

September 2021

 Slovenske železnice

Logistika

Revija Slovenskih železnic





Fersped, d.o.o.

Hiter odziv, hitre poti in fleksibilnost, ko jo potrebujete

Kupcem in partnerjem zagotavljamo celovite logistične rešitve in hkrati nudimo optimizacijo logističnih storitev ter kakovostne poprodajne storitve. Izkoriščamo odlično geografsko pozicioniranost in dobre povezave. Izkoristite jih z nami.

Zaloška cesta 219,
1000 Ljubljana
Tel.: +386 1 300 71 12
info@fersped.si

SŽ - Tovorni promet, d.o.o.

Povezujemo Evropo

Konkurenčnost, usmerjenost h kupcu in trajnost. Ponujamo celovite logistične rešitve, oblikovane v skladu z zahtevami naših kupcev. Zagotavljamo hitre, varne in kakovostne prevoze po konkurenčnih cenah. Dostavljamo do končnih kupcev.

Kolodvorska 11,
1000 Ljubljana
Tel.: +386 1 29 14 280
cargo@slo-zeleznice.si

Brez logistike preprosto ne bo šlo ...

J

e ena izmed najhitreje rastočih panog, pa ne samo v svetu, ampak tudi v Sloveniji. Resda je koronakriza oziroma pandemija pomenila šok za svetovno ekonomijo, prekinila številne transportne, logistične in oskrbovalne poti (samo spomnite se težav, ki so jih imela številna podjetja – tudi slovenska – z dobavo delov, ki nastajajo v Aziji, na Kitajskem), ampak razmere se »umirjajo.« Kot pravijo poznavalci, je »nova normalnost« postala realnost. Ali bo tako dolgoročno ali ne, je seveda drugo vprašanje. Zgotovito pa je koronakriza logistične procese upravljanja blaga od dobaviteljev do končnih kupcev dodobra prevetrila,



Jože Bonča

Drugi tir med Koprom in Divačo mora biti le začetek novega preporoda, nove, sodobne, razvite železniške infrastrukture, ki bo odgovarjala prihodnjim izzivom globalne logistike in trajnostne mobilnosti pri nas.

ustvarila nove prijeme, izzive in priložnosti, ki so jih nekateri bolj, drugi spet manj izkoristili. Tako je pač v konkurenčnem gospodarstvu. In če je strošek logistike v nerazvitih gospodarstvih do 25 odstotkov BDP-ja, je med državami OECD-ja ta strošek med sedem in osem odstotkov BDP-ja. Povedano drugače – sedem do osem odstotkov prispeva k domačemu BDP-ju. Takšna je statistika. Učinkovitejša logistika gotovo pomembno prispeva h konkurenčnosti in rasti gospodarstva. Kje je tu Slovenija? Kot boste lahko prebrali v posebni izdaji revije Slovenskih železnic – logistika, smo in lahko postanemo še bolj konkurenčni v globalnem logističnem svetu. Kaj pravijo na priložnosti, ki jih je odprla koronakriza najpomembnejši slovenski logisti skupine Slovenske železnice in Pošta Slovenije? Kaj se že in se še bo dogajalo v teh letih na železniški infrastrukturi, od katere je življenjsko odvisna prihodnost slovenske logistike? Katere so najpomembnejše železniške infrastrukturne pridobitve v evropskem letu železnic, v letu 2021? Dela na drugem tiru železnice med Koper in Divačo so letos končno stekla. Kaj bo drugi tir v letu 2026, ko bo po njem predvidoma stekel promet, prinesel skupini Slovenske železnice? Kaj bo ne nazadnje dal Luki Koper, ki ne predstavlja le pomorskega okna v svet za Slovenijo in za slovenska podjetja, ampak tudi za države v zaledju, v naši sosesčini? Drugi tir med Koprom in Divačo mora biti le začetek novega preporoda, nove, sodobne, razvite železniške infrastrukture, ki bo odgovarjala prihodnjim izzivom globalne logistike in trajnostne mobilnosti pri nas.



3

Uvodnik

Jože Bonča

Brez logistike
preprosto ne bo šlo ...



5

Pogovor

Dušan Mes, generalni
direktor Slovenskih
železnic

Drugi tir je ključen,
zgraditi pa bo treba
tudi preostali del
nujne železniške
infrastrukture



11

Uspeh

Inovativne
logistične
rešitve

S slovenskim znanjem
do zahtevnih kupcev



12

Tovorni promet

Vodilni
železniški
prevoznik tovora

Z novimi produkti in
posodobljenim voznim
parkom usmerjeni h
kupcem in njihovim
potrebam



26

Luka Koper

Načrti
slovenskega
okna v svet

Za logiste je ključna
povezava pristanišča in
železniških povezav



30

Pogovor

Pavle Hevka,
generalni direktor
2TDK

Po drugem tiru med
Koprom in Divačo
bomo zapeljali leta
2026



34

Pogovor

Dean Peršič,
direktor
Ferspeda

Sinergije v skupini so
ključne za prihodnjo
rast Ferspeda in
Slovenskih železnic



37

Pogovor

Igor Jakomin,
predavatelj na
Fakulteti za logistiko

Začetek novega
preporoda
sodobne železniške
infrastrukture v
Sloveniji



14

Pogovor

Melita Rozman Dacar,
direktorica SŽ –
Tovarnega prometa

Naš cilj je, da SŽ
– Tovorni promet
postane vodilni
regionalni prevoznik



18

Naložbe

Vzdrževanje
železniške
mreže

V evropskem letu
železnic rekordnih 509
milijonov evrov za
železnico



20

Pogovor

Jernej Vrtovec,
minister za
infrastrukturo

Delež logistike v BDP-ju
narašča in postaja
čedalje pomembnejši



25

Prenova

Znova
vzpostavljen
potniški promet

Po pol stoletja spet z
vlakom med Ljubljano
in Kočevjem



40

Hitre proge

Kako hitri
bodo
vlaki

Kako realne so
hitre proge v
Sloveniji?



42

Pogovor

Tomaž Kokot, začasni
generalni direktor
Pošte Slovenije

Pošta Slovenije je
moderno ter okolju in
uporabniku prijazno
podjetje



45

Potniški vlaki

Okolju najbolj
prijazen način
prometa

Celovita modernizacija
potniškega prometa
Slovenskih železnic



48

Novice

Ključni
dogodki
v svetu

Novice iz sveta
logistike in
transporta

Drugi tir je ključen,

zgraditi pa bo treba tudi preostali del

nujne železniške infrastrukture

V to je prepričan generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes ob evropskem letu železnic 2021. Treba bo rešiti tudi železniški tovorni promet skozi Ljubljano, zgraditi drugi tir proti Jesenicam ter drugi tir med Mariborom in Šentiljem in seveda sodoben Potniški center Ljubljana. V prihodnjih letih bo treba s cest na železnico umakniti čim večji del tovora. »V Sloveniji se bomo morali končno začeti zavedati, da veliko število tovornjakov na cesti ni rešitev,« opozarja Dušan Mes.

S

mo v drugi polovici evropskega leta železnic 2021, kaj je oziroma še bo prineslo Slovenskim železnicam?

Evropska komisija že kar nekaj časa daje poudarek železniškemu prometu znotraj Evropske unije,

pričakujemo pa, da bo poenostavila železniško zakonodajo, ki se mora približati uporabnikom. Železniški tovorni promet mora v doglednem času postati enakovreden cestnemu tovornemu prometu. Za zdaj je še vedno preveč birokratskih

tudi zakonodajne. Posamezne države znotraj EU so pri tem že uspešne, večina pa ne, še vse prevečkrat to ostane zgolj želja na papirju, kot si jo je pač zamislila politika.

V zadnjih letih so se SŽ povzpele iz rdečih števil na zeleno vejo, ste v tretjem mandatu direktorovanja na Slovenskih železnica, deseto leto teče, številni vam priznavajo, da ste napisali pozitivno zgodbo. Komerčni prihodki in dobiček naraščajo, število zaposlenih se je zmanjšalo ...

Slovenija je v jedru Evrope in nenavadno bi bilo, če železniški promet ne bi imel večje teže. Tako z vidika tovarnega kot tudi potniškega prometa

smo idealna država. Skozi našo državo potekajo transportni koridorji predvsem iz severno-jadranskih pristanišč, potniški promet pa se tudi lahko uspešno razvija. Država je majhna, decentralizirana v primerjavi z nekaterimi drugimi evropskimi državami, treba je samo zgraditi kakovostno železniško omrežje, ki bo ponudilo največ potnikom in seveda tudi uporabnikom logistične verige. Slovenija je zagotovo država, kjer ima železniški promet prihodnost, treba se je zgledovati po severu, saj na jugu vse skupaj ne poteka tako hitro, kot bi lahko. Slovenija se mora čim prej pripeti predvsem na avstrijsko in nemško logistiko. Vzorce potniškega prometa pa tudi prenesti iz Avstrije, Švice

in Nemčije. Te države so z različnimi produkti in storitvami železniški potniški promet najbolj približale potnikom.

“Slovenija je kot država resen partner in vsi imajo načrte, kako bodo povečevali obseg poslovanja skozi koprsko pristanišče in po železniški infrastrukturi naprej.”

*Generalni direktor Slovenskih železnic
Dušan Mes*

Danes imamo v Tovornem prometu dobre poslovne rezultate, smo zanimivi, v podjetje prihaja svež kapital, v podjetju ohranjamo večinski 51-odstotni lastniški delež ravno zato, da v kar najhitrejšem možnem času prevzamemo, kupimo posamezna podjetja v Avstriji, Italiji, na Madžarskem, in upam tudi na Hrvaškem ... To moramo narediti pred letom 2026, ko bo drugi tir med Koprom in Divačo zgrajen, pravi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.

preprek, neenotna je železniška infrastruktura, in da bi dosegli edini cilj, da bodo železnice po Evropi postale konkurenčnejše cestnemu prevozu in vseevropsko združljive, bo treba preprosto poenostaviti nekatere procese in postopke –

So Slovenske železnice že dosegle optimalno število zaposlenih?

Seveda. Vendar je bilo zmanjševanje števila zaposlenih nujno, da je podjetje preživel in postalo dobičkonosno. Če Slovenske železnice v zadnjih šestih ali sedmih letih ne bi bile uspešne, tudi številni projekti ne bi uspeli. Tako razdolževanje kot tudi sama pomoč države – če ne bi v Tovorni promet vstopil strateški partner, najbrž tudi država ne bi toliko vlagala v posodobitev železniške infrastrukture, kot vlaga zdaj. Treba je tudi vedeti, da se bo obseg storitev v prihodnosti povečeval tako v tovarnem kot v potniškem delu. V Tovornem prometu skupaj s strateškim partnerjem pričakujemo povečanje obsega tovara in seveda razširitev dejavnosti Slovenskih železnic zunaj Slovenije. Potniški promet bo v

prihodnosti, po zaključenih velikih infrastrukturnih projektih, lahko še povečeval svoj vozni red vlakov in nabor storitev, Slovenske železnice pa bodo imele v prihodnjih štirih, petih letih ob teh smelih načrtih tudi več zaposlenih.

Kako ocenjujete poslovanje v minulih treh letih, tudi v luči koronakrize, ki je gotovo vsaj začasno prekinila, če ne celo ustavila številne transportne in logistične poti, zaprtje družbe, zaustavitev potniškega prometa?

Zagotovo smo šli čez to preizkušnjo krize uspešno. Določene stvari so se zgodile bistvene hitreje, kot bi se sicer brez koronakrize. To je na

nek način tudi dobrodošlo. Država je sprejela relativno uspešne ukrepe na področju pomoči gospodarstvu. Vsi smo bili v enakem položaju, cel svet, cela Evropa, mislim, da smo na Slovenskih železnicah to obdobje dobro izkoristili, tako da verjamem, da smo danes boljši, kot smo bili pred koronakrizo.

Potniški center
Ljubljana bo
predvidoma zgrajen v
naslednjih dveh letih,
drugo leto bo najbrž
stekla gradnja.

Koronakriza je odprla tudi nove priložnosti in možnosti?

Seveda, ene družbe so uspešno premagale koronakrizo, druge spet ne. Nekatere družbe v železniškem prometu v Evropi imajo velike težave, nekatere pa so še boljše kot pred izbruhom koronakrize. Eni so se hitreje prilagodili, drugi pač ne, mi smo v tem času naredili relativno veliko.

Z vstopom strateškega partnerja, češkega EP Holdinga v Tovorni promet ste zarisali novo strateško pot. Slovenske železnice želijo ustvariti vodilno družbo na področju logistike v tem delu Evrope. V tej luči nameravate tudi prevzeti nekatera podjetja v sosesčini ... So že znane tarče?

Veliko se je govorilo o dilemi, ali lahko tovorni promet preživi sam ali ne. Veliko je bilo v preteklosti tudi govora, da je država spustila na tire konkurenco v tovornem prometu, ampak država o tem ne odloča. Evropa zahteva, da se lokalni monopoli po državah ukinejo in se trg sprosti. Sprostitev trgov po posameznih članicah je prinesla konkurenco. Nekje je tekmecev več – v Avstriji, denimo, 40 prevoznikov, v Nemčiji 70, skoraj 50 na Madžarskem, velika konkurenca po posameznih državah članicah, seveda, da imajo zato uporabniki železniških storitev v tovornem prometu na voljo boljše, kakovostnejše in cenejše storitve, storitve po konkurenčnejših cenah. Konkurenca poganja razvoj oziroma gospodarstvo, Slovenija ni pri tem nobena izjema. V Sloveniji je in bo konkurenca. Ko bo drugi tir med Koprom in Divačo zgrajen, bo na slovenskem

železniškem omrežju vsaj 20 ali 30 ponudnikov, torej naših konkurentov. Tovorni promet brez strateškega partnerja, brez finančne, kapitalске in ne nazadnje strateške povezave ne bi bil v prihodnosti več konkurenčen. Danes imamo v Tovornem prometu dobre poslovne rezultate, smo zanimivi, v podjetje prihaja svež kapital. V podjetju ohranjamo večinski 51-odstotni lastniški delež ravno zato, da v kar najhitrejšem možnem času prevzamemo, kupimo posamezna podjetja v Avstriji, Italiji, na Madžarskem in upam tudi na Hrvaškem ... To moramo narediti pred letom 2026, ko bo drugi tir med Koprom in Divačo zgrajen. Da bomo tako postali vodilni železniški operator oziroma logist na tem področju – to je naš cilj. Druge poti ni! Moramo ostati zelo ambiciozni, prevzemali bomo družbe

Danes imamo v Tovornem prometu dobre poslovne rezultate, smo zanimivi, v podjetje prihaja svež kapital, v podjetju ohranjamo večinski 51-odstotni lastniški delež ravno zato, da v kar najhitrejšem možnem času prevzamemo, kupimo posamezna podjetja v Avstriji, Italiji, na Madžarskem, in upam tudi na Hrvaškem ... To moramo narediti pred letom 2026, ko bo drugi tir med Koprom in Divačo zgrajen, pravi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.

po tujini, brez večje konkurenčnosti, še boljših poslovnih rezultatov ter večjih naložb tudi delavcem ni mogoče zagotoviti boljših plač.

Dolga leta, desetletja že poslušamo, kako je treba tovor, blago kar najhitreje spraviti s cest na železnico, pa se žal nič korenitega ne zgodi. Zakaj ne?

Veliko besed, floskul smo slišali v zadnjih letih, ki pa v realnosti žal nimajo podlage. Železniški promet proti cestnemu težko konkurira. Nekatere države, ki so pri tem delno uspele, so omejile cestni tovorni promet. Kar pomeni, da so določile, kdaj in kje se lahko odvija, na drugi strani pa dejavno spodbujajo železniški tovorni promet in zaradi tega dosegajo tudi dobre rezultate. Avstrija in Švica sta zagotovo med državami,

ki na tej poti dolgoročno žanjejo dobre rezultate. Bistveno sta omejili izpuste toplogrednih plinov, zlasti v alpskih dolinah, kjer sta omogočili kakovostno življenje in iz tega beležita neke bonuse, ki jih druge države nimajo. Pozneje ko se država tega loti, slabše bo. V Sloveniji se bomo morali enkrat začeti zavedati, da veliko število tovornjakov na cesti ni rešitev. Je pa res, da naša država ta hip, tudi če bi želela, vsega tega tovara s cest ne more preusmeriti na železnico, ker je ta prepolna zaradi zastarele železniške infrastrukture. Tovorni promet po železnici ne more postati konkurenčnejši kar sam od sebe, to preprosto ne gre. Tudi Evropa bo morala na tem področju še veliko narediti, če bo želela zares tovor v večji meri preseliti na tire.



“Ko bo drugi tir med Koprrom in Divačo zgrajen, bo na slovenskem železniškem omrežju vsaj 20 ali 30 ponudnikov, torej naših konkurentov.”

Drugi tir, maja 2026 bo predvidoma stekel promet – tako napoveduje prvi mož 2TDK Pavle Hevka, omenjeno državno podjetje namreč skrbi za uresničitev skoraj milijardo evrov vrednega projekta.

V tem trenutku sta Luka Koper in družba Slovenske železnice dosegli maksimum, če seveda govorimo o trenutnem stanju infrastrukture v Luki Koper in na železnici, treba bo povečevati zmogljivosti, če hočemo svojim kupcem sporočiti, da smo sposobni slediti njihovim poslovnim in strateškim ciljem. Logist, ki je zdaj na teden pripeljal pet vlakov v Luko Koper, si želi v naslednjih 10 letih ali še prej podvojiti ali celo potrojiti te številke. Zdaj ve, da teh možnosti ta trenutek res ni, ampak se stvari dejavno premikajo pri drugem tiru, skratka drugi tir postaja realnost. To je pomembno sporočilo! Slovenija je kot država resen partner in vsi imajo načrte, kako bodo povečevali obseg poslovanja skozi koprsko pristanišče in po železniški infrastrukturi naprej. Drugi tir je seveda ključna prioriteta, zgraditi pa bo treba tudi preostali del infrastrukture. Treba bo rešiti ljubljanski del, železniški tovorni promet skozi Ljubljano, Potniški center Ljubljana, drugi tir proti Jesenicam, pa drugi tir med Mariborom in Šentiljem, vse to je izjemno pomembno za mednarodno logistiko.

Kakšni izzivi čakajo Potniški promet v luči liberalizacije trga železniškega potniškega prevoza in storitev?

Do leta 2031 bodo Slovenske železnice edini prevoznik v potniškem prometu, imamo pogodbo za opravljanje obvezne gospodarske javne službe prevoza potnikov v potniškem prometu do omenjenega leta, po tem datumu bo nastopila konkuren-

nost na tirih tudi v potniškem prometu. Gotovo se bo prijavilo več kandidatov, kar je dobro. In to zato, ker bomo mi v Potniškem prometu še boljši, potniki bodo imeli na izbiro več storitev, konkurenca je neizbežna in prispeva h kakovosti in večjemu naboru storitev ... Tudi v Tovornem prometu Slovenskih železnic se je po vstopu konkurence na trg železniških prevoznikov storitev leta 2009 stanje izboljšalo in ne poslabšalo, postali smo boljši.

Kaj najbolj potrebuje SŽ – Potniški promet?

Potniški promet bo naredil vse, kar lahko, novi vlaki, novi uporabnikom prijazni produkti, digitalizacija procesov in modernizacija, kar že poteka, ključna pa je seveda zgraditev železniške infrastrukture, nadgradnja regionalnih železniških prog, te so največje ozko grlo na železnici ...

Glavno mesto nujno potrebuje tudi sodoben potniški center.

Potniški center Ljubljana bo predvidoma zgrajen v naslednjih dveh letih, drugo leto bo najbrž stekla gradnja, potem pa nujnost nadgradnje in posodobitve regionalnih prog – kamniške, dolenske proge z dvotirnostjo do Grosuplja, to so najpomembnejši izzivi sploh za ta širši ljubljanski konec, tega se vsi zavedamo, tudi država oziroma Ministrstvo za infrastrukturo. Zanimivo pa je, da je pri nas večji problem kot zagotoviti denar za naložbo zgraditi samo železniško progo. Proces pridobivanja vseh potrebnih različnih dovoljenj in soglasij in umeščanja trase v prostor so namreč izjemno zapleteni, zbirokratizirani in dolgotrajni, večkrat traja samo pridobivanje vseh teh dokumentov tudi štirikrat ali petkrat dlje kot sama gradnja.

“Železniški tovorni promet mora v doglednem času postati enakovreden cestnemu tovornemu prometu.”



S slovenskim znanjem do zahtevnih kupcev

Koroško podjetje Innoduler je eden od pomembnih kamenčkov v mozaiku uspešne avstrijske skupine Inno freight, ki nudi storitve inovativnih logističnih rešitev za železnice (modularni sistemi vagonov, zabojnikov ter razlagalnih naprav).



V podjetju Innoduler bodo zaradi iskanja novih trgov in vse večjega povpraševanja po njihovih proizvodih v dveh letih investirali približno osem milijonov evrov.

Avstrijski partner je 50-odstotni lastnik podjetja iz Šentjanža pri Dravogradu, kjer so septembra letos, v evropskem letu železnic, odprli najsodobnejšo proizvodnjo zabojnikov v Sloveniji. Podjetje se je že leta 2017 specializiralo za proizvodnjo zabojnikov, cistern in drugih nadgradenj za železniške vagonove. V Šentjanžu pri Dravogradu so že pred skoraj poldrugim letom poskrbeli, da industrijski železniški tir med Otiškim Vrhom in Dravogradom ne sameva več. Hitro rastoče podjetje Innoduler, ki je tik ob železniški progi zgradilo tudi okoli štiri tisoč kvadratnih metrov velike nove proizvodne prostore, z uporabo robotske tehnologije zagotavlja celovite rešitve na področju zvarjenih strojnih delov, ki zahtevajo najvišjo kakovost standardov.

Letos naj bi prodaja zrasla z lanskimi okoli devet milijonov evrov (ustvarili so 710 tisoč evrov čistega dobička) na 10 do 12 milijonov evrov, v letu 2022 pa naj bi že dosegla med 14 do 16 milijonov evrov. V podjetju Innoduler, ki je zraslo iz skoraj 40-letne družinske tradicije na področju varjenja in mehanske obdelave kovin, zaposlujejo več kot 110 delavcev. Zaradi iskanja novih trgov in vse večjega povpraševanja po njihovih proizvodih bodo v dveh letih investirali približno osem milijonov evrov, med drugim tudi v sodobno tehnološko opremo in v tehnološki center z laboratorijem, ki omogoča izobraževanje in usposabljanje zaposlenih, razvoj na področju avtomatizacije in robotizacije ter in house oziroma notranje testiranje materialov in zvarov, ki so potrebni pri proizvodnji zabojnikov, cistern in drugih nadgradenj za železniške vagonove.

Z novimi produkti in posodobljenim voznim parkom

usmerjeni h kupcem in njihovim potrebam



Po slovenskih železniških tirih vsak dan zapelje več kot 100 vlakov družbe SŽ – Tovorni promet, ki je del skupine Slovenske železnice. Samo iz Luke Koper in vanjo se vsak dan odpelje oziroma pripelje več kot 60 vlakov. SŽ – Tovorni promet je vodilni železniški prevoznik tovora v Sloveniji in eden največjih izvoznikov storitev.

Cilj podjetja je postati vodilni logist na območju jugovzhodne Evrope, torej na področju Slovenije, severne Italije, Avstrije, Hrvaške, Madžarske, Bolgarije, Romunije, Srbije in preostalega dela Balkana. Z nadaljevanjem modernizacije voznega parka je cilj podjetja povečanje konkurenčnosti kot dodatne usmerjenosti h kupcem in njihovim potrebam.

Celovite logistične rešitve po meri kupcev

Naši visoko usposobljeni zaposleni kupcem ponujajo zanesljive in konkurenčne storitve. Naše rešitve lahko poleg železniškega prevoza vključujejo tudi kakovostno nadaljnjo distribucijo blaga

in njegovo dostavo od vrat do vrat, skladiščenje in druge rešitve, ki so v skladu s pričakovanji kupcev. Ponujamo konkurenčne cene na celotni prevozni poti, načrtovanje transporta, svetovanje o varnosti in nakladanju, prevoz pošilk na želeni relaciji pa tudi carinjenje ter špediterske storitve, prekomorske in cestne prevoze skupaj z družbo Fersped. Skupaj s sestrsko družbo SŽ – VIT lahko ponudimo vzdrževanje in popravilo vagonov, za varnost tovora pa poskrbi družba SŽ – ŽIP. Kot prevoznik z lastno vleko delujemo tudi v Avstriji

in na Hrvaškem. Z lastnimi produkti povezujemo trge od Nemčije, Italije, Avstrije do držav jugovzhodne Evrope. Načrtujemo širitev naše dejavnosti na druge ključne trge v regiji s ponudbo celovitih prevozno-logističnih storitev v sodelovanju z dolgoletnimi partnerji. Kjer bodo to zahtevali kupci, pa bodo tudi samostojno vstopali na ključne trge in na njih sami razvijali celovite logistične storitve za posamezne ključne kupce, trge in blagovne skupine.



Nove sodobne lokomotive in vagoni

Družba SŽ – Tovorni promet nadaljuje projekt obsežne posodobitve voznega parka. V preteklem letu smo dobili štiri nove dizelske premikalne lokomotive češkega proizvajalca CZ Loko, ki so namenjene delu v koprskem pristanišču. Z omenjenimi lokomotivami, ki so okolju prijaznejše in tišje, bo tovorni promet celovito izboljšal storitve in pomembno znižal stroške obratovanja in vzdrževanja.

V Tovornem prometu Slovenskih železnic smo v preteklih letih kupili tudi 100 najsodobnejših univerzalnih nizkopodnih kontejnerskih vagonov

avstrijskega proizvajalca Innofreight za prevoz razsutega tovora. Novi tovorni vagoni omogočajo večjo nosilnost in preprostejšo uporabo od obstoječih vagonov, z menjavo nadgradenj pa se lahko prilagodijo za prevoz različnih vrst tovora. Na tovarne vagone serij Eaos, Habbiinss in Regs nameščamo LL kompozitne tihe zavornjake (zavorne bloke). V SŽ – Tovorni promet tudi opremljamo lokomotive s sistemom GSM-R, ki je del projekta ETCS/ERTMS in bo zagotovil polno mednarodno interoperabilnost naših lokomotiv.

Naš cilj je,

da SŽ – Tovorni promet

postane vodilni regionalni prevoznik

Načrt SŽ – Tovornega prometa in strateškega partnerja, češkega EP Holdinga, je postati vodilni logist na območju jugovzhodne Evrope (Slovenija, severna Italija, Avstrija, Hrvaška, Madžarska, Bolgarija, Romunija, Srbija in preostali del Balkana). Kaj bo strateško partnerstvo prineslo Tovornemu prometu Slovenskih železnic?

SŽ – Tovorni promet je vodilni železniški prevoznik tovora pri nas in eden največjih izvoznikov storitev, več kot 90 odstotkov vsega blaga prepeljemo v mednarodnem prometu. V zadnjih letih pa svoje dejavnosti pospešeno razvijamo na trgih v regiji, kjer smo se uveljavili kot eden od pomembnih prevoznikov in pobudnikov sodelovanja pri razvoju novih produktov. Z vstopom strateškega partnerja v SŽ – Tovorni promet želimo internacionalizirati poslovanje na ključnih trgih srednje in jugovzhodne Evrope. Naš cilj je, da SŽ – Tovorni promet postane vodilni neodvisni regionalni prevoznik v železniškem tovornem prometu.

Drugi tir med Divačo in Koprom je eden ključnih projektov za slovensko logistiko in Slovenske železnice, je prepričana Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ – Tovornega prometa. Poudarja, da je nujna celovita posodobitev slovenskega železniškega omrežja ter voznega parka Tovornega prometa, ki že poteka. Od vstopa strateškega partnerja, EP Holdinga, pričakuje, da bo preusmeril določene blagovne tokove tako prek Luke Koper kot tudi na koridorje prek Slovenije.

Kupcem želimo ponuditi sodobne logistične rešitve, usmerjene k njihovim potrebam. Želimo še bolj učinkovito povezati tokove blaga na čim daljši prevozni poti in ponujati železniške povezave, s katerimi bi več tovora preusmerili s ceste na železnico. Pričakujemo tudi, da bo strateški partner preusmeril določene blagovne tokove tako preko Luke Koper kot tudi na koridorje preko Slovenije. Naš razvoj bo podprt z novimi nakupi sodobnih vagonov in lokomotiv, dodatno pa si bomo dostop do nove opreme zagotovili s strateškimi povezavami z logističnimi podjetji v tujini. Skupaj s strateškim partnerjem bomo obstoječim in novim kupcem ponudili še učinkovitejše celovite rešitve, ki jih bomo opravljali na daljših relacijah in trgih, na katerih do sedaj nismo bili dejavni. Pri še aktivnejši ponudbi celovitih logističnih storitev bomo sodelovali z drugimi družbami skupine Slovenske železnice, s katerimi bomo našim kupcem lahko zagotovili dodano vrednost. Ne smemo pozabiti tudi zalednih kontejnerskih terminalov, kjer bomo še bolj pospešeno razvijali storitve in povezovali cesto in železnico.

Železniška infrastruktura v Sloveniji je precej zastarela in omejuje povečanje prometa – tudi tovornega. Kako boste povečali promet? Že večkrat ste napovedali tudi prevzeme podjetij v tujini, kdo so tarče?

Dejstvo je, da je železniška infrastruktura v velikem delu zastarela in potrebna obnove. To se kaže v številnih omejitvah, kot so nizke osne obremenitve, zmanjšane hitrosti omejitve dolžine tovornih vlakov ter omejitve največje dovoljene hitrosti vlakov ter številne načrtovane



in nenačrtovane ovire na progi. Zaradi vsega tega so zapore tirov in prog zaradi nujnega vzdrževanja stalnica, poleg navedenega pa gradbeni projekti še dodatno zmanjšujejo pretočnost prog. Poudariti pa je treba, da so investicije v infrastrukturo edina rešitev za razvoj in konkurenčnost, kratkoročno pomeni to hude težave, dolgoročno pa večjo zmogljivost infrastrukture in večjo konkurenčnost koridorjev, ki tečejo preko Slovenije. Lansko in letošnje leto nam velike težave povzroča predvsem dolgotrajna popolna zavora jeseniške proge zaradi del v karavanškem predoru med Slovenijo in Avstrijo. Zato smo ves promet z mejnega prehoda Jesenice morali preusmeriti, veliko večino na mejni prehod Šentilj.

Gre za več kot štiri milijone ton blaga, ki ga vozimo večinoma čez en mejni prehod, ki je bil že pred začetkom gradbenih del zelo obremenjen.

Da bi v trenutnih razmerah zagotovili kar se da optimalne storitve za kupce, skupaj s kolegi drugih družb v skupini SŽ stalno iščemo rešitve, optimiziramo procese in jih prilagajamo danim razmeram. Z drugimi prevozniki smo vzpo-

stavili skupno uporabo lokomotiv in druge ukrepe, ki nam omogočajo kar največjo možno pretočnost. Med zavoro Karavank se pospešeno obnavlja tudi velik del gorenjske proge na odseku od Kranja do Jesenic, saj bodo tako negativne posledice za prevoznike manjše.

Ovire pa so tudi na drugih pomembnih odsekih železniških prog, na primer zavora enega tira med Ljubljano in Brezovico, prenova večine odseka med Ljubljano in Divačo pa bo potekala v naslednjih petih letih.

Poudariti je treba, da je izvajanje gradbenih del na progah v Sloveniji kljub pogosti slabi volji uporabnikov storitev in prevoznikov zgledno. Če dela pri nas primerjamo z ovirami v drugih državah, se pri nas iščejo rešitve, ki bi čim manj vplivale na prevoz potnikov in blaga, v drugih državah pa imamo pri tem precej več težav.

V pripravi je načrt posodobitve slovenskih prog. Katere so najpomembnejše za tovorni promet?

Za tovorni promet so predvsem pomembne proge glavnega prometnega križa, na katerem potekajo tudi mednarodni železniški koridorji, ki jih je

“Zgolj sodobna vozna sredstva ne pomenijo ničesar brez strokovnih in prizadevnih zaposlenih. Zato nenehno skrbimo za prenos znanja, uvajamo trajnostno vodenje in dajemo priložnost mladim, tudi na odgovornih vodilnih delovnih mestih.”

*Melita Rozman Dacar,
direktorica SŽ –
Tovornega prometa*



Evropska unija določila kot del evropskega jedrnega železniškega omrežja za tovorni promet. Te proge je treba nujno nadgraditi, da bodo ustrezale evropskim standardom, vsekakor pa v mejah in časovnicah, ki bodo sprejemljive, da se tovor obdrži na poti iz, v in preko Slovenije. Hkrati pa ne gre pozabiti stranskih železniških prog, na katerih SŽ – Tovorni promet kot edini železniški prevoznik oskrbuje pomembna slovenska podjetja. Stranske proge in kontejnerski promet je treba dodatno razvijati, tudi s pomočjo spodbud, da se bodo kupci odločali za železniške storitve. Tako bomo razbremenili že tako prepolne ceste in zmanjšali negativne vplive na naše naravno okolje.

Država gradi drugi tir, ki bo povečal zmogljivost prevoznikom oziroma logistom. Kaj to pomeni za SŽ, kako se pripravljate na povečan pretovor in do kdaj bi moral biti drugi tir končan, da boste kos razvojnim ambicijam tujih logistov?

Žal z drugim tirom že nekaj let zamujamo, kajti prehitevajo nas sosednje države, ki železniške povezave gradijo mimo Slovenije in Luke Koper. Drugi tir med Divačo in Koperom je eden ključnih projektov za slovensko logistiko in tudi za Slovenske železnice, saj skozi Koper poteka več kot polovica naših prevozov. Želimo si, da bi se čim prej zgradila nova dvotirna proga.

Nujna pa je seveda celovita posodobitev slovenskega železniškega omrežja, ki v zadnjih letih poteka pospešeno. Seveda ne čakamo na čas, ko bo promet po novi progi stekel, temveč sami oblikujemo logistične rešitve za povečanje prevozov. Tako smo zaradi omejenih zmogljivosti koprške proge, ki ne omogoča vožnje dolgih vlakov, vzpostavili vozlišča, kjer z dolgega vlaka odstranimo vagone in jih v Koper pošljemo z naslednjim vlakom. Na povratni vožnji pa tam spet dodajamo prazne vagone. Z uporabo dveh lokomotiv prevažamo tudi težke vlake med Hrvaško, Madžarsko in Italijo. Čeprav to za nas pomeni višje stroške, sprejemamo tudi številne nenačrtovane vlake. S tem zmanjšamo preobremenjenost železniških omrežij v sosednjih državah in kupcem omogočimo kar najkrajše tranzitne čase.

»Investirali smo v 100 najsodobnejših univerzalnih nizkopodnih vagonov, ki so z različnimi nadgradnjami primerni za prevoz več vrst tovora, v promet smo uvrstili štiri sodobne premikalne dizelske lokomotive, dokončujemo celovito prenova 12 obstoječih premikalnih lokomotiv. Poleg tega na lokomotive nameščamo komunikacijski sistem GSM-R, ki je del evropskega sistema za vodenje prometa, ki bo omogočil polno mednarodno interoperabilnost lokomotiv,« pravi Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ – Tovornega prometa.

Poleg tega z drugimi družbami skupine Slovenske železnice ves čas iščemo rešitve za povečanje učinkovitosti in prilagajanje položaju na progi.

V prihodnjih letih utegne biti Ljubljana ozko grlo železniškega prometa. Stekla bo namreč gradnja Potniškega centra Ljubljana, nove železniške in avtobusne postaje. Kako boste reševali zadrege?

Prepričana sem, da bo upravljavec javne železniške infrastrukture sprejel vse potrebne ukrepe, da bodo dela kar najmanj vplivala na delo železniških prevoznikov blaga. Seveda pa bomo tudi sami sprejemali lastne ukrepe, da bomo svojim kupcem ponudili čim boljše storitve, saj so za nas vedno na prvem mestu. Dolgoročno pa brez posodobitvenih del tovorni promet, ki poteka skozi samo središče Ljubljane, gotovo ni optimalna in primeren rešitev. Gradnja neposredne povezave med koprsko in gorenjsko progo bi pomembno zmanjšala prometno obremenitev središča glavnega mesta in hkrati povečala učinkovitost prevozov.

Kako ste posodobili vozni park?

V zadnjih letih smo veliko vlagali v posodobitev voznega parka. Investirali smo v 100 najsodobnejših univerzalnih nizkopodnih vagonov, ki so z različnimi nadgradnjami primerni za prevoz več vrst tovora. Januarja letos smo v promet uvrstili štiri sodobne premikalne dizelske lokomotive, letos pa bo dokončana tudi celovita prenova – remotorizacija – 12 obstoječih premikalnih lokomotiv.

Poleg tega na lokomotive nameščamo komunikacijski sistem GSM-R. Ta je del evropskega sistema ETCS/ERTMS za vodenje prometa, ki bo po vsej Evropi zamenjal pogosto nezdružljive državne sisteme in omogočil polno mednarodno interoperabilnost lokomotiv. V zaključni fazi je pridobivanje dokumentacije za nadaljevanje posodobitve našega voznega parka električnih in dizelskih lokomotiv. V naslednjih letih nameravamo v nova vozna sredstva vložiti velik del denarja in tako celovito posodobiti vozni park. To nam bo omogočilo, da bomo še izboljšali naše storitve.

Bi na koncu še kaj dodali?

Nikakor ne gre pozabiti na prizadevnost naših zaposlenih, na njihovo strokovnost in lojalnost podjetju. Prav vsak posameznik šteje. To se je pokazalo tudi med epidemijo covid-19. Po zaslugi naporov sodelavcev v naši družbi in v drugih družbah skupine SŽ nam je uspelo zagotoviti, da se tovorni vlaki tudi v času najhujših omejitev niso ustavili niti za dan. Trudimo se nenehno skrbeti za prenos znanja, uvajamo trajnostno vodenje in dajemo priložnost mladim, tudi na odgovornih vodilnih delovnih mestih. Le kot podjetje, kjer se zaposleni nenehno izobražujejo in strokovno izpopolnjuje, se bomo lahko še naprej uspešno razvijali.

V evropskem letu železnic rekordnih 509 milijonov evrov za železnico

Slovenija v zadnjih letih namenja vse več denarja za železniške projekte. V letu 2019 je bilo za železnico skupaj namenjenih približno 410 milijonov evrov, leto pozneje že dobrih 419 milijonov, letos pa rekordnih 509 milijonov evrov. Gre za sredstva iz državnega proračuna in evropskih skladov, namenjena naložbam v železniško mrežo in njenemu vzdrževanju.

Julija letos je bila končana posodobitev in varnostno tehnična nadgradnja predora Karavanke, 7.976 metrov dolgega železniškega predora, ki predstavlja pomembno čezmejno pot na železniški progi München–Salzburg–Ljubljana–Solun. Predor je bil predan prometu že daljnega leta 1906. Po devetmesečni popolni zapori je v predoru znova stekel tovorni in potniški promet. Vrednost projekta na slovenski strani znaša 79,31 milijona evrov (letos je predvidenih 53,9 milijona evrov), pri čemer je predvideno sofinanciranje z evropskimi kohezijskimi sredstvi v višini 49,23 milijona evrov. Železniški promet po nadgradnji predora poteka hitreje, namesto največ 50 kilometrov na uro zdaj potniški vlaki vozijo do 120, tovorni pa

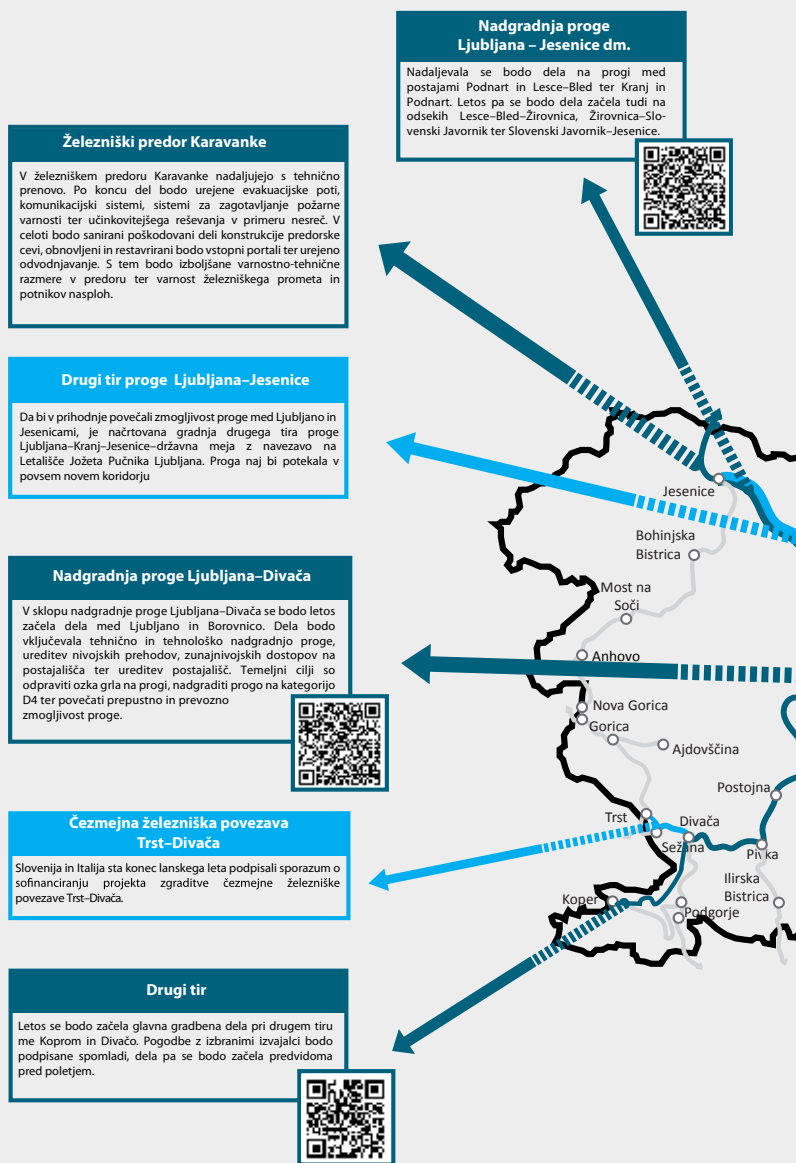


Mag. Dejan Jurkovič,
vodja
Sektorja za
investicije
v železnice
pri Direkciji
RS za
infrastrukturo

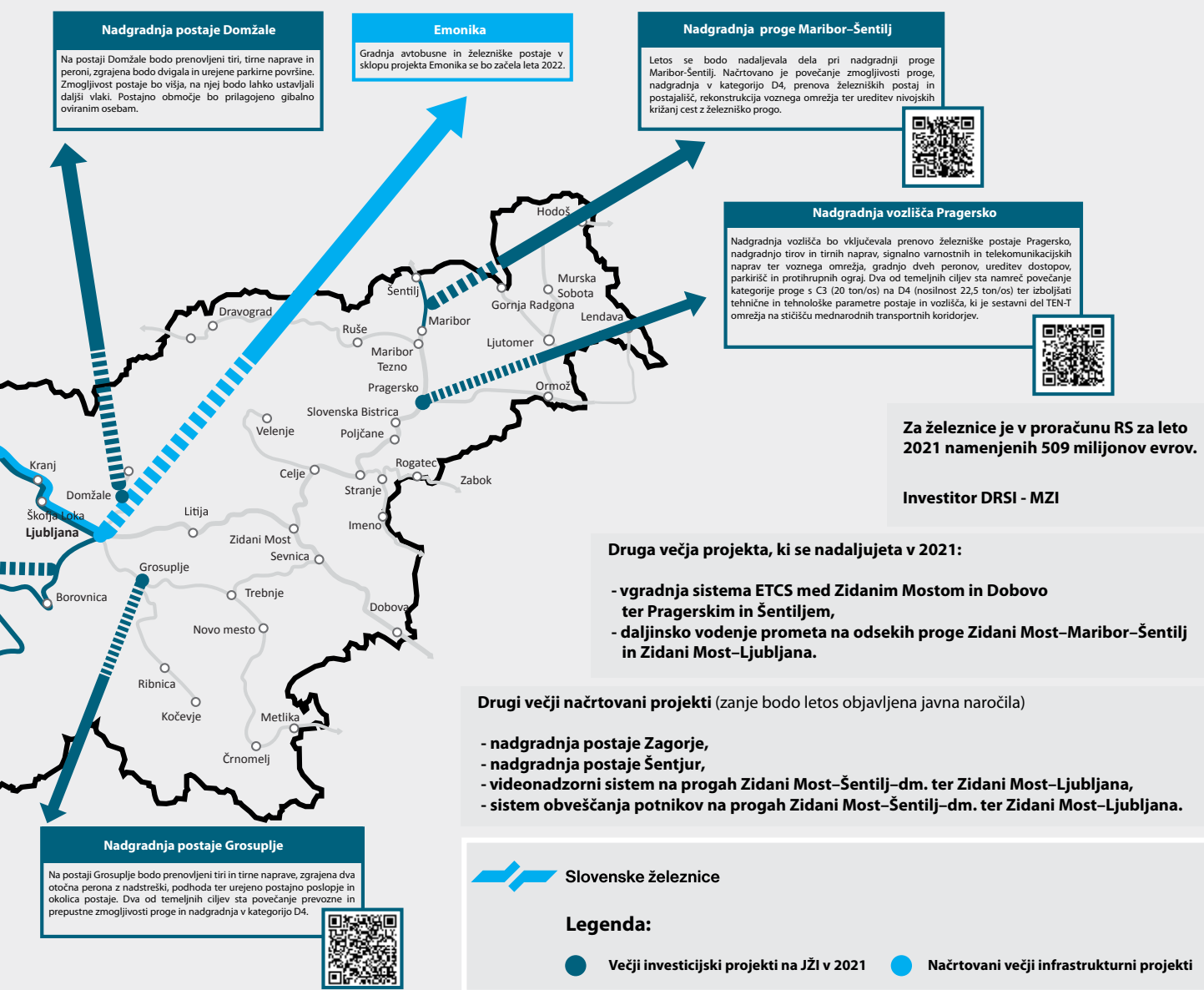
do 100 kilometrov na uro. »Glede na trenutne prometne napovedi in analize bo enotirnost proge v železniškem predoru Karavanke zadoščala

vsaj do leta 2040,« je prepričan vodja Sektorja za investicije v železnice pri Direkciji RS za infrastrukturo, mag. Dejan Jurkovič. Letos so bila končana tudi obsežna posodobitvena dela železniške proge med Kranjem in Jesenicami, v času popolne zapore je bilo v devetih mesecih nadgrajenih 33 kilometrov proge, ocenjena vrednost nadgradnje pa znaša 166 milijonov evrov.

Med pomembnimi železniškimi projekti v letu 2021 je tudi nadgradnja obstoječe proge med Mariborom in



Železniški investicijski infrastrukturni projekti na naših tirih



Matjaž Kranjc,
direktor SŽ -
Infrastruktura

Šentiljem, ki je vredna skoraj 286,65 milijona evrov (letos je predvidenih 51,6 milijona evrov). Kot pravi direktor SŽ - Infrastruktura Matjaž

Kranjc, gre za projekt, ki predvideva tudi novi viadukt čez dolino Pesnice in predor Pekel. V letu železnice se nadaljuje tudi gradnja največjega infrastrukturnega projekta v zadnjih desetletjih - drugega tira med Divačo in Koprom, za kar je letos skupaj predvidenih skoraj 23,7 milijona evrov, ter nadgradnja železniškega vozlišča na Pragerskem, vredna nekaj manj kot 90 milijonov evrov. Avgusta letos so se začela tudi dela pri nadgradnji osemkilometrskega odseka enega tira proge na relaciji Lju-

bljana-Brezovica, projekt je vreden 65 milijonov evrov.

Z naložbami v železniško omrežje, dolgo dobrih 1207 kilometrov, se mreža glavnih in regionalnih prog počasi, a vztrajno posodablja, zagotavlja večjo pretočnost in ne nazadnje krajše potovalne čase, kar je še zlasti pomembno v potniškem prometu. Niso redki, ki menijo, da bi Slovenija vsaj do leta 2040 potrebovala okoli 500 milijonov evrov naložb na leto za železnico, če bi hotela ujeti razvite evropske države.

»Drugi tir ima za logistično in širšo gospodarsko panogo velik pomen, kar se zrcali tudi v multiplikativnih učinkih. V naši okolici in regiji se intenzivno gradijo vsebinsko zelo podobni projekti. Ti so za Slovenijo pomembni, ker predstavljajo konkurenco naši javni železniški infrastrukturi. Tako kot drugi tir so namreč del ključnih koridorjev, ki jih sofinancira EU,« pojasnjuje minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec.



Delež logistike v BDP-ju

narašča in postaja
**čedalje
pomembnejši**

Na logističnem zemljevidu Evrope je Slovenija – zaradi naše osrednje lege na križišču pomembnih transportnih koridorjev – zelo pomembna, zato je treba to geografsko danost še bolje izkoristiti. »Z izgradnjo drugega tira med Koprom in Divačo bomo povečali zmogljivost z zdajšnjih 90 vlakov na dan in 14 milijonov ton na leto na 231 vlakov na dan in 43,4 milijona ton na leto,« napoveduje minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec.

Drugí tir je največji infrastrukturni železniški projekt v zadnjih letih, če ne celo desetletjih – po številnih zapletih in nevšečnostih v preteklosti smo ga končno dočakali. Kako odgovarjate na kritike, da z drugim tirom že zamujamo?

Državni zbor je že leta 1995 sprejel Nacionalni program razvoja slovenske železniške infrastrukture, v katerem smo se zavezali, da bomo drugi tir med Koprom in Divačo zgradili do leta 2000. Prva različica trase je bila izdelana že leta 1996. Nesprejemljivo je, da je moralo miniti 26 let, da smo končno podpisali pogodbo za gradnjo drugega tira. V tem času so nas z gradnjo zmogljivih obvoznih prog prehitvale sosednje države, kar je v določeni meri pripeljalo tudi do preusmeritve

prometnih tokov mimo Slovenije. Zagotovo bi si želeli, da bi drugi tir že obratoval. Glede na zasičenost obstoječe proge si ne moremo privoščiti dodatnih zastojev, ampak moramo drugi tir graditi s polno paro.

Kaj bo drugi tir prinesel slovenskemu gospodarstvu?

Dr. Igor Masten in dr. Aleš Groznik sta izračunala, da bi gospodarstvo v obdobju 2026–2055 brez drugega tira izgubilo med 1,96 in 3,07 milijarde evrov dodane vrednosti oz. letno 145 milijonov evrov dodane vrednosti, kar je približno tretjina odstotka BDP-ja. Za slovensko logistiko bi bila izguba dodane vrednosti od 1,4 do 2,2 milijarde evrov. Drugi tir ima za logistično in širšo gospodarsko panogo velik pomen, kar se zrcali tudi v t. i. multiplikativnih učinkih. V naši okolici in regiji se intenzivno gradijo vsebinsko zelo

podobni projekti. Ti so za Slovenijo pomembni, ker predstavljajo konkurenco naši javni železniški infrastrukturi. Tako kot drugi tir so namreč del ključnih koridorjev, ki jih sofinancira EU. Glede na današnjo dinamiko in terminski načrt se ti projekti v regiji zaključujejo tik za zaključkom izgradnje drugega tira med Divačo in Koprom. Ker je obstoječa proga med Divačo in Koprom prenasršena, to dejstvo omejuje razvoj Luke Koper, kar nakazujejo tudi številke.

Železniškim operaterjem in logistom bo gotovo odprl nove poti in priložnosti ...

Drži. Drugi tir predstavlja pomembne razvojne priložnosti za logistiko. Slovenija ima zaradi svoje geografske lege pomemben položaj v evropskem železniškem omrežju. Sloven-

sko železniško omrežje se navezuje na Baltsko-jadranski, Mediteranski in Jantarni koridor, ki so za naše gospodarstvo bistvenega pomena. Logistična infrastruktura pa je pomemben del izvozne usmeritve slovenskega gospodarstva, zato je njen razvoj tako pomemben. Luka Koper stoji na mestu, ki predstavlja najkrajšo transportno pot med Sredozemljem in državami srednje in vzhodne Evrope. Na ministrstvu namenimo velik poudarek logistiki, razvijamo in vzpostavljamo nove logistične centre ter spodbujamo logistično dejavnost. Izgradnja drugega tira bo za to gospodarsko panogo vsekakor zelo pomembna. Delež logistike v BDP-ju narašča in postaja čedalje pomembnejši. Tudi za železni-

ške prevoznike bo drugi tir izjemno pomemben, saj se bo sedanje ozko grlo na dostopu v koprsko pristanišče sprostilo, kar pomeni več prepeljanega tovora v krajšem času in ob manjših tveganjih za zamude. Z izgradnjo drugega tira bomo povečali zmogljivost z zdajšnjih 90 vlakov na dan in 14 milijonov ton na leto na 231 vlakov na dan in 43,4 milijona ton na leto.

Kaj bosta pridobila Luka Koper in skupina Slovenske železnice? To sprašujem zato, ker poznavalci menijo, da se konkurenčni boj med pristanišči (zlasti na severnem Jadranu) odvija, bije na železnici.

Luka Koper v šestletni strategiji predvideva do konca leta 2025 več kot pol milijarde evrov in-

“Železniški promet mora odigrati ključno vlogo pri razogljčenju prometa. Poskrbeti moramo, da bomo leta 2026, ko bo drugi tir zgrajen, v polnosti izkoristili vse priložnosti, ki nam jih bo ponudila nova proga.”

Jernej Vrtovec, minister za infrastrukturo



vesticij, konkretno 576,6 milijona evrov. S tem bodo odprtje drugega tira leta 2026 pričakali pripravljeni na nadaljnjo rast pretovora in tako obdržali prednost pred konkurenco pri pretovoru zabojnikov. Brez drugega tira bi bila nadaljnja rast pretovora odvisna od cestnega prometa, ki na daljše razdalje ni konkurenčen železniškemu, kar bi pomenilo stagnacijo Luke Koper v primerjavi s sosednjimi pristanišči, ki večinoma zaostajajo za Luko Koper, a imajo še veliko rezerve pri transportu pretovorjenega blaga po železnici. Ob tem ne smemo pozabiti na Evropski zeleni dogovor, s katerim se je Evropska unija zavezala, da bo do leta 2050 dosegla podnebno nevtralnost. Železniški promet mora odigrati ključno vlogo pri razogljičenju prometa. Poskrbeti moramo, da bomo leta

2026, ko bo drugi tir zgrajen, v polnosti izkoristili vse priložnosti, ki nam jih bo ponudila nova proga. Zagovarjam partnerske odnose z državami srednje in jugovzhodne Evrope, ki predstavljajo najpomembnejše trge za Luko Koper.

Kaj bo drugi tir prinesel potniškemu železniškemu prometu?

Predvsem krajše potovalne čase in višje hitrosti, med Divačo in Koprom se bomo namesto 45 minut vozili 17 minut s hitrostjo kar 160 km/h. S tem in nadgradnjo proge med Ljubljano in Divačo bo zagotovo več ljudi uporabljalo vlak, kar je tudi skladno z že omenjenim Evropskim zelenim dogovorom.



V zadnjih letih dejavno posodabljammo slovensko železniško omrežje.

S preteklo finančno perspektivo se je s pomočjo evropskih sredstev začela pospešena obnova železniške infrastrukture. Letos imamo prvič v zgodovini Ministrstva za infrastrukturo v proračunu na voljo več kot milijardo sredstev, kar je približno 200 milijonov evrov več kot lani. Večina denarja bo namenjenega za prometno infrastrukturo, največ na področju železnic, in sicer 509 milijonov evrov. V prvem ciklusu, ki se počasi zaključuje, je bila s pomočjo evropskih sredstev izvedena nadgradnja obstoječih koridorskih prog v skladu z evropskimi standardi. Tako smo letos med drugim zaključili nadgradnjo železniške proge Zidani Most–Celje, železniškega predora Karavanke in odseka Kranj–Podnart in Podnart–Lesce Bled ter tretji odsek Lesce Bled–Jesenice. V drugem ciklusu je predvideno vlaganje v nadgradnjo regionalnih prog in gradnjo novih prog s ciljem povišanja hitrosti in posledično s skrajšanjem potovalnega časa.

Od logistike se pričakuje točen, varen, zanesljiv ter cenovno ugoden transport proizvodov do končnega uporabnika.

Strokovnjaki menijo, da bi Slovenija morala do leta 2040 za naložbe v železnico nameniti okoli 500 milijonov evrov na letni ravni. S tem bi nekako »ujeli« razvitejše zahodne države. Je to realnost? Kje dobiti denar? Evropska sredstva in proračun? Je Slovenija sposobna zagotoviti toliko

denarja in sploh zagotoviti tako veliko infrastrukturnih projektov na železnici?

Ključno je zagotavljanje stabilnih finančnih virov. Konstantna raven sredstev, ki ne niha iz leta v leto, bi pripomogla k temu, da se vsi deležniki, kot so denimo naročnik, inženir, projektanti, izvajalci in ostali, prilagodijo oz. ustrezno dimenzionirajo, tako bi lažje načrtovali projekte in tako bi tudi bilo možno realizirati investicije na ravni 500 milijonov evrov letno. Zato bi bilo treba razmisliti o namenskem zakonu ali skladu o financiranju železniške oz. prometne infrastrukture. Nedvomno pa so pri izvajanju večjih investicij v veliko pomoč tudi evropska sredstva, ki jih v zadnjih letih zelo uspešno črpamo. V lanskem letu smo dosegli najvišji delež črpanja evropskih sredstev finančne perspektive 2014–2020 glede na načrtovana sredstva, in sicer 90 odstotkov. Počrpanih je bilo 101,4 milijona evrov evropskih sredstev od načrtovanih 112,5 milijona evrov.

Niso redki, ki menijo, da je koronakriza tudi velika priložnost za slovenska podjetja – tudi v prevozništvu in logistiki.

Drži. Okoliščine so zanesljivo pospešile digitalizacijo postopkov in dokumentov v omenjeni panogi.

Med Divačo in Koprom se bomo namesto 45 minut vozili 17 minut s hitrostjo kar 160 km/h.

Digitalizacija namreč pomeni bistveno prednost predvsem v razmerah, v katerih smo zdaj, in bo na primer med drugim tudi omogočila, da bodo na mejnih prehodih hitrejši postopki, ker se bo zmanjševal delež kontrole fizičnih dokumentov s strani nadzornih organov.

Kje je Slovenija na logističnem zemljevidu Evrope in sveta?

Svet postaja iz dneva v dan bolj globalen in logistika predstavlja eno od ključnih orodij za doseganje ciljev v blagovni menjavi. Od logistike se pričakuje točen, varen, zanesljiv ter cenovno ugoden transport proizvodov do končnega uporabnika. Če se osredotočimo zgolj na infrastrukturo in prevoze, lahko trdim, da je Slovenija tu med bolj uspešnimi državami, saj imamo uspešna tako proizvodna kot transportna podjetja, ki brez ustreznega obvladovanja logistike tega ne bi dosegala na lokalnem, evropskem in širšem svetovnem trgu. Zavedati pa se moramo, da logistika ni odvisna samo od kadrov in načrtovanja procesov, temveč je neposredno odvisna od infrastrukture, pri čemer imam v mislih prometno infrastrukturo in prometno logistiko. Seveda so procesi prilagojeni obstoječi infrastrukturi, ki pa predstavlja žal tudi določeno omejitev. Na vprašanje, kje je Slovenija na logističnem zemljevidu Evrope, pa lahko zaradi naše osrednje lege na križišču pomembnih transportnih koridorjev trdim, da je zelo pomembna in da je treba to geografsko danost izkoristiti v največji možni meri.



Po pol stoletja **spet z vlakom** med Ljubljano in Kočevjem



Tisto, kar so mnogi minula leta ali celo desetletja napovedovali, prebivalci krajev in vasi ob progi pa željno pričakovali, je postalo stvarnost: od 3. januarja 2021, v evropskem letu železnic, je spet vzpostavljen železniški potniški promet med Ljubljano in Kočevjem. Tovorni promet je znova stekel že aprila 2019.



Med tednom vozi na progi med Ljubljano in Kočevjem sedem parov potniških vlakov, tudi novi sodobni vlaki švicarskega proizvajalca Stadler, vožnja pa traja 70 minut.

Progo, ki je pred desetletji pospešila zlasti izvoz rjavega premoga, lesa in lesnih izdelkov iz kočevsko-ribniške doline ter tamkajšnji gospodarski razvoj, so leta 1892 začeli graditi v Velikih Laščah. Slavnostno pa so jo odprli 27. septembra 1893. Po progi so v njenih najboljših letih, tako kažejo uradne številke, prepeljali približno 170.000 ton premoga in nekaj več kot 130.000 ton lesa. Zadnji redni potniški vlak je v Kočevje pripeljal 18. aprila 1968, kasneje je vozil le do Velikih Lašč. Leta 1971 je potniški železniški promet na kočevski progi dokončno ugasnil. Res je, da je bilo poskusov oživitve kočevske proge kar nekaj, eden zadnjih tudi v prvi polovici osemdesetih let

prejšnjega stoletja, ko je naftna kriza obudila zanimanje za železniški potniški prevoz, do realizacije projekta obnove in posodobitve proge pa žal ni prišlo.

Začetek prenove za nekatere pozabljene, za druge pa nujne potrebne kočevske železnice, ki je med Grosupljem in Kočevjem dolga

skoraj 49 kilometrov, sega v leto 2008. Prvih 26 kilometrov proge na odseku Grosuplje–Ortnek so prenovili do leta 2011, leta 2013 je sledila nadgradnja devetkilometrskega odseka Ortnek–Ribnica. Celoten projekt prenove kočevske železniške proge je stal okoli 100 milijonov evrov.

Med tednom vozi na tej relaciji sedem parov potniških vlakov – tudi novi sodobni vlaki švicarskega proizvajalca Stadler. Vlaki razdaljo med Ljubljano in

Kočevjem premagajo že v uri in 10 minutah. Nasvidenje v Kočevju!

**Projekt
prenove
kočevske
železniške
proge je
stal okoli**

100
**milijonov
evrov.**

Za logiste je ključna povezava pristanišča in železniških povezav

V slovenskem oknu v svet, Luki Koper, so zadovoljni z letošnjim poslovanjem, saj se nadaljuje trend rasti, ki ga je prekinila pandemija covida-19. Skupina Luka Koper je v letošnjem prvem četrtletju dosegla 57,5 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je 2,3 milijona več kot v enakem obdobju lani.

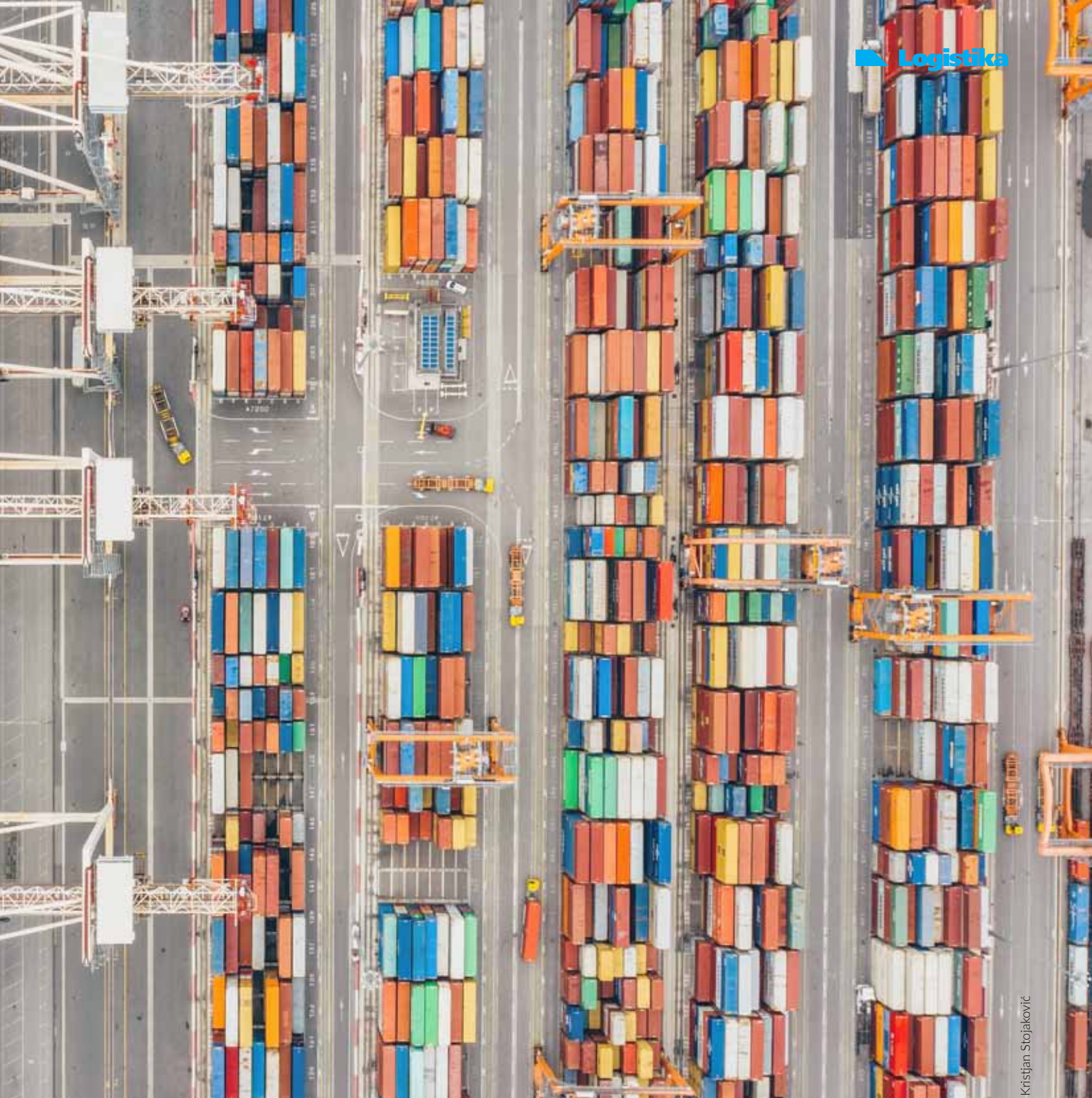
L

ansko poslovno leto je podjetje zaradi izbruha koronakrize, ko so bile začasno prekinjene številne prometne in logistične poti, končalo s skoraj 210 milijoni evrov čistih prihodkov od prodaje. Predlani, v 2019, je Luka Koper ustvarila skoraj 229 milijonov čistih prihodkov od prodaje, kar je osem odstotkov več kot v lanskem letu. V letu 2020 je bil čisti izid iz poslovanja

(EBIT) 33,5 milijona evrov oziroma okoli 11,5 milijona manj kot v letu 2019. V Luki Koper se zavedajo vseh izzivov, ki jih prinaša vse večja globalizacija poslovanja. »Pandemija je močno prizadela gospodarstvo po svetu in močno zamajala tudi globalne blagovne tokove, kar se je močno odrazilo tudi v poslovanju podjetja,« poudarjajo v Luki Koper.

Koristi, ki jih bo Luka Koper prinesel drugi tir

V Luki Koper pozdravljajo, da so se končno, po vseh letih zapletov v preteklosti, začela dela na drugem tiru med Koprom in Divačo. Enotirna proga je zastarela in premalo prepustna, da bi zadostila vsem potrebam časa in količini pretovora v pristanišču. Če bi zdajšnja proga dosegla svojo maksimalno zmogljivost, bi se tovor začel



Kristian Stojaković

Pandemija je močno prizadela gospodarstvo po svetu in močno zamajala tudi globalne blagovne tokove, kar se je močno odrazilo tudi v poslovanju podjetja

kopičiti v pristanišču. Posledično bi velike stranke, ki zagotavljajo velike količine, predvsem na področju zabojnikov, tovor preusmerile v druga severno-jadranska pristanišča. »Luka Koper bi tako izgubljala svojo konkurenčno prednost in pretovor bi se dolgoročno zmanjšal,« opozarjajo v Luki. Ko logisti danes izbirajo pristanišča, je ključni dejavnik odločanja železniška povezava z zaledjem

oziroma kako velike količine tovara čim hitreje in čim ceneje pripeljati do končnega kupca oziroma uporabnika.

Konkurenčni boj med pristanišči se danes odvija na železnici

V strateškem poslovnem načrtu Luke Koper za obdobje 2020–2025, ki ga je podjetje sprejelo v letu 2019, je med drugim predvidena širitev na



Kristijan Stojaković

V letu 2021 med pomembne naložbe sodita tudi dve novi dvigali za kontejnerski terminal, kjer so junija letos tudi podaljšali obalo za 100 metrov in ustvarili novo privezno mesto za tovarne ladje.

obeh strateških blagovnih skupinah in digitalizacija ključnih procesov, predvsem v povezoivanju celotne logistične verige in povečevanje pretočnosti pristanišča Koper. Do leta 2030, ko bo v Luki Koper zrasel sodoben kontejnerski terminal z zmogljivostjo več kot dva milijona kontejnerskih enot. Letos v Luki načrtujejo za okoli 75 milijonov evrov naložb.

Nova garažna hiša za pretovor in skladiščenje avtomobilov, odprta je bila maja letos, je gotovo med najpomembnejšimi naložbenimi pridobitvami v Luki Koper. Z zmogljivostjo približno šest tisoč vozil, do sedaj so hkrati lahko skladiščili 45 tisoč vozil, je mogoče povečati letni pretovor za okoli 162 tisoč avtomobilov. V letu 2020 se je zaradi zaostrenih pogojev, povezanih s koronakrizo, pretovor avtomobilov zmanjšal na milijon avtomobilov, leto prej je bil 1,1 milijona. Nova sodobna garaža Luka Koper omogoča nadaljnji razvoj na področju pretovora avtomobilov. Z novo garažno hišo Luka Koper utrjuje vodilno mesto med pristanišči v Sredozemlju in hkrati postaja peti najpomembnejši avtomobilski terminal v Evropi za

parkiranje oziroma skladiščenje avtomobilov. V Kopru se zavdajo pomembnosti naložbe v garažno hišo, ki je ne nazadnje tudi velika pridobitev za poslovne partnerje, ki so garažno hišo pričakovali. Zdaj lahko v Kopru pričakujejo več avtomobilov tudi s Kitajske, ki vse bolj prodira tudi na zahteven avtomobilski trg Evrope. Vrednost garažne hiše skupaj z nabavo

**Letos v Luki
načrtujejo za okoli**
75
**milijonov evrov
naložb.**

potrebne opreme je slabih 18,9 milijona evrov. Skupaj s 4,4 milijona evrov vredno naložbo v novi tovarni vhod v luko so v Luki Koper povečali prometno varnost in obenem razbremenili koprsko mestne vpadnice.

V Luki Koper največji kontejnerski terminal v Jadranu

V letu 2021 med pomembne naložbe sodita tudi dve novi

dvigali za kontejnerski terminal, kjer so junija letos tudi podaljšali obalo za 100 metrov in ustvarili novo privezno mesto za tovarne ladje. Omenjena naložba je del obsežnega, 45,6 milijona evrov vrednega nadaljevanja graditve skoraj 25 tisoč kvadratnih metrov velike površine za odlaganje zabojnikov. Ker gradnja poteka na morju, je celoten objekt podprt z jeklenimi piloti. Skupaj jih bo kar 770, s povprečno dolžino 65 metrov. Nove skladiščne površine za zabojnike bodo predvidoma končane v prvem trimesečju prihodnjega leta, z njimi bo Luka Koper dosegla poldrugi milijon (TEU) letne zmogljivosti kontejnerskega terminala.

V Luki Koper so dejavnost pretovora zabojnikov začeli razvijati leta 1979, ko so zgradili prvih 150 metrov obale. Od takrat do danes so tako imenovano »kontejnersko« obalo podaljšali že štirikrat na zdajšnjih 700 metrov. V štirih desetletjih so na prvem pomolu pretovorili skoraj 12 milijonov zabojnikov (TEU), kar dve tretjini v zadnjih desetih letih. Po številu pretovorjenih zabojnikov ima Luka Koper največji kontejnerski terminal v Jadranu.

Skupnih 30 let: Luka Koper v samostojni Sloveniji



“Po drugem tiru med Koprom in Divačo bomo zapeljali leta 2026.”

To zagotavlja Pavle Hevka, generalni direktor državnega podjetja 2TDK, ki skrbi za projekt gradnje drugega tira med Divačo in Koprom.

Drugi tir počasi postaja realnost, je možno nadomestiti zamudo, ali je prepozno?

Iz novinarskih krogov sem dobil informacijo, da je nekdanji predsednik nekdanje države Tito že leta 1967 podpisal sporazum, da bo drugi tir zgrajen v kratkem. Letos od tega sporazuma mineva že 54 let, jaz pa lahko zatrdim, da bo drugi tir zgrajen v predvidenem roku, kakovostno in seveda za predvideno ceno. Mogoče zamujamo, ampak časovnica je bila postavljena že pred mojim nastopom funkcije generalnega direktorja podjetja 2TDK. Zamujali smo z oddajo del, ampak zdaj so končno vse pogodbe podpisane, roki so zavezujoči, kazni za izvajalce del so zelo ostre, če bodo zamujali, bodo pač uvedene sankcije. Z izkopi predorov so začeli že avgusta letos in glede na reference izvajalcev (Yapi Merkezi in Özaltin iz Turčije, op. avt.) ni razlogov, da drugega tira ne bi zgradili v roku in ga seveda tudi predali v uporabo v predvidenem roku, to je leta 2026.

“Drugi tir bo prinesel tudi razcvet potniškemu prometu, turizmu, turistični vlaki bodo vedno bolj zanimivi, turisti se bodo ob boljši železniški povezanosti Ljubljane s Koprom tudi bolj množično odločali za obiske Obale in Krasa.”

Pavle Hevka, generalni direktor 2TDK



Takole se je 5. maja 2021 uradno začela gradnja drugega tira železniške proge Divača–Koper na odseku Črni Kal–Koper. Na fotografiji od leve proti desni: izvršni direktor podjetja Yapi Merkezi Aslan Uzun, predsednik upravnega odbora podjetja Yapı Merkezi Başar Arıoğlu, minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec, generalni direktor družbe 2TDK Pavle Hevka, direktor podjetja Kolektor CPG Kristjan Mugerli in generalni koordinator za poslovni razvoj podjetja Özaltın Ahmet Düren.



Kaj bo drugi tir prinesel slovenskemu gospodarstvu?

Blaginjo zagotovo, pa ne le Sloveniji, ampak tudi zalednim državam, malodane celi Evropi. Iz zgodovine vemo, da kadar je bila na nekem območju narejena cesta in so ob njej nastali naselje, vas ali mesto, je to vedno in dosledno prineslo napredek, razvoj, nova delovna mesta, bolj kakovostno in predvsem bolj enostavno življenje.

Nekateri opozarjajo, da drugi tir ne bo pripeljal le novih izzivov in priložnosti, temveč tudi večjo konkurenčnost na slovenskih tirih in za koprsko pristanišče. Na kaj vse se je dobro že zdaj pripraviti?

Verjamem, da bodo vodilni v Luki Koper pravočasno ukrepali, razširili in podaljšali pomole ter tako omogočili večji pretovor tovora, saj je najpomembnejši razlog za graditev drugega tira predvsem obstoj in vse uspešnejše dolgoročno delovanje Luke Koper.

Poznavalci poudarjajo, da se konkurenčni boj za tovor med pristanišči, zlasti na severnem Jadranu, odvija, bije pa tudi na železnici.

To je seveda res, ampak drugi tir bo prinesel tudi razcvet potniškemu prometu, turizmu, turistični vlaki bodo vedno bolj zanimivi, turisti se bodo ob boljši železniški povezanosti Ljubljane s Koprmo tudi bolj množično odločali za obisk Obale in Krasa. Takšne izkušnje imajo tudi na tujem. Če je denimo na voljo vlak iz središča mesta do letališča, se turist odpelje z vlakom, torej drugi tir ni pomemben samo za tovorni promet in logistične poti, ampak tudi za potniški promet.

Pričakujemo, da bo znova oživel potniški železniški promet. Da ne omenjam poslovnih poti in sestankov, ki se večinoma izvajajo v Ljubljani. Priti iz Kopra pravočasno na sestanek ob 9. uri, ko se začne večina sestankov, pa je danes z vlakom nemogoč podvig. Tudi in predvsem zato se veliko zaposlenih, ki živijo na obalnem območju, delajo pa v Ljubljani, v službo vozi s svojimi osebnimi vozili. Upam, da bodo pri postavljanju vozniških redov vlakov upravljavci pomislili tudi na te ljudi in jim omogočili hitro in udobno vožnjo z Obale v Ljubljano. S tem se bo bistveno zmanjšal tudi promet po primorski avtocesti in seveda število prometnih nesreč.



“Nekdanji predsednik nekdanje države Tito je že leta 1967 podpisal sporazum, da bo drugi tir zgrajen v kratkem. Letos od tega sporazuma mineva že 54 let, jaz pa lahko zatrdim, da bo drugi tir zgrajen v predvidenem roku, kakovostno in seveda za predvideno ceno.”

Pavle Hevka, generalni direktor 2TDK

Časovnica predvideva, da se bo najprej zgradil drugi tir, in sicer do leta 2026. Kaj sledi potem?

Drugi tir bo zgrajen prej, glavna gradbena dela bodo trajala 40 mesecev od uvedbe v delo. Izvajalec del je bil na prvem odseku drugega tira uveden v delo marca letos, na drugem pa maja, dela bodo izvedena v predvidenem roku. Sledi še postavitve tirnih naprav in elektrostrojne opreme, potem pride na vrsto pridobitev uporabnega dovoljenja, ki je zapleten postopek, saj moramo pridobiti tudi nekatera evropska dovoljenja, izšolati nekatere reševalne enote in jih opremiti, izvesti vaje zaščite in reševanja ... V maju 2026 pa bo vse to končano, drugi tir pa odprt za promet, za tem stojim!

Drugi tir bo stal slabo milijardo evrov.

Slaba milijarda evrov je realnost, kot veste, smo znižali investicijski program za nekaj manj kot 200 milijonov evrov, v podpisanih pogodbah je približno 100 milijonov evrov rezerv za nepredvidena dela, ki bi se morebiti morala izvesti zaradi kraških pojavov ali česa drugega, in za to ceno se mora drugi tir zgraditi do konca.

Kaj pa nova polna dvotirnost med Koprom in Divačo? Kaj finančno pomeni »nova« polna dvotirnost med Koprom in Divačo?

Na potezi je država. Vem, da se pripravlja sprememba zakonskih vsebin, ki bodo določale, da podjetje 2TDK poskrbi tudi za vzpostavitev polne dvotirnosti na omenjeni relaciji železniške proge. Po preprostem izračunu bomo že v tej fazi gradnje drugega tira zagotovili 60 odstotkov potrebnih del za ta dodatni tir. Vsi vzporedni servisni rovi so predvideni za razširitev za še en tir, vrednost za tirne naprave in elektrostrojno opremo pa je ocenjena na dodatnih 150 milijonov evrov, to pomeni le še teh 150 milijonov evrov za polno dvotirnost nove proge med Koprom in Divačo. Groba, res približna ocena teh del je približno 350 milijonov evrov. Ta sredstva lahko najdemo v državi ali pa s posojili zagotovimo novo polno dvotirnost na relaciji Koper–Divača.

Sinergije v skupini

so ključne za prihodnjo rast

Ferspeda in Slovenskih železnic

Naš cilj je okrepitev sodelovanja tako znotraj skupine Slovenske železnice kot z zunanjimi partnerji, tudi s pristaniščema na Reki in v Trstu, ter s tem utrditev Ferspeda kot enega vodilnih logističnih podjetij v regiji, napoveduje direktor Ferspeda Dean Peršić.



Vodenje Ferspeda ste prevzeli letos, katere cilje ste si postavili za prioritete?

Fersped je dobro stoječe podjetje z relativno utečenim sistemom, ki pa zaradi zahtev trga potrebuje neprestano prilagajanje in razvoj. Trenutno so največji izzivi povezani s pandemijo, glavni cilj podjetja pa je, da raste in se razvija v enega vodilnih logistov v regiji. Fersped je poslovno stabilna družba, potrebuje pa usmerjenost v prave cilje.

Ste te cilje že določili?

Da. Želimo se širiti na tuje trge, z izkoriščanjem sinergijskih učinkov družb v skupini pa želimo še

razširiti ponudbo storitev. Za širitev ponudbe imamo z vsakim letom več možnosti in priložnosti.

Kakšne spremembe je v minulem poldrugem letu dni pandemija covida-19 prinesla logistom in kako je vplivala na vlogo logistike in logističnih podjetij v globalnem svetu gospodarstva?

Pandemija nas je opomnila, da moramo biti vedno pripravljeni na to, da se prilagodimo razmeram na trgu. Ne smemo zaspati! Med pandemijo smo se usmerili predvsem v zmanjševanje tveganj za okužbe zaposlenih in ohranitev poslovanja. To nam je uspelo, čeprav je bilo na začetku veliko negotovosti in neznank. Smo namreč panoga, ki je močno vpeta v globalno povezovanje in prav



Tako logisti kot ladjarji imamo specifično znanje, infrastrukturo in izkušnje, ki bodo dolgoročno korenito spremenile področje logistike ter izboljšale ponudbo za kupce, napoveduje direktor Ferspeda Dean Peršić.

to je bilo pod velikim vprašajem. Logisti smo bili prisiljeni, da smo začeli bolj na široko razmišljati o povezovanju in poenostavitvi poslovanja.

Kaj so v logistiki največja ozka grla in kako to vpliva na slovensko gospodarstvo?

Trenutno sta največji težavi, ki ju lahko označimo tudi za ozko grlo, odvisnost od razpoložljivih virov prevoza in pomanjkanje kontejnerjev. Pozdravljamo posodobitev železniške infrastrukture in gradnjo drugega tira, kar bo za slovensko gospodarstvo in državo pomenilo bistven napredek in razvoj.

Kako nove razmere občutite v Ferspedu? Kakšni so bili vaši lanski poslovni rezultati?

Glede na to, da smo za leto 2020 prejeli Zlati cer-

tifikat bonitete odličnosti, so bili rezultati in poslovanje več kot zadovoljivi. Družba je leto zaključila z 1,024 milijona evrov dobička iz poslovanja. Ohranili smo tudi vse zaposlene in glavne poslovne partnerje. Zaposleni so se izkazali kot izredno prilagodljivi, strokovni in zvesti, medtem ko so lastniki družbi nudili vse potrebne podporne sisteme. Tudi letos so rezultati zelo spodbudni. Dosegli smo namreč 30-odstotno rast prihodkov. Želimo si, da bi celo letošnje leto tako tudi nadaljevali in dosegli zastavljene načrte.

Čemu pripisujete tako visoko rast?

Lani je bilo veliko nejasnosti glede poslovanja in partnerji pri uvozu so bili previdni. Letos pa se je situacija spremenila. Kupci si želijo ustvariti zaloge, ki bi jim omogočile ohranitev poslovanja tudi v primeru morebitnih dodatnih zapiranj. Povpraševanja je veliko, vendar so kupci postali tudi bolj zahtevni in za svoje plačilo zahtevajo kakovostne storitve, ki jih v Ferspedu vsekakor lahko zagotovimo.

Cene ladijskih prevozov kontejnerjev so se letos dvignile za do petkrat. Zakaj se je to zgodilo in kakšne so razmere pri drugih vrstah prevozov?

Podobno povečanje cen imamo tudi pri letalskih prevozi. Če so se letalski prevozi podražili zaradi njihove okrnjenosti, ki je bila posledica ukrepov ob pandemiji, je bil skok cen ladijskih prevozov že nekaj časa pričakovan. Podobno kot ostali akterji v logistiki se namreč tudi ladjarji želijo širiti in razvijati ter storitve izvajati samostojno. To pozdravljamo kot zdravo konkurenco, si pa hkrati želimo medsebojnega sodelovanja. Menim, da imamo tako logisti kot ladjarji specifično znanje, infrastrukturo in izkušnje, ki bodo dolgoročno korenito spremenile področje logistike ter izboljšale ponudbo za kupce.

Se bodo cene prevozov še dvigovale, kakšna je vaša napoved dogajanja do konca leta?

Cene so že tako visoke, da bodo težko še višje. Bodo pa ponudniki skušali obdržati tako visoke cene vsaj še letos. Dokler je dovolj povpraševanja, cene seveda lahko rastejo.

Ste del skupine Slovenske železnice – kakšni so medsebojni sinergijski učinki in kako jih izkoriščate?

To, da smo del skupine Slovenske železnice, je za nas ključnega pomena. Z vključitvijo smo dobili močno zaledje, zaupanja vredne lastnike, ki delajo

“Pandemija je logiste prisilila, da smo začeli bolj razmišljati o povezovanju in poenostavitvi poslovanja.”

Dean Peršić, direktor Ferspeda

v dobro družbe, ter sinergije z ostalimi družbami v skupini. Te sinergije so osnova za dolgoročno poslovanje, ki predvideva rast in širitev družbe. Povezovanje z družbo SŽ – Tovorni promet in logistom VV-LOG je Ferspedu omogočilo optimizacijo procesov, znižanje stroškov ter delitev znanja in izkušenj.

Kako pa bo nas vas vplivala dokapitalizacija SŽ – Tovornega prometa, ki jo bo izpeljal češki EP Holding?

Dokapitalizacija poleg SŽ – Tovornega prometa vključuje tudi našo družbo. Pri tem vidimo samo pozitivne učinke in uresničevanje dolgoročno zastavljenih ciljev, ki stremijo k širitvi družbe in vzpostavljanju tako imenovanega logističnega holdinga. S tem se bo naša konkurenčnost dodatno povečala. Verjamemo, da bo politika novih poslovnih partnerjev usmerjena v dolgoročne poslovne uspehe.

Fersped bo dejavnost razširil tudi na Hrvaško in v Italijo. Kakšne priložnosti vidite v

pristaniščih na Reki in v Trstu?

Med epidemijo so bile vse družbe postavljene pred dejstvo, da morajo svoje poslovanje širiti in s tem tudi v težkih časih zagotoviti optimalno poslovanje. Tako kot se razvijajo pokrajine okoli nas, se moramo razvijati tudi sami. To, kar je bilo pred desetimi leti razumljeno kot dobro, je danes premalo. Reka in Trst sta tako blizu pristanišča v Ko-

pru, da bi širitev pomenila minimalne prilagoditve in vloške, bi pa s tem lahko dosegli veliko pozitivnih učinkov.

Želite več povezovanja med vsemi udeleženci v logistični verigi. Kakšno povezovanje imate v mislih in kaj bi s tem pridobili?

Mislim na povezovanje v luči digitalizacije vseh vključenih akterjev ter povezovanje na ravni zdravega sodelovanja vseh vpletenih. Strankam želimo ponujati celotno storitev od vstopnih točk EU do ciljnih krajev. Seveda si želimo sodelovanja tudi z ladijskimi prevozniki, saj jim s svojim znanjem, izkušnjami in prilagodljivostjo zelo olajšamo in skrajšamo tranzitni čas skozi vstopne točke v EU. Tako kot je pomembno, da za prevoz iz točke A do točke B vsi vključeni partnerji opravijo svoje delo, zato je pomembno tudi sodelovanje med njimi.

Kje še vidite priložnosti za nadaljnjo rast in širitev Ferspeda, kje vidite to podjetje čez na primer dve ali tri leta?

Fersped ima veliko kratkoročnih in dolgoročnih ciljev, ki jih je do sedaj uspešno dosegal. Leta 2017 je z nakupom družbe VV-LOG povečal svojo skupino in razširil svoje poslovanje ter postal bolj konkurenčen. Moja vizija je narediti močno skupino, kar bomo dosegli z dodatnim pridruževanjem kakovostnih podjetij v širšem okolju, ki vključuje Luko Reka in Luko Trst. Letos smo tudi povečali zmogljivost skladiščnih prostorov ob Luku Koper, kjer sedaj razpolagamo z 10.500 kvadratnimi metri površin. V vsem tem imamo veliko potenciala za širitev poslovanja.

Želimo se širiti na tuje trge, z izkoriščanjem sinergijskih učinkov družb v skupini pa želimo še razširiti ponudbo storitev.



Začetek novega preporoda

sodobne železniške infrastrukture v Sloveniji

Če se namerava Slovenija resno ukvarjati z logistiko kot s strateško gospodarsko panogo, morajo vsi vpleteni deležniki razumeti, da preprosto moramo nadomestiti pomanjkanje naložb v železniško omrežje v preteklih desetletjih, je prepričan dr. Igor Jakomin, strokovnjak za logistiko in predavatelj na Fakulteti za logistiko, ki ima sedež v Celju. »Drugi tir med Koprom in Divačo mora biti le začetek novega preporoda nove, sodobne in razvite železniške infrastrukture v Sloveniji,« poudarja Igor Jakomin.

Kakšni so sodobni trendi v globalni logistiki? Pokoronski ukrepi, zelena mobilnost, digitalizacija in robotizacija skladišč, logisti skušajo optimizirati dobaviteljske poti.

Koronakriza je pretrgala številne ustaljene transportne in logistične poti, globalno je po izbruhu pandemije gospodarstvo padlo v zelo resno krizo. Zagotovo so se nekatere logistične poti prekinile, druge so nastale na novo ... To je kot voda, nekje jo ustaviš, ampak vedno najde svojo pot. Tako je tudi v



logistiki. Dejstvo je, da je v začetku koronakrize prišlo do velikih težav z dobavo in kasneje zastojev v infrastrukturnih vozliščih. V Aziji, zlasti na Kitajskem, so bile tovarne ob začetku epidemije zaprte in ni bilo dostave (dobave) v Evropo ali v druge države po svetu, dobaviteljske verige so bile prekinjene. Ko je v Aziji, na Kitajskem proizvodnja spet stekla, so se težave kopičile na drugih celinah, saj je korona hudo ohromila tudi njih. Nastajali so večmesečni zastoji v intermodalnih vozliščih (pristanišča, letališča), ki so ozka grla v oskrbovalni verigi, če odvoz blaga iz njih in vanje ni sinhroniziran, enakomeren in predvsem hiter. To je bila velika motnja pri oskrbi globalnega gospodarstva.

Počasi se vse skupaj ponovno normalizira, vrača v ustaljene tire ...

Kakšni so zdaj trendi v globalni logistiki?

Zdaj so trendi v svetu usmerjeni v razmišljanja, da podjetja preprosto prekinejo oz. zmanjšajo dobaviteljske verige z oddaljenimi državami na drugi strani sveta s ceneno delovno silo v zameno za zmanjšanje tveganj, večjo varnost (zanesljivost) in konstantnost v svoji oskrbovalni verigi – s tem svojo oskrbovalno verigo preselijo bližje k sebi. Živimo v času negotovosti, ko nihče ne ve, kaj se bo zgodilo v bližnji prihodnosti. Nihče ne more napovedati, ali bo ali ne bo prišlo do novega lockdowna. Države

se zelo različno obnašajo in pripravljajo na prihodnje mesece, pripravljajo različne scenarije. Primer, zakaj prihaja do negotovosti danes: v Maleziji, Vietnami je bil pred nekaj tedni totalni lockdown, kjer so bila pristanišča in letališča zaprta, pri nas pa hodimo brez mask, kot da se nič ne dogaja. Takšen trend nestabilnosti in negotovosti se bo še nekaj časa nadaljeval, in dokler se bo nadaljeval, bo tveganje za oskrbovalne poti oziroma verige zelo veliko. Treba je vedeti, da kar nekaj slovenskih podjetij že seli svojo dobaviteljsko mrežo z Daljnega vzhoda v države vzhodne in jugovzhodne Evrope. Iščejo različne poti, kje vzpostaviti svoje nove oskrbovalne verige in dobaviteljske mreže, da bodo bližje podjetju samemu, z manj tveganji.

Smo zaradi koronakrize v logističnem pomenu še vedno ranljivi?

Še vedno smo zelo ranljivi. Prenagljeno bi bilo trditi, da smo se povsem vrnili v »normalo«, če hočete ... Še daleč smo od let pred koronakrizo. Žal je takšna realnost. Zdaj vsi, tudi v logističnem svetu, uporabljajo za nove čase izraz nova normalnost, »new

normal«. Stvari se nikoli več ne bodo popolnoma vrnile v staro stanje, kot smo ga nekdaj poznali.

Kaj pa Slovenija?

Po moji oceni se Slovenija počasi, a relativno dobro vrača nekemu približku obdobja pred koronakrizo: velikih sprememb, padcev v logistični industriji ne beležimo več, ampak to je tudi zato, ker imamo najbolj idealno lego v Evropi glede ponujanja logističnih storitev in obvladovanja logističnih tokov. Izgubljeni logistični tokovi zaradi korone se počasi vračajo v Slovenijo. Ali bo to dolgoročno ali ne, je nevhvaležno napovedati.

Kje je Slovenija na zemljevidu logistične Evrope in sveta?

Vsak, ki deluje v logistiki ali je odvisen od njenih storitev, se pomembnosti Slovenije na logističnem zemljevidu zelo dobro zaveda. Tega se zelo dobro zavedajo tudi naše zaledne države, torej tiste, ki nimajo dostopa do morja. Ne nazadnje se to odraža tudi v poslovnih rezultatih Luke Koper, Slovenskih železnic in vseh drugih deležnikov v verigi. Smo pa v evropskem merilu trn v peti nekaterim velikim igralcem. V prvi vrsti severnoevropskim pristaniščem, vsak dan bolj, ko se nam rezultati izboljšujejo, ko raste pretovor, ko pregledujemo naše rezultate in ugotavljajo, da je rast pri nas večja kot pri njih. Vsak dan postajamo bolj konkurenčni in vidni na logističnem zemljevidu.

Smo lahko pravi konkurent?

Ne še. Veliko se dela na tem, nismo pa še postali optimalna konkurenca. Še imamo prostora za izboljšave.

Kaj drugi tir pomeni za slovensko logistiko?

Gotovo je zdajšnji tir od Kopra do Divače ozko grlo v razvoju za vse logistične tokove, ki prihajajo v Slovenijo in gredo v srednjo Evropo in naprej ter obratno ... Obstoječi tir ima zelo omejene zmogljivosti za vse železniške operaterje in seveda Luko Koper. Zato je vsem, ki se na tem odseku trudijo, treba čestitati, kaj lahko danes ustvarijo ob vseh omejitvah na železniški infrastrukturi. Vsako leto namreč dokazujejo, da je mogoče narediti več, kot je morda dejansko sploh mogoče. Prej ali slej pa bo prišla omejitev, prek katere ne bo šlo več. In drugi tir je v bistvu rešitev vsega tistega, kar v preteklih desetletjih žal ni bilo narejeno. Kaj bo prinesel drugi tir? V prvi fazi večje možnosti prevoza tovora v in iz pristanišča, večje kapacitete, hitrejše operacije ... Tu pa se zgodba o drugem tiru nikakor ne sme končati! To mora biti le začetek novega prepoveda, nove, sodobne in razvite železniške infrastrukture v Sloveniji. Če se namerava Slovenija resno ukvarjati z logistiko kot z neko strateško gospodarsko panogo, potem morajo vsi vpleteni deležniki razumeti, da preprosto moramo nadomestiti primanjkljaj na-

“ Konkurenca je zagotovo zdrava. Če bo na tirih več deset prevoznikov tovora, je to dokaz, da je dovolj dela za vse in da bodo obstali na trgu.”

Igor Jakomin,
strokovnjak za logistiko
in predavatelj na
Fakulteti za logistiko

ložb v železniško omrežje v preteklih desetletjih. V Sloveniji je treba doseči širši konsenz, da je jedrno železniško omrežje nujno treba posodobiti. Širši konsenz je izjemno potreben, saj imamo še vedno precej zunanjih in notranjih »sovražnikov«, ki nenehno ovirajo izgradnjo oziroma modernizacijo našega omrežja. To pa preprosto dokazuje, da Slovenija je oziroma lahko postane zelo, zelo konkurenčna v logističnem svetu.

Kaj to pomeni?

Izgradnja, modernizacija in elektrifikacija vseh glavnih osi in tudi stranskih, ki so strateško pomembne za razvoj logističnih storitev. Če želimo resno razvijati logistično panogo in konec koncev tudi mobilnost prebivalstva, moramo podpreti železniške osi, ki morajo imeti dva tira, grajena po najvišjih evropskih standardih, in biti v celoti elektrificirane. Le tako lahko zagotovimo primerne hitrosti, da bomo konkurenčni v evropskem merilu tako za tovorni kot tudi seveda za potniški promet.

V maju leta 2026 končno drugi tir med Kopriv in Divačo, več konkurence na tirih, večji pretovor v Luki Koper, več sodelovanja z globalnimi logisti?

Konkurenca je zagotovo zdrava. Če bo na tirih več deset prevoznikov tovora, je to dokaz, da je dovolj dela za vse in da bodo obstali na trgu. Kar

pomeni, da bodo v Slovenijo in iz nje prepeljali veliko več tovora kot zdaj. To bo dobro za vse. Brez skrbi, ne bodo se vsi borili na istem izvoru tovora, ker ni samo eden, vsak blagovni tok ima izvor drugje. Moramo vedeti, da oskrba držav, ki nimajo morja, še vedno v glavnem poteka prek severnoevropskih pristanišč (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen ...) in ne prek severnojadranskih pristanišč. Torej je prostora za rast več kot dovolj, a le, če imamo konkurenčne pogoje. Ampak še enkrat poudarjam, konkurenca je zdrava. S tem bomo postali še boljši, ponujali bomo boljše storitve.

Bi morala v luči večje konkurenčnosti severnoevropskim pristaniščem in, denimo, sredozemskemu Pireju, ki vse bolj raste, severnojadranska pristanišča bolj sodelovati?

Zavedati se moramo, da na evropskem zemljevidu oz. z vidika Bruslja vsa severnojadranska pristanišča izgledajo kot ena sama (južna) vstopna točka v Evropo. Iz globalnega pogleda je to samo še bolj potencirano. S takšnega stališča bi morali vsi deležniki v severnojadranskih pristaniščih dojeti, da smo vsi skupaj majhni in bi bilo vredno razmisliti o delni specializaciji ter pri tem izkoristiti tisto, v čemer so posamezniki najboljši in najkonkurenčnejši. To je zelo težek razvojni korak, nedvomno pa je to lahko začetni skupni razmislek, kako to doseči, da bodo vse strani zadovoljne. Dela je za vse več kot dovolj, prostorsko gledano za širitev in razvoj pa vsi skupaj nimamo toliko možnosti, kot ga ima vsak posamezen prej naštet severni tekmeč. Naučiti bi se morali sobivati. Če pogledamo Trst in Koper, potem lahko ugotovimo, da sta pristanišči v veliko segmentih komplementarni in ne konkurenta. Koper ima avtomobile, Trst ima trajekt za tovornjake, Koper ima derivate, Trst ima surovo nafto ... Jasno je, da sta denimo konkurenta na generalnem tovoru ali na zabojnikih. Če bi znali najti skupen jezik, potem bi znali najti tudi skupne prednosti in bi jih s pridom lahko izkoriščali v boju s severnoevropskimi konkurenti.

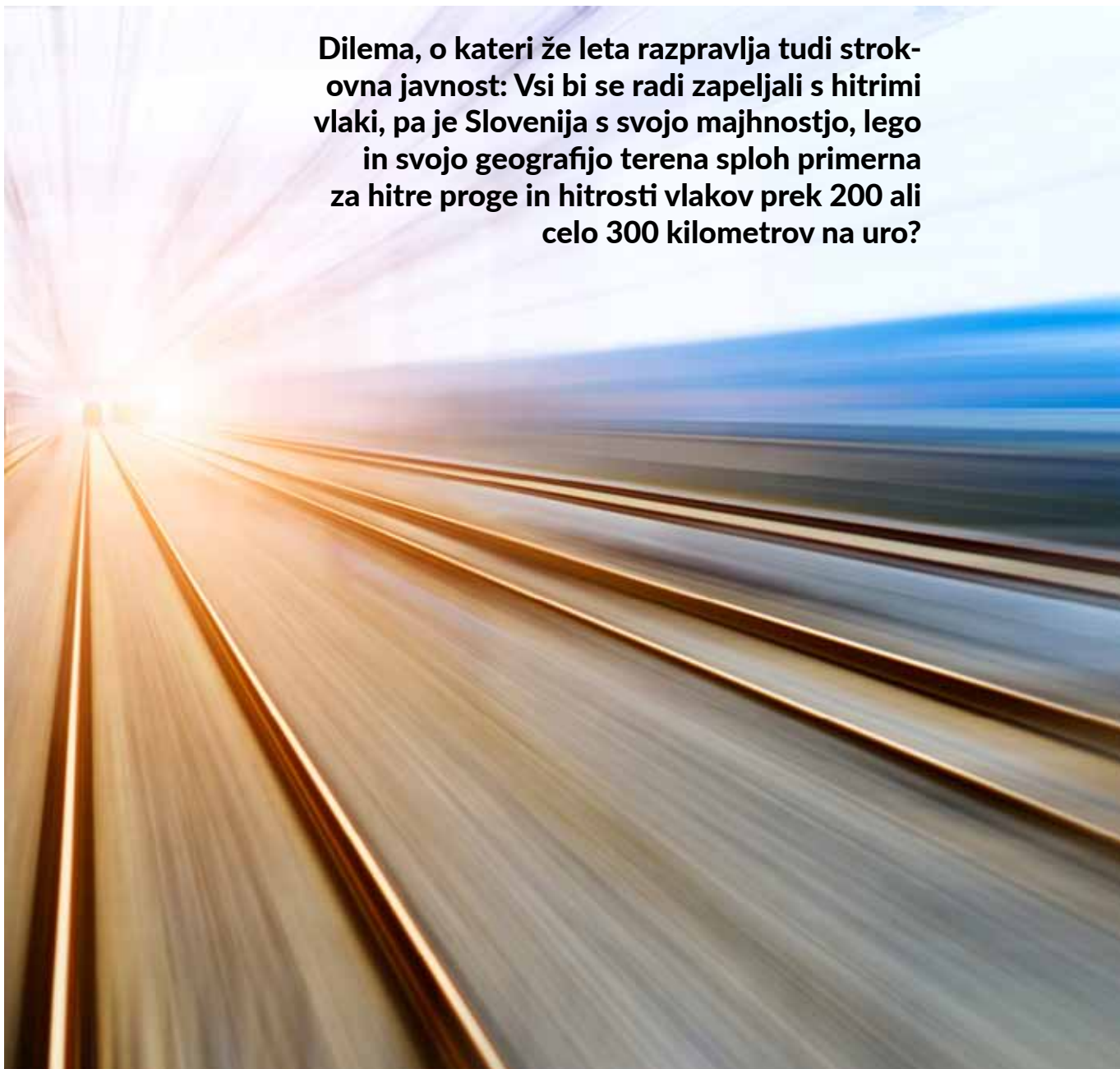
Če se namerava Slovenija resno ukvarjati z logistiko kot z neko strateško gospodarsko panogo, potem morajo vsi vpleteni deležniki razumeti, da preprosto moramo nadomestiti primanjkljaj naložb v železniško omrežje v preteklih desetletjih.



»Kar nekaj slovenskih podjetij že seli svojo dobaviteljsko mrežo z Daljnega vzhoda v države vzhodne in jugovzhodne Evrope. Iščejo različne poti, kje vzpostaviti svoje nove oskrbovalne verige in dobaviteljske mreže, da bodo bližje podjetju samemu, z manj tveganji,« dogajanje v logistiki po koroni opisuje strokovnjak Igor Jakomin.

Kako realne so hitre proge v Sloveniji?

Dilema, o kateri že leta razpravlja tudi strokovna javnost: Vsi bi se radi zapeljali s hitrimi vlaki, pa je Slovenija s svojo majhnostjo, lego in svojo geografijo terena sploh primerna za hitre proge in hitrosti vlakov prek 200 ali celo 300 kilometrov na uro?



Vsaj za zdaj, čeprav je v zadnjih letih namenjenih vse več sredstev za železnico oziroma železniško infrastrukturo – letos rekordnih 509 milijonov evrov – so hitre proge prej kot ne zgolj ideja, želja ...



“Pri projektu hitrih prog je edina realnost umestitev kakšne od železniških prog oziroma odsekov v Sloveniji v transportni koridor, denimo del trase proge Benetke–Ljubljana–Dunaj,” poudarja generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes. To je za Slovenijo edina priložnost, da dobi hitro progo, saj bi bila povezava Benetk in Dunaja s hitro progo prek Slovenije tudi evropsko zanimiva, ekonomsko smiselna in upravičena naložba, je prepričan generalni direktor Slovenskih železnic. Slovenija mora imeti za cilj predvsem sodobno železniško infrastrukturo, podobno avstrijski, ter relativno hitro železniško povezavo na relaciji Maribor–Ljubljana–Koper.

Dušan Mes, generalni direktor Slovenskih železnic

Kljub omenjenemu dejstvu sta se Italija in Slovenija že leta 2006 začeli pogovarjati o hitri progi Trst–Divača. Leta 2013 je celo nastalo Evropsko gospodarsko interesno združenje (EGIZ) s sedežem v Trstu, ki je zadolženo za projekt, ustanovili sta ga slovenska državna Družba za upravljanje investicij – DRI in RFI – italijanske državne železnice. EGIZ naj bi poskrbel za vse potrebne študije in analize o novi progi in tudi za umestitev trase v prostor.

Leta 2014, približno leto dni od ustanovitve EGIZ-a, sta se obe strani soglasno odločili, da bo obseg železniškega prometa med Trstom in Divačo po optimističnih napovedih predvidoma šele po letu 2050 ekonomsko upravičeval gradnjo hitre proge. Projekt je tako »zamrznjen« in čaka na boljše čase. Kljub temu v interesnem združenju, ki ima zdaj sedež na Opčinah, razmišljajo, da bi kandidirali za evropska sredstva, s katerimi bi financirali ustrezne študije o upravičenosti in rentabilnosti morebitne hitre proge med Trstom in Ljubljano.

Italija zdaj hiti s posodobitvijo in nadgradnjo Pontebške železnice, ki se bo mimo Trsta in Tribža povezala z avstrijskim železniškim koridorjem pod Golico (Koralpami) do Beljaka in Gradca. Slovenija, ki dejavno posodablja železniško infrastrukturo, je letos začela z deli na projektu drugega tira med Koperom in Divačo, težkem milijardo evrov, hkrati pa zelo dejavno posodablja tudi številne druge železniške odseke v evropskem letu železnic – 2021.



“Slovenija ne potrebuje hitre proge,” pravi Pavle Hevka, generalni direktor družbe 2TDK, ki gradi drugi tir med Koperom in Divačo. “Geografija terena pri nas ni naklonjena hitrim progam,” opozarja prvi mož 2TDK.

Pavle Hevka, generalni direktor družbe 2TDK

Pošta Slovenije je moderno

ter okolju in uporabniku prijazno podjetje

Tomaž Kokot, začasni generalni direktor Pošte Slovenije: »Smo eden največjih in najpomembnejših logistov v Sloveniji, ki je v zadnjem letu naredil velik korak k modernizaciji storitev, ki bodo še bolj prijazne do uporabnikov.«

Ste med največjimi in najpomembnejšimi logisti v Sloveniji, imate številne partnerje v Sloveniji in tujini ... Koronakriza je pretrgala številne logistične poti, globalno je gospodarstvo padlo v zelo resno krizo. Kako ste se na Pošti spopadli s tem?

Kot vsaka kriza se je tudi ta za Skupino Pošta Slovenije pokazala kot priložnost. Največji izziv je bil, kako obvladati veliko količino prispelih pošilk ali paketov, jih predelati in seveda na koncu dostaviti do končnih strank oziroma kupcev. Prav

to je vodilo do sprememb in prilagoditev številnih delovnih procesov in celovite optimizacije. Zato govorim, da je koronakriza odprla tudi priložnosti. Čez noč je bilo treba izvesti številne ukrepe, ki so se izkazali za zelo učinkovite in za katere bi sicer potrebovali nekaj let.

V času koronakrize in popolnega zaprtja države je seveda količina paketnih pošilk občutno narasla.

Količina paketnih pošilk je v času epidemije zaradi omejitev trgovinske dejavnosti in izrazite selitve na spletne platforme beležila več kot 40-odstotno rast v primerjavi s predhodnim letom, v mesecu novembru 2020 pa je bil v najbolj obremenjenih dneh obseg paketnih pošilk tudi podvojen. To je bil velik zalogaj. V posameznih delih Slovenije ni bilo toliko težav, največji zamašek je seveda nastal v Ljubljani, Ljubljana je tudi najbolj gosto naseljena in zato so uporabniki v Ljubljani tudi največ uporabljali možnost spletnega naročila izdelkov. Ljudje so se kar čez noč navadili, da lahko kupujejo prek spleta in da dobijo na svoj dom naročeno pošiljko. V Pošti Slovenije se že pripravljamo na morebitni četrti val koronakrize in sprejemamo dodatne ukre-

pe, ki bi pripomogli k še večji učinkovitosti poslovanja. Poleg nameravanih dodatnih zaposlitev smo v prometu za pomoč v delovni proces vključili večje število študentov ter najeli pogodbeno izvajalce za dostavo paketov. Ob tem širimo mrežo dostopnih točk, stranke lahko uporabljajo številne alternativne oblike dostave za sprejem pošilk – paketomate, paketnike in možnosti dostave na dogovorjeno lokacijo ter tudi alternativne kontaktne točke (kot so bencinski servisi Petrol in Mol) in avtomatizirane enote za oddajo in sprejem pošilk PS 24/7. Šli smo tudi tako daleč, da bomo najnujnejša opravila pri servisiranju dostavnih vozil izvajali že na lokacijah poslovnih enot po Sloveniji, te so štiri, Maribor, Celje, Ljubljana in Koper, da nam vozil ne bo treba voziti drugam. Veliko delamo tudi na integraciji Intereurope v Skupino Pošta Slovenije, cilj je seveda konsolidacija ključnih poslovnih procesov in doseganje sinergijskih učinkov, posledično pa rast in razvoj ter dobičkonosnost celotne skupine.

Koliko imate v Sloveniji in seveda v Evropi večjih partnerjev?

Pošta Slovenije je 80,89-odstotni lastnik Intereurope, Skupino Intereuropa pa poleg obvladujoče družbe sestavlja še dvanajst povezanih družb v devetih državah, v katerih ima svoja lastna podjetja ter zagotavlja kar najširšo paleto celovitih logističnih rešitev. Izvajamo tudi dostavo za ameriški UPS, v Sloveniji pa imamo podizvajalce za dostavo glede na obseg pošilk, ki prispejo oziroma so trenutno v obdelavi.

V globalni logistiki postajajo zelena dimenzija, digitalizacija, robotizacija skladišč, optimizacija delovnih procesov in vse prijaznejše storitve, namenjene uporabnikom, realnost. V vaši panogi še hitreje in prijaznejše dostavljene pošiljke končnemu kupcu. Kako se odzivite na te novosti?

V Pošti Slovenije stremimo k nenehnemu posodabljanju, kar se kaže tudi v digitalizaciji poštnega poslovanja v vseh fazah poštnega prometa, torej

- sprejmejo

70

tisoč paketov dnevno, v
koronaletu tudi do

150

tisoč na dan,

- investicije v dva logistična
centra v Mariboru in
Ljubljani,
- dostava pošilk z dronom,
- investicije v sončne
elektrarne.



»V roku 10 let vidim Pošto Slovenije že zelo blizu temu, da bomo upravljali oziroma obvladovali tako imenovani »use space.« Gre za območje 100 metrov nad nami, nad Slovenijo, kjer bomo z brezpilotnimi letalniki dostavljali pakete poslovnim strankam in individualnim kupcem,« napoveduje začasni generalni direktor Pošte Slovenije Tomaž Kokot.

tako na strani sprejema poštnih pošilk kot tudi na strani prevzema poštnih pošilk.

Prvi smo začeli s poskusnimi leti dostave pošilk oziroma paketov z dronom. Ugotovili smo, da lahko z dronom dostavimo paket končnemu kupcu. Z drugim poskusom smo ugotavljali, da dron s paketom lahko poleti zunaj vidnega polja, vzame vzorce krvi in jih pripelje v Bolnišnico Topolšica. S tretjim projektom pa nameravamo vzpostaviti zaprt zračni koridor na višini 150 metrov med Pošto Ljubljana – Vič in Pošto Borovnica. Tu moramo izvesti 500 letov z dronom. Brezpilotni letalnik bo vsaki dve uri poletel med omenjenima poštama,

napak ne sme biti, ko bomo zbrali podatke o tem, pa bomo zaprosili za dovoljenje, da bo naš dron lahko letel zunaj vidnega polja in bo resnično pošiljko dostavil končnemu uporabniku. Naši uporabniki bodo oddaljene kmetije in, denimo, planinski domovi.

Pošta Slovenije se je do leta 2025 zavezala tudi k 50-odstotni elektrifikaciji voznega parka. Fakulteta za računalništvo in elektrotehniko iz Maribora nam že izdeluje izračune možnosti postavitve sončnih elektrarn na vse poštne poslovalnice v Sloveniji, na katerih bo to seveda mogoče, in koliko polnilnic za električna

vozila bo mogoče obnje postaviti. Ko bo to znano, se bomo odločali, kje bomo postavili sončno elektrarno in kje bomo oddajali elektriko v omrežje ali pa s »svojo« elektriko oskrbovali več drugih stavb v samooskrbni lokalni skupnosti.

Kdaj bo to predvidoma zaživel?

Jeseni bomo začeli pripravljati finančni načrt naložbe. Naš načrt je, da bi bile polnilnice ob poštnih poslovalnicah dopoldne na voljo občanom, krajanom, popoldne pa bi polnili naša dostavna vozila, motorna kolesa in štirikolesnike.

Kje vidite Pošto Slovenije na zemljevidu logistične Slovenije in ne nazadnje Evrope?

Geostrateška lega Slovenije je pomembna prednost za Skupino Pošta Slovenije, še posebej za našo odvisno družbo Intereuropa, ki ima dober tržni položaj v regiji. Lega prinaša priložnosti, ki lahko izhajajo iz povečane tržne vloge severno-jadranskih pristanišč, ter razvoj nadaljnje logistične mreže na Balkanu in jugovzhodni Evropi.

Vsekakor bomo naredili vse, da tržni delež na paketni dostavi povečamo z različnimi ukrepi, ki našo dostavo uporabnikom približajo na prijazen način. Na Hrvaškem z našo odvisno družbo začnemo projekt dostave paketov poslovnim uporabnikom, kasneje pa bomo zaprosili za dovoljenje za dostavo pošilk ali paketov uporabnikom. Podobno razmišljamo tudi v Srbiji ...

Kdaj torej?

Na Hrvaškem načrtujemo predvidoma v dveh letih, v Srbiji pa bi v petih letih lahko dostavljali pošiljke tamkajšnjim kupcem oziroma uporabnikom.

Kje vidite Pošto Slovenije čez 10 let v svetu logistike?

V Pošti Slovenije smo si še ambicioznejše začrtali našo pot v smeri preobrazbe v sodobno poštno-logistično podjetje. V roku 10 let vidim Pošto Slovenije že zelo blizu temu, da bomo upravljali oziroma obvladovali tako imenovani »use space.« Gre za območje 100 metrov nad nami, nad Slovenijo, kjer bomo z brezpilotnimi letalniki dostavljali pakete poslovnim strankam in individualnim kupcem. Mi si želimo, da bi dobili koncesijo za upravljanje omenjenega pasu zračnega prostora.

Drugi tir med Koprom in Divačo počasi postaja stvarnost, kaj bo pomenil Pošto Slovenijo?

Za nas pomeni zelo pomembno povečanje naših zmogljivosti, večjo pretočnost blaga, pošilk. V Pošti Slovenije moramo nujno začeti z intenzivnim vlaganjem v povečanje zmogljivosti obdelave pošilk. Prihodnost je v dostavi vsega, hrane, tekstila, življenjskih pripomočkov na dom. In ko danes načrtujemo velika logistična centra v Ljubljani in Mariboru, eden pokriva zahod, drugi pa vzhod države, moramo načrtovati vsaj 30 odstotkov več prostora, ki ga bomo v prihodnosti zagotovo zapolnili. Danes imamo vse preveč razdrobljeno. S tem bomo dosegli krajši čas obdelave pošilk in seveda nižje stroške.

“Ljudje so se kar čez noč navadili, da lahko kupujejo prek spleta in da dobijo na svoj dom naročeno pošiljko.”

Tomaž Kokot, začasni generalni direktor Pošte Slovenije



Celovita modernizacija

potniškega prometa
Slovenskih železnic



V skupini Slovenske železnice se zavedamo pomena ravnanja z okoljem, zato se pri varstvu okolja zavzemamo za spoštovanje najvišjih okoljskih trajnostnih standardov. Skrb za ohranjanje okolja je tudi del etičnega kodeksa skupine in predstavlja pomemben del družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja podjetja. V sklop trajnostnega razvoja podjetja sodi tudi nakup sodobnih potniških vlakov.

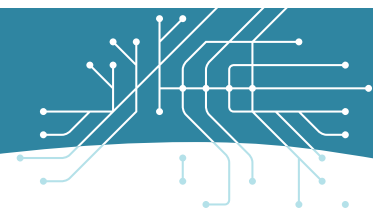
Novi vlaki

Prvih pet novih dizelmotornih vlakov švicarskega proizvajalca Stadler (DMG – SŽ 610/615) je sredi decembra 2020 že zapeljalo med Kamnikom in Ljubljano. Novi dizelmotorni vlaki zdaj

Železniški promet je najbolj trajnosten in okolju prijazen način transporta. Evropska unija je leto 2021 opredelila kot “evropsko leto železnic” in v sklopu tega dejavno spodbuja uporabo železnic kot najbolj varen in okolju trajnostno najbolj prijazen način prometa. Izpusti prometa predstavljajo 25 odstotkov vseh toplogrednih plinov v Uniji, železniški promet k tej številki prinese le 0,5 odstotka izpustov.



ŽELEZNICA – trajnostna oblika transporta



Železnica ključno prispeva k klimatski nevtralnosti, ki je cilj EU do 2050

Emisije toplogrednih plinov po vrstah transporta:

EU27 (2018)

- Železniški promet
- Vodni promet
- Zračni promet
- Cestni promet
- Druge oblike



Železnice porabijo 1,9 % energije, ki jo v Evropi porabi transport

EU27 (2018)

vozijo po kamniški, kočevski in dolenski progi. Od 5. julija letos po tirih vozijo tudi novi električni enopodni večsistemski vlaki Flirt. Do konca letošnjega leta bo v Slovenijo prispelo 24 novih električnih vlakov, 10 bo dvopodnih (dvonadstropnih) garnitur.

Vsak dan po mreži železniških prog v Sloveniji zapelje kar 529 potniških vlakov. Do konca leta 2022 na Slovenskih železnicah v skladu s pogodbo o dobavi novih vlakov pričakujemo, da bo po slovenskih tirih zapeljalo vseh 52 naročenih novih vlakov – od tega bo 21 enopodnih in 10 dvopodnih (dvonadstropnih) električnih ter 21

Do konca leta 2022 na Slovenskih železnicah v skladu s pogodbo o dobavi novih vlakov pričakujemo, da bo po slovenskih tirih zapeljalo vseh

52

naročenih novih vlakov

enopodnih dizelskih vlakov, ki nastajajo v tovarni Stadler na Poljskem. Skupna vrednost naročenih vlakov je 320 milijonov evrov brez DDV-ja.

S tem projektom je bil storjen prvi korak k celoviti modernizaciji potniškega prometa, ki je eden od najpomembnejših strateških ciljev Slovenskih železnic. Na Slovenskih železnicah do leta 2025 načrtujemo celovito prenovno železniškega potniškega parka.

Železnice kot najbolj varen promet

Železnica igra v zadnjih letih vse pomembnejšo vlogo v zelenem, trajnostnem turizmu, bolj in bolj je priljubljen tudi kolesarski

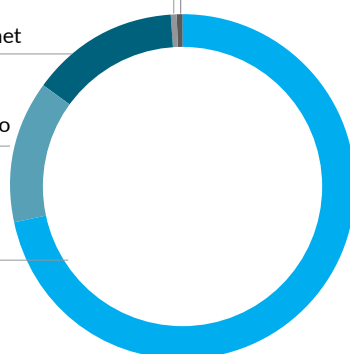
0,5 % Železniški promet

0,5 % Drugo

13,4 % Pomorski promet

13,9 % Civilno letalstvo

72 % Cestni promet



Emisije toplogrednih plinov iz prometa (EU-28, 2017)

Vir: Evropska komisija, Statistični priročnik 2019

turizem, ko kolesarji pri raziskovanju kolesarskih poti uporabljajo kombiniran prevoz – vlak in kolo. Zahvaljujoč nizkemu številu nesreč je tudi najbolj varen način kopenskega prometa: tiri terjajo le 0,1 smrtne žrtve na milijardo potnikov na kilometer. Avtobusne nesreče predstavljajo 0,23, avtomobilske 2,7 in motoristične 38 (podatki za obdobje 2011–2015) žrtev na milijardo potnikov na kilometer.

Kakšni bodo novi vlaki

Novi Stadlerjevi vlaki so udobnejši in hitrejši, kar pomembno prispeva k zadovoljstvu naših potnikov oziroma uporabnikov. Vlak je bolj prostoren, vsa vrata imajo izvlečno stopnico za lažji vstop, prostore za osebe z omejeno mobilnostjo ter posebne toaletne prostore zanje, najmanj 10 mest za kolesa in vtičnice za polnjenje različnih mobilnih naprav.

Vsi novi vlaki omogočajo sodoben informacijski sistem, imajo vtičnice za polnjenje telefonov, prenosnih računalnikov in drugih naprav ter avtomatsko klimatsko napravo. Vsi novi vlaki so opremljeni tudi z Wi-Fi signalom, ki omogoča dostop do interneta oziroma do različnih internetnih vsebin. Novi vlaki (garniture) bodo skrajšali potovalni čas

Vsi novi vlaki omogočajo sodoben informacijski sistem, imajo vtičnice za polnjenje telefonov, prenosnih računalnikov in drugih naprav ter avtomatsko klimatsko napravo. Vsi novi vlaki so opremljeni tudi z Wi-Fi signalom, ki omogoča dostop do interneta oziroma do različnih internetnih vsebin.

do 10 odstotkov (novi elektromotorni vlaki imajo hitrejšo pospeševanje in potovalne hitrosti do 160 kilometrov na uro, dizelmotorni vlaki pa do 140 km/h). Z novimi vlaki bomo v prihodnjih letih povečali pogostost regionalnih povezav z manj postanki in lokalnih vlakov z večjo zmožljivostjo, potnikom pa bomo zagotovili tudi večjo udobnost in zanesljivost prevoza.

Novi dizelski in električni vlaki bodo Slovenskim železnicam omogočili tudi čezmejno regijsko povezovanje proti Avstriji in Hrvaški, udobno in hitro, brez nepotrebnega prestopanja, kar bo še dodatno prispevalo k zadovoljstvu potnikov in priljubljenosti železniškega prevoza kot okolju najbolj prijaznega načina transporta.



Novice iz sveta logistike in transporta

Talgo z Repsolom v promocijo vlaka na vodikov pogon

Španski proizvajalec vlakov Talgo je z Repsolom podpisal sporazum o promociji vlaka na vodikov pogon na Iberskem polotoku. Sporazum sta julija 2021 podpisala izvršni direktor družbe Repsol za industrijsko preobrazbo in krožno gospodarstvo Juan Abascal in predsednik Talgoja Carlos Palacio Oriol v tovarni proizvajalca Laz Rozas. Repsol je eden vodilnih španskih proizvajalcev vodika

in upravlja največjo tovarno vodika v Evropi. Kot so sporočili, Talgo že razvija vodikov vlak Vittal One, ki naj bi zapečljal na železniške tire že leta 2023. Gre za modularno zasnovo v dveh načinih za srednje dolge in kratke proge, ki jih poganjajo vodikove gorivne celice. Vodikova tehnologija je alternativa za vlake brez emisij za neelektrificirane železniške proge, kjer zdaj vozijo dizelski vlaki.



Ekonomski nacionalizem izziva globalne oskrbovalne verige

China Post in Lufthansa Cargo napovedujeta strateško sodelovanje. Raziskava globalne skupine LLamasoft je pokazala, da okoli polovica velikih proizvajalcev razmišlja o nadomestnih dobaviteljih, skrbijo pa jih tudi naraščajoči operativni stroški zaradi davkov in drugih dajatev. Raziskava ugotavlja, da je pomorska industrija zaskrbljena zaradi vpliva trgovinskega protekcionizma in kibernet-skih groženj. Motnje v svetovni dobaviteljski verigi (tudi zaradi covida-19) namreč še naprej naraščajo, v podjetjih pa so vse bolj zaskrbljeni zaradi morebitnih negativnih finančnih ali prihodkovnih vplivov, ki naraščajo v zadnjih treh letih.



Danski milijardni prevzem

Danski prevozniki in logistični velikan A.P. Moller – Maersk je napovedal prevzem dveh logističnih podjetij, družbe Visible Supply Chain Management LLC s sedežem v ameriškem Salt Lake Cityju in nizozemske družbe B2C Evrope, skupna prevzemna vrednost posla je skoraj milijardo dolarjev. Ta korak globalnega logističnega velikana sledi številnim pridobitvam in naložbam v sektorjih, vključno s skladiščenjem, carinskim posredništvom in tehnologijo prevoza, katerih cilj je širitev Maerska preko po-

morskega tovarnega prometa v notranjo logistiko. »Naša strategija je zagotoviti bolj integrirane rešitve za naše kupce,« poudarja izvršni direktor Maerska Soren Skou. »Od ladijskih zabojnikov se premikamo od pristanišča do pristanišča, pošiljke pa potujejo od vrat do vrat. Da bi se to zgodilo, moramo povečati svoje zmogljivosti na kopnem,« pravi izvršni direktor A.P. Moller – Maersk, ki dodaja, da ne želijo blaga iz Azije dostaviti le v ameriška pristanišča, ampak tudi do vrat kupca.





Pristanišče Antwerpen pridobilo evropski denar za razvoj projekta **glavnega evropskega pomorskega vozlišča**

Evropski program financiranja Connecting Europe Facility (CEF), ki podpira projekte, ki pomembno pozitivno vplivajo na evropsko prometno omrežje, bo dodelil 10,91 milijona evrov za projekt Extra Container Capacity Antwerpen (ECA). Z dodelitvijo denarja temu projektu Evropa oziroma Evropska komisija ne poudarja le vloge pristanišča Antwerpen kot glavnega evropskega pomorskega vozlišča, ki je del globalnega omrežja, ampak tudi potrebo po ustrezni prometni infrastrukturi, ki bo odgovarjala izzivom, ki jih prinaša prihodnost. Odobreni evropski denar bo porabljen za izvedbo podrobnih študij za določitev najbolj trajnostne rešitve, s katero bi ustvarili projekt, ki usklajuje potrebe gospodarstva, okolja in spreminjajočih se podnebnih sprememb.

Uzbekistan je razširil svojo prometno infrastrukturo, da bi dosegel svoj cilj, postati **prometno in logistično središče za Srednjo Azijo**

Do nedavnega so morali tovorni vlaki iz premogovega območja Angren prečkati dve državni meji, da so prišli do kupcev v vzhodni Ferganski dolini. To se je spremenilo z dokončanjem železnice na relaciji Angren–Pop, dobrih 123 kilometrov

dolgega železniškega odseka čez zahteven gorski prelaz. Ta novi odsek vključuje dva kilometra mostov in predor Kamčik, ki je z več kot 19 kilometri najdaljši predor v Srednji Aziji.

Covid-19 prinaša **nove priložnosti za železnico**

Generalni direktor Evropskega združenja železniške industrije (Unife) Philippe Citroën poudarja, da pandemija koronavirusa, skupaj s prejšnjimi krizami, predstavlja priložnost za reševanje nekaterih izzivov, s katerimi se sooča železniška industrija. Gre za podnebne spremembe, financiranje, raziskave in seveda vse bolj razširjeno nelojalno konkurenco. Železniškemu sektorju je za razliko od drugih prometnih podsistemov (cestni, letalski, op. p.), ki ustvarjajo skoraj četrtino škodljivih emisij, uspelo zmanjšati ogljični odtis. Cilj Evropske unije mora biti, da se znaten del, to je kar 75 odstotkov notranjega tovornega prometa, ki se danes prevaža po cesti, preseli na železnico in celinske plovne poti.

Ameriško pristanišče Jacksonville širi nabor storitev in povečuje pretovor zabojnikov

Pristanišče Jacksonville na Floridi si prizadeva povečati svoje zmogljivosti, ki jih bo kupcem ponudilo leta 2022. Kot poroča Pristaniška uprava Jacksonville (JAXPORT), je pristaniški kompleks v prvih treh četrtletjih proračunskega leta 2021 pretovoril več kot milijon zabojnikov, kar je 15 odstotkov več od enakega lanskega obdobja. Pristanišče Jacksonville je

od začetka proračunskega leta, od 1. oktobra 2020, pretovorilo kar 20 odstotkov več vozil kot v enakem lanskem obdobju. Količina vozil je znašala skoraj 492.000 enot, s čimer je pristanišče že skoraj doseglo število 556.000 enot, kolikor so jih pretovorili v letu 2020. V Pristaniški upravi Jacksonville (JAXPORT) poudarjajo, da to pomeni vračanje k časom pred

pandemijo covid-19. V nasprotju s preobremenjenostjo drugih ameriških pristanišč pristanišče Jacksonville ponuja ladjarjem »številne storitve, vključno s pretokom privezov in terminalov, pa tudi dvosmerni promet po kanalih brez zamud na morski boji.« Pristanišče je pomorsko povezano tudi z Luko Koper.

Bruselj želi do leta 2035 namestiti do 11.000 električnih polnilnic, saj si obeta prehod na električna vozila

Evropska komisija ima cilj prepovedati prodajo bencinskih in dizelskih avtomobilov do leta 2035, a ključni izziv za uspeh tega prehoda bo postavitve električnih polnilnic za električne avtomobile. Nemčija, Francija in Nizozemska so trenutno najbolj opremljene države članice EU z razvežano infrastrukturo električnih polnilnic. Belgijska in evropska prestolnica zdaj želi okrepiti mandat vodilnega mesta Evropske unije na tem področju, je nedavno sporočil Alain Maron, bruseljski minister za podnebni prehod, okolje in energijo.



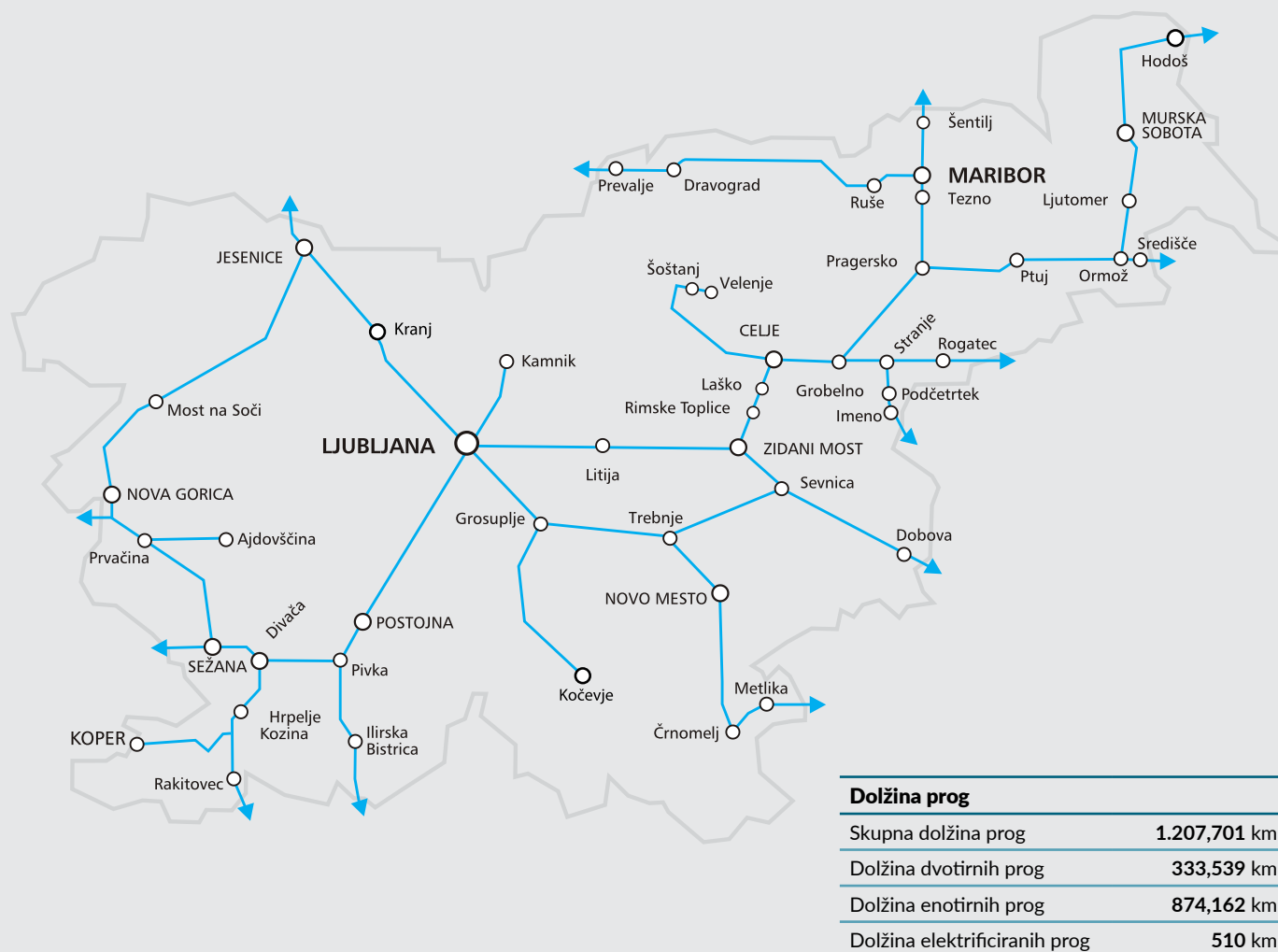
Skupina Volkswagen nadaljuje prehod na logistiko z nizkimi emisijami z ladjami na zemeljski plin LNG

Volkswagen je prvi proizvajalec avtomobilov, ki večino svojih novih vozil prevaža v tujino z uporabo ladij na LNG z nizkimi emisijami (LNG – utekočinjeni zemeljski plin). Po prvih plovbah prvih dveh LNG ladij za prevoz avtomobilov leta 2020 je Volkswagen Group Logistics zdaj naročil še štiri ladje z motorji na okolju prijazen utekočinjen zemeljski plin. Po svetovnih oceanih bi morale zapeljati že do

konca leta 2023 in služiti severnoameriški poti med Emdenom v Nemčiji in Veracruzom v Mehiki. Na povratnem potovanju bodo ladje LNG prevažale nova vozila, namenjena v Evropo. Kmalu bo šest od devetih avtomobilskih prevoznikov, ki za Volkswagen prevažajo avtomobile čez severni Atlantik, uporabljalo ladje, ki jih poganjajo motorji na okolju prijazen LNG.

Vir: www.railjournal.com www.railwaygazette.com

Železniško omrežje v Sloveniji



Prepeljano blago

2018

20.463 tisoč ton


2019

20.573 tisoč ton


Prepeljani potniki

2018

13.554 milijonov


2019

13.907 milijonov