iz notranje logistike v zunanji transport, posebno pozornost pa namenjajo dostavi na »zadnjem kilometru«, saj tu vidijo največji potencial za pozitiven okoljski vpliv. V sodelovanju s podjetjem Soršak Transport tako uporabljajo popolnoma električno dostavno vozilo za dostavo v trgovine v središču Ljubljane. Vozilo je opremljeno s hladilno komoro in razkladalno-nakladalno rampo za dvig palet. V sodelovanju s partnerjem Pfeifer pa so v poslovanje vpeljali tudi električni polpriklopnik z baterijsko električno hladilno enoto, s čimer zmanjšujejo porabo goriva in emisije tudi med mirovanjem vozila na razkladalnih mestih. »Izjemno pomemben korak na tem področju pa je tudi prva linija brezemisijskega transporta v Sloveniji med našim logističnim centrom v Arji vasi in proizvodnjo Radenske v Boračevi, ki jo z lastnim električnim tovornjakom izvaja naš partner Radenska,« dodajajo v Lidlu.

Opozarjajo pa, da bo nadaljnja širitev električnih vozil v zunanjem transportu tesno povezana z razvojem ustrezne polnilne infrastrukture. »Ključne bodo nadaljnje investicije v javno in zasebno omrežje, ki bodo gospodarstvu omogočile še hitrejši in bolj učinkovit prehod,« ocenjujejo.

Največja ovira ostaja infrastruktura

V **Petrolu** medtem ocenjujejo, da je Slovenija na začetku pomembne razvojne faze pri vzpostavljanju infrastrukture za električno logistiko. »Ključno bo, da se razvoj infrastrukture za težka električna vozila pospeši predvsem na glavnih prometnih in logističnih koridorjih,« menijo. Trenutno imajo z vsaj eno polnilnico za tovorna vozila pokrite le dolenjski in štajerski avtocestni krak ter ljubljansko obvoznico, a že letos načrtujejo zaključek dveh dodatnih polnilnih parkov za težja vozila – enega na primorskem in drugega na gorenjskem avtocestnem kraku. V Sloveniji imajo sicer trenutno skupno šest javnih ultra hitrih polnilnic za težka vozila, do konca leta pa načrtujejo postavitve najmanj še treh.

Opozarjajo, da potreb električnega tovornjaka ni mogoče primerjati s potrebami osebnega avtomobila. Težka električna vozila imajo namreč bistveno večje baterijske kapacitete in po navedbah Petrola za posamezno polnjenje porabijo približno od 200 do 500 kilovatnih ur električne energije. Polnjenje lahko traja od približno pol ure do ene ure in pol. Za učinkovito uporabo v mednarodnem in težkem tovarnem prometu bodo potrebna polnilna mesta z močjo 350 kilovatov in več. Pomemben razvojni korak bo standard MCS oziroma megavatno polnjenje, ki bo omogočal še bistveno višje polnilne moči, ocenjujejo pri Petrolu.

Za logistična podjetja in večje centre pa ne bo dovolj le javna infrastruktura. Potrebna bo kombinacija lastnega polnjenja in javnih polnilnic na poti. Za vozila, ki so dlje časa parkirana, Petrol kot primerno rešitev vidi počasnejše oziroma srednje hitro polnjenje z močjo med 50 in 100 kilovati. Vozila, ki morajo hitro nadaljevati pot, pa bodo potrebovala zmogljivejše DC-polnilnice z močjo 200 kilovatov in več.

Problem niso le polnilnice, ampak tudi električno omrežje

Postavitev polnilnice za težki električni transport je tako bistveno zahtevnejša kot postavitve običajne polnilnice za osebna vozila. Polnilna infrastruktura za tovornjake zahteva velike površine, saj morajo imeti vozila dovolj prostora za dostop in manevriranje. Pomembna je tudi možnost polnjenja brez odklopa priklonika ter več polnilnih mest na eni lokaciji, naštevajo pri Petrolu. Največji izziv pa je pogosto zagotavljanje zadostne priključne moči.

Med težavami izpostavijo še dolgotrajne postopke za pridobitev ali povečanje električne priključne moči, prostorske omejitve, zlasti ob avtocestah, pridobivanje soglasij in dovoljenj ter visoki stroški elektroenergetske infrastrukture.

Kljub temu Petrol zaznava vse več zanimanja transportnih in logističnih podjetij za lastne polnilne rešitve. Povpraševanje se iz leta v leto povečuje, čeprav so začetne naložbe visoke. Po njihovem mnenju bo širša elektrifikacija težkega cestnega prometa zahtevala večje polnilne parke ob glavnih prometnih koridorjih, avtocestah in logističnih centrih.

»Ključna bo usklajenost treh področij: razvoja javno dostopne polnilne infrastrukture, predvsem na glavnih prometnih koridorjih in

v logističnih središčih, pravočasna krepitev elektroenergetskega omrežja in sodelovanje med državo, elektrooperaterji, občinami, upravljavci cest, logističnimi podjetji in ponudniki infrastrukture. Pri takšnih projektih je potrebno dolgoročno načrtovanje, saj je čas izvedbe pogosto odvisen predvsem od postopkov pridobivanja soglasij, zemljišč in električne priključne moči,« sklenejo.

Elektrifikacija prog pod povprečjem EU

Pomemben del trajnostnega transporta predstavlja tudi železnica, kjer je električni pogon že dolgo uveljavljen – a je v Sloveniji od skupno 1.208 kilometrov železniških prog elektrificiranih 610 kilometrov oziroma približno polovica omrežja. To je nekoliko pod povprečjem Evropske unije, kjer je elektrificiranih okoli 57 odstotkov prog. Železniški promet Slovenskih železnic že danes v pomembnem delu temelji na električnem pogonu, vendar neelektrificirane proge ostajajo pomembna omejitev.

»Četudi se – kot rečeno – večji del potniškega prometa odvija po elektrificiranem delu omrežja, so za zagotavljanje železniških povezav na neelektrificiranih progah še vedno nujne dizelske motorne garniture. Tudi številne stranske proge, ki povezujejo pomembna slovenska podjetja, za katera prevoze opravlja družba SŽ – Tovorni promet, še vedno niso elektrificirane, zato lahko po njih vozijo le dizelske lokomotive,« pojasnjujejo na Slovenskih železnicah.

SŽ – Tovorni promet ima trenutno 143 lokomotiv, od tega 70 električnih in 73 dizelskih. Družba izvaja največjo posodobitev voznega parka električnih lokomotiv v zadnjih dveh desetletjih. Kot napovedujejo, bodo med aprilom 2027 in septembrom 2028 predvidoma prevzeli 30 novih večsistemskih električnih lokomotiv Traxx 3 MS proizvajalca Alstom. Vrednost posla znaša približno 150 milijonov evrov. Nove lokomotive naj bi omogočile večjo prilagodljivost in vstop na nove regionalne trge, hkrati pa naj bi porabile približno 20 odstotkov manj električne energije kot obstoječe lokomotive.

V Slovenskih železnicah nadaljnjo elektrifikacijo omrežja ocenjujejo kot pomemben razvojni korak pri zmanjševanju emisij, vendar pri infrastrukturnih projektih niso investitor. Načrtovanje in izvedba dodatne elektrifikacije javne železniške infrastrukture sta v pristojnosti države in Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo. ■

Ali bodo električni tovornjaki potrebovali tudi »varovalko«?

Eden glavnih zadržkov transportnih podjetij ostajata doseg in zanesljivost polnilne infrastrukture, a proizvajalci že razvijajo vmesne tehnološke rešitve. **Mahle** je letos predstavil nov sistem podaljševalnika dosega za težke baterijsko-električne tovornjake. Gre za sistem, ki baterijskemu električnemu vozilu omogoča večjo fleksibilnost pri daljših vožnjah in na območjih, kjer polnilna infrastruktura še ni dovolj razvita, vključuje pa visokonapetostni generator, ki ga poganja kompaktni motor z notranjim zgorevanjem. Deluje kot dodatni vir energije, ko baterijski doseg ni dovolj. Po navedbah podjetja Mahle ima lahko takšen tovornjak skupni doseg več kot 800 kilometrov. Približno 400 kilometrov bi omogočala baterija, dodatnih 400 kilometrov pa podaljševalnik dosega. Sistem je sicer zasnovan tako, da nadomesti del baterijske zmogljivosti, kar lahko zmanjša maso vozila in poveča njegovo uporabnost pri težkih transportnih nalogah.

RAZVOJ

Ambiciozni cilji za konkurenčnost slovenskega gospodarstva

Cilji na področjih elektroindustrije, trajnostne mobilnosti in logistike so pomembni za konkurenčnost celotnega gospodarstva.

Barbara Perko

Gospodarska zbornica Slovenije (GZS) je skupaj z gospodarstveniki v dokumentu Made in Slovenia 2035 načrtala cilje za omenjena področja. Avtomobilski sektor in elektroindustrija sta izvozno pomembni panogi, logistika pa je ključna za spodbujanje mednarodne trgovinske menjave Slovenije tako v regiji kot širše.

Cilji so realistični in hkrati dovolj ambiciozni

»Cilji za elektroindustrijo so ambiciozni, a zelo dobro zasnovani in skladni z realnimi potrebami panoge. Kot sektor, ki ustvarja 8,3 % prihodkov slovenskega gospodarstva, šestino izvoza ter zaposluje okoli 55.000 ljudi, je elektroindustrija upravičeno prepoznana kot strateško ključna panoga,« poudarja **Andreja Hlišč, direktorica Zbornice elektroindustrije**.

Podjetja v slovenski elektroindustriji načrtujejo intenzivna vlaganja v razvoj novih izdelkov, digitalizacijo proizvodnje, uvajanje umetne inteligence in razširitev prisotnosti na globalnih trgih. Njihove ključne usmeritve so diverzifikacija, avtomatizacija, vertikalna integracija ter razvoj produktov z višjo dodano vrednostjo, vključno z rešitvami za ogljično nevtralnost in izdelki za dvojno uporabo.

Na podlagi zastavljenih ciljev lahko panoga odigra svojo razvojno in sistemsko podporno vlogo v celotnem gospodarstvu. Ključni izziv predstavljata globalna konkurenca (predvsem Azija) in nestabilnost globalnega okolja, »kar pomeni, da bodo cilji dosegljivi le ob močni podpori države in usklajenem delovanju podjetij,« je prepričana direktorica.

Pomembno je, da so že do leta 2030 sprejeti ukrepi, ki bodo industriji pomagali doseči zadane cilje. Poskrbeti je treba za pospešeno digitalizacijo in avtomatizacijo proizvodnje, obenem pa intenzivno vlagati



Foto: Depositphotos

v razvoj novih produktov, zlasti na področju elektrifikacije. Poskrbeti je treba, da bo na voljo več STEM kadrov, omogočiti hitrejše zaposlovanje tujcev in ustvariti spodbudno davčno okolje za inženirje. Andreja Hlišč dodaja, da je treba nujno zagotoviti konkurenčne pogoje poslovanja, kar pomeni predvidljive in stabilne politične odločitve, debirokratizacijo in zmanjšanje davčnih obremenitev za podjetja.

»Slovenska elektroindustrija lahko v prihodnjem desetletju izkoristi več pomembnih razvojnih priložnosti,

povezanih z globalnimi spremembami in novimi potrebami trga,« poudarja Andreja Hlišč. »V industriji, prometu in gradbeništvu elektrifikacija in digitalizacija odpirata prostor za nove produkte, storitve in programsko opremo z vgrajeno kibernetsko varnostjo in IoT tehnologijami. Slovenija je na tem področju nadpovprečno konkurenčna,« izpostavlja. Izvozne priložnosti prinašata tudi obnova in prestrukturiranje prizadetih območij (Ukrajina, Bližnji vzhod), vendar zaradi trenutne geopolitične negotovosti in omejenih finančnih virov

ni jasno, koliko jih bo Slovenija dejansko izkoristila.

»Vertikalna integracija in delna proizvodnja (npr. polizdelki) v Aziji (Kitajska, Indija, ASEAN države) omogočata boljše stroškovno upravljanje in odzivnost slovenskih podjetij,« eno od razvojnih priložnosti navaja Andreja Hlišč. Izpostavlja pa še dve pomembni točki. Prva je razvoj kadra in vlaganje v znanje, kjer lahko Slovenija s štipendijskimi shemami in spodbujanjem tehničnih poklicev okrepi bazo visoko usposobljenih strokovnjakov in s tem pridobi trajno konkurenčno prednost. Za povečanje obsega in diverzifikacijo pa bosta ključna rast z akvizicijami in vstop na nove trge, »a odprto ostaja vprašanje, od kod bo prišel potreben kapital«.

” Cilji bodo dosegljivi le ob močni podpori države in usklajenem delovanju podjetij.

Potrebni so nadaljnji tehnološki preboji

Na področju trajnostne mobilnosti cilje narekujejo svetovni megatrendi, od okoljskih vplivov in tehnološkega napredka do demografskih izzivov in sprememb v globalni ekonomiji. »Ukrepi za dosego teh ciljev so zelo obsežni in zahtevajo tudi močan premik v kompetencah, govorimo celo o tehnološkem cunamiju. Slovenska industrija ima sedaj še močno bazo znanja in s tem tudi osnove za izvedbo te zahtevne transformacije. Potrebujemo nadaljnje tehnološke preboje v samih izdelovalnih postopkih, kot tudi prehod na proizvode z višjo dodano vrednostjo in manjšim okoljskim vplivom. Velik potencial je tudi v napredni digitalizaciji proizvodov, predvsem na račun avtomatizacije in informatizacije mobilnosti,« je jasen **Aleš Bizjak, direktor Združenja kovinske industrije**.

Prvi pogoj, da bodo cilji lahko doseženi, je po njegovem mnenju zadržanje ambicioznih in sposobnih kadrov v Sloveniji ali njihovo privabljanje iz tujine. »Brez tega ne bo zadostnega razvoja ne na strani ponudbe proizvodov, kot tudi ne na strani

tehnoloških rešitev produktivnosti,« je poudaril. Poskrbeti je treba tudi za bolj agilne razvojne podpirne sheme, ki niso usmerjene samo v razvoj novih naprednih proizvodov, ampak tudi v razvoj avtomatiziranih in digitaliziranih procesov, ki bodo zagotavljali ustrezno produktivnost in podpirali zeleni prehod.

»Če upoštevamo celotno dobavno verigo je skupna vrednost prihodkov avtomobilskega sektorja ocenjena na 12 mrd evrov, kar je enakovredno največjim panogam slovenskih predelovalnih dejavnosti, kot sta kovinska ali elektro industrija. Zato je slovensko gospodarstvo precej odvisno od avtomobilske industrije, ne samo z vidika samega obsega poslovanja in s tem povezanih delovnih mest, ampak tudi z razvojnega vidika, saj je ravno avtomobilska industrija močan vir naprednih tehnoloških rešitev,« je pojasnil. Zapolniti je treba tudi veliko vrzel v konkurenčnosti, ki lahko znaša več kot 20 % napram globalnim tekmecem. »Podjetja potrebujejo enake konkurenčne pogoje. Slaba konkurenčnost znatno in dolgoročno zmanjšuje prihodke, hkrati pa tudi močno zavira nadaljnji razvojni potencial industrije v Sloveniji. To se lahko zgodi tudi, če se slovenska podjetja pričnejo odločati, da v večji meri prenesejo svojo proizvodnjo v tujino.«

Pomembno je, da podjetja izkoristijo tehnološko transformacijo, se uveljavijo kot razvijalci proizvodov z višjo dodano vrednostjo in nižjim okoljskim odtisom, lastnimi blagovnimi znamkami kot tudi uvajajo visoko produktivne procese. »Priložnosti so tudi v lokalizaciji dobavnih verig, saj v avtomobilski industriji logistični stroški predstavljajo pomemben del vseh stroškov za izdelavo vozila.«

Cilji logistike so cilji za konkurenčnost gospodarstva

»Ohranitev in izboljšanje konkurenčnosti slovenske logistike bo še povečalo izvozno usmerjenost panoge in kvaliteto oskrbovanja domačega gospodarstva, ustvarilo kvalitetna delovna mesta in prispevalo k še večji konkurenčnosti slovenskega gospodarstva,« je prepričan **Robert Sever, direktor Združenja za promet**. »Osebnostno menim, da če bomo izboljšali konkurenčnost slovenske logistike, se bo izvozna usmerjenost panoge še povečala in izboljšala se bo tudi kvaliteta oskrbovanja domačega gospodarstva.

Logistika ustvarja kvalitetna delovna mesta in po mednarodnih raziskavah bistveno prispeva k povečanju konkurenčnosti celotnega gospodarstva, zato so cilji panoge v *Made in Slovenia 2035* v bistvu cilji za konkurenčnost slovenskega gospodarstva.«

Sever poudarja, da se slovenska logistična podjetja odzivajo na spremembe, ki se dogajajo, saj v nasprotnem primeru ne bi ohranjala konkurenčnosti v globalnih oskrbovalnih verigah. Še vedno pa ostajajo določene neizkoriščene priložnosti. »Slovenija ne izkoristi v polni meri geostrateške lege na križišču evropskih prometnih koridorjev. Nismo dovolj ambiciozni pri razvoju logističnih vozlišč, ki bi ponujala digitalizirane (pametne), trajnostne in zelene rešitve za vso blago, ki je namenjeno na nam ključne trge v Sredozemlju, Balkanu in osrednji Evropi.«

” Ukrepi za dosego teh ciljev so zelo obsežni in zahtevajo močan premik v kompetencah, govorimo celo o tehnološkem cunamiju.

Slovenija mora imeti jasno strategijo razvoja logistike. »Verjetno je to značilno za vso gospodarstvo, ampak ne škodi večkrat poudariti, da je nujno ustvariti konkurenčno in predvidljivo poslovno okolje. Pri konkretnih ukrepih pa smo uvrstili zelo visoko poenostavitev postopkov za pridobivanje delovnih dovoljenj in izboljšanje izobraževanja kadrov v logistiki, saj bo v prihodnje to konkurenčna prednost vsake države. Logistika je zelo odvisna tudi od internacionalizacije in konkurenčnega nastopa na ključnih strateških trgih, zato je strateško ukvarjanje z internacionalizacijo pomembna naloga v bodoče,« dodaja Robert Sever. ■

UI V LOGISTIKI

Podjetja, ki umetno inteligenco šele uvajajo, so že v zamudi

V logistiki, kjer so procesi že digitalno podprti, umetna inteligenca ponuja velike priložnosti, od optimizacije poti in zniževanja stroškov do avtomatizacije administracije in izboljšanja kakovosti storitev.

Mateja Jordan

Digitalizacija povečuje učinkovitost posameznih procesov, umetna inteligenca (UI), ki omogoča temeljno spremembo poslovnih modelov, pa predstavlja jedro digitalne transformacije. Ob globalnem pritisku na cene postaja njena uporaba celo bistvena konkurenčna prednost, poudarja **predsednik Slovenskega logističnega združenja Igor Žula**. »Gre za najpomembnejšo tehnologijo prihodnosti, pri kateri ne bo odločilno, kje podjetja začnejo, temveč kako hitro. Zmagovalci bodo tisti, ki bodo z uvajanjem UI začeli pravočasno – podjetja, ki šele začenjajo, pa so že v zamudi.«

Slovensko logistično združenje, ki povezuje vse, ki so kakorkoli vključeni v logistiko, zato z različnimi pobudami in dogodki aktivno spodbuja uvajanje tehnoloških in digitalnih rešitev. Njegova ključna ambicija pa je približati sodobne tehnologije čim širšemu krogu podjetij in jim olajšati odločitev za digitalno transformacijo.

LUKA.DT: umetna inteligenca kot gonilo pametnega pristanišča

V **Luki Koper** so prve večje korake v smeri koncepta pametnega pristanišča (Smart Port) naredili z dvoletnim projektom LUKA.DT, v okviru katerega je konzorcij šestih partnerjev (Luka Koper, Actual IT, Emigma, Špica International, Igea in Solvesall) razvil napredne digitalne rešitve za nadgradnjo ključnih pristaniških procesov.

Projekt, ki temelji na uvajanju digitalizacije in avtomatizacije, je tesno povezan s strateškimi infrastrukturnimi in okoljskimi projekti, saj vodi k učinkovitejši rabi virov, večji produktivnosti in zmanjševanju okoljskega vpliva in stroškov poslovanja, poudarjajo v družbi. Kot je ob predstavitvi

projekta poudarila **predsednica uprave Luke Koper Nevenka Kržan**, digitalizacija v pristanišču ne pomeni zgolj uvajanja novih tehnologij, temveč celovito preobrazbo poslovnih modelov, ki omogoča hitrejše, učinkovitejše, preglednejše in predvsem varnejše delovanje.

»**Ob globalnem pritisku na cene postaja uporaba umetne inteligence celo bistvena konkurenčna prednost.**

Rešitve projekta so bile usmerjene v uporabo UI pri odločanju in načrtovanju, napredno upravljanje podatkov, izboljšanje varnosti ter optimizacijo skladiščnih in transportnih procesov. Med najpomembnejšimi učinki izstopajo pametno načrtovanje delovne sile, napovedni modeli za izbiro tipa prevoza na kontejnerskem terminalu, ki so zmanjšali nepotrebne premike tovora in bistveno izboljšali učinkovitost, ter simulacijski modeli za povečanje pretočnosti na avtomobilskem terminalu. Pomemben del projekta so tudi rešitve za digitalno upravljanje skladišč, nadgradnjo videonadzora, virtualno usposabljanje zaposlenih ter digitalizacijo storitvene verige, vključno z naprednim upravljanjem prihodov tovarnjakov in železniških prevozov.



»Zmagovalci bodo tisti, ki bodo z uvajanjem UI začeli pravočasno,« poudarja predsednik Slovenskega logističnega združenja Igor Žula. Foto: Studiodor, Dean Grgurica

Intereuropa: digitalna logistika kot zanesljiva podpora dobavnim verigam

Sposobnost prilagajanja spremembam v transportu in logistiki, ki ju danes zaznamujejo digitalizacija, tehnološki razvoj in stalna optimizacija poslovnih procesov, je nujna za učinkovito izvajanje procesov in zanesljivo podporo dobavnim verigam, poudarja **izvršna direktorica za logistične rešitve v Intereuropi, Mateja Pikl**. Poslovno okolje se v zadnjih letih hitro spreminja, z njim pa tudi pričakovanja uporabnikov logističnih storitev.

V Intereuropi se teh izzivov dobro zavedajo, zato svoje storitve in procese nenehno nadgrajujejo ter prilagajajo. Skrbno spremljajo logistične tokove, poslovanje pa organizirajo dovolj fleksibilno, da lahko



Luka Koper je v okviru projekta LUKA.DT s konzorcijem šestih partnerjev razvila napredne digitalne rešitve za nadgradnjo ključnih pristaniških procesov. Foto: arhiv Luka Koper

transportne in skladiščne kapacitete učinkovito prilagajajo strukturi in obsegu blaga.

V Intereuropi želijo podpreti proizvodna, trgovska in druga podjetja pri izvedbi tudi najbolj kompleksnih logističnih operacij, zato vlagajo v razvoj skladiščne infrastrukture, informacijske tehnologije ter sodobne digitalne rešitve za večjo učinkovitost procesov in prilagojene rešitve za stranke. Digitalizacija v logistiki prinaša predvsem boljšo integracijo podatkov, hitrejši pretok informacij ter večjo preglednost nad blagovnimi tokovi, kar strankam omogoča sproten vpogled v gibanje in status njihovega blaga.

Napredna logistična infrastruktura in digitalna orodja omogočajo tesnejše in učinkovitejše povezovanje industrije z logističnimi storitvami predvsem z večjo integracijo procesov in podatkov. »V Intereuropi nenehno spremljamo tržne spremembe in prilagajamo svoje sisteme in procese, pri tem pa poseben poudarek namenjamo optimizaciji skladiščnih operacij, kot so sočasna obdelava več naročil, masovno komisioniranje in optimizacija komisionirnih poti,« pravi sogovornica.

Za zagotavljanje celovite sledljivosti v logističnih verigah so nadgradili vmesnike za izmenjavo podatkov med informacijskimi sistemi naročnikov in sistemi Intereurope, kar omogoča prevzem in obdelavo podatkov že na ravni dobaviteljev ter

bistveno poenostavi nadaljnje procese, kot so carinjenje, skladiščenje in distribucija.

Ob uvajanju novih logističnih projektov naročnikom zagotavljajo tudi strokovno podporo pri optimizaciji poslovnih procesov in integraciji njihovih sistemov z lastnimi rešitvami, s čimer logistika postane neposreden in učinkovit podaljšek njihovih proizvodnih ter prodajnih procesov.

” UI podjetja uvajajo kot podporno orodje za bolj učinkovite procese, izboljšanje komunikacije in zadovoljstvo uporabnikov.

Digitalizacija logistike naročnikom prinaša predvsem večjo preglednost dobavnih verig ter hitrejšo in zanesljivejšo procese. Z učinkovito izmenjavo podatkov in sprotim spremljanjem pošiljk lahko podjetja hitreje sprejemajo odločitve ter bolje načrtujejo proizvodnjo, zaloge in distribucijo. Pomembna prednost je tudi večja prilagodljivost, saj digitalna orodja omogočajo hiter odziv na spremembe v

povpraševanju, prometu ali razpoložljivosti kapacitet, avtomatizacija pa zmanjšuje napake in povečuje učinkovitost. Za naročnike to pomeni bolj predvidljive dobavne verige, krajše odzivne čase ter večjo stabilnost in konkurenčnost poslovanja, zaključuje Mateja Pikl.

Pošta Slovenije: Z umetno inteligenco do optimizacije dostavnih točk in poti

Pošta Slovenije se pri optimizaciji dostavnih točk sooča s kompleksnostjo dostavnega omrežja, raznolikostjo terena in potrebo po stalnem prilagajanju dostavnih poti dejanskim razmeram na terenu. Kot pomemben preboj na tem področju izpostavljajo nagradjeni projekt Optimizacija dostavnih točk z razvojem in uvedbo digitalnega sistema za vizualizacijo, optimizacijo in navigacijo dostavnih poti. Gre za celovito digitalno preobrazbo dostavnega procesa, ki temelji na sodobni platformi, zasnovani za stalne nadgradnje in prilagajanje na podlagi natančnih podatkov o poteh in lokacijah.

Ključno vlogo pri tem igra umetna inteligenca, ki omogoča učinkovitejše načrtovanje in dinamično prilagajanje dostavnih točk ter poti. Za uspešno optimizacijo so bistveni realni podatki s terena, kot so dejanske razdalje, časi dostav, dostopnost lokacij in prometne razmere, saj omogočajo natančnejše odločitve, večjo učinkovitost dostave in boljšo izrabo razpoložljivih virov, poudarjajo v Pošti Slovenije.

Optimizacija dostavnih točk in poti neposredno vpliva na zniževanje stroškov, izboljšanje kakovosti storitev in doseganje trajnostnih ciljev, omogoča hitrejšo in bolj predvidljivo dostavo, zmanjšuje število neuspešnih vročitev ter povečuje ažurnost, kar pomembno izboljšuje uporabniško izkušnjo. Optimizacija transportnih poti hkrati pomeni tudi manjšo porabo goriva in nižji ogljični odtis, kar ob okoljskih zahtevah in evropskih regulativah predstavlja dodatno prednost.

Na Pošti Slovenije UI uvajajo kot podporno orodje za bolj učinkovite procese, izboljšanje komunikacije in zadovoljstvo uporabnikov. Seveda pa z uvajanjem UI v logistiki vloge ljudi ne nadomeščajo, temveč nadgrajujejo. »Sodelavke in sodelavci v dostavi ostajajo nepogrešljiv člen logistične verige, saj zagotavljajo fleksibilnost in prilagajanje potrebam uporabnikov.« ■

JAVNI POTNIŠKI PROMET

»Ljudem moramo ponuditi dovolj kakovostno alternativo osebnemu avtomobilu«

Slovenija želi zmanjšati odvisnost od osebnih avtomobilov in povečati delež trajnostnih oblik mobilnosti. Ključno vprašanje ostaja, ali bo avtobus in vlak ljudem uspelo ponuditi kot zanesljivo in uporabniku prijazno alternativo avtomobilu.

Nina Šprohar

Podatki kažejo, da se zanimanje za javni potniški promet povečuje. V sistemu integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) je bilo lani prepeljanih 28,7 milijona potnikov, pri Slovenskih železnica pa so zabeležili zgodovinski mejnik – 20,9 milijona potnikov oziroma 25 odstotkov več kot leto prej. Rast števila potnikov je pomemben signal, vendar bo za dolgoročno spremembo potovalnih navad treba rešiti tudi nekatere temeljne pomanjkljivosti sistema: zanesljivost, hitrost, pogostost povezav, kakovost prestopov in dostopnost javnega prevoza zunaj večjih urbanih središč.

Cilj ni le čistejše vozilo, temveč manj avtomobilov

»Trajnostni javni potniški promet ni samo vprašanje brezemisijских vozil. Gre predvsem za to, da ljudem ponudimo dovolj kakovostno alternativo osebnemu avtomobilu.

Če želimo spreminjati potovalne navade, mora biti javni prevoz dostopen, zanesljiv, enostaven in konkurenčen,« poudarja **Miran Sečki, direktor Družbe za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP)**.

Vloga DUJPP je pri tem predvsem povezovanje posameznih oblik javnega prevoza v enoten sistem. Avtobusni in železniški promet naj bi za potnika vse manj predstavljala ločena sistema, temveč različna dela iste poti, to pa pomeni usklajevanje voznih redov, izboljševanje prestopov, razvoj enotne vozovnice in digitalnih rešitev ter boljše informacije o potovanju.

V DUJPP ocenjujejo, da je Slovenija v zadnjih letih na področju integracije avtobusnega in železniškega prometa naredila pomemben napredek. Posodablja se vozni parki, država vloga v cestno in



Če želimo spreminjati potovalne navade, mora biti javni prevoz dostopen, zanesljiv, enostaven in konkurenčen, meni Miran Sečki. Foto: Barbara Reya

železniško infrastrukturo, ponudba javnega prevoza pa se izboljšuje. Posledica je tudi večje število potnikov.

Po podatkih DUJPP je število uporabnikov po spremembi sistema voznih redov leta 2025 glede na leto 2024 zraslo za 26 odstotkov. Struktura uporabnikov v sistemu IJPP pa kaže, da javni prevoz še vedno v pomembni meri uporabljajo dijaki in študenti. Letos je bilo med uporabniki 40 odstotkov dijakov, deset odstotkov študentov, 25 odstotkov odraslih, 18 odstotkov upokojencev, tri odstotke invalidov in štiri odstotke otrok.

Prav povečanje deleža delovno aktivnega prebivalstva med uporabniki javnega prevoza ostaja eden pomembnejših ciljev. Med počitnicami se struktura uporabnikov spremeni – delež odraslih naraste na

45 odstotkov, delež upokojencev na 25 odstotkov –, vendar osebni avtomobil za velik del aktivnega prebivalstva še vedno ostaja prva izbira. »Vsak potnik, ki namesto avtomobila izbere javni prevoz, pomeni potencialno manjšo obremenitev cest in okolja,« poudarja Sečki.

Pri neposrednem izračunu okoljskih učinkov pa je po besedah sogovornika potrebna določena previdnost. Vsako potovanje z avtobusom ali vlakom namreč ne pomeni nujno ene vožnje z avtomobilom manj. Dejanski prihranek emisij je odvisen od tega, katero potovanje je javni prevoz nadomestil, od dolžine poti in vrste vozila. Nesporno pa večja uporaba javnega prevoza pomeni manjšo prometno obremenitev cest, manjšo potrebo po parkirnih

površinah in učinkovitejšo rabo prostora. Prav zato je pri razpravi o trajnostni mobilnosti pomembno gledati širše od same vrste pogona posameznega vozila.

Železnica kot hrbtenica trajnostne mobilnosti

Če je elektrifikacija mestnega in primestnega avtobusnega prometa eden od pomembnih korakov, železnica ostaja hrbtenica javnega potniškega prometa na daljših razdaljah. V **Slovenskih železnica** poudarjajo, da njihovi električni potniški vlaki že danes vozijo na električno energijo iz stoodstotno obnovljivih virov, »tudi dizelski vlaki pa so bistveno bolj trajnostni od avtobusov in osebnih avtomobilov, v katerih se v povprečju vozi le 1,2 potnika«.

Železnica ima pomembno prednost tudi zaradi velike zmogljivosti. Po navedbah Slovenskih železnic lahko vlak v prometnih konicah nadomesti od 250 do 350 avtomobilov, dvojna garnitura pa celo od 400 do 600.

Rast zanimanja za vlak je v zadnjih letih izrazita. Potniški promet Slovenskih železnic je lani dosegel 20,9 milijona potnikov, kar je največ v zgodovini samostojne Slovenije. V primerjavi z letom prej, ko je z vlakom potovalo 16,8 milijona potnikov, je to 25-odstotna rast. V Slovenskih železnica pričakujejo, da se bo rast nadaljevala tudi letos, in to kljub številnim zaporam prog ter prilagoditvam voznih redov zaradi obsežnih investicijskih del na železniški infrastrukturi.

Posodobitev voznega parka Slovenskih železnic

Eden ključnih stebrov razvoja železniškega prometa ostaja modernizacija voznega parka. Družba SŽ – Potniški promet ima trenutno 71 električnih lokomotiv in garnitur. V zadnjih letih so vozni park dopolnili tudi z 41 sodobnimi dizelskimi garniturami Stadler Flirt, ki omogočajo nadgradnjo v bimodalne vlake (dizel in elektrika). »Tudi te predstavljajo pomembno izboljšavo pri skrbi za okolje v primerjavi s starejšimi dizelskimi vozili, saj uporabljajo učinkovitejša motorja, porabijo manj goriva ter izpolnjujejo strožje emisijske standarde,« pojasnjujejo, starejše dizelske garniture pa postopoma umikajo iz prometa. Konec lanskega leta so Slovenske železnice podpisale tudi pogodbo za nabavo 20 novih potniških vagonov za mednarodni promet in štirih večsistemskih lokomotiv. Modernizacija sicer zahteva velika začetna

vlaganja, vendar dolgoročno pomeni nižje emisije, večjo energetske učinkovitost skladnost z evropskimi okoljskimi cilji.

Toda sodoben vlak sam po sebi še ne zagotavlja konkurenčnega javnega prevoza. Velik izziv ostaja zmogljivost železniškega omrežja. »V Sloveniji smo danes, ko govorimo o zmogljivosti železniške infrastrukture, močno omejeni. Naše proge so danes praktično stoodstotno zasedene, zato bo treba omrežje tudi v prihodnje nadgrajevati, če želimo zagotavljati kakovostnejše storitve in višjo frekvenco prevozov,« poudarjajo v Slovenskih železnica.

Investicije v infrastrukturo so zato ključne tako z vidika potniškega kot tovarnega prometa, dodajajo. Pomemben korak predstavlja skorajšnje dokončanje drugega tira med Divačo in Koprom, ki bo povečal zmogljivost železniške povezave s koprskim pristaniščem. Z novim tirom se bo zmogljivost na tej trasi po navedbah Slovenskih železnic povečala na 212 vlakov dnevno, kar v praksi pomeni možnost letnega prevoza približno 28 do 30 milijonov ton tovora – »približno dvakrat toliko kot danes, ko se po tej progi letno prepelje med 14 in 15 milijonov ton tovora«. Za potniški promet bo pomembna tudi nadgradnja ljubljanske železniške postaje. Po zaključku naj bi se zmogljivost osrednje železniške postaje bistveno povečala, izboljšali pa naj bi se pretočnost vlakov in uporabniška izkušnja potnikov.

Sečki: Največji izziv je zanesljivost

Kljub rasti števila potnikov je ena največjih prednosti osebnega avtomobila za mnoge še

vedno občutek večjega nadzora nad časom potovanja. Prav zato je zanesljivost javnega prevoza eden ključnih izzivov. »Če želimo še več ljudi prepričati o uporabi javnega prevoza, moramo zmanjšati tudi prednosti, ki jih danes ponuja osebni avtomobil. Biti moramo konkurenčni v času, udobju in ponudbi,« poudarja Sečki. Med največjimi izzivi izpostavlja še pogostost povezav, hitrost potovanja, kakovost prestopov in dostopnost na manj poseljenih območjih. Poseben poudarek bo zato namenjen tudi razvoju prevozov na klic, ki naj bi predstavljali tretji steber javnega potniškega prometa.

Zamude so po besedah sogovornika eden pomembnejših razlogov, zaradi katerih potniki izgubijo zaupanje v sistem. Del teh je trenutno posledica obsežnih infrastrukturnih projektov, vendar prav izboljšanje infrastrukture dolgoročno odpira možnost za hitrejši in zanesljivejši promet. V DUJPP zato poleg investicij v infrastrukturo veliko stavijo tudi na boljšo organizacijo sistema. Med prednostnimi nalogami so optimizacija voznih redov, dodajanje odhodov in boljše povezovanje avtobusnih ter železniških storitev.

Avtobus, vlak, vozovnica in informacije kot celota

Prihodnost javnega potniškega prometa je tesno povezana z digitalizacijo, saj potnik danes ne primerja več zgolj različnih prevoznih sredstev, temveč celotno uporabniško izkušnjo. »Usklajeni vozni redi, enotna vozovnica in zanesljive informacije v realnem času so zato pogosto odločilni dejavniki, da se nekdo namesto za avtomobil



Družba SŽ – Potniški promet ima trenutno 71 električnih lokomotiv in garnitur. Foto: Slovenske železnice

odloči za javni prevoz,« pravi Sečki. V DUJPP trenutno razvijajo nadgradnje zalednega sistema IJPP in vozovničnega sistema. Eden pomembnejših projektov bo portal za potnika, na katerem naj bi bile na enem mestu zbrane informacije o javnem prevozu.

Cilj je, da bi uporabnik celotno potovanje lahko načrtoval čim bolj preprosto, z enega mesta in z nekaj kliki. Potniki naj bi dobili boljše informacije v realnem času, naprednejša orodja za načrtovanje poti in nadaljnji razvoj digitalnih vozovnic. »Potnik ne sme razmišljati o različnih sistemih, prevoznikih in tehnologijah. Zanj morajo avtobus, vlak, vozovnica in informacije delovati kot celota,« poudarja Sečki. Nadgradnja sistema IJPP naj bi v prihodnje odprla tudi več možnosti za vključevanje mestnega prometa in drugih oblik mobilnosti v enoten sistem.

V Mariboru nove polnilnice za avtobuse

Medtem ko železnica že danes predstavlja elektrificirano hrbtenico javnega prometa, se trend hitro širi tudi v mestni avtobusni promet. Na mariborski avtobusni postaji na Mlinski ulici so se avgusta začela pripravljala dela za postavitve infrastrukture za nočno polnjenje električnih vozil javnega potniškega prometa. Postavljenih bo deset polnilnic – šest AC-polnilnic moči 22 kW in štiri DC-polnilnice moči od 30 do 60 kW. Namenjene bodo predvsem polnjenju manjših električnih avtobusov, kombiniranih vozil in mestnih minibusov Maister. Nočno polnjenje omogoča, da so vozila jutraj pripravljena za redne linije, hkrati pa se polnilna infrastruktura uporablja v času manjše prometne obremenitve in ugodnejše obremenitve elektroenergetskega omrežja.

Naložba je del postopne elektrifikacije voznega parka družbe **Marprom iz Skupine JHMB**. Mestna občina Maribor polnilno infrastrukturo vzporedno razvija tudi na drugih lokacijah, cilj pa je, da bi do leta 2033 vzpostavili stoddotno zeleni javni potniški promet. Do konca leta 2026 naj bi vozni park sestavljalo 36 električnih avtobusov različnih velikosti, trije električni kombiji, en električni vlakec in tri mini električna vozila Maister.

V obdobju od leta 2022 do leta 2026 v Mariboru v mestni potniški promet uvajajo nova električna vozila v skupni vrednosti 20,7 milijona evrov, pri čemer Eko sklad sofinancira 80 odstotkov vrednosti.



Družba LPP je junija predstavila 25 novih zgibnih električnih avtobusov Mercedes-Benz eCitaro. Foto: Arhiv LPP

Pot do manjše odvisnosti od avtomobila

Prehod v bolj trajnosten javni potniški promet bo zato očitno kombinacija več procesov, največji premik pa bo dosežen šele, ko se bo spremenilo vedenje potnikov, meni Sečki. »Na koncu namreč ne gre zgolj za prometno vprašanje, temveč za vprašanje kakovosti življenja in konkurenčnosti gospodarstva. Več ljudi, kot bo izbralo javni prevoz namesto avtomobila, manj bo zastojev, emisij in prostorskih obremenitev, kar koristi celotni družbi.«

Največji premik bo tako dosežen šele, ko se bo spremenilo vedenje potnikov. »Ko bomo dosegli, da bo javni prevoz preprost, zanesljiv in dostopen od začetka do konca poti, bo postal prva izbira za bistveno več ljudi. In prav to bo največji prispevek JPP k trajnostni mobilnosti Slovenije,« verjame Sečki.

LPP z največjo investicijo v posodobitev voznega parka v zgodovini družbe

Družba LPP je junija predstavila 25 novih zgibnih električnih avtobusov Mercedes-Benz eCitaro, s katerimi Ljubljanski potniški promet nadaljuje posodobitev voznega parka in prehod na okolju prijaznejše oblike javnega prevoza. Gre za največjo investicijo v posodobitev voznega parka v zgodovini družbe ter, kot so poudarili, pomemben korak pri uresničevanju ciljev Misije 100 podnebno nevtralnih in pametnih mest.

Cilj LPP je, da do leta 2030 dizelske avtobuse postopoma nadomesti z vozili na okolju prijaznejše pogone. Takšna prenova pa ne pomeni le novih vozil, temveč zahteva tudi razvoj ustrezne infrastrukture. LPP ima trenutno 24 polnilnih mest za električne avtobuse, v teku pa je tudi projekt lokalne proizvodnje zelenega vodika, ki ga bo proizvajala Energetika Ljubljana.

Eden večjih prihodnjih projektov bo prenova sheme avtobusnih linij, ki jo LPP načrtuje v povezavi z dokončanjem infrastrukture Potniškega centra Ljubljana. Linije naj bi prilagodili spremenjenim prometnim tokovom in novemu osrednjemu potniškemu vozlišču, cilj pa so bolj logične povezave, lažje prestopanje in boljša povezanost različnih delov mesta.

Za hitrejši in bolj pretočen javni prevoz postopoma povečujejo tudi število rumenih pasov, ki avtobusom omogočajo prednost pred preostalim prometom. Hkrati razvijajo P+R parkirišča in izboljšujejo možnosti prestopanja. ■

Brezemisijški avtobusi prinašajo občutne prihranke goriva

Z brezemisijškimi avtobusi so doslej po izračunih LPP prihranili najmanj 370 tisoč litrov dizelskega goriva. Od njihove uvedbe decembra 2025 so emisije toplogrednih plinov zmanjšali za skoraj 1.180 ton ekvivalenta CO₂, zmanjšale pa so se tudi emisije drugih onesnaževal, med njimi trdih delcev.



Regia.

Na dobri poti.

Za vas in vaše vozilo poskrbimo v Regia Centrih:



**TEHNIČNI
PREGLEDI**



**REGISTRACIJA IN
ZAVAROVANJA**



**NAJEM
VOZIL**



HOMOLOGACIJA



**SERVIS IN
PRODAJA VOZIL**

**Bodite brezskrbni na cesti in zaupajte svoje vozilo nam.
Polni paket storitev opravite hitro in na enem mestu.**

Tehnični pregledi | Registracija | Homologacija | Zavarovanja | Prodaja in servis vozil | Najem vozil



www.regia.si



40 let poslovanja

Smo družinsko podjetje Branko Kolenc s.p., s 40 letno tradicijo. Sedež firme je v poslovni coni Trnovlje pri Celju, Gaji 46, Celje. Glavna dejavnost je transport in logistika. Začetki našega poslovanja segajo v leto 1986, ko je **Branko Kolenc** stopil na samostojno poslovno pot z enim kamionom. Kmalu je razširil svoj vozni park in opravljal transport v države stare Jugoslavije, po razpadu Jugoslavije, pa je poslovno pot nadaljeval v državah Evropske unije. Z odraščanjem svojih treh sinov, je firma vzporedno razvijala tudi logistiko, tako da ekskluzivno opravlja logistiko za Grčijo že 20 let (transport, pretovor, skladiščenje).

Poleg opravljanja glavne dejavnosti je podjetje v poslovni coni Trnovlje pri Celju, zgradilo svoj poslovni objekt in skladišče; stanovanjsko naselje Savinjski log Breg pri Polzeli ter zasnovalo naselje Pondorski log, kjer se gradi infrastruktura in delno že gradnja.

V gostinskem obratu »BAR EK« gostom postrežemo s toplimi in hladnimi napitki šest dni v tednu.

Poslovna pot podjetja se je skozi čas odvijala v več smereh. Vseskozi je bilo potrebno veliko prilagajanja (svetovne krize, neplačljivost, nepredvidljivost in nesigurnost gospodarskega sveta), ki se takoj odraža v dejavnosti transporta in logistike.

Imamo svoj vozni park z najvišjim ekološkim standardom, znamke Volvo, s povprečno starostjo vozil 2,5.

Poleg podjetnika in soproge, so v podjetje vpete tudi družine treh sinov, zato moramo trdo in odgovorno delati in poslovati. V letu 2026 si želimo stabilnega poslovnega okolja, zdravja ter kanček sreče, da nam prinese veselje in pogum za nadaljnje korake v bodočnost s ciljem, da se nadaljuje družinska tradicija.

Branko Kolenc s.p.
Gaji 46, 3000 Celje
03 4254 300

prevozi.kolenc@siol.net
www.transport-kolenc.si



ANALIZA

Potniški kopenski promet: Rast prodaje, dodane vrednosti in dobičkonosnosti

Čisti prihodki od prodaje so se povečali za več kot petino, pri čemer je rast izvirala predvsem iz domačega trga. Kljub višjim stroškom dela, storitev in amortizacije so prihodki rasli hitreje od poslovnih odhodkov, zato so se EBITDA, EBIT in neto dobiček občutno povečali. Največje odstopanje predstavljajo investicije, ki so se skoraj početverile.

Darja Močnik, Analitika GZS

Močna rast prodaje predvsem na domačem trgu

V potniškem kopenskem prometu (49.3 in 49.1) je leta 2025 poslovalo 362 družb. Kosmati donos od poslovanja so je povečal za 11,1 % na 697 mio EUR, čisti prihodki od prodaje pa kar za 22,5 % oziroma za 87,4 mio EUR na 476,5 mio EUR. Prodaja na domačem trgu je porasla za 22,8 % na 431,9 mio EUR, na tujih trgih pa za 18,8 % na 44,7 mio EUR. Kljub rasti tuje prodaje se je njen delež zaradi hitrejše domače prodaje znižal za 0,3 odstotne točke na 9,4 %. Prihodki na trgih EU so bili višji za 11,1 %, na trgih zunaj EU pa za 36,2 %. Celotni prihodki so rasli počasneje od prodaje, ker so se subvencije in drugi prihodki, povezani s poslovnimi učinki, zmanjšali 6,5 % oziroma za 14,7 mio EUR na 212,4 mio EUR. Njihov delež v kosmatem donosu od poslovanja se je tako znižal s približno 36 % na 30 %. Avtobusi v mestnem javnem linijskem prevozu so leta 2025 prevozili skupno 17,8 milijona kilometrov ali za približno 1 % manj kot leto prej. Avtobusi v medkrajevnem javnem linijskem prevozu so prevozili skoraj 56 milijonov kilometrov, kar je bilo za okoli 6 % več kot leta 2024.

Rast prihodkov preseгла rast stroškov

Poslovni odhodki so se povečali za 9,9 % na 631,3 mio EUR, kar je bilo počasneje od 11,1-odstotne rasti kosmatega donosa od poslovanja. Stroški blaga, materiala in storitev so porasli za 10,1 % na 337,3 mio EUR. Stroški storitev so bili višji za 12,4 %, pri čemer so transportne storitve porasle za 9,9 %, drugi stroški storitev pa za 14,1 %. Med večjimi stroškovnimi odstopanji izstopa 54,4-odstotna rast stroškov materiala,

medtem ko so se stroški energije povečali zmerno, za 1,8 % na 65,2 mio EUR. Stroški dela so se povečali za 10,2 % na 214,2 mio EUR. Število zaposlenih po delovnih urah se je povečalo za 5,0 % na 5.092. Dodana vrednost je dosegla 352,0 mio EUR in je bila višja za 12,0 %, dodana vrednost na zaposlenega pa se je povečala za 6,7 % na 69.121 EUR. Bruto marža se je izboljšala za 0,4 odstotne točke na 50,5 %.

Dobičkonosnost višja, investicije početverjene

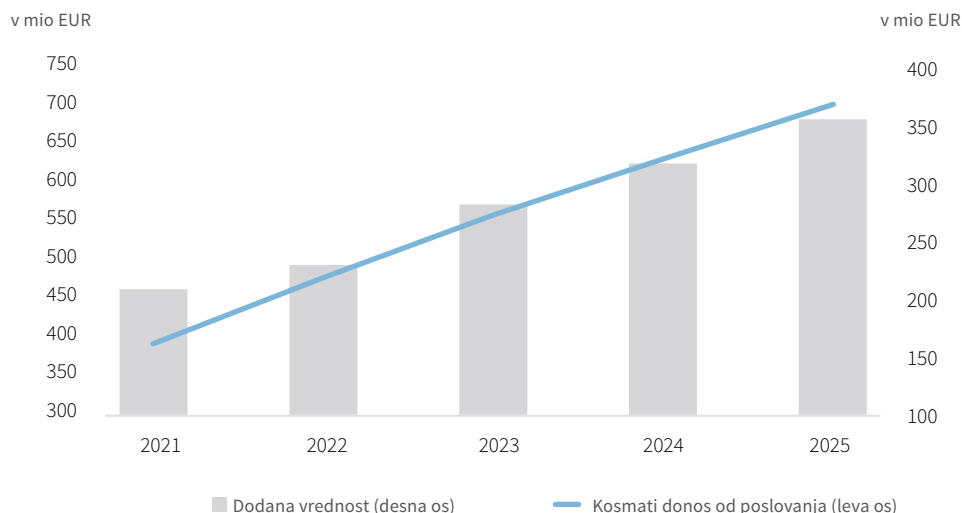
EBITDA se je povečala za 15,0 % na 137,7 mio EUR, EBITDA marža pa za 0,7 odstotne točke na 19,8 %. EBIT je porasel še izraziteje, za 25,1 % na 65,7 mio EUR, kljub 9,1-odstotni rasti amortizacije. Finančni izid se je sicer poslabšal za 2,4 mio EUR mio EUR obenem pa se je izredni izid izboljšal za 5,7 mio EUR. Neto dobiček se je povečal za 29,9 % na 57,1 mio EUR. Investicije v



Foto: Arhiv LPP

opredmetena osnovna sredstva so se povečale za 296,8 % na 221,4 mio EUR. Njihov delež v čistih prihodkih od prodaje je porasel s 14,3 % na 46,5 % (v zadnjih 5 letih so znašale v povprečju 158,4 mio EUR oz. 47,5 % prodaje). Neto finančni dolg na EBITDA je ostal nizek pri 0,9. ■

Prodaja in dodana vrednost



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

Potniški kopenski promet	2025	Relat. sprem., 25/24*	Abs. spr. 25/24	2024	Geom. povpr. 5-letna sprem. v %
Število družb	362	5,5	19,0	343	2,0
Kosmati donos od poslovanja (mio EUR)	697,0	11,1	69,9	627,0	16,9
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	476,5	22,5	87,4	389,2	28,3
Delež prodaje na tujih trgih (%)	9,4	-0,3	-0,3	9,7	5,8
Dodana vrednost (mio EUR)	352,0	12,0	37,8	314,2	14,4
Bruto marža (%)	50,5	0,4	0,4	50,1	-2,1
Število zaposlenih, po delovnih urah	5.092	5,0	241,2	4.851	2,5
Dodana vrednost na zaposlenega (v EUR)	69.121	6,7	4.355	64.765	11,6
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	60,9	-1,0	-1,0	61,9	-1,9
Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega (v EUR)	2.437	3,6	84	2.353	9,1
EBITDA (mio EUR)	137,7	15,0	17,9	119,8	18,3
EBITDA marža (%)	19,8	0,7	0,7	19,1	1,2
Poslovni izid/EBIT (mio EUR)	65,7	25,1	13,2	52,5	50,8
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	57,1	29,9	13,1	43,9	63,8
Neto marža (%)	8,2	1,2	1,2	7,0	40,2
ROE (%)	7,8	1,5	1,5	6,4	51,1
Neto finančni dolg na EBITDA	0,9	0,0	0,0	0,8	-11,8
Kratkoročni koeficient	1,8	-0,4	-0,4	2,1	-10,6
Investicije v opredmetena osnovna sredstva (mio EUR)	221,4	296,8	165,6	55,8	25,5
Delež investicij v opred. osn. sredstva/ čisti prihodki od prodaje (%)	46,5	32,1	32,1	14,3	-2,2

Metodologija zajema: Potniški kopenski promet (SKD 49.3 - Drug kopenski potniški promet; 49.1 - Železniški potniški promet)

* v %, razen za kazalnike Delež prodaje na tujih trgih (%), Bruto marža (%), Stroški dela v dodani vrednosti (%), EBITDA marža (%), Neto marža (%), ROE (%), Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%), v o. t.; za kazalnika Neto finančni dolg na EBITDA in Kratkoročni koeficient razlika; N.A. – izračun ni smiselno

Potniški kopenski promet, 2025

rang	Naziv družbe	Št. zaposlenih po del. urah	Kosmati donos od poslovanja, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	SŽ - Potniški promet, d.o.o.	629	184.034	6,2	73.764	9,0	18.794.143
2	NOMAGO d.o.o.	951	122.201	19,5	69.278	21,6	15.509.759
3	ARRIVA d.o.o.	1.068	95.093	10,1	61.939	14,8	7.370.160
4	LPP d.o.o.	856	75.994	4,1	47.553	1,5	0
5	Javno podjetje Marprom d.o.o.	306	27.659	15,7	16.019	13,4	457.032
6	AP MS d.d.	148	15.272	19,5	9.243	18,7	819.163
7	VOGEL d.o.o.	51	8.608	4,9	5.816	8,4	2.133.351
8	FLUCHER TURIZEM d.o.o.	45	5.860	23,1	2.605	24,4	817.279
9	MS PLUS TEAM d.o.o.	5	5.723	65,0	501	4,9	64.721
10	RTC Žičnice, Kranjska Gora, d.o.o.	14	5.133	20,0	2.970	28,0	158.596
11	EKSTRA BUS, d.o.o.	11	4.691	297,6	1.785	207,2	996.851
12	MPOV d.o.o. Vinica	38	4.641	16,7	2.480	21,1	241.053
13	APS d.d.	30	4.051	18,5	1.995	27,3	551.380
14	EUROTOUR d.o.o. Novo mesto	12	3.648	-1,0	916	24,8	393.960
15	MODRA LINIJA, d.o.o.	6	3.378	-	192	-	17.711
16	LARIS d.o.o.	16	3.359	-1,6	1.662	-4,6	480.074
17	MIVAX d.o.o. Nova Gorica	21	3.065	1,2	1.785	9,6	451.053
18	VELIKA PLANINA, d.o.o.	23	2.836	-4,6	1.800	-4,3	296.866
19	TAJHMAN TURIZEM, d.o.o.	25	2.804	-8,7	1.400	-19,0	20.932
20	GERČAR PREVOZI d.o.o.	20	2.716	-0,2	1.412	5,1	274.547

Opomba: upoštevane največje družbe po kosmatem donosu od poslovanja v letu 2025 v dejavnosti SKD 49.3 in 49.1.

Vir: Ajpes, javna objava, E-bonitete

CESTNA INFRASTRUKTURA

Številni projekti na slovenskih avtocestah

Direkcija RS za infrastrukturo in Dars v prihodnjih letih nadaljujeta obsežen investicijski cikel na državnih in avtocestnih cestah. Medtem ko Dars gradi nove razvojne povezave in širi najbolj obremenjene odseke avtocestnega omrežja, Direkcija RS za infrastrukturo po vsej Sloveniji obnavlja regionalne ceste, mostove, križišča in gradi nove kolesarske povezave.

Nina Šprohar

Slovensko cestno omrežje tudi v letu 2026 ostaja eno največjih gradbišč v državi. Investicije niso usmerjene le v povečanje prometne prepustnosti, temveč tudi v večjo prometno varnost, odpornost infrastrukture na podnebne spremembe, obnovo po ujmah ter izboljšanje pogojev za trajnostno mobilnost.

Velik del projektov Direkcije RS za infrastrukturo (DRSI) predstavlja prenova dotrajanih regionalnih cest, gradnja novih mostov ter ureditev površin za pešce in kolesarje. Hkrati Dars nadaljuje največje infrastrukturne projekte na avtocestnem omrežju, predvsem gradnjo tretje razvojne osi, širitev ključnih prometnih vpadnic ter obnovo najbolj obremenjenih avtocestnih odsekov.

„Največja investicija DRSI trenutno poteka na Koroškem.“

Največji projekti Direkcije RS za infrastrukturo

Program DRSI obsega številne projekte v različnih fazah izvedbe. Poleg večjih rekonstrukcij cest vključuje tudi sanacije plazov in brežin, obnovo mostov, gradnjo novih obvoznic ter številne prometnovarnostne ureditve. Poseben poudarek namenjajo odpravljanju posledic poplav iz leta 2023. Med pomembnejšimi projekti so tako nadomestna mostova čez Kamniško Bistrico v Domžalah in Dolu pri Ljubljani, sanacija

brežin na cesti Trebija–Sovodenj ter več sanacij plazov in zaščit pred padajočim kamenjem. Ob številnih obnovah se krepi tudi trajnostna mobilnost. Številne rekonstrukcije državnih cest vključujejo nove kolesarske povezave, pločnike, avtobusna postajališča in varnejša križišča.

„Na avtocestnem omrežju ostaja osrednja investicija severni krak tretje razvojne osi med Velenjem in Slovenj Gradcem.“

Po pogodbeni vrednosti izstopajo predvsem večje rekonstrukcije regionalnih cest, ki združujejo obnovo vozišč, gradnjo kolesarskih povezav in izboljšanje prometne varnosti. Največja investicija DRSI trenutno poteka na Koroškem, kjer skoraj 19,1 milijona evrov vredna rekonstrukcija ceste med Mežico in Črno na Koroškem vključuje tudi novo državno kolesarsko povezavo.

Podobno obsežna je prenova državne ceste Ravne–Dravograd, vredna skoraj 19 milijonov evrov, ki bo pomembno izboljšala prometne povezave v zgornji Dravski dolini.

V Mariboru se začena gradnja prve etape zahodne obvoznice, ki bo dolgoročno razbremenila mestni promet in izboljšala povezavo z avtocestnim omrežjem.

Ceste postajajo digitalne

Če so bile dosedanje naložbe predvsem usmerjene v gradnjo in obnovo cest, je letos pomemben mejnik predstavljal tudi zaključek projekta Digitalizacija cestne infrastrukture, ki sta ga izvedla Dars in Direkcija RS za infrastrukturo.

Projekt, vreden 21,8 milijona evrov, predstavlja enega največjih korakov k inteligentnemu upravljanju slovenskega cestnega omrežja. Z njim so digitalizirali 70 kilometrov avtocest okoli Ljubljane, postavili 50 novih portalov spremenljive prometne signalizacije ter uvedli napredne sisteme za spremljanje prometa, videonadzor, prometne detektorje, vremenske postaje in druge senzorje.

Pomembna novost je tudi prenovljeni Nacionalni center za upravljanje prometa (NCUP) v Dragomlju, kjer so prvič na enotni digitalni platformi povezani DARS, Direkcija RS za infrastrukturo in Prometno-informacijski center. To omogoča hitrejše zaznavanje prometnih nesreč, učinkovitejše usmerjanje prometa in boljše obveščanje voznikov v realnem času. Digitalizacija se širi tudi na področje tovornega prometa. DARS je skupaj s Telekomom Slovenije vzpostavil sistem, ki v realnem času spremlja zasedenost 1.553 parkirnih mest na 52 avtocestnih počivališčih, kar naj bi izboljšalo načrtovanje voženj in zmanjšalo nepotrebno iskanje prostih parkirnih mest.



Nočna dela v Postojni. Avtor: Dars

Med pomembnejšimi regionalnimi projekti so še rekonstrukcija ceste Zdole–Krško, ureditev odseka Podlubnik–Praprotno pri Škofji Loki ter številni projekti obnove mostov.

Dars nadaljuje razvoj avtocestnega omrežja

Na avtocestnem omrežju medtem ostaja osrednja investicija severni krak tretje razvojne osi med Velenjem in Slovenj Gradcem, kjer so že odprti posamezni odseki, letos pa se začenejo tudi najzahtevnejši gradbeni sklopi.

Po odprtju navezovalne ceste s predorom Konovo in zaključku dveh gradbenih

sklopov med Velenjem in Slovenj Gradcem letos sledijo začetek gradnje odseka Podgorje ter podpis pogodbe za zadnji sklop Velenje, vreden skoraj 236 milijonov evrov z DDV.

Pomembna pridobitev je tudi druga cev predora Karavanke, ki so jo odprli marca. Kot so pojasnili na Darsu, nova predorska cev v skupni dolžini 7.948 metrov predstavlja sodobno, varno in tehnološko napredno prometno rešitev. Slovenski del meri 3.546 metrov, od tega 3.446 metrov predora in 100 metrov galerije. Projekt je izvedlo turško podjetje Cengiz İnşaat, gradnja pa je na slovenski strani od avgusta

2020 potekala neprekinjeno, 24 ur na dan, vse dni v letu.

V okviru projekta je bilo zgrajenih 12 prečnikov (10 za evakuacijo in intervencijo ter 2 prezračevalna), štiri odstavne niše v skupni dolžini 112,5 metra, novo podzemno vodno zajetje in sistem odvodnjavanja. Vgrajena je bila tudi sodobna elektrostrojna oprema, ki vključuje prezračevalne, nadzorne in požarnovarnostne sisteme. Dodatno je bilo zgrajenih 620 metrov avtoceste ter 165 metrov dolg most čez Savo Dolinko. Projektirana hitrost vožnje po vzpostavitvi enosmernega prometa v obeh ceveh znašala 100 km/h, v času dvosmernega prometa pa 80 km/h.

Na Obali se začneja razširitev bertoške vpadnice v Kopru v štiripasovno cesto, nadaljuje pa se tudi obnova hitre ceste H4 med razcepom Nanos in Vipavo, ene najbolj prometno obremenjenih povezav proti Italiji.

Na območju avtocestnih vpadnic v Ljubljano se nadaljujejo dela za vzpostavitev tretjega prometnega pasu na odseku Domžale–Zadobrova. Gradnja v okviru z davkom skoraj 100 milijonov evrov vrednega projekta bo z deli za rekonstrukcijo sredinskega ločilnega pasu predvidoma zaključena prihodnje leto.

Na primorski avtocesti poleg širitve vpadnice v Ljubljano poteka še obnova odseka primorske avtoceste Unec–Postojna–Razdrto, vključno z zamenjavo mostu čez Pivko. ■

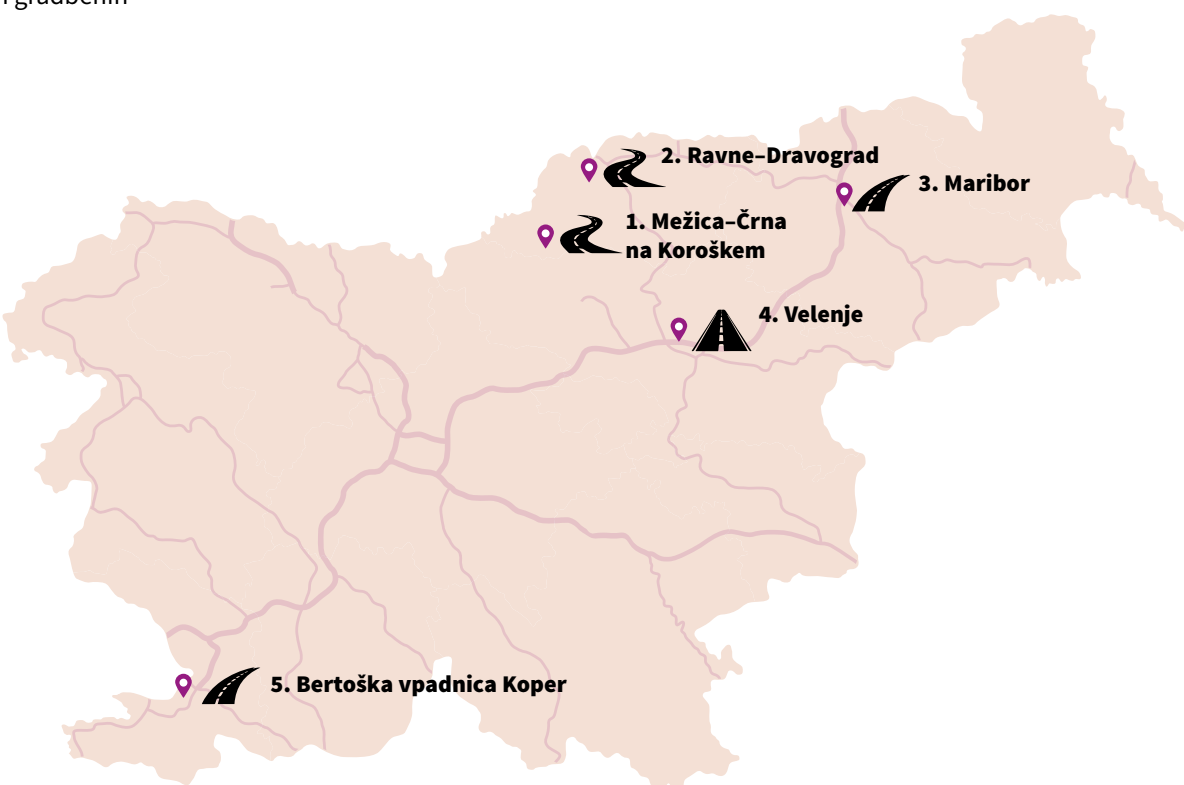
1. Mežica–Črna na Koroškem: rekonstrukcija ceste in državna kolesarska povezava

2. Ravne–Dravograd: rekonstrukcija državne ceste in kolesarske poti

3. Maribor: Izgradnja zahodne obvoznice Maribor

4. Velenje: gradnja tretje razvojne osi (Velenje–Slovenj Gradec)

5. Bertoška vpadnica Koper: razširitev v štiripasovnico



CESTNI TOVORNI PROMET

Ko stroški rastejo hitreje od cen

Slovenski cestni prevozniki tovora delajo z vse višjimi stroški, z vse manj vozniki, z vse zahtevnejšo regulativo in z vse bolj negotovim povpraševanjem. Prehod na čistejše pogone sicer prinaša nove priložnosti, a tudi velike investicije.

Sergeja Širca



Foto: Al

Cestni tovorni promet je ena od tistih gospodarskih dejavnosti, katerih pomen opazimo predvsem takrat, ko ne delujejo. Večina blaga, ki pride do proizvodnih podjetij, trgovin, gradbišč ali drugih uporabnikov, je vsaj del poti opravila po cesti. Za slovensko gospodarstvo je cestni transport še posebej pomemben zaradi majhnosti domačega trga in močne vpetosti v evropske dobavne verige.

Toda razmere v panogi so zahtevne. Gospodarska zbornica Slovenije je v pregledu problematike slovenskega cestnega transporta opozorila na kombinacijo rasti stroškov, cenovnih pritiskov, pomanjkanja voznikov, vse strožjih regulativnih zahtev in močne evropske konkurence.

Prevoznike smo vprašali, kako se spopadajo s temi izzivi in lahko bi rekli, da

njihov (ne)odziv veliko pove. Na vprašanja o razmerah v panogi so namreč odgovorili samo iz dveh podjetij – k sodelovanju pa smo jih povabili 13. To seveda ni reprezentativna raziskava, morda pa vseeno zgovoren signal o panogi, ki je pod velikim pritiskom in nima časa za ukvarjanje z dodatnimi aktivnostmi.

Predstavljamo torej pogled prevoznikov podjetij Jurčič & Co s sedežem v Šenčurju pri Kranju in Frikus s sedežem v Avstriji, ki posluje tudi v Sloveniji, Romuniji in na Madžarskem.

Povpraševanje ni več samoumevno

»Transport je dejavnost, v kateri je vedno več pravil, omejitev in stroškov, prostora za prilagajanje pa vedno manj,« opozarja

Borut Jurčič, prokurist podjetja Jurčič & Co. »Razmere v cestnem tovornem prometu ostajajo zahtevne in predvsem zelo dinamične,« ocenjuje **Zoran Čurić, direktor podjetja Frikus**. Dodaja, da se prevozniki soočajo z nihanjem povpraševanja, pritiskom na cene ter hkrati z rastjo oziroma visoko ravno ključnih stroškov poslovanja.

Na povpraševanje po transportnih storitvah neposredno vpliva stanje evropskega gospodarstva. Ko se zmanjšata industrijska proizvodnja in obseg mednarodne trgovine, se to hitro pokaže tudi pri prevozihih. »V zadnjem obdobju opažamo več nihanj v obsegu povpraševanja in večjo previdnost naročnikov,« pravi Čurić. Zato postajajo pomembnejši dolgoročni odnosi s poslovnimi partnerji, kakovost in

zanesljivost storitev ter sposobnost hitrega prilagajanja spremembam na trgu.

Tudi Borut Jurčič stanje ocenjuje kot zelo zahtevno. Po njegovih besedah se to kaže tudi v tem, da se je v zadnjih letih zaprlo precej slovenskih prevoznikov podjetij. Pri številnih družinskih podjetjih se pojavlja še vprašanje nasledstva. *»Transport ni dejavnost, ki bi se končala ob koncu običajnega delovnika – odgovornost za voznike, vozila in tovor je prisotna 24 ur na dan, vse dni v letu,«* pravi. Mlajše generacije zato pri odločitvi, ali prevzeti družinsko podjetje, transport primerjajo z drugimi poklici, kjer je delovni čas bolj predvidljiv in ostane več časa za družino in prosti čas. Torej jih prevzem takšnega podjetja vse manj zanima.

” Za slovensko gospodarstvo je cestni transport še posebej pomemben zaradi majhnosti domačega trga in močne vpetosti v evropske dobavne verige.

Izziv je tako širši od trenutnega cikla povpraševanja. Gre za vprašanje, ali bo Slovenija tudi v prihodnje imela dovolj domačih prevoznikov podjetij in kadrov, ki bodo sposobni zagotavljati storitve evropskim naročnikom.

Stroški rastejo, cene pa ne sledijo

Največji neposredni pritisk na poslovanje so stroški. Gorivo, cestnine, vzdrževanje, voznega parka, zavarovanje in stroški dela predstavljajo glavnino stroškov prevoznika. Sogovornika poudarjata, da prevoznik vseh podražitev ne more takoj prenesti na naročnika. *»Prenos višjih stroškov v cene prevozov ni vedno mogoč v celoti ali takoj, saj je konkurenca na evropskem transportnem trgu zelo močna,«* pojasnjuje Čurić. Naročniki pričakujejo konkurenčne cene, prevoznik pa mora hkrati zagotoviti, da cena omogoča dolgoročno vzdržno, kakovostno in varno izvajanje storitve.

Jurčič je pri številkah še bolj neposreden. V zadnjih šestih letih se je po njegovih izkušnjah strošek dela voznika povečal za približno 100 odstotkov, torej se je praktično podvojil. Nabavne cene tovornih vozil so se povečale za približno 35 do 43 odstotkov, cestnine pa so se po posameznih evropskih državah zvišale za od 10 do celo 100 odstotkov.

Problem ni samo v višini podražitev, temveč v njihovi hitrosti. *»Prevoznik cene svojih storitev ne more prilagajati z enako hitrostjo, kot se spreminjajo njegovi stroški,«* opozarja Jurčič. Prevozniki imajo namreč pogosto večletne pogodbe, pogajanja z velikimi naročniki lahko trajajo več mesecev, vmes pa lahko stroški bistveno zrastejo. *»Pri nekaterih večjih pogodbah imamo sicer mehanizem mesečnega prilagajanja glede na povprečno ceno goriva, vendar vseh drugih stroškov na tak način ni mogoče avtomatično prenesti v ceno prevoza. Zanimivo pa je, da se ob znižanju posameznega stroška praviloma zelo hitro pojavi pričakovanje naročnika po znižanju prevozne cene,«* opazja Jurčič.

” Najcenejši prevoz ni nujno tudi najcenejša logistična rešitev, če zaradi zamud, okvar ali nezanesljivosti povzroča dodatne stroške v dobavni verigi.

Ob tem je na trgu močna cenovna konkurenca. Čurić opozarja, da dolgoročno cena sama po sebi ne more biti edino merilo. *»Pomembni so tudi zanesljivost, kakovost storitve, odzivnost in stabilnost poslovnega partnerja.«* Najcenejši prevoz torej ni nujno tudi najcenejša logistična rešitev, če zaradi zamud, okvar ali nezanesljivosti povzroča dodatne stroške v dobavni verigi.

Voznik ostaja najtežje nadomestljiv člen

»Pomanjkanje poklicnih voznikov je eden pomembnejših kadrovskih izzivov celotne

evropske transportne panoge,« pravi Čurić. Podjetja sicer lahko izboljšujejo pogoje, posodablajo vozni park in organizacijo dela, vendar posamezno podjetje tega problema ne more rešiti samo. Za slovenska podjetja je težava še večja, saj se domači trg delovne sile krči, konkurenca za voznike pa je evropska.

Ker domačih voznikov ni dovolj, je slovenski transport vse bolj odvisen od voznikov iz drugih držav. *»A tudi njihova pričakovanja glede plačila, delovnega časa in organizacije dela so se zaradi velikega pomanjkanja voznikov močno spremenila,«* poudarja Jurčič. Pri tem je težava tudi pridobivanje kvalifikacij. Skupni strošek pridobitve vseh kategorij in usposabljanj lahko po njegovih besedah hitro doseže okoli 7500 evrov, dodatno težavo pa predstavljajo dolgi postopki in pomanjkanje izpitnih terminov.

Če želimo privabiti mlade, bo treba po mnenju Čurića spremeniti tudi predstavo o poklicu. Sodobni tovornjaki so tehnološko napredna vozila s številnimi varnostnimi in digitalnimi sistemi, zato se narava dela spreminja. *»Poklic voznika mora biti prepoznan kot pomemben člen gospodarstva in oskrbovalnih verig, brez katerega sodobno gospodarstvo ne more učinkovito delovati,«* poudarja.

Jurčič dodaja, da primanjkuje tudi mehanikov in drugih tehničnih kadrov. Meni, da smo kot družba v zadnjih desetletjih premalo naredili za promocijo praktičnih in tehničnih poklicev. Rešitev vidi predvsem v tesnejšem povezovanju podjetij in šol. Njihovo podjetje zelo dobro sodeluje s Šolskim centrom Škofja Loka – dijaki pri njih opravljajo praktično usposabljanje v mehanični delavnici, nekateri pa se po koncu šolanja tam tudi zaposlijo.

Zeleni prehod: tehnologija mora biti uporabna

Okoljski prehod bo cestni transport v prihodnjih letih še dodatno spremenil. Prevozniki že vlagajo v učinkovitejša vozila, vendar alternativni pogoni za mednarodni transport še niso enostavna zamenjava za dizelske tovornjake.

»Pri mednarodnem cestnem tovornem prometu ne gre samo za nakup vozila,« opozarja Čurić. Upoštevati je treba razpoložljivost polnilne oziroma druge infrastrukture, doseg, nosilnost, čas polnjenja in skupne stroške uporabe v celotni življenjski dobi vozila.

Jurčičevo podjetje letno zamenja približno 30 do 40 vozil. Vozni park tako redno posodablja, vendar opozarja, da se regulativa spreminja hitro in da mora tehnologija slediti številnim novim zahtevam. »Alternativni pogoni bodo zagotovo del prihodnosti, vendar mora biti prehod realen,« pravi.

Pri tem je pomembna tudi širša infrastruktura. »Za množično uporabo električnih težkih vozil pri mednarodnem prometu bo treba zagotoviti zadostno polnilno infrastrukturo in ustrezne zmogljivosti elektroenergetskega omrežja,« poudarja Jurčič. Po njegovem mnenju bi morali pri okoljskih ukrepih bolj upoštevati tudi celotni življenjski cikel tehnologij. Če se okoljsko zahtevna proizvodnja samo preseli iz Evrope v druge dele sveta, izdelke pa nato ponovno uvažamo, je vprašanje dejanskega okoljskega učinka precej bolj zapleteno.

” Prevozniki že vlagajo v učinkovitejša vozila, vendar alternativni pogoni za mednarodni transport še niso enostavna zamenjava za dizelske tovornjake.

Digitalizacija je priložnost – in novo tveganje

Če je elektrifikacija predvsem tehnološki in investicijski izziv, je digitalizacija že precej bolj neposredna poslovna realnost. V Frikusu digitalne rešitve vidijo kot pomembno orodje za boljše načrtovanje prevozov, spremljanje vozil, komunikacijo, obdelavo dokumentacije in povezovanje z naročniki. Tudi Jurčič poudarja njihov pomen, vendar dodaja: »Če je napačen podatek vnesen že na začetku procesa, se lahko napaka avtomatsko prenese skozi celotno logistično verigo – od naročila in proizvodnje do disponenta in voznika.«

Zato digitalizacijo razume predvsem kot orodje, ki mora pomagati človeku, ne pa ga nadomestiti. Pri transportu bodo po



Če želimo privabiti mlade, bo treba po mnenju Zorana Čurića spremeniti tudi predstavo o poklicu.

Foto: osebni arhiv

njegovem tudi v prihodnje pomembni znanje, izkušnje, komunikacija in osebni stik.

Posebni prevozi, posebne težave

Za specializirane prevoznike, kakršen je tudi podjetje Jurčič & Co., so dodatna teža vse številnejše administrativne zahteve. Podjetje je prisotno pri prevozih paletiziranega blaga, razsutih tovorov, ADR-prevozih in prevozih odpadkov. »Evropska unija je skupni trg, vendar imamo pri transportu še vedno občutek, da skoraj vsaka država vzpostavlja svoje sisteme, prijave, evidence in tudi svoja tolmačenja pravil,« pravi Jurčič. Za podjetje, ki vsak dan opravlja mednarodne prevoze, to pomeni dodatno administracijo in predvsem večjo možnost napak.

Pri čezmejnem prometu bi zato po njegovem potrebovali bolj enotna evropska pravila, dokumentacijo in označevanje. »Ne moremo imeti 27 različnih sistemov za isto dejavnost in pričakovati, da bo transport zaradi tega učinkovitejši,« opozarja.

Velik praktičen izziv ostajajo tudi zastoji in parkirišča. Voznik lahko zaradi večurne kolone izgubi možnost, da bi pravočasno prišel do parkirišča, kjer bi lahko zakonito opravil obvezni počitek. Na nekaterih evropskih območjih (predvsem v Franciji, Italiji in Španiji) je dodatna težava tudi varnost tovora in goriva. Zato v podjetju priložnosti vidijo predvsem v

specializiranih prevozih, ki poleg vozila zahtevajo tudi znanje, ustrezno opremo, dovoljenja in izkušnje.

Panoga, brez katere ne gre

Jasno je, da se bo cestni tovorni promet v prihodnjih letih spreminjal hitreje kot doslej. Na eni strani so okoljske zahteve, elektrifikacija in digitalizacija, na drugi pa klasični problemi: stroški, cenovna konkurenca, pomanjkanje kadrov in vse kompleksnejša regulativa.

Za Čurića je dolgoročna naloga predvsem najti ravnotežje med konkurenčno ceno in dejanskimi stroški izvajanja prevozov. Jurčič pa opozarja, da mora biti regulativa izvedljiva v praksi in da bi morali biti prevozniki, vozniki in drugi strokovnjaki iz panoge bolj vključeni v njeno pripravo.

Cestni prevozniki tovora so torej danes obremenjeni z vsakodnevnim zagotavljanjem prevozov, kadrovskimi težavami, stroški in administracijo – kljub temu pa ostaja njihova vloga enaka: brez tovornjaka ni dobavne verige.

Ali bomo cestni tovorni promet v prihodnosti še potrebovali, torej ni pravo vprašanje. Odgovorni se morajo vprašati, kako temu sektorju prevoznništva zagotoviti, da bo lahko svojo nalogo opravljal varno, konkurenčno, okoljsko vzdržno in predvsem: da bo imel jutri koga posesti za volan tovornjaka. ■

V SLOVENIJI ŽE 30 LET



we take it personally

Member of **NEX** NIPPON EXPRESS

cargo-partner.com

Specialist in development of logistics halls



For over 20 years, Atrios has been developing commercial real estate in the CEE / SEE region by combining reliable project management with sustainable, functional architecture.

Contact:

Andrea Rössler, Business Development Manager
andrea.rossler@atrios.sk, +386 31 776 586

Atrios

WWW.ATRIOS.EU

DELA NA AVTOCESTAH

Mirno le na Gorenjskem

Obsežne prenovе slovenskega avtocestnega omrežja razburjajo voznike in tudi gospodarstvenike. Preverili smo, kako zahtevna so dela na najbolj problematičnih odsekih, kakšni so bili razlogi za prenovitvene projekte in kakšne koristi bodo od njih imeli uporabniki slovenskih avtocest.

David Buovski; foto: Dars

V letu 2026 na slovenskih avtocestah potekajo številna obnovitvena dela, kar posebej v mesecih poletnih dopustov povzroča zastoje in posledično negodovanje voznikov. A vse to je posledica skrbnega načrtovanja in stremljenja k boljši izkušnji za vse uporabnike, so nam zagotovili na **Družbi za avtoceste Republike Slovenije (DARS)**.

Obnovam so podvrženi vsi glavni kraki slovenskega avtocestnega omrežja. Na nekaterih odsekih so se dela zaključila pred kratkim, na nekaterih bodo potekala celotno poletje in ponekod še dlje, vse do zime.

» Že več kot leto dni potekajo dela na štajerski avtocesti med Dramljami in Slovenskimi Konjicami.

Tako se trenutno prenavljajo odseki primorske, štajerske, gorenjske in dolenske avtoceste, še nekaj mesecev se bo delalo na vipavski hitri cesti, z junijem pa so se končala dela na pomurski avtocesti med Dolgo vasjo, Lendavo in mejo z Madžarsko.

Problematicni most čez Pivko

Najbolj na udaru je primorska avtocesta, kjer so junija sicer odstranili delovno zaporo med Črnim Kalom in Kozino, a bodo dela na razvpitem odseku Ravbar-komanda-Postojna potekala še kar nekaj časa. »Trudimo se, da bi glavna dela na tem odseku zaključili do zime,« so zatrdili na Darsu.



Slovenske Konjice - Dramlje

Glavni razlog za začetek projekta je bila dotrajanost mostu čez reko Pivko, ki ga zaradi njegovega stanja ni bilo več mogoče ustrezno rekonstruirati, zato je bila potrebna njegova popolna zamenjava. Projekt med drugim vključuje obnovo vozišča, razširitev odstavnega pasu, ureditev novih odstavnih niš, izvedbo srednjega ločilnega pasu z betonsko varnostno ograjo, zamenjavo varnostnih ograj, novo prometno signalizacijo, ureditev kontrolirane odvodnje, posodobitev telekomunikacijske in elektro infrastrukture ter gradnjo novih mostov čez Pivko. Predvidena je tudi širitev podvozov in sanacija nekaterih drugih objektov na odseku.

»Obstoječi most čez Pivko na smernem vozišču proti Ljubljani je bil porušen, izvedena so bila temeljenja z gradnjo pilotov, zabetonirana nosilna konstrukcija mostu, trenutno pa potekajo dela na hidroizolaciji in robnih vencih. V juliju bo promet preusmerjen na novozgrajeni most, nato pa bo sledilo rušenje mostu na smernem

vozišču proti Kopru, gradnja novega mostu in nadaljevanje obnovitvenih del na trasi avtoceste,« so aktualno stanje del opisali na Darsu.

Na tem sila obremenjenem odseku bodo v sklopu prenovе uredili še nove odstavne niše ob počasnem pasu proti Ljubljani, srednji ločilni pas v nezeleni varianti, betonsko varnostno ograjo, jekleno varnostno ograjo, novo horizontalno in vertikalno signalizacijo s polportali, zgradili nove in sanirali obstoječe vodne zadrževalnike, uredili cestno razsvetlavo in izletne cone na priključku Postojna, zamenjali naprave za klic v sili ter telekomunikacijske in nizkonapetostne vode.

Septembra težko pričakovana sprostitev na Štajerskem

Že več kot leto dni potekajo dela na štajerski avtocesti med Dramljami in Slovenskimi Konjicami. Promet je tam urejen dvosmerno po polovici avtoceste, po enem prometnem pasu v vsako smer.

Ob takšni ureditvi ob prometnih konicah, povečanem prometu ali izrednih dogodkih pogosto prihaja do zgostitev oziroma zastojev.

Lani so obnovili smerno vozišče avtoceste ter izvedli sanacijo viaduktov in mostov, vključno z objekti Škedenj I, Škedenj II in Grapa, v smeri proti Ljubljani, letos pa poteka obnova drugega smernega vozišča, v smeri proti Mariboru. Junija se je začela druga, zaključna faza obsežne obnove.

»Načrtujemo, da bodo glavna dela na tem odseku zaključena do konca avgusta, tako da bi promet z začetkom šolskega leta znova stekel po obeh smernih voziščih avtoceste. Zaradi te prometne ureditve smo z organizacijskega vidika prilagodili tudi potek obnove med Framom in Slovensko Bistrico, kjer bo v tej fazi promet oviran le na krajši razdalji na območju viadukta Devina,« so pojasnili na Darsu.

V sklopu projekta bo izpeljana še posodobitev odvodnjavanja in notranje obloge predorov Pletovarje in Golo rebro, vzpostavitev prisilnega prezračevanja v vseh predorskih ceveh in ureditev ubežnih poti skozi obstoječa prečnika v predorih. Zamenjana bo nizkonapetostna oprema in nadzorno-krmilni sistem. Na izpostavljenih

lokacijah bodo postavljene nove protihrupne ograje.

Dodatna obremenitev za štajersko avtocesto je tudi celovita rekonstrukcija avtoceste za vzpostavitev tretjega prometnega pasu med Ljubljano in Domžalami. Tam se bodo dela nadaljevala do zime in še tudi naslednje leto, predvidoma vse do oktobra. Zato pa bodo že s koncem letošnjega avgusta predvidoma zaključena dela na odseku med Šentiljem in Pesnico.

Razširitev in preplastitev na Dolenjskem

Na dolenjski avtocesti so se spomladi začela dela med Ivančno Gorico in Bičem, ki jih bodo zaključili v drugi polovici oktobra.

Obnova zajema približno 7,3 kilometra smernih vozišč, kjer bo izvedena nadgradnja voziščne konstrukcije. Razširjeni bodo zaviralni, pospeševalni in odstavní pasovi, in sicer na širino 3,5 metra. Urejene bodo bankine in zamenjana varnostna ograja, rekonstruirani bodo tudi mostovi in podvozi na tem odseku. Posodobljeni bodo prometna signalizacija, razsvetljava, sistemi za klice v sili, telekomunikacijski in elektro vodi ter protihrupna zaščita.

Prvi 30-kilometrski odsek štiripasovne avtoceste v Sloveniji in tudi v tedanji SFRJ, Vrhnika-Postojna, je bil odprt v 29. decembra 1972.

Zgrajena bo še dostopna cesta za potrebe vzdrževanja.

” Na dolenjski avtocesti so se spomladi začela dela med Ivančno Gorico in Bičem, ki jih bodo zaključili v drugi polovici oktobra.

Na priključku Ivančna Gorica bo izvedena preplastitev uvozno-izvoznih krakov ter ureditev dodatnih niš za cestninjenje. Sredinski ločilni pas bo preurejen iz zelene v nezeleno izvedbo z betonsko varnostno



Ravbarkomanda, dela pri Postojni

ograjo, kar bo izboljšalo prometno varnost in olajšalo vzdrževanje.

Na Gorenjskem najbolj tekoče

Pot na Gorenjsko je od vseh slovenskih avtocestnih krakov trenutno še najbolj pretočna. Tam bodo do začetka avgusta uredili odsek med Naklom in Vodicami.

Že pa so končali obnovitvena dela na priključku Hušica v občini Tržič, kjer so se lotili nadvoza čez avtocesto ter mostu čez Savo. Priključek je bil znova odprt za promet v začetku julija.

Nočno delo je bilo predvideno

Ob vsesplošnem hudovanju nad zastoji so se pri Darsu na tistih odsekih, kjer je to mogoče, poslužili nočnega dela. **Minister za infrastrukturo in energetiko Jernej Vrtovec** je po obisku delovišča pri Postojni dejal, da bi lahko nočno delo obnovo skrajšalo za 20 do 30 dni.

Ne le pri Postojni, ponoči stroji brnijo tudi na odsekih med Domžalami in Šentjakobom ter med Slovenskimi Konjicami in Dramljami. Dars je možnost izvajanja del tudi v nočnem času predvidel že v pogodbeni dokumentaciji.

»Za uvedbo nočnega dela mora izvajalec pripraviti ustrezno strokovno utemeljen predlog, ki ga pregleda in presodi pogodbeni nadzorni inženir. Izvajalec mora skladno s pogodbenimi določili predložiti predlog za izvajanje določenih del v nočnem času, pogodbeni nadzorni inženir pa po preučitvi predloga lahko poda soglasje za njegovo



Nočna dela

izvedbo,« so postopke za zagon nočnega dela opisali pri Darsu.

»Glavne omejitve pri širši uporabi nočnega dela izhajajo predvsem iz zakonodaje, tako s področja varstva okolja (hrup, osvetljenost delovišč) kot tudi delovnopravne zakonodaje. Poleg tega je treba upoštevati tehnične značilnosti posameznih del ter vpliv izvajanja del na promet, ki poteka mimo delovišča, pri čemer je ta odvisen predvsem od vrste prometne zapore in organizacije gradbišča,« so na vprašanje, zakaj nočno delo ni stalna praksa na vseh odsekih, odgovorili pri naši avtocestni družbi. »Skupni cilj vseh deležnikov, vključenih v

projekte obnov, ostaja varna, kakovostna in čim hitrejša izvedba del,« so dodali.

Ne gre za splet okoliščin

Istočasno je na slovenskih avtocestah torej več delovnih zapor zaradi vzdrževalnih ali obnovitvenih del. Uporabniki avtocestnega omrežja najbrž težko verjamejo, da je trenutna situacija posledica skrbnega načrtovanja s strani Darsa. A pri slednjem zatrjujejo prav to.

»Sočasna dela na več odsekih niso posledica spleta okoliščin, temveč rezultat dalj časa trajajočega načrtovanja in nujnosti obnove dotrajane infrastrukture. Pred začetkom gradnje je treba pripraviti





3. razvojna os

projektno dokumentacijo, izvesti postopke javnega naročanja za izbor izvajalcev del in nadzora ter pridobiti vsa potrebna soglasja in dovoljenja. Ker gre za zahtevne in časovno obsežne postopke, se posamezni projekti pogosto časovno prekrivajo,« so številna delovišča obrazložili na Darsu.

»Večina obnov je izjemno zahtevnih in poteka več gradbenih sezon. Pozimi smo dela začasno prekinili, odstranili zapore, kjer je bilo to mogoče, in dela nadaljevali spomladi,« so navedli še nekaj razlogov za dolgotrajnost obnov.

»Pri načrtovanju si prizadevamo, da bi bila dela čim bolj usklajena in organizirana tako, in da bi bil njihov vpliv na promet za uporabnike čim manjši. Tako smo pri obnovi med Framom in Slovensko Bistrico zaradi zapore med Dramljami in Slovenskimi Konjicami prilagodili organizacijo del, zato je promet tam oviran le na krajšem odseku pri viaduktu Devina. Med Slovensko Bistrico in Framom se bodo glavna dela nadaljevala po koncu glavnih del na odseku med Slovenskimi Konjicami in Dramljami, potekala bodo do zime in se nato zaključila spomladi 2027,« so dodali pri Darsu in poudarili, da tam, kjer

je to le mogoče, promet ves čas poteka po dveh prometnih pasovih v vsako smer.

Kratkoročne nevšečnosti, dolgoročne koristi

Po zaključku del bodo uporabniki deležni predvsem varnejše, zanesljivejše in bolj pretočne avtocestne infrastrukture, zatrjujejo pri Darsu.

” Ne le pri Postojni, ponoči stroji brnijo tudi na odsekih med Domžalami in Šentjakobom ter med Slovenskimi Konjicami in Dramljami.

»Obnove vključujejo sanacijo dotrajanih vozišč in objektov, posodobitev prometne opreme, izboljšanje odvodnjavanja ter ponekod tudi prilagoditve, ki povečujejo prometno varnost in zmogljivost avtoceste,« so koristi tekočih projektov opisali pri slovenskem upravljavcu avtocest.

»Cilj vseh projektov je med drugim izboljšati vozne razmere ter zagotoviti kakovostnejšo in udobnejšo uporabniško izkušnjo na dolgi rok. Čeprav so obnove za uporabnike kratkoročno povezane z določenimi nevšečnostmi, prinašajo dolgoročne koristi za vse uporabnike avtocestnega omrežja,« so sklenili. ■

- Slovensko avtocestno omrežje sestavlja pet avtocest in pet hitrih cest s skupno dolžino več kot 620 kilometrov.
- Najdaljša je avtocesta A1 med Šentlujem in Koprom (245,3 km), najkrajša pa A3 med Divačo in Fernetiči (12,3 km).
- Najdaljša hitra cesta je H4 med Razdrtim in Vrtojbo (42,1 km), najkrajša pa H7 med Lendavo in Dolgo vasjo (3,5 km).
- Slovenska avtocesta A1 je del V. panevropskega koridorja, ki poteka od Benetk do Kijeva.
- Slovenska avtocesta A2 je del X. panevropskega koridorja, ki poteka od Salzburga do Soluna.

ANALIZA

Cestni tovorni promet: Vnovična rast prihodkov, dodane vrednosti in dobička

Ob manjšem številu družb in zaposlenih se je produktivnost opazno izboljšala. Nižji stroški energije so ublažili rast stroškov storitev in dela, vendar so dobičkonosnost omejevali močno povečani odpisi vrednosti. EBITDA in neto dobiček sta se povečala, ključne marže pa so ostale razmeroma stabilne.

Darja Močnik, Analitika GZS

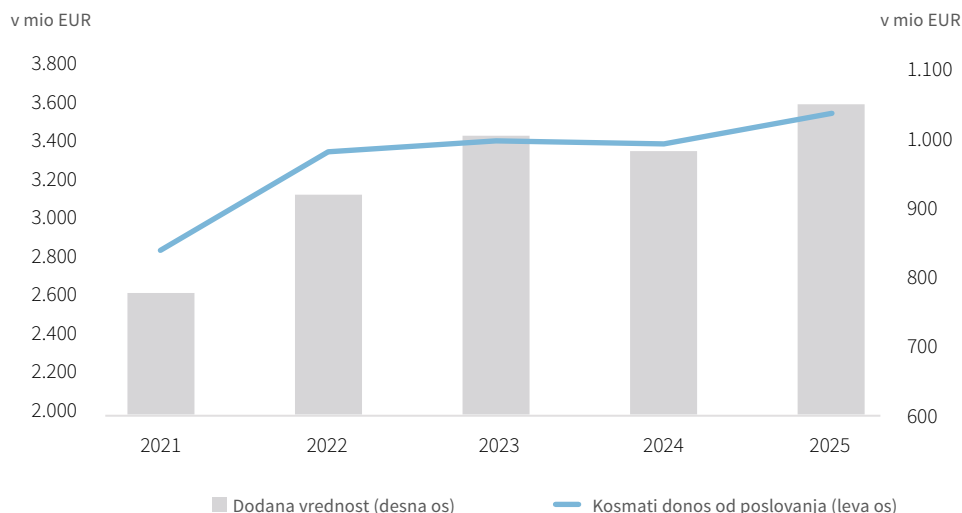


Foto: AI

Ponovna rast prihodkov, hitrejša na domačem trgu

V cestnem tovornem prometu (49.4 ter 52.31) je leta 2025 poslovalo 2.650 družb. Kosmati donos od poslovanja se je povečal za 4,6 % na 3,54 mrd EUR, čisti prihodki od prodaje pa za 4,2 % na 3,45 mrd EUR. Rast je bila nekoliko nižja od petletnega povprečja, ki je znašalo 7,8 % letno. Prodaja na domačem trgu se je povečala za 5,7 % na 1,61 mrd EUR, na tujih trgih pa za 2,9 % na 1,84 mrd EUR. Prihodki na trgih EU so bili višji za 3,3 %, medtem ko so na trgih zunaj EU ostali skoraj nespremenjeni. Delež prodaje na tujih trgih se je zato zmanjšal za 0,7 odstotne točke na 53,2 %.

Prodaja in dodana vrednost



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

Cestni tovorni promet	2025	Relat. sprem., 25/24*	Abs. spr. 25/24	2024	Geom. povpr. 5-letna sprem. v %
Število družb	2.650	-0,5	-14,0	2.664	0,2
Kosmati donos od poslovanja (mio EUR)	3.542,6	4,6	154,9	3.387,7	7,8
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	3.449,3	4,2	138,0	3.311,4	7,8
Delež prodaje na tujih trgih (%)	53,2	-0,7	-0,7	53,9	-1,2
Dodana vrednost (mio EUR)	1.043,4	6,9	67,5	975,9	7,5
Bruto marža (%)	29,5	0,6	0,6	29	-0,2
Število zaposlenih, po delovnih urah	20.268	-0,9	-194,0	20.462	0,6
Dodana vrednost na zaposlenega (v EUR)	51.482	7,9	3.789	47.693	6,9
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	60,0	-0,5	-0,5	60,5	0,9
Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega (v EUR)	1.820	5,4	93	1.727	7,7
EBITDA (mio EUR)	417,3	8,2	31,7	385,6	6,1
EBITDA marža (%)	11,8	0,4	0,4	11,4	-1,5
Poslovni izid/EBIT (mio EUR)	135,0	4,4	5,7	129,3	9,9
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	98,6	5,6	5,3	93,4	7,9
Neto marža (%)	2,8	0,0	0,0	2,8	0,1
ROE (%)	7,8	0,0	0,0	7,8	-1,7
Neto finančni dolg na EBITDA	1,2	-0,1	-0,1	1,3	-0,3
Kratkoročni koeficient	1,6	0,0	0,0	1,5	2,3
Investicije v opredmetena osnovna sredstva (mio EUR)	333,1	4,2	13,4	319,8	12,1
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	9,7	0,0	0,0	9,7	4,0

Metodologija zajema: Cestni tovorni promet (SKD 49.4 - Cestni tovorni promet ter selitvena dejavnost; 52.31 Posredniške dejavnosti za tovorni prevoz)

* v %, razen za kazalnike Delež prodaje na tujih trgih (%), Bruto marža (%), Stroški dela v dodani vrednosti (%), EBITDA marža (%), Neto marža (%), ROE (%), Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%), v o. t.; za kazalnika Neto finančni dolg na EBITDA in Kratkoročni koeficient razlika

Nižji stroški energije podprli rast dodane vrednosti

Poslovni odhodki so se povečali za 4,6 % na 3,41 mrd EUR, nekoliko hitreje od čistih prihodkov od prodaje. Stroški blaga, materiala in storitev so porasli za 3,7 % na 2,48 mrd EUR. Znotraj te skupine so se stroški storitev povečali za 4,3 %, pri čemer so bili transportni stroški višji za 4,3 %, drugi stroški storitev pa za 5,6 %. Stroški porabljenega materiala so se znižali za 2,9 %, predvsem zaradi 4,1-odstotnega znižanja stroškov energije na 596 mio EUR. Stroški najemnin so prav tako upadli, in sicer za 6,4 %. Stroški dela so se povečali za 6,1 % na 626,1 mio EUR, čeprav se je število zaposlenih zmanjšalo za 1,0 % na 20.268. Dodana vrednost se je povečala za 6,9 % na 1,04 mrd EUR, dodana vrednost na zaposlenega pa za 7,9 % na 51.482 EUR, kar je najvišja raven v zadnjih petih letih. Ker je produktivnost rasla hitreje od stroškov

dela, se je njihov delež v dodani vrednosti nekoliko zmanjšal na 60,0 %. Bruto marža se je izboljšala za 0,6 odstotne točke na 29,5 %.

” Dodana vrednost se je povečala za 6,9 % na 1,04 mrd EUR, dodana vrednost na zaposlenega pa za 7,9 % na 51.482 EUR, kar je najvišja raven v zadnjih petih letih.

Dobiček višji, vendar močno porasli odpisi vrednosti

EBITDA se je povečala za 8,2 % na 417,3 mio EUR, EBITDA marža pa za 0,4 odstotne točke na 11,8 %. Poslovni izid/EBIT se je povečal za 4,4 % na 135,0 mio EUR. Razlika med hitrejšo rastjo EBITDA in skromnejšo rastjo EBIT izhaja predvsem iz 10,2-odstotnega povečanja odpisov vrednosti, ki so porasli na 282,3 mio EUR. Amortizacija se je povečala za 7,2 %, prevrednotovalni odhodki pri osnovnih in obratnih sredstvih pa za 54,5 % na 24,4 mio EUR. Finančni izid je ostal negativen, vendar se je izboljšal za 3,3 mio EUR, predvsem zaradi zmanjšanja finančnih odhodkov za 8,9 %. Neto dobiček je porasel za 5,6 % na 98,6 mio EUR. Investicije v opredmetena osnovna sredstva so se povečale za 4,2 % na 333,1 mio EUR in predstavljale 9,7 % čistih prihodkov od prodaje. Neto finančni dolg na EBITDA se je izboljšal z 1,3 na 1,2, kratkoročni koeficient pa z 1,53 na 1,57. ■

Cestni tovorni promet, 2025

rang	Naziv družbe	Št. zaposlenih po del. urah	Kosmati donos od poslovanja, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	MILŠPED d.o.o.	281	66.351	-0,6	15.304	10,7	-423.474
2	KOBAL TRANSPORTI d.o.o.	486	44.233	19,9	19.813	17,1	2.432.065
3	AVTOTRANSPORTI KASTELEC d.o.o.	237	41.732	-3,3	19.715	-3,5	6.112.710
4	FRIKUS d.o.o.	105	40.501	26,8	7.891	4,6	1.727.914
5	GEBRUDER WEISS d.o.o.	85	34.977	12,4	3.626	4,8	-384.700
6	JURČIČ & CO., d.o.o.	172	28.822	-1,6	10.889	5,0	576.589
7	HUBAT d.o.o.	51	27.239	-0,3	2.535	5,2	78.927
8	PETEK TRANSPORT, d.o.o., Ribnica	128	24.325	15,8	5.279	18,3	515.372
9	HOEDLMAYR d.o.o.	91	24.251	31,9	6.259	5,8	985.925
10	PFEIFER d.o.o.	142	24.037	6,1	10.760	20,5	2.228.470
11	ŠUŠTAR TRANS d.o.o.	152	23.759	-6,6	8.619	-10,0	362.588
12	GLOBAL SISTEM d.o.o.	133	23.530	-1,7	8.599	10,1	290.797
13	TRANSPORT FINEC d.o.o.	139	23.465	8,4	8.280	-6,3	477.670
14	PREVOZNIŠTVO KLAUT d.o.o.	126	23.448	25,5	8.143	27,1	1.844.564
15	SIGR d.o.o.	21	23.087	-6,3	1.202	-8,9	35.686
16	PLOJ d.o.o.	130	22.469	5,2	8.842	9,7	506.471
17	PETRANS d.o.o.	94	20.674	8,7	4.428	4,1	74.612
18	FedEx Express Slovenija d.o.o.	87	20.375	29,2	5.759	-3,0	239.039
19	Transstar d.o.o.	1	20.340	888,4	77	1.964,8	53.348
20	ŠPEDICIJA GOJA d.o.o.	107	20.215	-1,8	4.768	-8,0	21.607
21	SILO Jeličič, d.o.o.	132	20.043	0,7	6.392	8,6	-633.362
22	GATIS d.o.o. Šempeter pri Gorici	55	19.799	1,8	3.920	15,7	598.431
23	MAROLT BETON d.o.o.	82	18.515	9,3	6.980	28,2	741.571
24	FIJAVŽ LOGISTICS, d.o.o.	106	18.435	14,9	4.277	8,8	314.644
25	Prevoznitvo Daniel Fijavž d.o.o.	109	17.962	-3,0	6.248	-1,6	724.139
26	GLT d.o.o.	81	17.705	5,8	3.720	-1,8	117.937
27	CAMPAGNOLO KOPER d.o.o.	95	16.160	-7,7	5.582	-26,2	12.224
28	EUROTEK Trebnje, d.o.o.	114	16.096	-22,7	3.656	-18,6	-184.719
29	Frigotransport Pišek&Hsf d.o.o.	83	16.092	6,1	5.145	24,6	95.477
30	KOPTRANS d.o.o.	9	16.063	14,3	963	11,9	302.403

Opomba: upoštevane največje družbe po kosmatem donosu od poslovanja v letu 2025 v dejavnosti SKD 49.4 in 52.31.

Vir: Ajpes, javna objava, E-bonitete

SKLADIŠČENJE

POPRAVILA IN VZDRŽEVANJE TOVORNIH VOZIL

PREVOZ V MEDNARODNEM CESTNEM PROMETU

PREVOZ NEVARNEGA BLAGA IN VSEH VRST ODPADKOV

**JURČIČ
TRANSPORT**

Glavna dejavnost je prevoz blaga v mednarodnem cestnem prometu. Prav tako nudimo redno in preventivno vzdrževanje lastnih in drugih tovornih vozil, popravila vozil, pranje vozil, menjava pnevmatik, točenje in prodaja goriva in parkiranja vozil. Poleg tega imamo tudi skladiščno dejavnost, pri kateri gre začasno skladiščenje zbirnega blaga, pa tudi skladiščenja za potrebe strank.

Glavno tržišče družbe je zahodni evropski trg, kjer prednjači Nemčija. Prevažamo blago na paletah in razsutí tovar vseh vrst. Vsa vozila so opremljena za prevoz nevarnega blaga ADR, pri čemer je posebna specialnost prevoz vseh vrst odpadkov.

Preko 2000 strank iz domačega in tujega tržišča zagotavlja potrebno disperzijo posla kar nam daje dobro ekonomsko stabilnost poslovanja.



Gospodarska
zbornica
Slovenije



**BUSINESS
EXCELLENT SME**

SMALL & MEDIUM ENTERPRISES
GOSPODARSKA ZBORNICA SLOVENIJE
Powered by Coface

**Certifikat največje odličnosti.
Samo najboljši
ga lahko imajo.**

**Preverite, če se tudi
vi lahko uvrstite
med najuspešnejša
slovenska podjetja!**



www.excellentbusiness.eu



Skupaj v digitalno prihodnost.

Strokovnjaki na področju digitalizacije transporta, z več kot 23 let izkušenj na največjih trgih zahodne Evrope.

navteh

Navteh d.o.o. & LX track d.o.o. | Kersnikova 17 A | SI-3000 Celje | Slovenija
+386 (0)3 425 76 77 | info@navteh.si | www.tracknav.eu

LX track

ŽELEZNIŠKA INFRASTRUKTURA

Ministrstvo napoveduje visoke vloške v izboljšanje železniškega omrežja

Slovenija je sredi obsežne prenove železniške infrastrukture. Sočasno potekajo modernizacije ključnih postaj in vozlišč, posodobitve signalnovarnostnih sistemov ter digitalizacija vodenja prometa, država pa že pripravlja novo generacijo projektov na evropskih prometnih koridorjih.

Nina Šprohar

Po vsej državi trenutno potekajo investicije v železniško infrastrukturo, od prenov postaj in vozlišč do uvajanja sodobnih sistemov vodenja prometa. Ob tem **Ministrstvo za infrastrukturo in energetiko (MZIE)** že pripravlja naslednji val projektov, ki bodo v prihodnjem desetletju zaznamovali razvoj slovenskega železniškega omrežja in njegovo vključevanje v evropske prometne koridorje TEN-T.

Direkcija RS za infrastrukturo v številne projekte, tudi digitalizacijo sistema

Med največjimi projekti, ki jih izvaja **Direkcija RS za infrastrukturo (DRSI)**, je nadgradnja osrednjega dela železniške postaje Ljubljana (sklopa B in C), vredna 243,9 milijona evrov. Gradnja se je začela septembra 2024, zaključek pa je predviden oktobra letos.

Med največjimi gradbišči sta tudi nadgradnja železniškega vozlišča Jesenice, vredna skoraj 146 milijonov evrov, ter nadgradnja železniških postaj Brezovica in Preserje z gradnjo novega postajališča in podvoza v Vnanjih Goricah, vredna skoraj 130 milijonov evrov. Oba projekta bosta zaključena leta 2027.

Pomemben del razvojnega cikla predstavljajo tudi vlaganja v digitalizacijo železniškega sistema. DRSI izvaja projekt vzpostavitve daljinskega vodenja železniškega prometa, ki bo predvidoma zaključen leta 2028, hkrati pa poteka tudi vgradnja sistemov za detekcijo nepravilnosti na tirnih vozilih. Ti omogočajo

Ljubljanska železniška postaja v zaključni fazi prenove

Prenova osrednjega dela ljubljanske železniške postaje, vredna 243,9 milijona evrov, vstopa v zaključno fazo. Če je bilo sprva predvideno, da bodo dela končana že konec julija letos, je zdaj zaključek projekta predviden oktobra 2026.

Gre za osrednji infrastrukturni projekt nastajajočega Potniškega centra Ljubljana, ki bo po dokončanju bistveno povečal zmogljivost železniškega vozlišča. Novi 400-metrski peroni bodo omogočali sprejem daljših mednarodnih vlakov, po ocenah **Slovenskih železnic** pa bo prenovljena postaja lahko sprejela približno tisoč vlakov na dan ter med 300 in 400 tranzitnih tovornih vlakov.

Ker je ljubljansko vozlišče ključni del povezave med Luko Koper in preostalim evropskim omrežjem, gradnja (skoraj) ves čas poteka ob delujoči postaji. To prinaša številnečasne prometne ureditve, zmanjšan obseg železniškega prometa ter občasne nadomestne avtobusne prevoze.

Prenova pomeni tudi pomemben korak pri uresničevanju dolgo načrtovanega Potniškega centra Ljubljana. Mednarodni urbanistični natečaj za območje je bil razpisan že leta 2002, gradnja pa se je po večletnih zamudah začela leta 2024. Po dokončanju bo Ljubljana dobila sodobno železniško vozlišče, povezano z novo avtobusno postajo in prihodnjim poslovno-stanovanjskim kompleksom Emonika.

hitrejša zaznavanje tehničnih napak ter učinkovitejše upravljanje železniškega prometa.

Med projekti, ki so že v izvedbi, so še gradnja podhoda Pavlovci, ureditev podhoda na območju Atletskega centra Ljubljana ter prenova postajnega poslopja železniške postaje Koper. V pripravi oziroma v fazi javnih naročil pa so ureditev železniške postaje Trbovlje, gradnja novega postajališča Zbelovo ter več projektov nadgradnje signalnovarnostnih naprav na posameznih progah.

Na DRSI ob tem opozarjajo, da bodo natančnejši podatki o prihodnjih projektih in javnih naročilih znani po sprejetju rebalansa državnega proračuna.

Ministrstvo obljublja večjo zmogljivost omrežja

Na MZIE kot ključne razvojne usmeritve prihodnjega desetletja izpostavljajo nadaljnjo modernizacijo železniškega omrežja, odpravo ozkih grl na jedrnem in razširjenem omrežju TEN-T, izboljšanje zmogljivosti za tovorni in potniški promet, razvoj javnega potniškega prometa, digitalizacijo upravljanja prometa, povečanje prometne varnosti ter krepitev podnebne odpornosti prometne infrastrukture.

Poseben pomen ima drugi tir Divača-Koper skupaj z gradnjo vzporednega tira. S tem bo odsek, ki je danes ena najbolj obremenjenih železniških povezav v državi, postal v celoti dvotiren. Na

ministrstvu poudarjajo, da bo to izboljšalo delovanje železniškega in pomorskega prometa ter prispevalo k razbremenitvi cestnega omrežja.

Pomemben del razvoja predstavlja tudi nadaljnja prenova ljubljanskega železniškega vozlišča. Poleg trenutno potekajočih del je v načrtih še izvedba faze D ter gradnja Tivolskega loka, ki bosta omogočila večjo prepustnost vlakov skozi prestolnico in kakovostnejše povezave z novim Potniškim centrom Ljubljana.

” Cilj investicij ni zgolj izboljšanje potniške izkušnje, temveč predvsem povečanje zmogljivosti omrežja za tovarni promet, odprava ozkih grl ter večja konkurenčnost slovenskega logističnega sistema.



Nadgradnja osrednjega dela železniške postaje Ljubljana. Foto: Direkcija RS za infrastrukturo

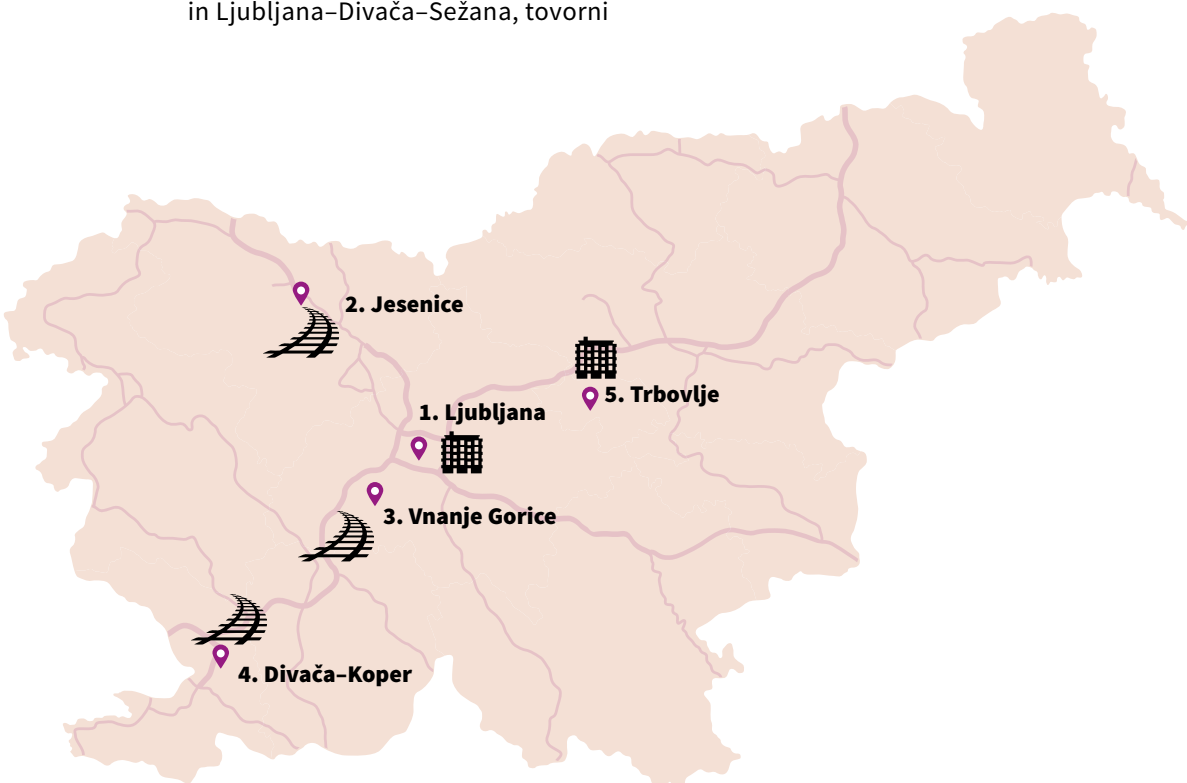
Projekti prihodnjega desetletja

Ob že potrjenih investicijah ministrstvo načrtuje tudi projekte, ki jih želi sofinancirati v okviru prihodnje evropske finančne perspektive. Med njimi so nadgradnja vozlišča Sežana in odseka Sežana–državna meja (2. faza), ŽOLP 2 na območju železniške postaje Ljubljana, gradnja drugega tira na odseku Maribor–Šentilj, nadgradnja postaje Kranj, posodobitev odseka Borovnica–Verd, nadaljnji projekti na koridorju Ljubljana–Divača–Koper in Ljubljana–Divača–Sežana, tovarni

terminal Koper ter prenova predora Pogonik.

Hkrati potekajo tudi postopki priprave državnih prostorskih načrtov za prihodnje investicije. Po oceni ministrstva je med njimi najbližje sprejetju prostorska uredba za projekt drugega tira na odseku Ljubljana–Kranj–Naklo, ki predstavlja enega ključnih razvojnih projektov severnega dela slovenskega železniškega omrežja. ■

- 1. Ljubljana:** prenova osrednjega dela ljubljanske železniške postaje
- 2. Jesenice:** nadgradnja železniškega vozlišča Jesenice
- 3. Vnanje Gorice:** gradnja novega postajališča in podvoza
- 4. Divača–Koper:** gradnja vzporednega tira
- 5. Trbovlje:** ureditev železniške postaje



ANALIZA

Železniški tovorni promet: Skromna rast na tujih trgih, doma upad prodaje

Leto 2025 je bilo za železniški tovorni promet zaznamovano s stagnacijo prodaje in občutnim poslabšanjem dobičkonosnosti. Rast stroškov storitev, dela in amortizacije je presegla rast prihodkov, zato so se EBITDA, poslovni izid in neto dobiček močno znižali. Kljub temu se je zadolženost zmanjšala, kapitalska struktura pa izboljšala.

Darja Močnik, Analitika GZS

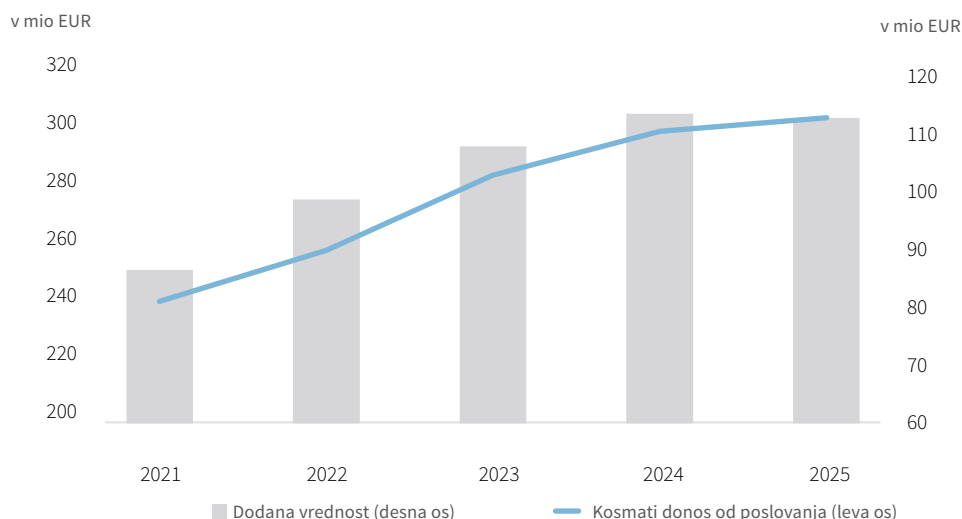
Z vlaki prepeljanih 17,3 mio ton blaga

V letu 2025 je bilo v železniškem blagovnem prevozu prepeljanih 17,3 mio ton blaga, kar je bilo za 6,4 % manj kot leto prej. Opravljenih je bilo 4.295 mio tonskih kilometrov oziroma 6,0 % manj kot leta 2024. V mednarodnem prevozu, vključno s tranzitom, je bilo prepeljanih 87 % vsega blaga. K skupnemu padcu je največ prispeval tranzit, kjer se je količina prepeljanega blaga zmanjšala za 23,4 %, opravljeni tonski kilometri pa za 22,7 %. Nasprotno se je obseg blaga v notranjem prevozu povečal za 3,2 %, pri blagu, naloženem v Sloveniji in odpeljanem v tujino, pa za 2,9 %. Leta 2025 je bilo v notranjem železniškem prevozu prepeljanih okoli 19,4 milijona potnikov ali za 27 % več kot leto prej, v mednarodnem prevozu skupaj s tranzitom pa več kot 1,5 milijona oz. enako. Po številu potnikov je s 93-odstotnim deležem prevladoval notranji železniški prevoz, skupno pa je bila prepeljana četrtnina več potnikov.

Prihodki skoraj nespremenjeni, rast predvsem zunaj EU

V železniškem tovornem prometu (49.2) je leta 2025 poslovalo 17 družb. Kosmati donos od poslovanja se je povečal za 1,6 % na 303,6 mio EUR, čisti prihodki od prodaje pa za 0,2 % na 263,3 mio EUR. Prodaja na domačem trgu se je zmanjšala za 6,0 % na 32,7 mio EUR, prodaja na tujih trgih pa povečala za 1,1 % na 230,5 mio EUR. Pri tem so prihodki na trgih EU upadli za 1,9 %, medtem ko so se prihodki zunaj EU povečali za 37,8 % oziroma za 6,7 mio EUR. Delež prodaje na tujih trgih

Prodaja in dodana vrednost



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

je porasel za 0,8 odstotne točke na 87,6 %, kar potrjuje visoko odvisnost dejavnosti od mednarodnih blagovnih tokov. SŽ-Tovorni promet ostaja daleč največja družba, s 178 mio EUR čistih prihodkov od prodaje in 84 mio EUR dodane vrednosti. K povečanju prihodkov so najbolj prispevale ostale večje družbe.

Stroški storitev in dela višji, produktivnost se je znižala

Poslovni odhodki so se povečali za 3,9 % na 288,9 mio EUR, precej hitreje od prihodkov. Stroški blaga, materiala in storitev so bili višji za 3,0 % in so dosegli 182,6 mio EUR. Stroški storitev so porasli za 6,0 %, pri čemer so se transportne storitve povečale za 6,1 %, drugi

Železniški blagovni prevoz, v tonah (1.000)	2022	2023	2024	2025
Notranji / mednarodni prevoz – SKUPAJ (blaga in potnikov)	20.459	19.160	18.441	17.254
Notranji prevoz blaga	2.866	2.738	2.128	2.195
Mednarodni prevoz - blago naloženo v Sloveniji	8.181	7.103	6.870	7.069
Mednarodni prevoz - blago razloženo v Sloveniji	4.652	4.423	4.053	3.864
Tranzit	4.760	4.896	5.390	4.126

Vir: Statistični urad RS

Železniški tovorni promet	2025	Relat. sprem., 25/24*	Abs. spr. 25/24	2024	Geom. povpr. 5-letna sprem. v %
Število družb	17	21,4	3,0	14	7,2
Kosmati donos od poslovanja (mio EUR)	303,6	1,6	4,7	298,9	5,5
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	263,3	0,2	0,5	262,8	4,1
Delež prodaje na tujih trgih (%)	87,6	0,8	0,8	86,7	-0,3
Dodana vrednost (mio EUR)	111,8	-0,6	-0,7	112,5	6,0
Bruto marža (%)	36,8	-0,8	-0,8	37,6	0,5
Število zaposlenih, po delovnih urah	1.221	-0,4	-4,4	1.225	-0,4
Dodana vrednost na zaposlenega (v EUR)	91.547	-0,3	-263	91.811	6,4
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	55,7	2,4	2,4	53,3	-1,6
Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega (v EUR)	2.955	2,3	67	2.888	6,6
EBITDA (mio EUR)	49,5	-5,7	-3,0	52,5	8,4
EBITDA marža (%)	16,3	-1,2	-1,2	17,6	2,8
Poslovni izid/EBIT (mio EUR)	14,7	-29,5	-6,1	20,9	13,8
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	10,9	-38,1	-6,7	17,7	17,1
Neto marža (%)	3,6	-2,3	-2,3	5,9	11,1
ROE (%)	6,5	-5,2	-5,2	11,6	6,4
Neto finančni dolg na EBITDA	1,4	-0,2	-0,2	1,6	-18,0
Kratkoročni koeficient	1,4	-0,1	-0,1	1,5	-9,7
Investicije v opredmetena osnovna sredstva (mio EUR)	28,8	-24,9	-9,5	38,3	20,0
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	10,9	-3,6	-3,6	14,6	15,3

Metodologija zajema: Železniški tovorni promet (SKD 49.2 - Železniški tovorni promet)

* v %, razen za kazalnike Delež prodaje na tujih trgih (%), Bruto marža (%), Stroški dela v dodani vrednosti (%), EBITDA marža (%), Neto marža (%), ROE (%), Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%), v o. t.; za kazalnika Neto finančni dolg na EBITDA in Kratkoročni koeficient razlika

stroški storitev pa za 8,6 %. Del pritiska so ublažili za 11,5 % nižji stroški energije in za 28,6 % nižji stroški najemnin. Stroški dela so se povečali za 3,7 % na 62,2 mio EUR, čeprav se je število zaposlenih rahlo zmanjšalo, na 1.221. Dodana vrednost se je zmanjšala za 0,6 % na 111,8 mio EUR, dodana vrednost na zaposlenega pa za 0,3 % na 91.547 EUR. Delež stroškov dela v dodani vrednosti se je zato povečal že tretje leto zapored, za 2,4 odstotne točke

na 55,7 %, bruto marža pa se je znižala za 0,8 odstotne točke na 36,8 %.

Dobičkonosnost občutno nižja, izstopajo višji odpisi

EBITDA se je zmanjšala za 5,7 % na 49,5 mio EUR, EBITDA marža pa za 1,2 odstotne točke na 16,3 %. Še izraziteje se je znižal poslovni izid, za 29,5 % na 14,7 mio EUR. K poslabšanju so poleg višjih stroškov storitev in dela prispevali za desetino

višji odpisi vrednosti, zlasti 7,7-odstotna rast amortizacije, ter močno povečanje prevrednotovalnih odhodkov. Finančni izid se je dodatno poslabšal z -1,1 na -2,3 mio EUR, zaradi novih oslabitev in odpisov finančnih naložb. Neto dobiček se je posledično zmanjšal za 38,1 % na 10,9 mio EUR. Investicije v opredmetena osnovna sredstva so se zmanjšale za 24,9 % na 28,8 mio EUR oziroma na 10,9 % prodaje. ■

Železniški tovorni promet, 2025

rang	Naziv družbe	Št. zaposlenih po del. urah	Kosmati donos od poslovanja, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	SŽ - Tovorni promet, d.o.o.	956	208.902	-0,7	84.020	-3,6	6.328.950
2	ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana	14	41.156	3,3	5.623	4,4	2.266.612
3	Rail Cargo Carrier, d.o.o.	112	19.527	4,5	7.969	4,1	460.427
4	Adria Transport, d.o.o.	50	15.008	0,0	6.862	6,6	136.516
5	Inrail S.p.A., podružnica v Novi Gorici	29	6.780	5,4	2.378	7,7	641.725

Opomba: upoštevane največje družbe po kosmatem donosu od poslovanja v letu 2025 v dejavnosti SKD 49.2.

Vir: Ajpes, javna objava, E-bonitete

LETALSKA POVEZLJIVOST

Boljša letalska povezljivost je pomembna tako za gospodarstvo kot za turizem

Fraport Slovenija izpostavlja rekordno rast potniškega prometa, država pa napoveduje nadaljevanje prizadevanj za pridobivanje novih povezav.

Nina Šprohar

Slovenska letalska povezljivost je letos v izrazitem vzponu. V prvih šestih mesecih je prek Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana potovalo več kot 790.000 potnikov, kar je skoraj 15 odstotkov več kot v enakem obdobju lani. Po podatkih združenja evropskih letališč ACI EUROPE je Slovenija v prvi polovici leta zabeležila 14,7-odstotno rast potniškega prometa in se uvrstila med tri najhitreje rastoče nacionalne letališke trge na območju EU+.

Rast se je nadaljevala tudi poleti. Julij 2026 je bil namreč najboljši julij v zgodovini Letališča Ljubljana. Na Brniku so oskrbeli rekordnih 208.638 potnikov, mesečni promet pa je prvič po letu 2019 ponovno presegel mejo 200.000 potnikov. »Pomen te rasti presega samo število: Letališče Ljubljana ima zdaj širši in bolj raznolik portfelj letalskih prevoznikov, kar zmanjšuje odvisnost od posameznega prevoznika ali poslovnega modela,« poudarjajo v družbi **Fraport Slovenija**.

Država: Povezljivost se izboljšuje, a še ni takšna, kot bi si želeli

Tudi na **Ministrstvu za infrastrukturo in energetiko (MZIE)** ocenjujejo, da se povezljivost Slovenije iz leta v leto izboljšuje, vendar opozarjajo, da trenutna raven še ni takšna, kot bi si želeli. »Država si prizadeva za postopno izboljševanje letalske povezljivosti Slovenije, predvsem s privabljanjem novih letalskih prevoznikov ter vzpostavljanjem novih neposrednih letalskih povezav,« pojasnjujejo na ministrstvu.

Cilj je, da bi bila Slovenija za letalske prevoznike čim bolj privlačna destinacija. Boljša povezljivost je po njihovih besedah



Potniški terminal na ljubljanskem letališču. Foto: Fraport Slovenija

pomembna tako za gospodarstvo in turizem kot za domače potnike, saj povečuje možnosti in izbiro pri potovanjih v tujino. Pri tem država uporablja tudi finančne spodbude. Zadnji prijavni rok v okviru desetega javnega razpisa za povečanje letalske povezljivosti Slovenije se je iztekel 31. avgusta 2026.

Na ministrstvu pravijo, da bo o nadaljevanju ukrepa oziroma morebitnih novih razpisih odločeno po zaključku aktualnega razpisa, predvsem ob upoštevanju evropskega pravnega in programskega okvira, ki je trenutno v fazi posodobitve. Pri tem opozarjajo na pomembno omejitev: državne spodbude letalskim prevoznikom so na ravni Evropske unije strogo regulirane.

»Možnosti države za neposredno subvencioniranje letalskih povezav so zelo omejene. Vsaka oblika državne pomoči

mora biti skladna z evropskimi pravili o državnih pomočeh in konkurenci,« pojasnjujejo. Hkrati je vzpostavitev posamezne letalske povezave v prvi vrsti poslovna odločitev letalskega prevoznika, na katero država neposredno ne more vplivati.

Nekatere povezave so ostale, drugih ni več

Na ministrstvu dosedanje rezultate razpisov ocenjujejo kot uspešne. Ukrej je po njihovih besedah pomembno prispeval k izboljšanju letalske povezljivosti Slovenije, še posebej pomembno pa je, da so se nekatere povezave po začetnem obdobju subvencioniranja ohranile tudi brez državne podpore.

Med njimi izpostavljajo Luxairjevo povezavo z Luksemburgom in povezavo z Rigo, ki jo opravlja airBaltic. Obe danes

obratujeta brez subvencije. Tudi povezava s Københavnom, ki jo opravlja Norwegian Air, je bila po prekinitvi oktobra 2025 ponovno vzpostavljena in v letu 2026 obratuje brez subvencije. Na podlagi devetega javnega razpisa je bila za subvencioniranje izbrana povezava z Gran Canaria, ki jo opravlja airBaltic in še naprej obratuje.

Vendar pa vse povezave niso bile tako uspešne. Povezava z Düsseldorfom se po obdobju subvencioniranja ni ohranila in je bila oktobra 2025 prekinjena.

” **Do zdaj je bilo objavljenih deset razpisov, v okviru katerih je bilo razpisanih enajst rokov za oddajo prijav.**

Med novejšimi rezultati razpisov je tudi povezava s Tenerifi. AirBaltic jo bo vzpostavil oktobra letos, in sicer na podlagi zadnjega razpisa. *»Posamezne letalske povezave so se po vzpostavitvi razvijale različno, vendar ocenjujemo, da je ukrep uspešen tam, kjer je s pomočjo subvencije omogočil vzpostavitev povezave, ki se je nato ohranila tudi brez državne podpore,«* pravijo na ministrstvu.

Zimski vozni red prinaša dve novi povezavi

Fraport Slovenija medtem za prihajajočo zimsko sezono napoveduje dve novi redni povezavi. Poleg že omenjene linije na Tenerife bo tudi EasyJet 26. oktobra svojo ponudbo z Letališča Ljubljana razširil z novo povezavo v London Luton.

Pri Fraportu poudarjajo, da ostajajo mreže letalskih družb dinamične in da se lahko posamezne povezave ter frekvence prilagajajo glede na povpraševanje, razpoložljivost letal in poslovne prioritete. *»Naš cilj zato ni le uvajanje novih povezav, temveč tudi ohranjanje uravnotežene in odporne celoletne mreže,«* pravijo. Po trenutnih napovedih Fraport do konca leta 2026 pričakuje približno 1,7 milijona potnikov.

V poletni sezoni je sicer na voljo 30 rednih letalskih povezav, ki jih opravlja 24 prevoznikov. Med najbolj priljubljenimi destinacijami ostajajo Istanbul, Frankfurt, Zürich, London in Amsterdam. Pomemben del ponudbe predstavlja tudi čarterski promet. Med najbolj iskanimi počitniškimi destinacijami so letos Hurgada, Antalija, Monastir, Kreta in Rodos, veliko zanimanja pa je tudi za druge grške otoke. V tem segmentu do konca leta pričakujejo približno 130.000 potnikov.

” **Največji delež, približno četrtno vseh obravnavanih pošilk, predstavljajo farmacevtski izdelki.**

Tovor: manj pošilk, a so te težje

Letališče Ljubljana ima pomembno vlogo tudi pri tovornem prometu. V prvih sedmih mesecih letošnjega leta so v tovornem skladišču obravnavali več kot 22.000 pošilk tovora in pošte. Število pošilk se je v primerjavi z enakim obdobjem lani sicer zmanjšalo za približno pet odstotkov, vendar je bila njihova skupna teža za približno osem odstotkov višja. To kaže na trend večjih in težjih pošilk, ocenjujejo v

Fraportu. Največji delež, približno četrtno vseh obravnavanih pošilk, predstavljajo farmacevtski izdelki. Pri njih je zaradi temperaturne občutljivosti ključno zagotavljanje ustreznega temperaturnega režima skozi celoten proces obdelave.

»Sposobnost zagotavljanja tovrstne specializirane obravnave predstavlja pomembno podporo slovenskemu izvozno usmerjenemu gospodarstvu,« poudarjajo v Fraportu. Poleg farmacevtskih izdelkov na Brniku obravnavajo tudi številne druge vrste blaga, med drugim igralne avtomate, izpušne sisteme, prehranska dopolnila in papir.

Kadri ostajajo izziv

Rast prometa pomeni tudi večje zahteve za zaposlene. Fraportu večino operativnih delovnih mest uspeva ustrezno zapolniti, vendar je pridobivanje kadra za posamezne specializirane tehnične profile, predvsem na področju vzdrževanja, še vedno zahtevno. *»Zato veliko pozornosti namenjamo ciljnemu zaposlovanju, strokovnemu usposabljanju in razvoju zaposlenih, izboljševanju delovnih pogojev ter premišljenemu načrtovanju kadrovskih potreb glede na pričakovane prometne obremenitve,«* pojasnjujejo.

Strokovno usposobljeni zaposleni so po njihovih besedah ključni za varno, zanesljivo in učinkovito delovanje letališča, zato sistematično vlagajo v dodatna izobraževanja ter pridobivanje novih znanj in kompetenc.



Julij 2026 je bil najboljši julij v zgodovini Letališča Ljubljana. Foto: Fraport Slovenija

Velika prenova letališke ploščadi

Med pomembnejšimi projekti prihodnjih let je celovita rekonstrukcija glavne letališke ploščadi. Projekt zajema približno 37.000 kvadratnih metrov površin, letališče pa ves čas obnove nemoteno obratuje. Po zaključku bo ploščad omogočala 22 parkirnih mest za letala kategorije C, štiri za kategorijo D in dve za kategorijo E.

Pri Fraportu poudarjajo, da projekt ni namenjen zgolj povečevanju zmogljivosti. »Gre predvsem za obnovo dotrajane infrastrukture ter njeno posodobitev z vidika varnosti, učinkovitosti in pripravljenosti na prihodnje potrebe,« pojasnjujejo. Nova ureditev bo omogočila večjo operativno prilagodljivost pri oskrbi različnih tipov letal, učinkovitejše izvajanje procesov ter vzpostavitev električne in digitalne infrastrukture, potrebne za prihodnje operacije.

” Po zaključku del bo glavna letališka ploščad omogočala 22 parkirnih mest za letala kategorije C, štiri za kategorijo D in dve za kategorijo E.

Pomemben del investicij je tudi trajnost. Fraport nadaljuje elektrifikacijo zemeljske oskrbe in opreme, uvajanje električnega napajanja letal na ploščadi ter elektrifikacijo voznega parka.

Delež trajnostnih letalskih goriv na Brniku ni znan

Razogljčenje bo v prihodnjih letih eno ključnih vprašanj letalskega prometa. Evropska uredba ReFuelEU Aviation od dobaviteljev goriva od leta 2025 zahteva zagotavljanje najmanj 2-odstotnega deleža trajnostnih letalskih goriv oziroma SAF.

Pri SAF so odgovornosti razdeljene med različne deležnike. Za oskrbo z gorivom in njegovo mešanje je odgovoren dobavitelj goriva, letalske družbe so odgovorne za prevzem in uporabo, Fraport Slovenija pa kot upravljavec letališča zagotavlja infrastrukturo in operativne pogoje. Kolikšen delež SAF se dejansko uporablja oziroma

prevzema na Brniku, Fraport trenutno nima podatka. Dobavitelj goriva za Letališče Ljubljana je Petrol.

Na področjih, ki so v njihovi neposredni pristojnosti, zato pri Fraportu poudarjajo predvsem ukrepe za zmanjševanje okoljskega vpliva poslovanja – od elektrifikacije zemeljske oskrbe in voznega parka do zagotavljanja električnega napajanja letal na tleh ter posodobitve energetske infrastrukture.

Ministrstvo medtem opozarja, da bo razogljčenje letalstva v veliki meri temeljilo prav na trajnostnih letalskih gorivih, saj so možnosti neposredne elektrifikacije letal omejene. Po evropski uredbi se mora delež trajnostnih goriv povečati z dveh odstotkov leta 2025 na 6 odstotkov leta 2030, 20 odstotkov leta 2035 in kar 70 odstotkov leta 2050. Znotraj tega deleža bodo vse pomembnejša sintetična letalska goriva. Njihov delež naj bi se povečal z 1,2 odstotka leta 2030 na 35 odstotkov leta 2050.

Geopolitika vse pomembnejši dejavnik

Na delovanje letalskega prometa vplivajo tudi geopolitične razmere. Pri Fraportu poudarjajo, da je letalski promet globalno povezan sistem, zato lahko dogodki v posameznih delih sveta vplivajo na evropski zračni prostor in operacije prevoznikov. »Prav zato postajajo operativna učinkovitost, fleksibilnost in dobra pripravljenost letališč še pomembnejše,« pravijo.

Na Brniku za zdaj ne opažajo težav pri oskrbi z letalskim gorivom. Letališče situacijo spremlja in sodeluje z dobaviteljem.

Pri Fraportu pričakujejo, da bodo razvoj letalskega prometa v prihodnjih letih najbolj zaznamovali trajnost, digitalizacija in povezljivost. Letalske družbe bodo nadaljevale uvajanje energijsko učinkovitejših letal in povečevanje uporabe SAF, letališča pa bodo vlagala v avtomatizacijo, uporabo operativnih podatkov in digitalne storitve za potnike.

Pomemben dejavnik bodo ostale tudi omejitve pri dobavi novih letal. »Zanesljiva infrastruktura, učinkovito poslovanje in poslovno vzdržne letalske povezave bodo postajali vse pomembnejši,« ocenjujejo v Fraportu. Kljub temu pričakujejo nadaljnje povpraševanje po letalskih potovanjih in krepitve vloge regionalnih letališč. ■

Letališče Ljubljana dobiva neposredno povezavo z ZDA

United Airlines je napovedal, da bo 12. maja 2027 vzpostavil novo neposredno povezavo med letališčem Newark Liberty v New Jerseyju in Ljubljano. United bo med Ljubljano in Newarkom letel štirikrat tedensko – ob ponedeljkih, torkih, četrtek in sobotah – z 231-sedežnim širokotrupnim letalom Boeing 767-400ER. Pri Fraportu Slovenija napoved ocenjujejo kot enega pomembnejših mejnikov za slovensko letalstvo.

»Vzpostavitev nove Unitedove povezave med Newarkom in Ljubljano pomeni zgodovinski mejnik za naše letališče in mednarodno povezljivost Slovenije,« je povedal **poslovodni direktor Fraporta Slovenija Jürgen Deischl**. Kot je pojasnil, je bila Ljubljana sicer že v osemdesetih letih prejšnjega stoletja vpeta v čezatlantsko povezavo v okviru nekdanje jugoslovanske letalske družbe Jat, vendar je ta vključevala postanek v Beogradu. Tokrat bo šlo za samostojne neposredne lete med Slovenijo in ZDA. »Štirje tedenski leti s širokotrupnim letalom potrjujejo vrednost obstoječega trga in Unitedovo zaupanje v njegov nadaljnji razvojni potencial,« je bil zadovoljen Deischl. Nova povezava po njegovih besedah ne bo zanimiva samo za slovenske potnike. Neposreden let bo pomemben tudi za prebivalce širše regije. »Hkrati bo skoraj 200.000 ameriškim obiskovalcem, ki letno obiščejo Slovenijo, omogočen bistveno preprostejši in privlačnejši način potovanja,« poudarja Deischl. Za ameriške potnike vidi Fraport v Ljubljani tudi vstopno točko v širšo alpsko-jadransko regijo. Z letališča bodo lahko povezali obisk Slovenije z Avstrijo, Italijo in Hrvaško. trajnostnih materialov in digitalnega projektnega vodenja.



Šušteršič

Tržaška cesta 33,
1370 Logatec, Slovenija

E-pošta: info@sustersic.si
www.sustersic.si

Specialisti za Zahtevne dvige bremen

Naša ekipa strokovnjakov z dolgoletnimi izkušnjami natančno pozna vse vidike transporta, premikanja in dviga težkih tovorov. Ne glede na zahtevnost naloge ali vrsto bremena, smo tukaj, da vam zagotovimo zanesljive in varne rešitve.



**Tradicija.
Zanesljivost.
Kakovost.**

**Pokliči nas na:
041 385 375**



TRENDI V POŠTNI LOGISTIKI

Paketna logistika je v Sloveniji dobro razvita

Največji izziv pri razvoju avtonomne dostave je regulativa, saj tehnologija napreduje hitreje kot zakonodaja. Pomembno pa je, da razvoju logističnega sektorja sledijo tako javne kot zasebne investicije.

Darja Kocbek

V zadnjih treh letih je rast prihodkov poštних operaterjev na globalni ravni izvirala skoraj izključno iz paketnega prometa, saj obseg pisemskih pošilk že nekaj let upada. Donosnost opravljanja storitev je pod pritiskom, saj stroški za gorivo in za plače zaposlenih zmanjšujejo marže, čeprav so povečali prihodke na področju e-trgovine in čezmejnih dostav paketov. Kljub večjemu obsegu paketnega prometa marže v panogi ostajajo nizke ali negativne, navaja mednarodna poštna zveza (IPC).

Pošta Slovenije intenzivno vlaga v razvoj

V Sloveniji se trend zmanjševanja količin pisemskih pošilk nadaljuje s približno 10- do 15-odstotnim letnim upadom. Zaradi vse večjega prehoda na digitalno poslovanje v prihodnjih nekaj letih v **Pošti Slovenije** pričakujejo pospešitev tega trenda. Obseg pisemskih pošilk se je v Sloveniji od leta 2011 zmanjšal za približno 65 odstotkov. Istočasno se z razcvetom spletne trgovine nadaljuje rast količin paketov, vendar precej zmerneje.

Nova carinska pravila EU za pošiljke majhnih vrednosti iz tretjih držav so imela po uvedbi, torej od 1. julija, določen negativen vpliv na količine teh pošilk pri poštних operaterjih v celotni Evropi, v drugi polovici leta pa je pričakovati stabilizacijo tokov čezmejne spletne trgovine. Kakšen bo dejanski vpliv na obseg naročil iz tretjih držav, je za zdaj še prezgodaj ocenjevati, saj so spremembe v veljavi razmeroma kratek čas, pravijo na Pošti Slovenije.

Ob tem je po njihovih besedah na trgu spletne trgovine opazen trend, da večji spletni trgovci za evropske kupce vse pogosteje uporabljajo skladišča in logistične centre znotraj EU ter omogočajo



Pošta Slovenije intenzivno vlaga v razvoj prihodnjih logističnih rešitev. Foto: Pošta Slovenije

transparenten prikaz stroškov spletnih naročil, kar lahko vpliva na strukturo in tokove pošilk. Vpliv sprememb bo tako odvisen tako od odziva kupcev kot tudi od prilagoditev poslovnih in logističnih modelov spletnih trgovcev.

» **Obseg pisemskih pošilk se je v Sloveniji od leta 2011 zmanjšal za približno 65 odstotkov.**

Pošta Slovenije intenzivno vlaga v razvoj prihodnjih logističnih rešitev, v različnih fazah procesa dostave pošilk uporablja umetnointeligence platforme, načrtuje razvoj v smeri nacionalnega operaterja digitalnega zaupanja in razvija umetnointeligence oblačne zmogljivosti. »Razvoj umetne inteligence postaja vse pomembnejši, saj med drugim omogoča tudi optimizacijo poti v logistiki, prav tako ponuja končnim uporabnikom nove funkcionalnosti oz. storitve, ki izboljšujejo (enotno) uporabniško izkušnjo,« pojasnjujejo na Pošti Slovenije.

Prvo polovico leta zaznamovale negotove razmere na trgu

V **DPD Slovenija** prvo polovico leta ocenjujejo kot dobro, čeprav so razmere na trgu še vedno precej zahtevne. Spletna trgovina

in število spletnih naročil še naprej raste, s tem pa seveda tudi število paketov. Vse več je tudi povpraševanja po čim bolj prožni dostavi. Do konca leta pričakujejo nadaljevanje teh trendov. V zadnjih letih so veliko novosti uvedli predvsem na področju digitalizacije in večje prožnosti dostave. »Na področju digitalizacije vse bolj uporabljamo tudi umetno inteligenco za optimizacijo logističnih procesov, načrtovanje dostave in izboljšanje uporabniške izkušnje. Geopolitične razmere so pri tem še dodatno pokazale, kako pomembna sta prilagodljivost in dobro povezana evropska logistična mreža, ki omogoča, da se lahko na spremembe v transportnih tokovih hitro odzovemo,« pojasnjujejo na DPD Slovenija.

Tudi v **DHL Express Slovenija** pravijo, da so prvo polovico letošnjega leta zaznamovale negotove razmere na trgu, predvsem zaradi geopolitičnih napetosti in sprememb trgovinskih politik. Kljub temu ostaja povpraševanje po mednarodnih logističnih storitvah stabilno. Do konca leta pričakujejo nadaljevanje zahtevnih in negotovih razmer na trgu, vendar ostajajo glede poslovanja optimistični.

Slovenija je po izkušnjah DPD Slovenija na področju pakete logistike in digitalizacije dobro razvita. Uporabniki hitro sprejemajo nove načine dostave. Kljub temu razvoj infrastrukture ne sledi vedno tako hitro, kot se spreminjajo potrebe trga. Z rastjo spletne trgovine in števila paketov postaja vse pomembnejša predvsem infrastruktura za dostavo zadnjega kilometra, dostop do mestnih središč ter prometna infrastruktura, ki omogoča učinkovito dostavo.

Umetna inteligenca ima v logistiki velik potencial

V skupini Geopost, katere del je DPD Slovenija, umetno inteligenco vključujejo v poslovanje predvsem tam, kjer lahko pomaga pri obdelavi velikih količin podatkov, optimizaciji procesov in izboljšanju uporabniške izkušnje. V prihodnjih letih od umetne inteligence pričakujejo predvsem bolj natančno napovedovanje količin paketov, še boljšo organizacijo transporta in dostavnih poti. Hkrati pa prinaša tudi določena tveganja, predvsem pri varovanju podatkov, kibernetski varnosti in zagotavljanju pravilnosti informacij. »Ne pričakujemo, da bo umetna inteligenca nadomestila ljudi, ampak predvsem, da bo

postala orodje, ki bo zaposlenim pomagalo pri vsakodnevnem delu in nam omogočilo, da se bomo lahko še bolje posvetili uporabnikom,« pravijo v DPD Slovenija.

V Pošti Slovenije ugotavljajo, da Slovenija na nekaterih področjih zelo dobro sledi evropskim trendom, na drugih pa zaostaja predvsem zaradi počasnejšega razvoja javne infrastrukture ter odsotnosti nacionalne strategije za urbano logistiko in polnilno infrastrukturo. Ob zapiranju mestnih središč za promet je nujno upoštevanje potreb vseh deležnikov, ki se oskrbujejo in v njih poslujejo. Slovenija za najbolj razvitimi evropskimi državami zaostaja pri sistemskem načrtovanju urbane logistike, interoperabilnosti, infrastrukture za dostavo zunaj doma (OOH), avtomatizaciji logističnih centrov in pripravi javne infrastrukture na avtonomne ter popolnoma elektrificirane dostavne sisteme.

” Z rastjo spletne trgovine in števila paketov postaja vse pomembnejša predvsem infrastruktura za dostavo zadnjega kilometra, dostop do mestnih središč ter prometna infrastruktura, ki omogoča učinkovito dostavo.

Umetna inteligenca ima po besedah DHL Express Slovenija v logistiki velik potencial, predvsem pri analizi podatkov, napovedovanju, optimizaciji procesov in avtomatizaciji rutinskih opravil. Omogoča hitrejša odločanja in učinkovitejša načrtovanje logističnih procesov. »V prihodnje pričakujemo, da bo njen pomen še naraščal. Hkrati bo treba veliko pozornosti nameniti varnosti podatkov, kibernetski varnosti in odgovorni uporabi tehnologije. Umetno inteligenco vidimo predvsem kot podporo zaposlenim in njihovem strokovnemu znanju,« razlagajo v DHL Express Slovenija.

Slovenija ima po njihovih besedah zaradi svoje geografske lege in povezanosti z evropskimi prometnimi koridorji dobre pogoje za razvoj logistike. Za nadaljnji razvoj bodo pomembna predvsem vlaganja v prometno in digitalno infrastrukturo ter v trajnostne oblike transporta. Pri tem je pomembno, da razvoju logističnega sektorja sledijo tako javne kot zasebne investicije, saj sodobna logistika zahteva učinkovito povezovanje infrastrukture, tehnologije in podatkov.

Avtonomne rešitve predstavljajo izziv

Za širšo uporabo avtonomnih rešitev bo potreben predvsem jasen in usklajen regulativni okvir. Pomembna bodo enotna pravila glede varnosti, odgovornosti, uporabe podatkov in kibernetske varnosti. Tehnologija se razvija hitreje kot regulativni okvir, zato je prav usklajevanje zakonodaje z razvojem tehnologije eden večjih izzivov. Za Slovenijo bo pomembno, da sledi evropskemu regulativnemu razvoju in omogoča okolje za testiranje ter postopno uvajanje novih rešitev, pravijo v DHL Express Slovenija.

»Potrebujemo predvsem jasna in enotna pravila glede uporabe avtonomnih vozil in dostavnih robotov v javnem prostoru, odgovornosti v primeru napak ter varnosti ljudi in drugih udeležencev v prometu,« pa razlagajo v DPD Slovenija. Tudi v Sloveniji bo treba zakonodajo prilagoditi tako, da bo omogočala testiranje in postopno uvajanje novih tehnologij v realnem okolju.

Pošta Slovenije v sodelovanju z Mestno občino Ljubljana medtem izvaja preizkus novega koncepta urbane dostave in mobilnih mestnih storitev z avtonomnim dostavnim robotom. Pilotni projekt asistiranja avtonomne dostave v središču Ljubljane je namenjen predvsem preverjanju delovanja tehnologije v realnem urbanem okolju ter zbiranju podatkov za nadaljnji razvoj koncepta trajnostne dostave zadnjega kilometra.

Slovenija sledi evropskemu okviru, vendar za avtonomne cestne dostavne sisteme še nima posebne zakonodaje, zato razvoj trenutno temelji predvsem na pilotnih projektih in postopnem prenosu evropskih pravil. Eden takšnih projektov je tudi evropski projekt TRACE, v okviru katerega Pošta Slovenije preizkuša rešitve za pametno urbano logistiko, s poudarkom na zmanjšanju prometnih obremenitev in okoljskega vpliva dostave. ■

ANALIZA

Poštne in kurirske dejavnosti: Zmerna rast prihodkov in produktivnosti

V poštne in kurirske dejavnosti se je EBITDA znižala že četrto leto zapored, dejavnost je na ravni izida iz poslovanja ustvarila izgubo, neto dobiček pa je bil kljub pozitivnemu finančnemu izidu majhen. Na drugi strani okrepljena vlaganja kažejo na intenzivno posodabljanje paketnega omrežja, avtomatizacijo in digitalizacijo procesov.

Darja Močnik, Analitika GZS

Rast prihodkov se je umirila, prodaja v tujini pa zmanjšala

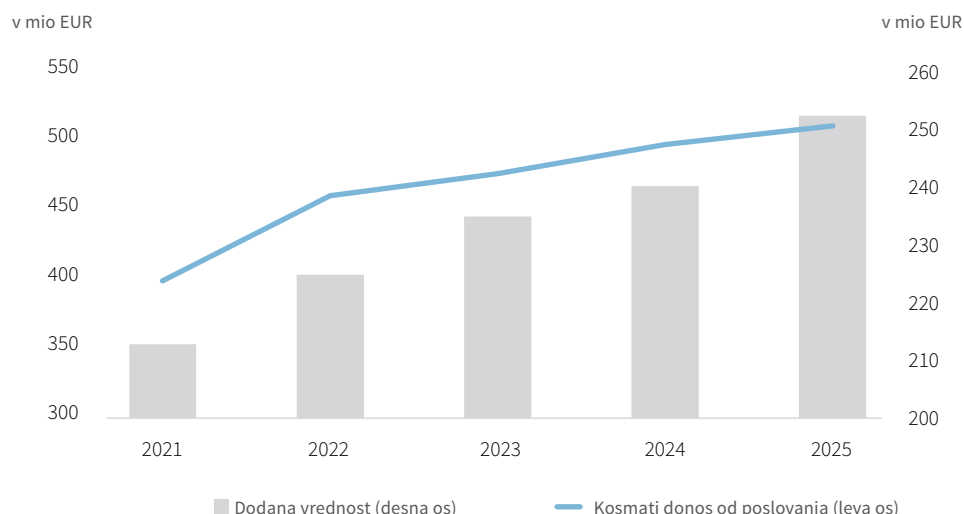
V poštne in kurirske dejavnosti (53.1 in 53.2) je leta 2025 poslovalo 89 družb. Kosmati donos od poslovanja so se povečal za 2,7 % na 507,8 mio EUR, čisti prihodki od prodaje pa za 2,9 % na 497,3 mio EUR. Rast prodaje je bila tako za polovico nižja od petletnega povprečja, ki je znašalo 5,9 % letno. Okrepila se je predvsem prodaja na domačem trgu, in sicer za 3,5 % na 440,9 mio EUR, medtem ko se je prodaja na tujih trgih zmanjšala za 2,1 % na 56,3 mio EUR. Delež prodaje na tujih trgih je zato upadel za 0,6 odstotne točke na 11,3 %. Ključna družba ostaja Pošta Slovenije, ki je ustvarila približno 61 % prihodkov dejavnosti, zato njeno poslovanje pomembno prispeva k agregatnim številkam. Po navedbah družbe rast prihodkov pri pisemskih storitvah izhaja predvsem iz višjih cen, medtem ko količine zaradi digitalizacije in elektronskega nadomeščanja klasičnih pisem še naprej upadajo. Paketne storitve so rasle zaradi večjega obsega in višjih doseženih cen, ob podpori spletne trgovine ter širjenju alternativnih prevzemnih mest.

Produktivnost se je izboljšala, vendar jo je prehitela rast stroškov dela

Dodana vrednost dejavnosti se je povečala za 5,0 % na 251,6 mio EUR, bruto marža pa se je zvišala za 1,1 odstotne točke na 49,5 %. Ob skoraj nespremenjenem številu zaposlenih, ki se je povečalo za 0,4 % na 6.011, je dodana vrednost na zaposlenega porasla za 4,6 % na 41.853 EUR, čisti prihodki od prodaje na zaposlenega pa za 2,5 % na 82.724 EUR. Kljub višji produktivnosti se je stroškovni položaj poslabšal. Poslovni odhodki so se povečali



Prodaja in dodana vrednost



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

Pošta in kurirske dejavnosti	2025	Relat. sprem., 25/24*	Abs. spr. 25/24	2024	Geom. povpr. 5-letna sprem. v %
Število družb	89	-1,1	-1,0	90	3,8
Kosmati donos od poslovanja (mio EUR)	507,8	2,7	13,3	494,4	5,7
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	497,3	2,9	13,9	483,4	5,9
Delež prodaje na tujih trgih (%)	11,3	-0,6	-0,6	11,9	1,3
Dodana vrednost (mio EUR)	251,6	5,0	12,0	239,6	4,3
Bruto marža (%)	49,5	1,1	1,1	48,5	-1,3
Število zaposlenih, po delovnih urah	6.011	0,4	21,6	5.989	-0,4
Dodana vrednost na zaposlenega (v EUR)	41.853	4,6	1.855	39.998	4,7
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	90,0	2,4	2,4	87,6	1,3
Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega (v EUR)	2.234	5,2	110	2.124	6,3
EBITDA (mio EUR)	25,1	-15,5	-4,6	29,7	-4,9
EBITDA marža (%)	4,9	-1,1	-1,1	6,0	-9,9
Poslovni izid/EBIT (mio EUR)	-2,0	N.A.	-2,3	0,3	N.A.
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	0,2	-93,9	-3,3	3,5	-51,7
Neto marža (%)	0,0	-0,7	-0,7	0,7	-54,3
ROE (%)	0,1	-1,3	-1,3	1,3	-52,9
Neto finančni dolg na EBITDA	0,7	0,5	0,5	0,2	18,4
Kratkoročni koeficient	1,4	0,1	0,1	1,3	-4,3
Investicije v opredmetena osnovna sredstva (mio EUR)	42,7	42,2	12,7	30,0	9,3
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	8,6	2,4	2,4	6,2	3,2

Metodologija zajema: Pošta in kurirske dejavnosti (53.1 - Izvajanje univerzalne poštna storitve; 53.2 - Druga poštna in kurirska dejavnost)

* v %, razen za kazalnike Delež prodaje na tujih trgih (%), Bruto marža (%), Stroški dela v dodani vrednosti (%), EBITDA marža (%), Neto marža (%), ROE (%), Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%), v o. t.; za kazalnika Neto finančni dolg na EBITDA in Kratkoročni koeficient razlika; N.A. - izračun ni smiselno

za 3,2 %, predvsem zaradi 7,9-odstotne rasti stroškov dela na 226,5 mio EUR. Stroški blaga, materiala in storitev so se povečali za 0,8 %, pri čemer so se stroški energije zmanjšali za 14,2 %, stroški transportnih storitev pa so se povečali za 2,5 %. Letno poročilo Pošte Slovenije kot osrednja razloga za hitrejšo rast odhodkov izpostavlja rast stroškov dela kljub zmanjšanju števila zaposlenih ter dražje vozne v letalskem in pomorskem prometu.

Dobičkonosnost je skoraj usahnula, vlaganja pa so močno porasla

EBITDA dejavnosti se je znižala za 15,5 % na 25,1 mio EUR, EBITDA marža pa za 1,1 odstotne točke na 4,9 %, kar je najnižja vrednost v zadnjih petih letih. Poslovni izid se je iz skromnega dobička v višini 0,3 mio EUR prevesil v izgubo v višini 2,0 mio EUR. Pozitiven finančni izid je dejavnost še ohranil

nad pragom neto izgube, vendar se je neto dobiček zmanjšal za 93,9 % na vsega 0,2 mio EUR. Izrazito pozitivna je bila dinamika investicij. Vlaganja v opredmetena osnovna sredstva so se povečala za 42,2 % na 42,7 mio EUR in dosegla 8,6 % čistih prihodkov od prodaje. Podjetja so krepila avtomatizacijo sortiranja, širila omrežje paketomatov ter vlagala v informacijsko tehnologijo, logistično opremo in transportna sredstva. ■

Pošta in kurirske dejavnosti, 2025

rang	Naziv družbe	Št. zaposlenih po del. urah	Kosmati donos od poslovanja, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	POŠTA SLOVENIJE d.o.o.	5.170	308.119	4,3	208.931	4,2	-1.674.932
2	GENERAL LOGISTICS SYSTEMS d.o.o.	98	43.409	3,5	9.242	12,2	2.111.774
3	DHL Ekspres (Slovenija), d.o.o.	156	42.617	0,5	10.814	7,4	1.566.440
4	DPD d.o.o.	65	25.885	1,4	1.969	-35,4	-1.843.096
5	UPS Adria (S) Ekspres d.o.o.	57	16.914	7,5	4.010	14,7	526.062
6	IZBERI d.o.o.	17	14.003	-3,8	645	-10,5	58.093
7	Express One Slovenia d.o.o.	43	7.755	8,5	746	N.A.	-1.691.089
8	World Courier, d.o.o.	12	4.990	25,1	869	1,8	170.941
9	NOVA PANORAMA d.o.o.	68	4.339	0,7	2.406	2,7	136.972
10	GOLD EKSPRES d.o.o.	46	3.526	-6,3	1.428	-4,7	20.745

Opomba: upoštevane največje družbe po kosmatem donosu od poslovanja v letu 2025 v dejavnosti SKD 53.1 in 53.2.; N.A. - izračun ni smiselno
Vir: Ajpes, javna objava, E-bonitete

ČISTA FLOTA *je vaša vizitka* NA CESTI



TOVORNE PRALNICE

Ne glede na to, ali iščete pralnico za avtobuse ali visoko specializirano pralnico za tovornjake, Vam za vsako zahtevo ponudimo ustrezno konfiguracijo.



Christ
WASH SYSTEMS

Nudimo montažo in vzdrževanje vrhunske avtopralne tehnologije nemškega proizvajalca **OTTO CHRIST AG** za vse vrste avtomatskega in ročnega čiščenja osebnih in tovornih vozil že več kot 30 let. S **CHRIST** reciklažnimi sistemi odpadne vode skrbimo za okolje in gospodarnost delovanja, nudimo **CHRIST** originalna čistila, avtokozmetiko in vso dodatno opremo za nego vozil.



ČISTILNA SREDSTVA

Visoko kakovostna linija čistilnih sredstev, ki zadosti vsem vrstam čiščenja. Nizka poraba pomeni večje prihranke.



STEPALNIKI TEPIHOV

Dodatna ponudba za vse stranke, ki avtomobile čistijo same.



SAMOPOSTREŽNI SESALNIKI

Razširitev segmenta samopostrežnega pranja. Za stranke, ki želijo delo opraviti same z uporabo najboljše tehnike.



SAMOPOSTREŽNE PRALNICE

Možnost dodatnega zaslužka kot dopolnilna dejavnost v Vašem podjetju. Z izgradnjo ročne pralnice zadostite tudi potrebam strank, ki imajo željo po ročno opranih avtomobilih.



PORTALNE PRALNICE

Vseeno, ali iščete preprosto portalno avtopralnico ali pralnico z maksimalno kapaciteto, Christ Wash Systems portalne avtopralnice nudijo z različnimi pralnimi portali ustrezno ponudbo vsem vašim potrebam.



AVTOPRALNE STEZE

Za največjo frekvenco pranj in najzahtevnejše stranke. Od najkrajših 16m dolgih stez do najdaljših, prek 50m; velika fleksibilnost pri izbiri posameznih portalov. S kapaciteto do 100 in več avtomobilov na uro.



+386 40 803 650 ✉ jan.pahor@elesprom.si

+386 41 618 573 ✉ mladen.gorisek@elesprom.si

+386 41 658 868 ✉ matija.kralj@elesprom.si

🌐 <https://www.elesprom.si>

Elesprom Inženiring d.o.o.,
Limbuška cesta 79, 2000 Maribor

ELESPROM
INŽENIRING

AAA
Platinasta odličnost
★★★★★

TRENDI V SKLADIŠČENJU

Ljudi je premalo, zato razmišljajo o humanoidnih robotih

Slovensko logistiko je v zadnjem obdobju najbolj zaznamovala gradnja številnih novih logističnih centrov, ob zdaj že ustaljeni digitalizaciji pa bodo kmalu večjo vlogo začeli igrati roboti ter umetna inteligenca.

David Buovski

Večja slovenska logistična podjetja so se v preteklem obdobju uspešno digitalizirala, zdaj pa se jih vse več usmerja k avtomatizaciji skladišč, umetni inteligenci in celo humanoidnim robotom. Razlogov za to je več – poleg optimizacije delovnih procesov tudi pomanjkanje ustrezne delovne sile.

Porast sistemov za nadzor voznega parka oziroma viličarjev FMS (Fleet Management System, ang.) omogoča večjo produktivnost in s tem prihranke, obenem pa izboljšuje varnost pešcev v skladišču, tehnologija mobilnih robotov (AGV/AMR) prav tako doživlja razcvet. A tu se digitalizacija in robotizacija šele začneta.

»Vedno več podjetij zdaj vlaga tudi v avtomatizacijo skladišč, mobilne robote in napredno analitiko podatkov. Ključni razlog je preprost: digitalizacija prinaša boljše preglednost, večjo produktivnost in hitrejšo odzivanje na potrebe trga,« je razkrila **Kristina Kovač** iz podjetja **Jungheinrich**.

»Večina večjih podjetij že uporablja sodobne sisteme za upravljanje skladišč in transporta, izziv pa ostaja hitrejšo uvajanje naprednih tehnologij, kot so umetna inteligenca, podatkovna analitika in avtomatizacija. V primerjavi z razvitimi evropskimi logističnimi trgi smo konkurenčni, vendar imamo na področju napredne digitalne transformacije še precej prostora za rast,« je pojasnila Kovač.

»Največji tehnološki preboj v logistiki trenutno predstavljajo umetna inteligenca, mobilni roboti in napredni sistemi za upravljanje skladišč. Skladišča prihodnosti ne bodo le prostor za hranjenje blaga, temveč inteligentna vozlišča, ki bodo procese optimizirala in usmerjala skoraj avtonomno. Podjetja, ki bodo te tehnologije pravočasno uvedla, bodo pridobila pomembno



Aleš Habič, Špica International. Foto: osebni arhiv

konkurenčno prednost,« je novo paradigmo v branži predstavila Kovač.

»Mobilni roboti lahko opravljajo enostavne, ponovljive naloge in tako omogočajo zaposlenim, da se osredotočajo na naloge z višjo dodano vrednostjo. Mobilni roboti ne potrebujejo velikih posegov v obstoječo infrastrukturo in so tako pogosto vstopna točka v avtomatizacijo skladiščnih procesov,« je dodala.

»**Mobilni roboti lahko opravljajo enostavne, ponovljive naloge in tako omogočajo zaposlenim, da se osredotočajo na naloge z višjo dodano vrednostjo.**

Težave z delovno silo

»V Sloveniji v digitalizacijo največ vlagajo proizvodna podjetja in 3PL (Third Party Logistics, ang.) podjetja. V splošnem podjetja v digitalizacijo sili okolje. S tem se poveča možnost pridobivanja novih poslov ter izboljša optimizacija dela in izkoriščenost prostora v skladišču. Obenem je vse težje dobiti delovno silo,« je dejal **Aleš Habič** iz podjetja **Špica International**.

Logistični centri tako postajajo ključna podatkovna in distribucijska vozlišča sodobnega gospodarstva

»Pogleduje se tudi proti robotom oz. humanoidnim robotom, ki bi lahko v nekaterih procesih, pa tudi v težjih pogojih dela, v prihodnje nadomestili človeško delovno silo. Glavni izziv, ki spodbuja razvoj v to smer, je pomanjkanje delovne sile, kar je velik izziv tako v Sloveniji kot tujini,« je pojasnil Habič in dodal, da večja podjetja običajno lažje razumejo prehod v digitalizacijo, podjetja, ki so hitro zrasla, pa imajo lahko s tem več težav.

Vse bolj čvrsta oskrbovalna veriga

Oskrbovalno verigo v Sloveniji so v zadnjih letih okrepili novi logistični centri. Veliko se jih je zgradilo okrog Brnika, prav tako jih je kar nekaj zraslo med Ljubljano, Koprom in Sežano ter med Ljubljano in Mariborom.

»Novi logistični centri v okolici Brnika povečujejo učinkovitost in preglednost

oskrbovalnih verig. Zaradi odlične prometne poveztivosti in uporabe sodobnih digitalnih rešitev podjetjem omogočajo boljši nadzor zalog, hitrejši pretok blaga ter učinkovitejše odzivanje na spremembe na trgu. Logistični centri tako postajajo ključna podatkovna in distribucijska vozlišča sodobnega gospodarstva,« je nove pridobitve pozdravila Kovač.

»Ključnega pomena je, da je oskrbovalna veriga podprta tudi informacijsko, s praviimi rešitvami za skladišče in dostavo. Le tako ima logist prave podatke, s katerimi lahko učinkoviteje dela in lažje obvešča svoje kupce o opravljenih storitvah,« je o novih centrih pristavil Habič. ■



KUPUJETE NOVO ALI RABLJENO ZVEZDO?

IN POTREBUJETE
FINANCIRANJE?



PRIGO - VAŠ PARTNER ZA MOBILNOST.



FARIZON V7E.

Za urbano logistiko.



ELEKTRIČNI POGON
moč 110 kW
navor 130 Nm



DOSEG (66,67 kWh)
do 475 km
po WLTP standardih



BATERIJA (CATL LFP)
50,23 kWh ali
66,67 kWh



HITRO POLNJEVANJE
od 20 % do 80 % v 25 min
(na DC hitrem polnjenju)

Zagotovljena kakovost in garancija

- ✓ 5 let oz. 200.000 km splošna garancija
- ✓ 8 let in do 300.000 km garancije na baterijo

Farizon V7E

Je električni dostavni kombi, namenjen predvsem mestni logistiki, dostavi paketov in lahkim gospodarskim opravilom, s poudarkom na učinkovitosti, prostornosti in nizkih obratovalnih stroških.



DIMENZIJE
4995x1920x1985 mm
(D x Š x V)



MAX. NOSILNOST
do 1.300 kg



TOVORNI VOLUMEN
do 7,5 m³



WWW.PRIGO.SI

PRIGOTRUCKS
farizonslovenija.si



ANALIZA

Skladiščenje: Krepitev investicij in izboljšanje likvidnosti

Ob ponovni rasti prihodkov so se izraziteje povečali dodana vrednost, EBITDA in neto dobiček, izboljšale pa so se tudi vse ključne marže. Kljub nadaljnji rasti stroškov dela je višja produktivnost zmanjšala njihov delež v dodani vrednosti.

Darja Močnik, Analitika GZS

Ponovna rast prodaje, predvsem na domačem trgu

V dejavnosti skladiščenja (52.1, brez Zavoda Republike Slovenije za blagovne rezerve) je leta 2025 poslovalo 76 družb. Kosmati donos od poslovanja se je povečal za 5,1 % na 135,1 mio EUR, čisti prihodki od prodaje pa za 4,5 % na 133,0 mio EUR. K rasti je največ prispevala prodaja na domačem trgu, ki se je povečala za 8,3 % na 60,6 mio EUR. Prodaja na tujih trgih je porasla za 1,6 % na 72,4 mio EUR, pri čemer je bila rast skoraj v celoti ustvarjena na trgih EU. Delež tuje prodaje se je zato zmanjšal za 1,6 odstotne točke na 54,5 %, vendar je ostal nad polovico celotne prodaje. Rast prodaje ni bila enakomerno razporejena. Največ je k povečanju čistih prihodkov od prodaje prispevala največja družba v dejavnosti, in sicer približno petino skupne rasti. Opaznejše pozitivne prispevke so imele tudi ostale večje družbe.

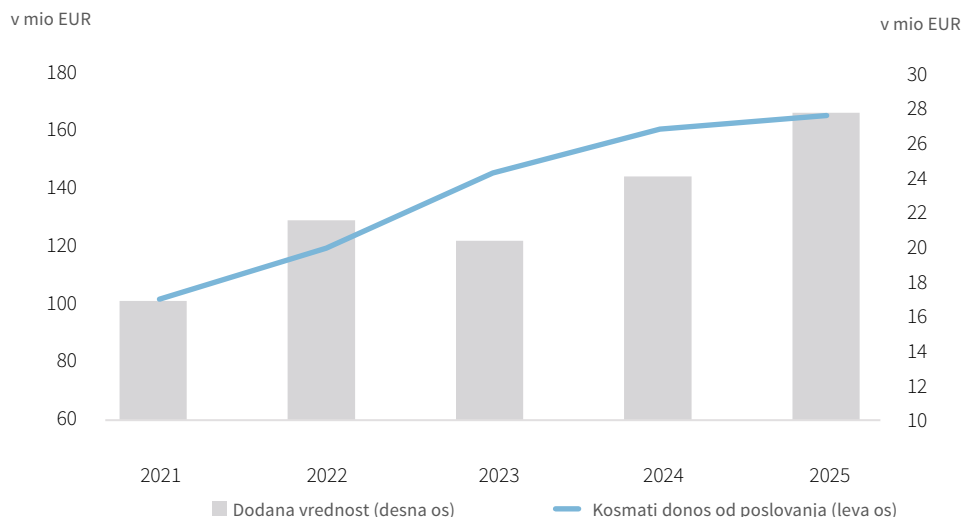
Produktivnost je rasla hitreje od stroškov dela

Poslovni odhodki so se povečali za 3,3 % na 128,9 mio EUR, torej počasneje od prihodkov. Stroški blaga, materiala in storitev so bili višji za 2,7 %, predvsem zaradi 5-odstotne rasti nabavne vrednosti prodanega blaga in materiala. Stroški storitev so ostali skoraj nespremenjeni, pri čemer so se transportne storitve zmanjšale za 1,3 %, drugi stroški storitev pa za 6,8 %. Nasprotno so stroški najemnin porasli za 34 % na 4,0 mio EUR, stroški energije so bili višji za 9,8 %. Stroški dela so se povečali za 10,5 % na 16,1 mio EUR, ob 4-odstotni rasti števila zaposlenih na 466. Kljub temu se je dodana vrednost povečala za 15,1 % na 27,3 mio EUR. Dodana vrednost na zaposlenega



Foto: AI

Prodaja in dodana vrednost



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

Skladiščenje	2025	Relat. sprem., 25/24*	Abs. spr. 25/24	2024	Geom. povpr. 5-letna sprem. v %
Število družb	76	-2,6	-2,0	78	1,1
Kosmati donos od poslovanja (mio EUR)	135,1	5,1	6,5	128,6	2,9
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	133,0	4,5	5,8	127,2	2,8
Delež prodaje na tujih trgih (%)	54,5	-1,6	-1,6	56,0	3,2
Dodana vrednost (mio EUR)	27,3	15,1	3,6	23,8	6,3
Bruto marža (%)	20,2	1,8	1,8	18,5	3,3
Število zaposlenih, po delovnih urah	466	4,0	17,9	448	-1,7
Dodana vrednost na zaposlenega (v EUR)	58.741	10,7	5.680	53.062	8,2
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	58,8	-2,5	-2,5	61,2	-0,6
Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega (v EUR)	2.042	3,8	75	1.968	7,7
EBITDA (mio EUR)	11,3	22,4	2,1	9,2	7,3
EBITDA marža (%)	8,3	1,2	1,2	7,2	4,3
Poslovni izid/EBIT (mio EUR)	6,2	63,1	2,4	3,8	19,9
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	4,2	259,5	3,1	1,2	38,3
Neto marža (%)	3,1	2,2	2,2	0,9	34,4
ROE (%)	7,2	5,0	5,0	2,2	24,1
Neto finančni dolg na EBITDA	2,2	-1,2	-1,2	3,3	-12,4
Kratkoročni koeficient	1,4	0,2	0,2	1,2	4,3
Investicije v opredmetena osnovna sredstva (mio EUR)	5,5	55,4	2,0	3,5	21,3
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	4,1	1,4	1,4	2,8	18,0

Metodologija zajema: Skladiščenje (SKD 52.1 - Skladiščenje, brez Zavoda Republike Slovenije za blagovne rezerve)

* v %, razen za kazalnike Delež prodaje na tujih trgih (%), Bruto marža (%), Stroški dela v dodani vrednosti (%), EBITDA marža (%), Neto marža (%), ROE (%), Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%), v o. t.; za kazalnika Neto finančni dolg na EBITDA in Kratkoročni koeficient razlika; N.A. – izračun ni smiselno

je dosegla 58.741 EUR in je bila višja za 10,7 %. Bruto marža se je zvišala za 1,8 odstotne točke na 20,2 %, kar je najvišja vrednost v zadnjih petih letih.

Močna rast dobička

EBITDA se je povečala za 22,4 % na 11,3 mio EUR, EBITDA marža pa za 1,2

odstotne točke na 8,3 %. Še izraziteje je porasel EBIT, za 63,1 % na 6,2 mio EUR, ob znižanju amortizacije in drugih odpisov vrednosti. Izstopajo 366-odstotna rast subvencij in drugih prihodkov, povezanih s poslovnimi učinki, zmanjšanje finančnih odhodkov za četrtno ter močan rast dobička iz poslovanja. Neto dobiček se je

povečal za 259 % na 4,2 mio EUR, saj se je čista izguba družb z izgubo zmanjšala za 82,9 % na 0,5 mio EUR. Investicije v opredmetena osnovna sredstva so se povečale za 55,4 % na 5,5 mio EUR oziroma na 4,1 % čistih prihodkov od prodaje. Neto finančni dolg na EBITDA se je znižal s 3,3 na 2,2. ■

Skladiščenje, 2025

rang	Naziv družbe	Št. zaposlenih po del. urah	Kosmati donos od poslovanja, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	VOLNIK d.o.o.	2	30.774	9,4	221	55,6	31.746
2	AGROCORN d.o.o.	23	23.351	-8,8	2.321	-16,0	94.578
3	SIMTRO TRADE d.o.o.	14	9.998	12,4	867	-12,9	98.005
4	SAUBERMACHER OUTSOURCING d. o. o.	73	6.539	12,2	3.982	11,1	652.421
5	FIC, d.o.o.	8	5.992	12,8	880	40,6	361.658
6	SKALA d.o.o.	9	5.629	1,1	899	-21,0	179.570
7	MPAL d.o.o.	2	4.659	56,2	281	92,9	155.204
8	FULLY d.o.o.	5	4.172	80,3	247	-2,2	4.510
9	ADRIA TERMINALI d.o.o.	29	4.143	36,5	3.003	36,2	687.069
10	Gastlog d.o.o.	2	3.767	-41,7	138	-34,9	27.647

Opomba: upoštevane največje družbe po prihodkih od celotnih prihodkih v letu 2025 v dejavnosti SKD 52.1 (brez Zavoda RS za blagovne rezerve)

Vir: Ajpes, javna objava, E-bonitete

LUKA KOPER V NOV INVESTICIJSKI CIKEL

785 milijonov evrov za večje, pametnejše in bolj zeleno pristanišče

Luka Koper v prihodnjih letih nadaljuje obsežen investicijski cikel, s katerim želi povečati zmogljivosti pristanišča, pospešiti digitalizacijo in avtomatizacijo ter zmanjšati vplive pristaniške dejavnosti na okolje.

Nina Šprohar

Razvoj **Luka Koper** temelji na štirih ključnih usmeritvah: povečanju infrastrukturnih kapacitet in zmogljivosti, pospešenem uvajanju koncepta pametnega pristanišča, zagotavljanju ustrezne kadrovske strukture ter zmanjševanju vplivov pristanišča na okolje in družbo. »Predvidena skupna vrednost vseh naložb v obdobju 2024 – 2028 je 785 milijonov evrov,« pojasnjujejo.

Med največjimi projekti izpostavlja jo širitev kontejnerskega terminala na severnem delu prvega pomola. Projekt, ki se je začel konec leta 2024, bo predvidoma zaključen konec leta 2027. Z novo obalo in skladiščnimi površinami bo Luka Koper letno zmogljivost kontejnerskega terminala povečala na 1,8 milijona TEU.

»Luka Koper bo do leta 2028 za razvoj namenila kar 785 milijonov evrov, zmogljivost kontejnerskega terminala pa bo povečala na 1,8 milijona TEU.

Pomemben del investicij je namenjen tudi avtomobilskemu terminalu. Letos so začeli graditi novo garažo za skladiščenje avtomobilov s kapaciteto 11.700 vozil, zmogljivosti pa so povečali tudi z več kot 7000 dodatnimi parkirnimi mesti na odprtem. Do konca leta naj bi zaključili še gradnjo 12. veza za generalne in projektne



Podaljšanje severnega dela kontejnerske obale je infrastrukturno in finančno najobsežnejši projekt v zgodovini pristanišča. Foto: Luka Koper

tovore ter vozila. Med letošnjimi projekti je tudi avtomatizirano in energetsko samozadostno skladišče za jeklene kolute. Po njegovem odprtju bo mogoče del obstoječih skladišč sprostiti in jih nameniti drugim vrstam tovarov.

V ospredju tudi projektni tovor

Poleg kontejnerjev in avtomobilov Luka Koper povečuje zmogljivosti za pretovor jeklenih proizvodov, zlasti jeklenih kolotov za avtomobilsko industrijo. Vse več pozornosti namenjajo tudi posebnim pošiljkam nestandardnih dimenzij oziroma projektnemu tovoru.

Gre za segment, ki je povezan tudi z razvojem industrije zelenega prehoda, razložijo sogovorniki – med takšnimi tovari so na primer komponente za vetrne

elektrarne in baterijski hranilniki. Luka Koper je zato lani nabavila novo mobilno dvigalo z nosilnostjo 154 ton, dodatno pa tudi več kosov težke talne mehanizacije.

»Bo pa v prihodnjih letih za ohranitev konkurenčnosti potrebno izboljšati celotno slovensko železniško omrežje,« opozarjajo. Med ključnimi projekti omenjajo gradnjo dvotirne železniške povezave do pristanišča, nadgradnjo tovarne postaje Koper, pa tudi posodobitev celotnega železniškega omrežja. Železnica je namreč po njihovem mnenju eden ključnih elementov logistične verige in pogosto tudi dejavnik, ki odloča o izbiri transportne poti.

Elektrifikacija velikega dela pristaniške mehanizacije

Pomemben del razvojne strategije je tudi razogljčenje. »Zavedamo se, da prostor, ki ga upravljamo, ni samo naš. Res je, da moramo skrbeti za stranke in posel, a hkrati je naše poslanstvo tudi v tem, da v enaki meri skrbimo tudi za okolje,« poudarjajo. Luka Koper je eno redkih evropskih pristanišč s certifikatom EMAS, ki predstavlja najvišjo stopnjo transparentnosti in stalnega izboljševanja na področju okoljskega upravljanja.

Podjetje je skupaj z Inštitutom Jožef Stefan pripravilo tudi energetske in podnebni načrt za doseganje podnebne nevtralnosti do leta 2050. Eden ključnih ukrepov je elektrifikacija pristaniške mehanizacije. Vsa obalna dvigala že obratujejo na električni pogon, elektrificirani pa sta tudi približno dve tretjini mostnih dvigal na kolesih oziroma RTG-dvigal, ki se uporabljajo za pretovor kontejnerjev na skladiščnih površinah. Učinek je lahko precejšen – sogovorniki pravijo, da lahko posamezno RTG-dvigalo na dizelski pogon namreč na leto porabi do 35.000 litrov dizelskega goriva.

” **Električnih je že približno dve tretjini RTG-dvigal, do leta 2030 pa naj bi sončne elektrarne pokrivale četrtno potreb po električni energiji.**

Električna so tudi mostna dvigala na tirih, ki jih uporabljajo pri pretovoru kontejnerjev na vlakovne kompozicije. S tem se zmanjšuje potreba po dodatni talni manipulativni opremi na dizelski pogon, poudarjajo v Luki Koper.

Med največjimi porabniki goriva v pristanišču sicer ostajajo terminalske vlečnice in viličarji. Prav elektrifikacija teh vozil bo zato eden pomembnejših naslednjih korakov. »Na tem področju smo v zadnjem obdobju izvedli več testiranj električnih izvedb v dejanskih delovnih procesih in obratovalnem okolju pristanišča.«

Tudi pri obnovi voznega parka izvajajo prehod na električno mobilnost. »Vsa novo nabavljena osebna vozila so električna. Hkrati je v teku obsežen projekt vzpostavitve lastne mreže polnilne infrastrukture, ki bo pokrivala celotno območje pristanišča in zagotavljala ustrezno podporo nadaljnji elektrifikaciji osebnih vozil,« dodajajo.

Do leta 2030 četrtna elektrike iz lastnih sončnih elektrarn

Elektrifikacijo pristanišča spremlja tudi razvoj lastnih obnovljivih virov energije. V pristanišču je trenutno nameščenih 8,2 MWp sončnih elektrarn, ki lahko zagotavljajo do 20 odstotkov trenutne porabe električne energije. Do leta 2030 želijo skupno inštalirano moč povečati na 10,5 MWp. »S tem bomo lahko zagotovili približno četrtno vseh potreb po električni energiji iz lastnih obnovljivih virov, kar bo dodatno prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa in večji energetski neodvisnosti pristanišča,« so prepričani.

” **Za nadaljnjo rast pristanišča bo ključna železnica – brez zmogljivejšega slovenskega omrežja in dvotirne povezave do Kopra bo težko v celoti izkoristiti nove pristaniške zmogljivosti.**

Pristanišče postaja vse bolj digitalno

Velik del razvojne strategije Luke Koper predstavlja tudi koncept tako imenovane pametnega pristanišča oziroma Smart Port. Digitalizacija naj bi omogočila učinkovitejšo uporabo virov, večjo produktivnost in boljšo povezanost različnih členov logistične verige. Podjetje želi poslovanje v čim večji meri digitalizirati in povezovati informacijske sisteme ter uvajati brezpapirno poslovanje.

»Hkrati dajemo velik poudarek zagotavljanju kibernetske varnosti

in preprečevanju napadov, ki lahko potencialno ohromijo poslovanje podjetja,« dodajajo. Prve večje korake na tem področju so naredili s projektom Luka DT, v okviru katerega so razvijali različne digitalne in podporne rešitve.

Severni Jadran postaja vse pomembnejše logistično vozlišče

Konkurenčnost Luke Koper je treba po oceni družbe gledati tudi v širšem kontekstu severnega Jadrana. »Sosednja jadranska pristanišča so zelo ambiciozno zastavila svoje razvojne načrte. V zadnjih 15 letih smo vsa pristanišča bolj ali manj enakomerno razvijala nove zmogljivosti in povezave – tudi zato je severni Jadran postal pomembna logistična destinacija in protiutež severnoevropskim lukam,« pravijo.

Nova pristaniška infrastruktura v regiji bo ponudbo logističnih storitev še povečala, kar v Kopru ocenjujejo kot priložnost za vse akterje. Luka Koper pri tem izpostavlja svoj prilagodljiv poslovni model, ki jim po njihovih besedah omogoča učinkovito odzivanje na nihanja v gospodarskem okolju. Pomemben mejnik ostaja tudi dejstvo, da je Luka Koper še vedno edino jadransko pristanišče, ki je v enem letu pretovorilo več kot milijon TEU.

Obstajajo pa tudi ovire, na katere sami nimajo vpliva: »V zadnjih letih se globalna logistika, z njo pa tudi pristanišča, ki predstavljamo vozlišče pomorskih in kopenskih poti, soočamo z mnogimi globalnimi izzivi, kot so geopolitične napetosti in negotovosti, trgovinski spori med velikimi gospodarstvi, novi predpisi, okoljski in tehnološki izzivi. Ti v naš vsakdanjik vnašajo veliko negotovosti, ki otežujejo načrtovanje ter zahtevajo večjo prilagodljivost, učinkovito upravljanje tveganj in tesnejše sodelovanje med vsemi deležniki v logistični verigi.«

V Luki Koper za zdaj uspešno kljubujejo izzivom – ocenjujejo, da tudi zato, ker so prilagodljivi, odporni in se znajo hitro odzvati na različne razmere. Pomaga jim tudi usposobljenost in tehnična opremljenost za rokovanje z najrazličnejšimi vrstami tovarov, kar odpira dodatne priložnosti za širitev poslovanja, ter nevtralna drža, ki jim omogoča hitro prilagajanje spremembam in učinkovito iskanje rešitev z lastnimi resursi. ■

ANALIZA

Pretovarjanje: Rast produktivnosti dela kljub povečanju zaposlenosti

Dejavnost pretovarjanja je leta 2025 močno izboljšala poslovne rezultate. Čisti prihodki od prodaje so se povečali za 12,8 %, dodana vrednost za 20,6 % in EBITDA za 24,8 %. Ob skoraj nespremenjenem pristaniškem blagovnem prometu rast kaže na ugodnejšo strukturo storitev in izrazit vpliv največjih družb. Dejavnost je okrepila investicije in ohranila nizko zadolženost.

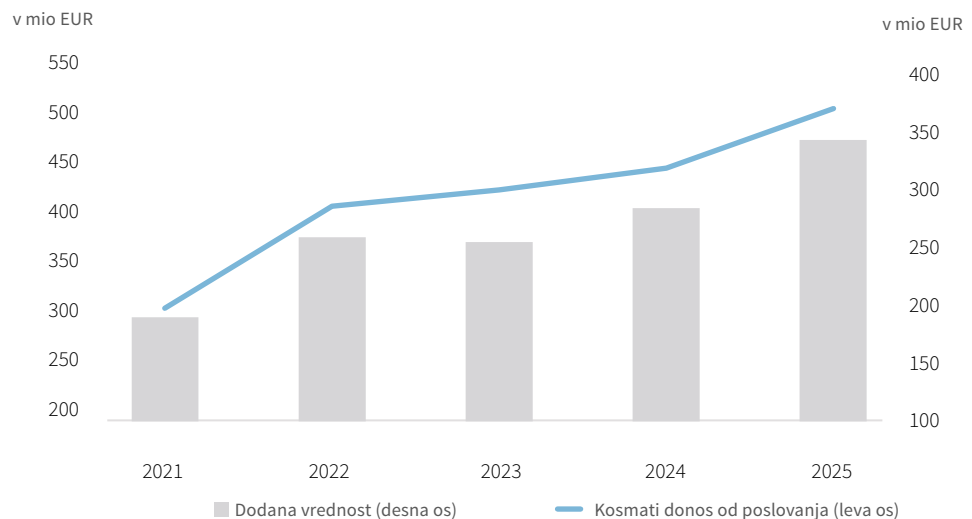
Darja Močnik, Analitika GZS

V letu 2025 so tovorna motorna vozila, registrirana v Sloveniji, prepeljala 97,3 mio ton blaga, kar je bilo 3,0 % manj kot leto prej. V notranjem prevozu je bilo prepeljanih 63,8 mio ton blaga oziroma 3,1 % manj, v mednarodnem prevozu pa 33,5 mio ton oziroma 2,9 % manj. Notranji prevoz je predstavljal približno dve tretjini celotne količine prepeljanega blaga. Pri tem je bilo opravljenih 19,5 milijarde tonskih kilometrov oziroma za 11 % manj. V notranjem prevozu jih je bilo 2,5 milijarde ali za 7 % manj, v mednarodnem prevozu pa 17,0 milijarde ali za 11 % manj. Izrazito se je zmanjšala dejavnost slovenskih prevoznikov med tujimi državami in znotraj tujih trgov. To kaže predvsem na manj dolgih mednarodnih prevozov oziroma na spremenjeno geografsko strukturo opravljenih storitev.

Visoka rast prihodkov ob skromni rasti pretovora

V dejavnosti pretovarjanja (52.24) je leta 2025 poslovalo 37 družb. Kosmati donos od poslovanja se je povečal za 12,6 % na 529,9 mio EUR, čisti prihodki od prodaje pa za 12,8 % na 523,5 mio EUR. Prodaja

Prodaja in dodana vrednost



Vir: Datahub GZS, podatki Ajpes

na domačem trgu se je povečala za 10,3 % na 263,4 mio EUR, na tujih trgih pa za 15,6 % na 260,0 mio EUR. Delež tuje prodaje se je tako zvišal za 1,2 odstotne točke na 49,7 %. Poslovanje dejavnosti je izrazito koncentrirano, saj sta družbi Luka Koper in BTC skupaj ustvarili več kot 90 % čistih

prihodkov od prodaje. Po podatkih SURS je bilo leta 2025 v slovenskih pristaniščih pretovarjenih 21,8 mio ton blaga, kar je bilo le za 0,2 % več kot leto prej. Ob skoraj nespremenjenem fizičnem obsegu je bila rast prihodkov bistveno višja, kar kaže na pomemben vpliv strukture opravljenih storitev in močnih poslovnih rezultatov največjih družb.

Dodana vrednost in dobičkonosnost sta rasli hitreje od prihodkov

Poslovni odhodki so se povečali za 7,5 % na 420,4 mio EUR, torej počasneje od kosmatega donosa iz poslovanja, ki je porasel za 12,6 %. Stroški blaga, materiala in storitev so porasli le za 1,1 %, pri čemer so stroški energije upadli za 1,3 %, stroški storitev pa so ostali skoraj nespremenjeni. Precej močnejše so se povečali stroški dela,

Cestni blagovni prevoz, Slovenija, 2025	Prepeljano blago		Opravljeni tonski kilometri	
	2025	2025/2024	2025	2025/2024
	mio ton	sprememba v %	mio.	sprememba v %
Skupaj	97,3	-3,0	19.508,2	-10,7
Notranji prevoz	63,8	-3,1	2.499,8	-6,7
Mednarodni prevoz	33,5	-2,9	17.008,4	-11,3
blago, naloženo v Sloveniji	10,8	5,2	4.847,2	-1,0
blago, razloženo v Sloveniji	9,3	3,9	4.055,8	-7,4
prevoz po tujini in kabotaža	13,5	-12,4	8.105,5	-18,1

Vir: Statistični urad RS

Pretovarjanje	2025	Relat. sprem., 25/24*	Abs. spr. 25/24	2024	Geom. povpr. 5-letna sprem. v %
Število družb	37	12,1	4,0	33	0,0
Kosmati donos od poslovanja (mio EUR)	529,9	12,6	59,4	470,5	11,4
Čisti prihodki od prodaje (mio EUR)	523,5	12,8	59,6	463,9	12,1
Delež prodaje na tujih trgih (%)	49,7	1,2	1,2	48,5	-0,4
Dodana vrednost (mio EUR)	340,0	20,6	58,1	281,9	13,9
Bruto marža (%)	64,2	4,2	4,2	60	2,3
Število zaposlenih, po delovnih urah	3.519	15,3	466,8	3.053	7,6
Dodana vrednost na zaposlenega (v EUR)	96.606	4,6	4.264	92.342	5,9
Stroški dela v dodani vrednosti (%)	53,6	-1,6	-1,6	55,2	0,3
Povprečna mesečna bruto plača na zaposlenega (v EUR)	3.122	0,2	6	3.116	6,0
EBITDA (mio EUR)	157,7	24,8	31,4	126,3	13,5
EBITDA marža (%)	29,8	2,9	2,9	26,9	1,9
Poslovni izid/EBIT (mio EUR)	109,6	38,1	30,2	79,3	20,6
Neto čisti dobiček/izguba (mio EUR)	90,3	25,3	18,3	72,0	18,9
Neto marža (%)	17,0	1,7	1,7	15,3	6,7
ROE (%)	12,1	1,5	1,5	10,6	11,1
Neto finančni dolg na EBITDA	0,4	-0,2	-0,2	0,6	-18,8
Kratkoročni koeficient	1,5	-0,6	-0,6	2,0	-1,7
Investicije v opredmetena osnovna sredstva (mio EUR)	146,4	32,0	35,4	110,9	19,3
Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%)	28,0	4,0	4,0	23,9	6,4

Metodologija zajema: Pretovarjanje (SKD 52.24 - Pretovarjanje)

* v %, razen za kazalnike Delež prodaje na tujih trgih (%), Bruto marža (%), Stroški dela v dodani vrednosti (%), EBITDA marža (%), Neto marža (%), ROE (%), Delež investicij v opred. osn. sredstva/čisti prihodki od prodaje (%), v o. t.; za kazalnika Neto finančni dolg na EBITDA in Kratkoročni koeficient razlika; N.A. – izračun ni smiselno

in sicer za 17,2 % na 182,3 mio EUR. Rast je bila povezana predvsem z večjim številom zaposlenih in višjo maso plač. Število zaposlenih po delovnih urah se je povečalo za 15,3 % oziroma za skoraj 467 na 3.519. Dodana vrednost se je povečala za 20,6 % na 340,0 mio EUR, bruto marža pa za 4,2 odstotne točke na 64,2 %. Dodana vrednost na zaposlenega je bila višja za 4,6 % in je znašala 96.606 EUR. Delež stroškov dela v dodani vrednosti se je znižal za 1,6 odstotne točke na 53,6 %, kar kaže, da je bila rast ustvarjene vrednosti hitrejša od rasti stroškov dela.

Močna rast dobička je spremljala okrepljen investicijski cikel

EBITDA se je povečala za 24,8 % na 157,7 mio EUR, EBITDA marža pa za 2,9 odstotne točke na 29,8 %. Poslovni izid iz poslovanja je porasel za 38,1 % na 109,6 mio EUR, neto čisti dobiček pa za 25,3 % na 90,3 mio EUR. Neto marža se je zvišala na 17,0 %. Neto finančni dolg je znašal 0,4-kratnik EBITDA, kar pomeni nizko zadolženost. Manj ugodno se je gibal kratkoročni koeficient, ki se je znižal z 2,03 na 1,45, vendar je ostal nad ena. Investicije v opredmetena osnovna sredstva

so se povečale za 32,0 % na 146,4 mio EUR, potem ko so se že leta 2024 več kot podvojile. Predstavljale so 28,0 % čistih prihodkov od prodaje in 92,9 % EBITDA, kar potrjuje visoko kapitalsko intenzivnost dejavnosti. Glavnino naložb je izvedla družba Luka Koper. Med večjimi projekti so bili podaljšanje severnega dela prvega pomola, gradnja novih vezov in skladiščnih površin, večetažna garažna hiša za vozila ter nabava električnih dvigal. BTC je svoja investicijska sredstva usmeril v prenove poslovnih prostorov, logistično opremo, energetske sanacije, varnost in izboljšanje infrastrukture. ■

Skladiščenje, 2025

rang	Naziv družbe	Št. zaposlenih po del. urah	Kosmati donos od poslovanja, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Dodana vrednost, v 1000 EUR	Sprememba v %, 2025/2024	Neto čisti dobiček, v 1000 EUR
1	LUKA KOPER, d.d.	2.230	379.771	14,9	264.821	22,9	79.651.110
2	BTC d.d.	526	102.913	0,1	47.701	4,6	7.447.969
3	WE MOVE d.o.o.	325	12.220	1,8	11.127	2,1	644.060
4	O.T.I. ROSSI d.o.o.	33	5.538	-8,2	1.285	-3,5	20.871
5	EPADA d.o.o.	147	4.835	10,2	3.806	16,8	122.348

Opomba: upoštevane največje družbe po kosmatem donosu od poslovanja v letu 2025 v dejavnosti SKD 52.24.

Vir: Ajpes, javna objava, E-bonitete

Oglejte si vsebino
revije Glas gospodarstva na spletni strani
glasgospodarstva.gzs.si

Postanite del vodilnega glasu slovenskega gospodarstva

Glas gospodarstva je osrednji poslovni medij, ki že več kot tri desetletja povezuje vodilne predstavnike slovenskega gospodarstva, stroko in ključne odločevalce.

Revija prinaša:

- aktualne gospodarske tematike
- poglede priznanih strokovnjakov na gospodarske izzive
- primere dobrih praks iz podjetij
- uporabne nasvete, analize, trende, napovedi
- informacije o aktualnih razpisih in dogodkih

Zakaj oglaševati v reviji Glas gospodarstva?

Ker dosežete najvplivnejše predstavnike slovenskega gospodarstva – vodstva podjetij, strokovnjake in odločevalce.

Kot partner revije glas gospodarstva pridobite:

Tematsko partnerstvo (Partner teme)

Celostna vključitev v osrednjo vsebino izbrane številke: advertorial, izpostavitve logotipa partnerja v tiskani izdaji, dodatne možnosti vizualne izpostavitve znotraj tematskih strani ter digitalna podpora e-novičniku Poslovni tednik in vsebine v digitalni izdaji.

Premium oglasni prostor

Izpostavljene oglasne pozicije v reviji ter dodatne možnosti izpostavitve v digitalnih kanalih.

Doseg vplivne poslovne javnosti

Skupni doseg: več kot 33.000 gospodarstvenikov in odločevalcev prek tiskane izdaje, e-novičnika in družbenih omrežij.

Promocija prek poslovnih kanalov GZS

Vidnost tudi prek poslovnih dogodkov, strokovnih srečanj in komunikacijskih kanalov Gospodarska zbornica Slovenije.

Nagrada za zvestobo

Ob zakupu več objav ali dolgoročnem sodelovanju odobravamo dodatne ugodnosti in popuste.

Izdajatelj:

Gospodarska zbornica Slovenije
Dimičeva 13, 1504 Ljubljana



Odgovorna urednica:

Maruša Boh

Izvršna urednica:

Nina Šprohar

Oblikovanje:

Samo Grčman

Prelom:

Nenad Bebić

Uredniški odbor:

Grit Ackermann, Antonija Božič Cerar,
Marko Djinović, Ariana Grobelnik, Bojan Ivanc,
Tomaž Kordiš, Tajda Pelicon, Petra Prebil Bašin,
Matej Rogelj, Igor Zorko

Uredništvo:

Dimičeva 13, 1504 Ljubljana
01 5898 000
urednistvo@glasgospodarstva.si

Trženje oglasnega prostora:

031 285 084, majdi.kosi@glasgospodarstva.si
031 604 469, tomaz.romih@glasgospodarstva.si

Tisk:

Present, d. o. o.

Datum natisa:

28. 9. 2026

Distribucija:

Pošta Slovenije

ISSN 13183672

Revijo Glas Gospodarstva prejmejo člani GZS brezplačno (1 izvod). Letna naročnina za dodatni izvod je: 96,00 evrov + DDV. Poština za tujino se zaračuna posebej.

Medij Glas gospodarstva izdajatelja Gospodarske zbornice Slovenije, s sedežem v Ljubljani, Dimičeva 13, je vpisan v razvid medijev, ki ga vodi Ministrstvo za kulturo, pod zaporedno številko 516.

Revija je natisnjena na papirju:

SORA QUALITY
PAPER
by GORICANE

Papirnica GORIČANE ima vzpostavljen certificiran sistem ISO 9001, ISO 14001, ISO 22000 in FSC® ter PEFC sistem zagotavljanja trajnega gospodarjenja z gozdovi.

Pri tiskanju smo uporabili okolju prijazne barve na rastlinski osnovi.

Foto na naslovnici: UI



CELOVITE REŠITVE V PROJEKTI LOGISTIKI



- PROJEKTI TOVOR
- DOVOLJENJE IN SPREMSTVO
- IZREDNI PREVOZ
- SELITEV OPREME - RAL
- PAKIRANJE TOVORA
- DRŽAVNA IN OBRAMBNA LOGISTIKA
- CHARTERING
- LADIJSKA AGENTURA



 **COMARK**

 Slovenija, Hrvaška, Srbija

 Luka Koper, Reka in Trst

Zdravju dajem zeleno luč.

Merkur Kolektivno zdravje

- ✓ Manj bolniških odsotnosti, večja produktivnost
- ✓ Konkurenčna prednost med delodajalci
- ✓ Hitra in celostna zdravstvena obravnava

PREVERI
PONUDBO



merkur-zavsi

Zavarujemo čudež življenja.