PRE VAŠE
ODVÁŽNE
PODNIKATEĽSKÉ
PLÁNY

Nové poistenie pre malých
a stredných podnikateľov
ProBiznis

NAŠE SLUŽBY
MÔŽETE VYUŽIŤ AJ
Z POHODLIA DOMOVA

www.kpas.sk | ekomfort.kpas.sk | Infolinka 0800 11 22 22

KOMUNÁLNA
POISŤOVŇA
VIENNA INSURANCE GROUP

Pre všetko, na čom záleží

Prešporský
PODNIKATEĽ

Mesačník Bratislavskej regionálnej komory SOPK

Číslo 6 • Ročník XIX. • Jún 2026

Bratislava ako logistický uzol

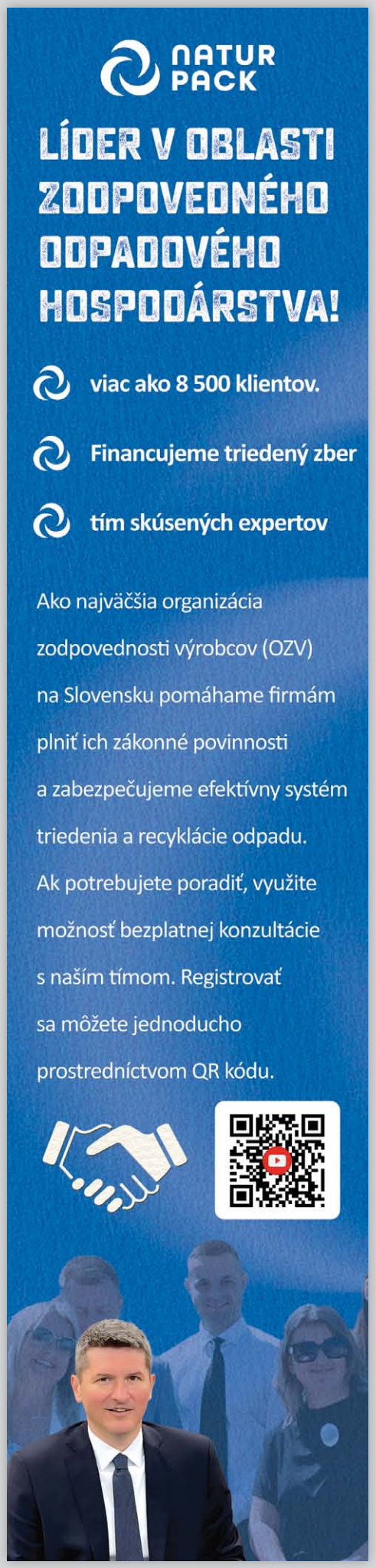
Koľko stojí firmu doprava

+ Predstavujeme:
Ukrajina

TÉMA ČÍSLA
LOGISTIKA A DOPRAVA

Logistika poslednej míle | Automatizácia a robotizácia v logistike

www.sopk.sk/ba



EDITORIÁL

Doprava a logistika patria medzi základné piliere modernej ekonomiky. Ich význam sa naplno prejavuje najmä v období, keď dochádza k narušeniu dodávateľských reťazcov, rastu nákladov alebo zmenám v medzinárodnom obchode. Schopnosť efektívne prepravovať tovary, suroviny a informácie dnes významne ovplyvňuje konkurencieschopnosť podnikov aj celých krajín.

Pre Slovensko ako exportne orientovanú ekonomiku je kvalitná dopravná infraštruktúra a moderná logistika nevyhnutnou podmienkou ďalšieho rozvoja. Rastúci význam digitalizácie, automatizácie a inteligentného riadenia dodávateľských reťazcov zároveň prináša nové príležitosti na zvyšovanie efektivity a znižovanie nákladov.

Významnou témou zostáva aj udržateľnosť. Firmy čoraz viac investujú do ekologickejších foriem dopravy, optimalizácie trás a moderných technologických riešení, ktoré pomáhajú znižovať environmentálnu záťaž bez negatívneho vplyvu na výkonnosť.

V SOPK sa snažíme hľadať riešenia, ktoré podnikateľom uľahčia podnikanie a podporia ich ďalší rozvoj. Efektívna doprava a logistika pritom zostávajú jedným z dôležitých predpokladov úspechu slovenských firiem.

Ivana Spírová

riaditeľka Bratislavskej regionálnej komory SOPK

Bratislava hostila samit Paktu slobodných miest

Bratislava bola v máji dejiskom samitu Paktu slobodných miest, na ktorom sa stretli primátori a zástupcovia takmer dvoch desiatok miest z celého sveta. Účastníci diskutovali o výzvach, ktorým mestá čelia v súčasnom geopolitickom prostredí – od kybernetických hrozieb a výpadkov kritickej infraštruktúry až po polarizáciu spoločnosti a ohrozenie demokratických hodnôt.

„Mestá sa stávajú štítom pri ochrane demokracie. Som presvedčený, že dokážu byť v prvej línii pri prekonávaní všetkých kríz, ktorým dnes čelíme," uviedol bratislavský primátor Matúš Vallo.

Na samite boli zastúpené napríklad Amsterdam, Barcelona, Londýn, Paríž, Viedeň, Varšava či Praha. Po prvýkrát sa online zapojili aj zástupcovia amerických miest. Ukrajinu reprezentovali Ľvov a Charkov, primátor Kyiva Vitalij Kličko sa pripojil na diaľku.

Pakt slobodných miest založili v roku 2019 primátori Bratislavy, Budapešti, Prahy a Varšavy. Od svojho vzniku sa rozrástol na globálnu sieť viac ako 35 primátorov, ktorej cieľom je chrániť hodnoty slobody, demokracie a ľudskej dôstojnosti a čeliť nárastu populizmu.

Prešporský PODNIKATEĽ

Prešporský podnikateľ
ročník XIX, číslo 6/2026
Registračné číslo: MK SR: EV 23/08
ISSN: 1337-8295
© BRK SOPK 2008

Vydáva: Bratislavská regionálna komora SOPK
IČO: 30 842 654
Adresa: Jašíkova 6, 826 73 Bratislava
Tel.: 02 / 4829 1257

Šéfredaktor: Miroslav Zervan, Tel.: 0905 436 937
e-mail: mzervan@googlemail.com

Grafická úprava: MSG Design s.r.o.
Zdroj foto: Magnific

Slovenská obchodná a priemyselná komora
Bratislavská regionálna komora

Ukrajina

Obnova krajiny – príležitosť pre slovenských podnikateľov

Zdroj foto: Magnific

Vojna na Ukrajine zanechala bezprecedentné škody na infraštruktúre, energetike, bývaní aj priemysle. Podľa medzinárodného hodnotenia RDNA5 z februára 2026 dosiahli celkové náklady na obnovu a rekonštrukciu krajiny v nasledujúcom desaťročí 588 miliárd USD. Priame materiálne škody zaznamenané počas 46 mesiacov vojny boli vyčíslené na 195 miliárd USD.

Pre slovenských podnikateľov môže obnova Ukrajiny predstavovať významné obchodné príležitosti. Slovensko sa zároveň usiluje využiť svoju geografickú blízkosť, skúsenosti aj väzby na ukrajinský trh a stať sa jedným z partnerov pri povojnovej obnove krajiny.

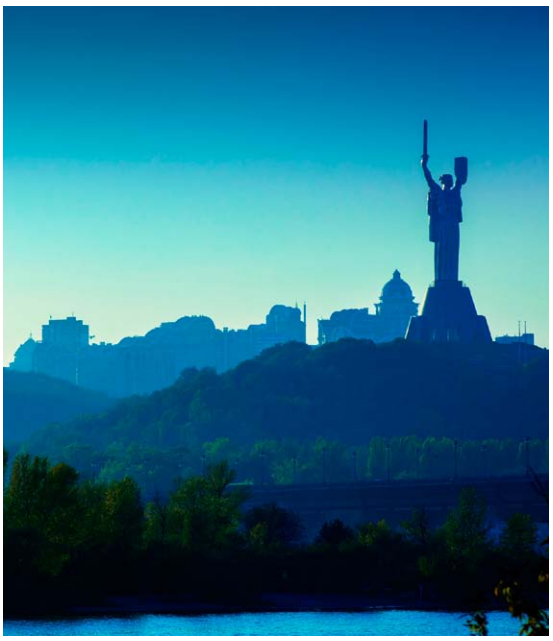
Rozsah škôd a investičné potreby

Najväčšie investičné potreby sa týkajú dopravy, kde sa náklady na obnovu odhadujú na viac ako 96 miliárd USD. Oproti začiatku roka 2025 vzrástli približne o 24 percent, najmä v dôsledku pokračujúcich útokov na železničnú a prístavnú infraštruktúru.

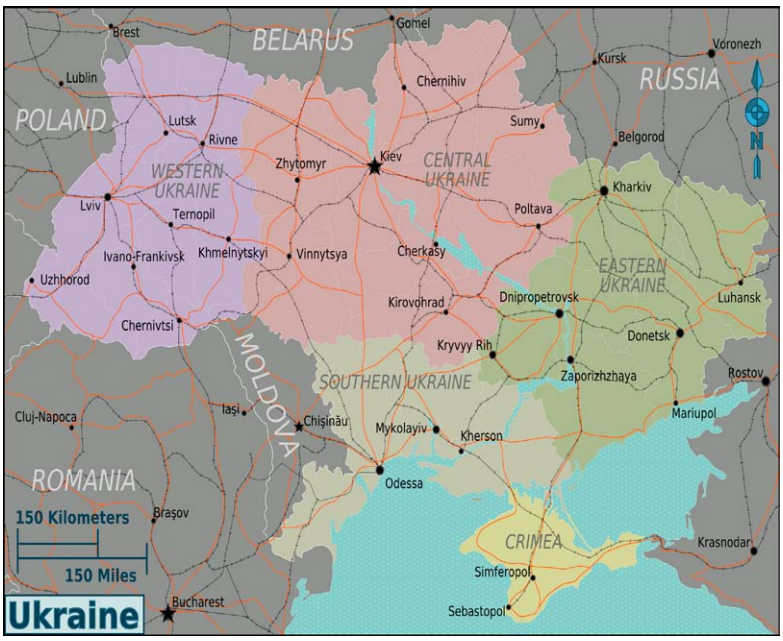
Energetický sektor bude potrebovať takmer 91 miliárd USD na obnovu elektrární, rozvodných sietí a ďalších poškodených zariadení. Takmer 90 miliárd USD si vyžiada aj obnova bývania. Poškodených alebo zničených bolo približne 14 percent bytového fondu, čo zasiahlo viac ako tri milióny domácností. Významné investície budú smerovať aj do obchodu a priemyslu, kde

Viete že?

Celkové náklady na obnovu Ukrajiny predstavujú podľa hodnotenia RDNA5 približne trojnásobok predpokladaného nominálneho HDP krajiny za rok 2025.



Zdroj foto: Magnific



potreby presahujú 63 miliárd USD, a do poľnohospodárstva s odhadovanými nákladmi nad 55 miliárd USD. Samostatnou kapitolou je odmínovanie a odstraňovanie trosiek, ktoré si vyžiada takmer 28 miliárd USD. Na urgentné priority v roku 2026 vyčlenila ukrajinská vláda s podporou medzinárodných partnerov viac ako 15 miliárd USD.

Zapojenie Slovenska

Slovensko sa snaží využiť svoju polohu a skúsenosti na to, aby sa stalo jedným z partnerov pri obnove Ukrajiny. Prioritou sú najmä projekty v oblasti energetiky, dopravnej infraštruktúry, cezhraničnej konektivity a rozvoja ľudského kapitálu.

Hlavným gestorom slovenského zapojenia je Úrad podpredsedu vlády SR pre Plán obnovy a znalostnú ekonomiku (ÚPPV). Ten zriadil Slovak Multi-Donor Facility for Ukraine – finančný nástroj určený na sústredenie príspevkov Slovenskej republiky a medzinárodných donorov.

ÚPPV zároveň upozorňuje, že bez úvodného finančného vkladu zo strany Slovenskej republiky je zapojenie externých donorov málo pravdepodobné. Práve tento krok má pomôcť Slovensku etablovať sa ako dôveryhodný partner a sprostredkovateľ projektov obnovy.

V apríli 2026 bola na EU–Ukraine Business Summit v Bruseli podpísaná záručná dohoda k programu Ukraine–Slovakia Energy Security and Grid Stability Investment Programme. Program vznikol v rámci iniciatívy Ukraine Investment Framework a jeho cieľom je posilniť odolnosť ukrajinskej energetickej infraštruktúry a podporiť jej integráciu do európskeho energetického trhu.

EXIMBANKA SR poskytne úverové financovanie až do výšky 77,2 milióna eur, pričom Európska únia poskytne záruky vo výške 69,5 milióna eur. Pre slovenské firmy sú podobné finančné nástroje dôležité najmä preto, že pomáhajú znižovať investičné a úverové riziká pri realizácii projektov na Ukrajine. ■

Veľvyslanectvo Slovenskej republiky v Kyiv
Jaroslavov Val 34
01054 Kyiv, Ukrajina
Tel.: +380 44 272 03 10
E-mail: emb.kiev@mzv.sk

Biznis fóra s Indonéziou a Indiou

Zástupcovia BRK SOPK sa v máji zúčastnili na dvoch významných biznis fórach. Dňa 19. mája 2026 sa na pôde Veľvyslanectva Indonézskej republiky v Bratislave konalo fórum Slovensko – Indonézia, zamerané na digitalizáciu, obnoviteľné zdroje, automobilový priemysel, zdravotnícke vybavenie a pokročilú výrobu. Súčasťou boli praktický networking a individuálne B2B stretnutia.

Na Slovensko – indickom biznis fóre, organizovanom agentúrou SARIO v spolupráci s Federáciou indických priemyselných a obchodných komôr (FICCI), sa diskutovalo o zelenej transformácii, budúcnosti dopravy, technológiách a ľudských zdrojoch. Podujatie sa konalo pri príležitosti návštevy delegácie indických podnikateľov na Slovensku.

Na oboch podujatiach komoru reprezentovali Ing. Ivana Spírová a Ing. Tomáš Bodor.

Odborný seminár: INCOTERMS 2020 – Nové pravidlá, staré problémy

Dňa 20. mája 2026 sa v priestoroch BRK SOPK uskutočnil odborný seminár zameraný na medzinárodné dodacie podmienky. Seminár viedla Ing. Eva Zezulová, špecialistka pre oblasť financovania obchodu a exportu. Počas štvorhodinového školenia sa účastníci venovali hraniciam pravidiel, právnej istote pri sporoch, zmenám vo verzii 2020 a mýtom o poistení.

Veľký ohlas mala záverečná časť s reálnymi príkladmi z praxe. Lektorka upozornila na najčastejšie chyby slovenských firiem a ponúkla konkrétne odporúčania, ako nastavovať dodacie podmienky a minimalizovať finančné riziká pri exportných a importných aktivitách.

BRK SOPK ďakuje Ing. Eve Zezulovej za profesionálny výklad a všetkým účastníkom za aktívnu diskusiu.

Seminár: Bude vaša firma o 5 rokov stále fungovať? 17. júna 2026 | 10:00 – 13:00 | Bratislava

Seminár je určený podnikateľom a manažérom, ktorí chcú kriticky zhodnotiť dlhodobú životaschopnosť svojho podniku. Program zahŕňa SWOT a PESTEL analýzu, odhalenie skrytého produktového potenciálu, efektívne využitie existujúcich klientov, identifikáciu nových obchodných príležitostí a najčastejšie marketingové chyby.

Lektorka: Ing. Soňa Sopóci, držiteľka medzinárodného certifikátu procesného špecialistu a konzultanta pre oblasť zlepšenia fungovania firmy.

Účastnícky poplatok: člen SOPK 49,20 € | nečlen SOPK 110,70 €

Registrácia: https://forms.gle/zPZtCPCCWpnXrqfJ7

10. ročník konferencie BRNO INDUSTRY 4.0

Riaditeľka BRK SOPK Ing. Ivana Spírová a Ing. Tomáš Bodor z oddelenia medzinárodných vzťahov sa zúčastnili na jubilejnom desiatom ročníku konferencie BRNO INDUSTRY 4.0, ktorá sa konala 21. mája 2026 v hoteli International v Brne. BRK SOPK vystupovala ako mediálny partner podujatia.

Odborníci z praxe zdôraznili, že znižovať náklady bez investícií do digitalizácie je v modernom podnikaní prakticky nemožné. Kľúčovou témou bola aj zmena prístupu ľudí k novým technológiám. Konferencia ponúkla 15 prednášok, 7 workshopov a možnosť vyskúšať technológie ako virtuálna realita a robotika. Súčasťou boli aj medzinárodné B2B rokovania.

BRK SOPK združuje osobnosti a odborníkov, ktorí sa aktívne podieľajú na rozvoji podnikateľského prostredia a podpore podnikania v regióne. Každý z jej členov prináša jedinečné skúsenosti, pohľady a hodnoty, ktoré spoločne vytvárajú silnú a rešpektovanú platformu spolupráce. V nasledujúcich riadkoch vám predstavujeme ďalšie členské spoločnosti komory.

Slovenská obchodná a priemyselná komora
Sekcia obehového hospodárstva

Advokátska kancelária Officium KB s. r. o.
Medzinárodná advokátska kancelária s kanceláriami na Slovensku, Ukrajine a v Poľsku, poskytujúca právne služby od roku 2015.

Aver s. r. o.
Účtovnícke a audítorské činnosti, vedenie účtovných kníh, daňové poradenstvo.

BIO-ROM s.r.o.
Výrobca kozmetiky z minerálov z Mŕtveho mora.

Dataswans s.r.o.
Marketingová agentúra zameraná na digitálny marketing, dátovú analytiku a školenia v oblasti AI, digitalizácie a automatizácie procesov.

eggheads
Vykonávanie mimoškolskej vzdelávacej činnosti.

EURO HOLOGRAPHY, s.r.o.
Maloobchod a veľkoobchod s holografickými produktmi, bezpečnostnou tlačou a bezpečnostnými plombami.

FCE s.r.o.
Maloobchod a veľkoobchod s tovarom.

Funto Project, s.r.o.
Podnikateľské, organizačné a ekonomické poradenstvo; organizovanie športových, kultúrnych a iných spoločenských podujatí.

ICTS Logistic
Špedícia, cestná, lodná a kontajnerová doprava, colné služby, prekládka v prístavoch.

OMC Invest SK a.s.
Pohostinská činnosť, správa nehnuteľností a podnikateľské poradenstvo v oblasti obchodu a investičnej výstavby.

Asociácia železničných dopravcov Slovenska
Združenie zastupujúce záujmy nákladnej železničnej dopravy na Slovensku v oblasti infraštruktúry a digitalizácie.

BAJO LEGAL, s.r.o.
JUDr. Branislav Jablonka – Právne poradenstvo a právne služby.

BCKM SERVICES s.r.o.
Prevádzkovanie a správa Biznis centra v Bratislave; prenájom kancelárií, skladov a konferenčných priestorov.

CELOX spol. s r.o.
Rodinná firma od roku 1991 vyrábajúca hliníkové a PVC stavebné profily, balkónové prvky a zatepľovacie systémy.

COOP Jednota Slovensko spotrebné družstvo
Najväčšie potravinové družstvo na Slovensku, prevádzkujúce reťazec COOP Jednota.

EUSTREAM a.s.
Jediný prevádzkovateľ plynovodnej prepravnej siete na Slovensku, zabezpečujúci tranzit zemného plynu pre strednú Európu.

GEBR. WEISS s.r.o.
Globálny logistický operátor poskytujúci cestnú, leteckú, námornú prepravu a colné služby; pobočka v Senci.

IBL SOFTWARE ENGINEERING s.r.o.
Vývoj profesionálnych meteorologických a telekomunikačných systémov od roku 1988.

Incheba, a.s.
Organizátor výstav a podujatí v Bratislave.

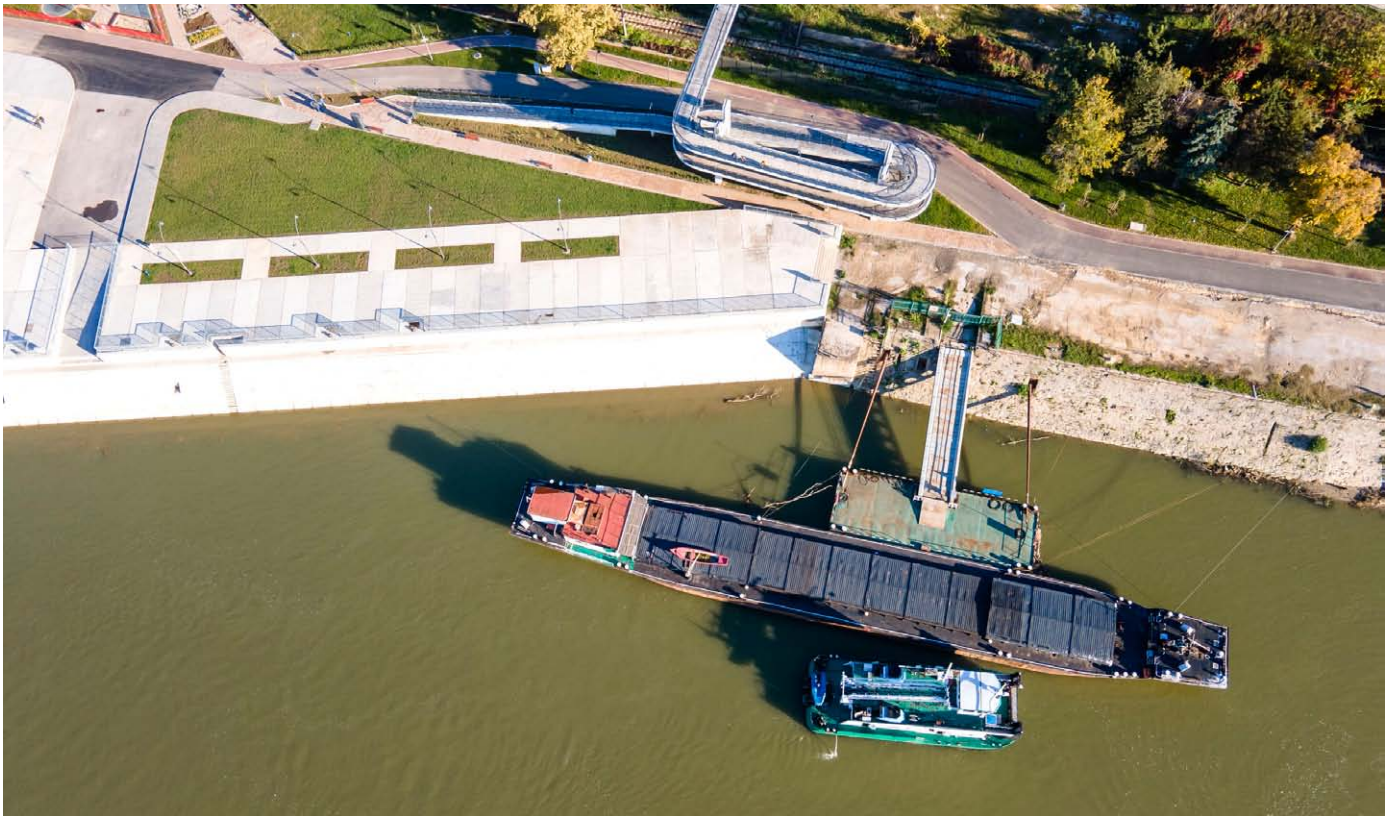
INSPEKTA SLOVAKIA, a.s.
Medzinárodná inšpekčná spoločnosť zaoberajúca sa kontrolou tovarov, služieb a colným zastúpením.

Zdroj foto: Freepik

Ak máte záujem o propagáciu svojej firmy, ozvite sa nám.

Bratislava ako **logistický uzol**

Bratislava je v dopravných atlasoch zakreslená na mieste, o ktoré by mnohé európske metropoly radi súperili. Na krátkej vzdialenosti sa tu pretínajú dve základné tepny kontinentálnej logistiky - diaľničná os sever-juh a riečna os západ-východ.



Zdroj foto: Magnific

Napriek tomu ostáva jej potenciál ako logistického uzla len čiastočne využitý. Prečo?

Kde leží výhoda

Geografická poloha Bratislavy je v európskom meradle výnimočná. Hlavné mesto Slovenska leží v jadre stredoeurópskeho priestoru, v bezprostrednej blízkosti Viedne a v dosahu ďalších významných hospodárskych centier, ako sú Budapešť, Brno či Győr. V okruhu približne 250 kilometrov od Bratislavy žije viac ako 15 miliónov obyvateľov, čo z regiónu robí prirodzený distribučný bod pre strednú Európu. Táto poloha vytvára priaznivé podmienky pre medzinárodný obchod, distribúciu tovaru aj budovanie logistických kapacít.

Bratislava je súčasťou dvoch kľúčových koridorov Transeurópskej dopravnej siete TEN-T: Rýnsko-dunajského koridoru (západ–východ) a Baltsko-jadranského koridoru (sever–juh).

Ich fyzickým vyjadrením sú diaľnice D1, D2 a obchvat D4/R7, ktorý po dokončení výrazne zmenil dostupnosť priemyselných a logistických areálov v okolí mesta.

Práve dokončenie bratislavského obchvatu D4/R7 je jednou z najvýznamnejších infraštruktúrnych zmien posledných rokov pre logistiku v regióne. Trasy kamiónovej dopravy, ktoré predtým prechádzali cez centrum mesta a upchaté privádzače, dnes využívajú kapacitné

Dunaj ako tepna európskej logistiky. Rieka spája prístavy od Bratislavy až po Čierne more a tvorí kľúčovú súčasť Rýnsko-dunajského koridoru TEN-T.

prepojenie obchádzajúce Bratislavu oblúkom. Výsledkom je kratší čas prepravy, nižšie prevádzkové náklady dopravcov a výrazne lepšia poloha logistických parkov pri Senci, Pezinku a Malackách voči medzinárodnej sieti.

Tri modality, jeden región

Logistická sila Bratislavy spočíva v kombinácii troch dopravných módov, ktoré sa vzájomne dopĺňajú.

Cestná doprava je dominantnou formou. Diaľnice D1 (smer Trnava – Trenčín – Žilina), D2 (smer Brno – Praha) a D4 (obchvat s napojením na Rakúsko) tvoria kostru nákladnej prepravy v regióne. Po otvorení obchvatu klesla záťaž na vnútromestských komunikáciách a logistické parky v dosahu 30 kilometrov od Bratislavy sa stali atraktívnejšími pre medzinárodných nájomcov.

Riečna doprava využíva výhody Dunaja, najplavebnejšej rieky Európy. Nákladný prístav Bratislava patrí medzi najvýznamnejšie vnútrozemské prístavy na Dunaji. Disponuje štyrmi prístavnými bazénmi a infraštruktúrou umožňujúcou prekládku približne dvoch miliónov ton tovaru ročne. Poskytuje prekládku v módoch cesta–voda, voda–cesta, železnica–voda aj voda–železnica, čo z neho robí významný intermodálny uzol pre stredoeurópsky región. Tovar smeruje po prúde do Maďarska, Srbska a Bulharska, proti prúdu cez Viedeň až do

Rotterdamu a Antverp.

Letecká nákladná doprava zostáva najmenším z troch módov, no jej význam postupne rastie. Letisko M. R. Štefánika v Bratislave v roku 2025 prepravilo približne 19 000 ton leteckého nákladu, čo predstavovalo výrazný medziročný nárast. Jeho pozíciu zároveň posilňuje blízkosť medzinárodného letiska Schwechat pri Viedni, ktoré rozširuje dostupné kapacity pre časovo citlivé zásielky a medzinárodné logistické operácie.

Zdroj foto: Magnific

Bratislavský diaľničný obchvat D4/R7 prepojil logistické parky v okolí hlavného mesta s európskou diaľničnou sieťou a výrazne skrátil trasy nákladnej dopravy cez región.

Logistické parky: nová tvár regiónu

Bratislavský kraj patrí dlhodobo medzi regióny s najnižšou mierou neobsadenosti priemyselných priestorov na Slovensku. Kombinuje v sebe dopyt logistických spoločností, automotive firiem aj distribučných centier e-commerce. Nové logistické a výrobné haly vznikajú najmä v smere na Senec (pri diaľnici D1), Pezinok, Malacky a pri rakúskej hranici. V uplynulých rokoch zmenila trh pandémia. Rozmach online nakupovania priniesol explozívny dopyt po skladových kapacitách. Roky 2024 a 2025 však priniesli konsolidáciu: developeri opatrnejšie začínajú nové projekty a nájomcovia si dôkladnejšie vyberajú lokalitu aj technický štandard. Dôraz sa presunul od objemu výstavby ku kvalite – vyššia svetlá výška, podlahy s vyššou nosnosťou, fotovoltika na streche a ESG certifikácie BREEAM alebo LEED sa stávajú štandardom, nie výnimkou.

Viete že?

Prístav Bratislava leží na križovatke Rýnsko-dunajského a Baltsko-jadranského koridoru TEN-T. Tovar odtiaľ putuje po Dunaji až do prístavov Rotterdam a Antverpy na severe aj do Bulharska a Rumunska na juhu.

Dopyt po logistických priestoroch podporuje aj trend takzvaného nearshoringu. Európske firmy sa po skúsenostiach s pandémiou, geopolitickými rizikami a narušenými dodávateľskými reťazcami snažia presúvať časť výroby a skladových zásob bližšie k svojim zákazníkom. Bratislava a jej okolie z tohto vývoja profitujú vďaka strategickej polohe, kvalitnej infraštruktúre a dostupnosti kvalifikovanej pracovnej sily.

Trendom, ktorý rastie paralelne s veľkými logistickými parkmi, sú takzvané urban warehouses – menšie mestské sklady s rýchlou dostupnosťou do centra Bratislavy. Reagujú na potreby e-commerce a kuriérskych služieb, ktoré musia doručiť tovar zákazníkovi v ten istý deň.

Výzvy, ktoré brzdia potenciál

Napriek silným základom čelí bratislavská logistika viacerým štrukturálnym obmedzeniam. Nedostatok vhodných stavebných pozemkov priamo v meste tlačí nové projekty do širšieho okolia, čo predlžuje dobu jazdy na poslednú míľu. Zdĺhavé povoľovacie procesy spomaľujú prípravu projektov a zvyšujú ich náklady.

Nákladný prístav Bratislava napriek svojej strategickej polohe stále nevyužíva svoj plný potenciál. V odborných diskusiách sa preto dlhodobo objavujú plány na ďalší rozvoj intermodálnych kapacít v oblasti prístavu. Medzi najčastejšie spomínané projekty patrí Harbour Park vo Vlčom hrdle, ktorý by mal posilniť prepojenie vodnej, železničnej a cestnej dopravy. Jeho realizácia by mohla zvýšiť konkurencieschopnosť Bratislavy voči ďalším logistickým centrám v regióne, pričom rozsah a časový harmonogram projektu budú závisieť od povoľovacích procesov a investičných rozhodnutí.

Dlhodobým problémom zostáva aj nedostatok kvalifikovaných vodičov a logistických operátorov. Sektor čelí demografickej výzve, ktorú čiastočne zmierňuje automatizácia a digitalizácia skladových procesov.

Zdroj foto: Magnific

Letecký pohľad na logistické centrum v priemyselnej zóne.

Perspektíva: logistická brána strednej Európy

Bratislava má všetky predpoklady, aby sa stala skutočnou logistickou bránou strednej Európy, nielen v rétorike, ale aj v praxi. Strategická poloha, prítomnosť troch dopravných módov, kvalitná pracovná sila a členstvo Slovenska v Schengenskom priestore a eurozóne sú silnými kartami.

Kľúčom k využitiu tohto potenciálu je koordinácia medzi developermi, samosprávami a štátom pri príprave infraštruktúry, medzi dopravcami a zákazníkmi pri prechode na multimodálne riešenia a medzi firmami a vzdelávacími inštitúciami pri budovaní odborných kapacít.

Nákladný prístav Bratislava napriek svojej strategickej polohe stále nevyužíva svoj plný potenciál.

Pre podnikateľov v Bratislavskom kraji to znamená príležitosť. Či už ide o rozhodnutie o lokalizácii skladu, výbere dopravcu alebo optimalizácii logistických nákladov, región, v ktorom pôsobia, im ponúka výrazne viac možností, než mnohí dnes využívajú. ■

Koľko stojí firmu doprava a kde sa dá ušetriť

Dopravné náklady sú pre väčšinu slovenských firiem jednou z najvýznamnejších prevádzkových položiek. Napriek tomu im mnohé podniky nevenujú systematickú pozornosť.

Platia faktúry od dopravcov, udržiavajú vozový park a organizujú rozvoz, no zriedkakedy si spočítajú skutočné celkové náklady na dopravu alebo hľadajú systematické úspory. Pritom práve tu sa skrýva jeden z najdostupnejších zdrojov konkurenčnej výhody.

Čo vlastne doprava firmu stojí

Väčšina firiem pri doprave sleduje najmä priame náklady – palivo, diaľničné známky, mýto, servis či faktúry od dopravcov a špedičných spoločností. Skutočná cena dopravy je však širšia. Zahŕňa aj náklady na vlastný vozový park, teda odpisy vozidiel, poistenie, technické kontroly, opravy, údržbu alebo garážovanie. Pri vozidlách do 3,5 tony môžu tieto položky predstavovať významný príplatok k samotným palivovým nákladom, pričom ich výška závisí od veku vozidiel, intenzity ich využívania aj spôsobu financovania.

Významnú časť nákladov tvoria aj ľudia. Okrem miezd vodičov treba počítať so sociálnymi a zdravotnými odvodmi, náhradami pri pracovných cestách, ale aj s časom dispečerov či zamestnancov, ktorí logistiku riešia popri inej práci. Práve táto administratívna časť býva v menších firmách často podceňovaná.

Do celkových nákladov vstupuje aj viazanosť kapitálu v zásobách. Čím dlhšie je tovar na ceste, tým dlhšie sú v ňom viazané finančné prostriedky, ktoré firma nemôže využiť inde. V citlivých odvetviach môže aj jednodňové spomalenie dodávky znamenať tisíce eur nevyužitých zdrojov.

Zdroj foto: Magnific

Samostatnou kapitolou sú reklamácie a škody. Poškodený tovar, meškania alebo stratené zásielky sa často riešia jednotlivo a spätne, preto ich firmy nevnímajú ako systémový náklad. V ročnom súhrne však môžu predstavovať nezanedbateľnú položku.

Vlastný vozový park vs. outsourcing

Pre firmy, ktoré pravidelne prepravujú tovar alebo zabezpečujú rozvoz, patrí medzi kľúčové otázky rozhodnutie, či prevádzkovať vlastné vozidlá, alebo nakupovať dopravné kapacity od externých dodávateľov.

Vlastný vozový park dáva firme kontrolu nad časmi, prioritami, spôsobom prepravy. Pri vysokej a pravidelnej vyťaženosti môže byť ekonomicky výhodnejší. Skrytou pascou je však podvyťaženosť. Vozidlo, ktoré stojí 40 percent pracovného času, generuje plné fixné náklady, no neprodukuje tržby. Mnohé firmy majú vlastné vozidlá

Digitálne nástroje na riadenie skladu a sledovanie nákladov sú dnes dostupné aj pre malé a stredné firmy.

Významnú časť nákladov tvoria aj ľudia.

z historických dôvodov alebo kvôli pocitu istoty, no pri dôkladnej kalkulácii by zistili, že outsourcing je lacnejší.

Outsourcing prepravy prenáša variabilné náklady na externého dodávateľa. Firma platí len za skutočne uskutočnené prepravy a nenesie riziko podvyťaženosti ani investičných nákladov do obnovy vozového parku. Nevýhodou môže byť nižšia flexibilita pri špeciálnych požiadavkách alebo závislosť od dostupnosti kapacít v sezónnych špičkách.

Moderný model, ktorý si získava obľubu najmä u stredných firiem, je hybridný prístup: vlastné vozidlá pre denné zásobovanie v meste, externí dopravcovia pre diaľkové trasy a špeciálne prepravy. Tento model kombinuje výhody oboch riešení a minimalizuje ich nevýhody.

Špedícia: nielen sprostredkovanie

Pre firmy s pravidelnou medzinárodnou prepravou môže byť špedičná spoločnosť dôležitým partnerom. Dobrý spedičný partner nerobí len sprostredkovanie – vie navrhnúť optimálnu trasu, konsolidovať zásielky s inými klientmi, poradiť s colným konaním, ATA karnetmi pri dočasnom vývoze alebo s certifikovaním pôvodu tovaru.

Slovenský trh špedičných služieb je pomerne konkurenčný. Bratislavský región je domovom viacerých medzinárodných logistických operátorov, ktorí ponúkajú cestné, letecké aj námorné prepravy. Pri výbere špedičného partnera je rozhodujúca nielen cena, ale aj šírka siete, spoľahlivosť a schopnosť riešiť neštandardné situácie.

Digitálne nástroje: kde ušetriť bez veľkých investícií

Najdostupnejší zdroj úspor v logistike nemusí byť vždy nová technológia. Často stačí lepšie pracovať s dátami, ktoré už firma má k dispozícii. Mnohé podniky vedia spätne dohľadať počty jázd, spotrebu paliva, vyťaženosť vozidiel, časy doručenia či opakujúce sa reklamácie, no tieto údaje pravidelne nevyhodnocujú.

Pri rozvoze môže výrazne pomôcť už samotné plánovanie trás. Aj jednoduché nástroje s plánovačom viacerých zastávok dokážu znížiť zbytočné prejazdy a lepšie zoradiť jednotlivé doručenia. Pokročilejšie TMS systémy, teda systémy na riadenie dopravy, dokážu tieto úlohy riešiť automaticky a zohľadňovať pritom dopravnú situáciu v reálnom čase, doručovacie okná aj kapacity vozidiel.

Úspory vznikajú aj pri lepšej konsolidácii zásielok. Namiesto každodenného rozvozu malých množstiev môže firma plánovať dodávky napríklad dva- až trikrát týždenne. Zníži tým počet jázd, lepšie využije kapacitu vozidiel a zároveň si zachová predvídateľnosť dodávok. Zákazníci takýto model zvyčajne akceptujú, ak sú dodacie časy vopred jasne dohodnuté a spoľahlivo dodržiavané.

Ďalším nástrojom je sledovanie vozidiel a telematika. GPS monitoring už dnes neslúži iba na kontrolu polohy vozidla. Umožňuje sledovať aj štýl jazdy,

Zdroj foto: Magnific

Optimalizácia trás pomocou GPS navigácie patrí medzi najjednoduchšie a najdostupnejšie spôsoby, ako znížiť dopravné náklady.

Viete že?
V medzinárodných porovnaniach sa logistické náklady pohybujú v jednotkách až nižších desiatkach percent tržieb. Ich výška závisí od odvetvia a modelu distribúcie. Systematický prístup k ich riadeniu sa spravidla prejaví na merateľných úsporách.

rýchlosť, prudké brzdenie alebo čas strávený vo voľnobehu, teda faktory, ktoré priamo ovplyvňujú spotrebu paliva. Firmy, ktoré tieto údaje využívajú na spätnú väzbu vodičom a plánovanie trás, spravidla vedia dosiahnuť merateľné úspory.

Cestné poplatky: dôležité rozlišovanie

Pri plánovaní dopravných nákladov treba na Slovensku rozlišovať medzi dvoma systémami. Vozidlá do 3,5 tony používajú elektronickú diaľničnú známku (e-známku), ktorej cena závisí od zvoleného obdobia platnosti. Vozidlá nad 3,5 tony podliehajú elektronickému mýtu, ktoré sa odvíja od počtu najazdených kilometrov na spoplatnených úsekoch a od kategórie vozidla, počtu náprav a emisnej triedy. Od 1. júla 2025 sa výpočet mýta rozšíril aj o zohľadnenie emisnej triedy CO_2 vozidla v súlade s pravidlami Eurovignette. Pre rok 2026 zostávajú sadzby mýta podľa dostupných informácií nezmenené.

Legislatívne povinnosti dopravcov

Rozsah legislatívnych povinností sa líši podľa toho, či ide o vnútroštátnu alebo medzinárodnú dopravu, vlastnú prepravu alebo dopravu za odplatu, a podľa hmotnosti vozidla. Spoločným menovateľom je povinnosť viesť záznamy o prevádzke vozidiel, dodržiavať pravidlá pre doby jazdy a odpočinku vodičov a zabezpečiť pravidelné technické kontroly.

Pravidlá EÚ o dobách jazdy (nariadenie č. 561/2006) stanovujú napríklad maximálny denný čas jazdy 9 hodín s možnosťou predĺženia na 10 hodín najviac dvakrát týždenne, týždenný limit 56 hodín a dvojtýždňový limit 90 hodín. Ich porušenie môže viesť k pokutám v tisícoch eur.

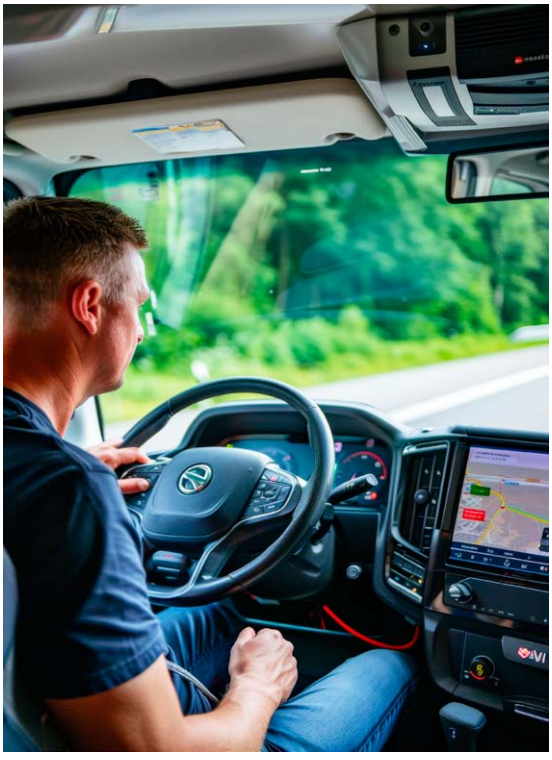
Digitálne tachografy zaznamenávajú relevantné údaje o jazde, odpočinku a činnosti vodiča, ktoré môžu kontrolné orgány pri kontrole vyhodnocovať. Dôležitou aktuálnou zmenou je povinnosť mať od 1. júla 2026 pri medzinárodnej preprave tovaru alebo kabotáži za odplatu nainštalovaný inteligentný tachograf druhej generácie aj vo vozidlách s hmotnosťou od 2,5 do 3,5 tony. Rovnaká kategória vozidiel podlieha pri medzinárodnej preprave od roku 2022 aj povinnosti mať licenciu Spoločenstva.

Riadená doprava ako konkurenčná výhoda

Firmy, ktoré pristupujú k doprave aktívne a systematicky, dosahujú merateľné výsledky: nižšie priame náklady, vyššiu spoľahlivosť dodávok a lepšiu pozíciu pri vyjednávaní s dopravcami. Doprava prestáva byť iba nutným zlom a stáva sa súčasťou hodnoty, ktorú firma vytvára pre svojich zákazníkov.

V prostredí, kde ceny energií a mzdy vodičov rastú, bude schopnosť efektívne riadiť dopravné náklady čoraz väčším rozlišovacím prvkom medzi firmami, ktoré prosperujú, a tými, ktoré len prežívajú.

Vozidlá nad 3,5 tony podliehajú elektronickému mýtu, ktoré sa odvíja od počtu najazdených kilometrov na spoplatnených úsekoch a od kategórie vozidla, počtu náprav a emisnej triedy.



Zdroj foto: Magnific

Dodržiavanie predpisov o dobách jazdy a odpočinku patrí medzi základné povinnosti každého dopravcu.

Logistika poslednej míle:
Výzva pre mestá a e-commerce

Keď si zákazník v nedeľu večer objedná topánky s doručením na ďalšie ráno, spustí sa reťazec udalostí, o ktorom väčšina z nás nemá ani potuchy. Niekto musí zásielku vyzdvihnúť zo skladu, naložiť do vozidla a nájsť cestu cez mestskú premávku presne na správnu adresu.

Zdroj foto: Magnific

Moment prevzatia zásielky je vrcholom celého logistického reťazca.

Tento posledný úsek cesty, takzvaná posledná míľa, je dnes jedným z najdrahších, najkomplexnejších a najrýchlejšie sa meniacich segmentov logistického reťazca.

Prečo je posledná míľa taká nákladná

V tradičnej logistike platí, že čím kratšia vzdialenosť, tým nižší náklad. V mestskej distribúcii to však neplatí. Posledná míľa, teda doručenie tovaru od distribučného skladu až ku konečnému zákazníkovi, môže podľa medzinárodných analýz tvoriť až približne polovicu celkových nákladov na doručenie zásielky. Paradox je zrejmý, pretože najkratší úsek býva často najdrahší.

Dôvodov je viacero. Vozidlá rozvážajú malé množstvá na veľa adries, čo znižuje efektivitu každej jazdy. Mestská premávka pridáva čas a palivo. Zákazníci nie sú vždy doma v čase doručenia, čo vedie k opakovaným pokusom a ďalším nákladom. Parkovacie obmedzenia v centrách miest komplikujú vykládku. Tieto faktory spoločne robia z poslednej míle logisticky aj finančne najnáročnejší úsek celej prepravnej reťaze.

E-commerce: rast, korekcia a nové nároky

Slovenský e-commerce prešiel po pandémii rýchlym rastom aj následnou korekciou, no online nakupovanie zostalo pevnou súčasťou spotrebiteľského správania. Zákazníci si zvykli na pohodlie nákupu z domu a zároveň výrazne zvýšili nároky na doručenie. Očakávajú rýchlosť, presnosť, transparentné sledovanie zásielky a jednoduchý spôsob vrátenia tovaru.

Pre logistické firmy to znamená trvalý nárast počtu individuálnych doručení pri klesajúcej priemernej hmotnosti zásielky. Tam, kde pred desiatimi rokmi išla jedna paleta do obchodu, dnes ide sto

Viete že?
Posledná míľa môže tvoriť až približne polovicu celkových nákladov na doručenie. Práve v tejto fáze sa zároveň najčastejšie rozhoduje o tom, či zákazník bude doručenie vnímať ako rýchle, pohodlné a spoľahlivé.

balíkov na sto rôznych adries. Táto premena si vyžaduje zásadné prehodnotenie modelov mestskej distribúcie.

Kľúčovým trendom je tlak na rýchlejšie a presnejšie doručovanie. Vo väčších mestách a pri vybraných segmentoch sa čoraz častejšie objavuje aj doručenie v deň objednania, no zákazníci zároveň očakávajú, že rýchlosť nebude výrazne zvyšovať cenu dopravy. To vytvára trvalý tlak na nákladovú efektivitu celého systému.

Bratislava: urban warehouses ako odpoveď

Odpoveďou na tieto požiadavky je sieť malých mestských skladov – urban warehouses – umiestených priamo v meste alebo na jeho okraji. Na rozdiel od veľkých logistických parkov pri diaľniciach majú tieto sklady menšiu plochu (300 až 1 500 m²), ale výrazne lepšiu dostupnosť k zákazníkom.

V Bratislave tento segment rastie. Distribučné firmy, e-shopy aj kuriérske spoločnosti hľadajú priestory v mestských častiach s dobrou dopravnou dostupnosťou a zároveň s možnosťou parkovania alebo vykládky. Typická lokalita je v blízkosti hlavných mestských tepien, no mimo historického centra, kde sú parkovacie obmedzenia najprísnejšie.

Popri urban warehouses rastie aj záujem o dark stores – sklady fungujúce výlučne ako vyskladňovacie centrum bez bežného zákazníckeho prístupu. Tieto sklady optimalizujú rýchlosť vychystávania objednávok, ktoré sa okamžite odovzdávajú kuriérom na doručenie. Niektoré fungujú v segmente potravín s časom doručenia pod 30 minút.

Elektromobilita: od trendu k nutnosti

Centrá európskych miest postupne zavádzajú ekologické zóny, v ktorých je vstup vozidiel s vyššími emisiami obmedzený alebo spoplatnený. Bratislava tento trend zatiaľ nezaviedla v plnom rozsahu, no európska legislatíva už dnes naznačuje smer ďalšieho vývoja. Od roku 2035 majú nové osobné autá a dodávky uvádzané na trh v EÚ spĺňať cieľ nulových emisií CO_2. Pre mestskú distribúciu to znamená rastúci tlak na postupnú elektrifikáciu vozových parkov.

Zdroj foto: Magnific

Výdajné boxy umožňujú zákazníkom prevziať zásielku kedykoľvek a bez čakania. Pre logistické firmy znamenajú výrazné zníženie nákladov na opakované pokusy o doručenie.

Niektorí logistickí hráči preto už testujú alebo nasadzujú elektrické vozidlá aj v stredoeurópskom priestore. Najväčší zmysel dávajú najmä tam, kde sa opakujú mestské trasy, denné nájazdy sú relatívne krátke a firma má možnosť nabíjať vozidlá vo vlastnom areáli. V takomto režime dokážu elektrické dodávky naplno využiť svoje hlavné výhody. Pri jazde neprodukujú priame emisie, sú tichšie pri rannom doručovaní a pri veľkom počte krátkych jázd môžu mať nižšie prevádzkové náklady. Prekážkou však naďalej zostáva vyššia obstarávacia cena a potreba vybudovať dostatočnú nabíjaciu infraštruktúru v skladoch a distribučných centrách.

Alternatívne formy doručovania

Popri elektrických vozidlách sa v európskych mestách testujú aj radikálnejšie alternatívy. Nákladné cargo bicykle a elektrické skútre sú vhodné pre doručovanie malých balíkov v husto obývaných mestských štvrtiach – nemajú

Kľúčovým trendom je tlak na rýchlejšie a presnejšie doručovanie.

Zdroj foto: Magnific

Kuriérske služby preberajú čoraz väčší podiel doručení v mestách.

problém s parkovaním, sú rýchle v premávke a majú minimálny environmentálny dopad. Viaceré kuriérske firmy ich pilotne nasadili aj v slovenských mestách.

Výdajné automaty a PickUp/DropOff miesta (PUDO) predstavujú ďalší spôsob, ako znížiť náklady na neúspešné doručenia. Zákazník si tovar vyzdvihne podľa vlastného časového plánu, čím logistická firma eliminuje opakované pokusy o doručenie. Sieť výdajných automatov v Bratislave v posledných rokoch výrazne hustne, pokrýva nákupné centrá, čerpacie stanice ale aj bežné ulice.

Drony a autonómne doručovacie vozidlá zatiaľ zostávajú v pilotnej fáze. Regulačný rámec pre ich prevádzku v európskych mestách sa stále formuje a ich masové nasadenie v horizonte 3 až 5 rokov sa neočakáva. Napriek tomu niekoľko spoločností aktívne testuje tieto riešenia aj v stredoeurópskom prostredí.

Čo to znamená pre slovenských podnikateľov

Pre e-shopy a výrobné firmy, ktoré distribuujú vlastné produkty, je logistika poslednej míle čoraz priamejšou súčasťou zákazníckej skúsenosti. Zlé doručenie kazí dojem z inak dobrého produktu. Naopak, firmy, ktoré zvládnu rýchle, spoľahlivé a pohodlné doručenie, budujú si lojalitu zákazníkov, ktorú ťažko nahradiť inou marketingovou aktivitou.

Kľúčovým rozhodnutím je, či doručovanie riešiť vlastnými silami alebo outsourcovať. Pre väčšinu MSP platí, že outsourcing logistiky poslednej míle externej kuriérskej firme je efektívnejší. Je to predovšetkým kvôli rozsahovým efektom, ktoré veľký dopravca dokáže využiť v prospech klienta. Vlastné doručovanie dáva zmysel tam, kde je frekvencia doručení vysoká, geografická oblasť obmedzená a zákaznícka skúsenosť pri prevzatí dôležitou súčasťou hodnoty produktu.

Drony a autonómne doručovacie vozidlá zatiaľ zostávajú v pilotnej fáze.

Pre mestá ako Bratislava je výzva obojsmerná: na jednej strane využiť potenciál rastúceho e-commerce a logistiky ako zdroja pracovných miest a ekonomickej aktivity, na druhej strane regulovať záťaž, ktorú rastúci objem doručovacích vozidiel kladie na infraštruktúru a kvalitu mestského ovzdušia. Rovnováha medzi týmito cieľmi bude v nasledujúcich rokoch určovať podobu mestskej logistiky v hlavnom meste Slovenska. ■

Automatizácia a robotizácia v logistike

Sklady budúcnosti: roboty namiesto ľudí, alebo po ich boku?

Automatizácia a robotizácia patria medzi najvýznamnejšie trendy súčasnej logistiky. Napriek tomu Európa v ich nasadzovaní stále zaostáva za Áziou aj Severnou Amerikou.

Odborníci na konferencii SpeedCHAIN 2025 v Prahe upozornili, že ak sa tento trend nezmení, európske logistické firmy môžu postupne strácať konkurencieschopnosť voči globálnym hráčom.

Roboty už nie sú sci-fi

Jednou z najrýchlejšie rastúcich technológií sú autonómne mobilné roboty (AMR) – robotické vozíky schopné samostatne sa pohybovať po sklade bez vodiča. Podľa odborníkov zvyšujú produktivitu, skracujú čas manipulácie so zásielkami a znižujú fyzickú záťaž pracovníkov.

Milan Ludvík zo spoločnosti ZETES Czech Republic upozornil aj na ekonomický rozmer automatizácie. V mnohých prípadoch dnes náklady na ľudskú prácu prevyšujú náklady spojené s nasadením robotických riešení. Firmy preto automatizáciu vnímajú nielen ako modernizáciu, ale aj ako nástroj na znižovanie prevádzkových nákladov.

Automatizácia nekončí pri sklade

Veľká časť potenciálu sa nachádza aj v kancelárskych procesoch. Jakub Trnka, generálny riaditeľ Raben Logistics CZ a SK, poukázal na význam robotickej procesnej automatizácie (RPA), ktorá umožňuje automatizovať spracovanie objednávok, fakturáciu či kontrolu dokumentov.

„Nasadenie RPA – robotickej procesnej automatizácie – prináša obrovský potenciál. V Rabene máme nasadených 60 robotov, ktorí automatizovali viac než 300 procesov. Ušetrili sme prácu vyše stovky ľudí, a to za zlomkovú cenu," uviedol Trnka na konferencii.

Zdroj foto: Magnific

Autonómne mobilné roboty (AMR) preberajú v moderných skladoch rutinnú manipuláciu s tovarom.

Nie každá automatizácia je dobrá automatizácia

Odborníci zároveň upozorňujú, že automatizácia nie je univerzálnym riešením. Dalibor Pátek z Rohlík Group zdôraznil, že nesprávne navrhnuté projekty môžu priniesť viac komplikácií než úžitku.

Automatizácia si vyžaduje dôkladnú prípravu a analýzu procesov. Podľa Pátka by sa plánovanie väčších automatizačných projektov malo začať minimálne päť rokov pred ich realizáciou.

Budúcnosť patrí spolupráci človeka a technológií

Predstava skladov úplne bez ľudí zostáva zatiaľ skôr víziou než realitou. Súčasný trend smeruje k spolupráci človeka a technológií, kde roboty preberajú opakujúce sa a fyzicky náročné činnosti, zatiaľ čo ľudia sa sústreďujú na dohľad a plánovanie. Pre logistické firmy sa schopnosť efektívne využívať tieto technológie stáva významnou konkurenčnou výhodou. ■

Súčasný trend smeruje k spolupráci človeka a technológií, kde roboty preberajú opakujúce sa a fyzicky náročné činnosti, zatiaľ čo ľudia sa sústreďujú na dohľad, plánovanie a riešenie komplexnejších úloh.

Technologický boom – poháňa Wall Street na nové maximá

Máj 2026 priniesol na finančných trhoch výraznú dvojkoľajnosť.

Americké akcie pokračovali v raste napriek pretrvávajúcej dvojitej blokáde Hormuzského prielivu a zvyšujúcim sa inflačným tlakom, zatiaľ čo dlhopisové výnosy sa posúvali na viacročné maximá.

Akciové trhy

Index S&P 500 v priebehu mája jedenásťkrát prepísal historické maximá a mesiac uzavrel s päťpercentným ziskom. Ťahúňom rastu bol technologický sektor, ktorý sa podpísal pod zhruba 85 percent celkového nárastu indexu od začiatku roka. Výrazne profitovali predovšetkým výrobcovia polovodičov – Nvidia, Micron, Broadcom, AMD a Intel – ktorých zisky rastú vďaka masívnym investíciám veľkých technologických spoločností do infraštruktúry umelej inteligencie. Päť najväčších hyperscalerov by v tomto roku malo do tejto oblasti preinvestovať až 730 miliárd dolárov, čo je takmer dvojnásobok oproti predchádzajúcemu roku. Polovodičový index Philly Semiconductor si v máji pripísal viac ako 22 percent a za prvých päť mesiacov roka narástol o približne 80 percent.

Európske akcie zaznamenali miernejší rast – paneurópsky index STOXX 600 si pripísal 2,4 percenta, pričom pozitívny vývoj limitovala absencia veľkých technologických spoločností. Výrazne sa darilo trhom rozvíjajúcich sa ekonomík, kde index MSCI Emerging Markets vzrástol o 9,5 percenta, ťahaný najmä juhokórejskými a taiwanskými výrobcami čipov.

Dlhopisové trhy

Dlhopisové výnosy pokračovali v raste počas väčšiny mesiaca. Dvojitá blokáda Hormuzského prielivu udržiavala energetický ponukový šok, čo sa odrážalo v rastúcich inflačných očakávaniach. Trhoví hráči preto definitívne opustili scenár uvoľňovania menovej politiky a začali počítať s jej sprísňovaním. Americký 10-ročný výnos sa priblížil k úrovni 4,7 percenta, nemecký dosiahol v polovici mája 3,2 percenta, čo predstavuje 15-ročné maximá. Agregátne sa dlhé konce výnosových kriviek krajín G7 pohybovali na úrovniach 22-ročných maxím. Záver mesiaca priniesol korekciu dlhopisových výnosov, keď cena ropy výraznejšie klesla.

Komoditné trhy

Napriek pretrvávajúcej blokáde Hormuzského prielivu cena ropy Brent v máji klesla o takmer 20 percent a mesiac uzavrela na úrovni 92 dolárov za barel. K poklesu prispelo niekoľko faktorov: obchodníci dúfali v skoré diplomatické riešenie konfliktu, USA zvýšili vývoz ropy, a Čína výrazne znížila dovozy – o zhruba 5,5 milióna barelov denne – pričom ponúkala nakúpenú ropu na európske trhy. Zlato ostalo v defenzíve a miestami kleslo pod hranicu 4 400 dolárov, pod tlakom rastúcich dlhopisových výnosov a silnejšieho dolára.

Devízové trhy

Dolár sa väčšinu mája udržiaval na silných úrovniach voči košu hlavných mien, podporovaný robustným výkonom americkej ekonomiky a veľkým prílevom kapitálu do technologického sektora. Kurz eura voči doláru sa v druhej polovici mesiaca pohyboval najmä v okolí 116 dolárových centov. ■

Technologický boom na akciových trhoch ťahajú najmä polovodičové spoločnosti profitujúce z masívnych investícií do infraštruktúry umelej inteligencie

V uplynulom období boli vydané tri nové zákony a osem noviel zákonov, okrem toho niekoľko nariadení vlády a rezortných vyhlášok.

Nové zákony

- Zákon č. 69/2026 Z. z. o medzinárodnej ochrane a o zmene a doplnení niektorých zákonov upravuje práva a povinnosti žiadateľov o udelenie medzinárodnej ochrany, azylantov, cudzincov s udelenou doplnkovou ochranou a odídencov. Ruší pôvodný zákon o azyle a mení sedemnásť zákonov. Účinnosť od 5. mája 2026.

- Zákon č. 76/2026 Z. z. o rovnakom odmeňovaní mužov a žien za rovnakú prácu alebo za prácu rovnakej hodnoty mení okrem iného Zákonník práce. Účinnosť od 7. júna 2026.

- Zákon č. 78/2026 Z. z. o osvedčovaní listín a podpisov na listinách upravuje osvedčovanie zhody listín a pravosti podpisov okresnými úradmi a obcami. Nahrádza zákon č. 599/2001 Z. z. Účinnosť od 1. septembra 2026.

Vybrané novely zákonov

- Zákon č. 73/2026 Z. z. novelizuje zákon o ochrane pred legalizáciou príjmov z trestnej činnosti. Zavádza povinnosť povinnej osoby prihlásiť sa do informačného systému Policajného zboru a zriaďuje register zahraničných zvereneckých fondov. Účinnosť od 1. júna 2026.

- Zákon č. 77/2026 Z. z. sa týka povinného zmluvného poistenia vozidiel. Zavádza digitálne potvrdenie o poistení a pokuty za nepoistenie vozidla. Účinnosť od 1. augusta 2026.

- Zákon č. 67/2026 Z. z. novelizuje zákon o informačných technológiách vo verejnej správe. Účinný od 30. apríla 2026, niektoré časti od 1. januára 2027. ■

Viete že?
Tri nové zákony a osem noviel zákonov je nadpriemerná legislatívna aktivita. Národná rada SR má pred sebou ešte okolo stovky návrhov zákonov čakajúcich na prerokovanie.

Podujatia

17. júna 2026 | 10:00 – 13:00 | Bratislava
Seminár: Bude vaša firma o 5 rokov stále fungovať?
Lektorka: Ing. Soňa Sopóci
Registrácia:
https://forms.gle/zPZtCPCCWpnXrqfJ7

Sledujte nás aj na FACEBOOKU

Bratislavská regionálna komora SOPK:
https://www.facebook.com/ba.sopk.sk/

Sledujte nás aj na LinkedIN

Bratislavská regionálna komora SOPK:
http://bit.ly/linkedinbrksopk

Viete, že...?

Investície do komerčných nehnuteľností v šiestich kľúčových trhoch strednej a východnej Európy dosiahli v roku 2025 objem 11,6 miliardy eur, čo predstavuje medziročný nárast o 31 percent. Slovensko sa podľa Colliers priblížilo k hranici jednej miliardy eur, najmä vďaka konsolidácii retailu a transakciám v priemysle a logistike. Regionálni investori z CEE tvorili až 57 percent celkového objemu.

Bojujeme za vás

BRK SOPK aktívne sleduje legislatívny proces a pripomienkuje návrhy, ktoré majú dopad na podnikateľské prostredie. V ostatnom období sme sa vyjadrili k týmto návrhom:

- Návrh nariadenia vlády č. 435/2022 Z. z. – zmeny požiadaviek na udržiavanie poľnohospodárskej plochy a kondicionality.
- Návrh vyhlášky MF SR č. 15/2025 Z. z. – doplnenie oznamovania cenových informácií o vybraných tovaroch.
- Návrh zákona o vysokých školách (tlač 1251) – zmeny vysokoškolského zákona č. 300/2025 Z. z.
- Návrh zákona o miestnych daniach (tlač 1263) – zmeny zákona č. 582/2004 Z. z. o miestnych daniach a poplatku za komunálne odpady.
- Návrh zákona č. 543/2002 Z. z. – zmeny v oblasti ochrany prírody a krajiny.
- Návrh zákona č. 222/2004 Z. z. – zmeny zákona o dani z pridanej hodnoty.
- Návrh na úhradu príspevku na spolufinancovanie projektov SR a OECD v rokoch 2027 – 2029.

Do výplatného termínu

- Odvod preddavku na poistné na verejné zdravotné poistenie plateného zamestnancom a zamestnávateľom. Odvod poistného na nemocenské poistenie, dôchodkové poistenie, poistenie v nezamestnanosti, úrazové poistenie, garančné poistenie, poistného do rezervného fondu solidarity a príspevkov na starobné dôchodkové sporenie, ktoré odvádza zamestnávateľ.

Do 5 dní po výplatnom termíne

- Odvod preddavkov na daň z príjmov fyzických osôb zo závislej činnosti znížených o úhrn daňového bonusu. Prevod finančných prostriedkov mesačného prídelu do sociálneho fondu.

01. 06. 2026, pondelok (namiesto 31. 05. 2026, nedeľa)

- Splatnosť mesačného preddavku na daň z príjmov právnických a fyzických osôb pre daňovníka, ktorého posledná známa daňová povinnosť presiahla 16 600 eur, vo výške 1/12 poslednej známej daňovej povinnosti. Predloženie prehľadu o zrazených a odvedených preddavkoch na daň z príjmov zo závislej činnosti za predchádzajúci mesiac. Predloženie hlásenia o vyúčtovaní dane a o úhrne príjmov zo závislej činnosti za uplynulé zdaňovacie obdobie.

08. 06. 2026, pondelok

- Odvod poistného na nemocenské poistenie, dôchodkové poistenie a poistenie v nezamestnanosti (dobrovoľné) za SZČO a dobrovoľne poistenú osobu. Preddavok na zdravotné poistné platiteľa dividend. Odvod preddavku na poistné na verejné zdravotné poistenie za SZČO.

15. 06. 2026, pondelok

- Odvod sumy na zabezpečenie dane z príjmov fyzických osôb a právnických osôb za predchádzajúci mesiac. Odvod dane z príjmov vyberanej zrážkou za predchádzajúci mesiac a predloženie výkazu o zrazení a odvedení dane.

25. 06. 2026, štvrtok

- Povinnosť podať daňové priznanie k DPH platiteľom dane a zaplatiť daň (zdaňovacie obdobie kalendárny mesiac). Podanie súhrnného výkazu a kontrolného výkazu elektronickými prostriedkami. Podanie daňového priznania k spotrebnej dani z alkoholických nápojov za predchádzajúci mesiac. Podanie daňového priznania k dani z tabakových výrobkov a oznámenie množstva cigariet uvedených do daňového voľného obehu.

30. 06. 2026, utorok

- Splatnosť štvrťročného preddavku na daň z príjmov pre daňovníka s daňovou povinnosťou od 5 000 do 16 600 eur. Splatnosť mesačného preddavku pre daňovníka s povinnosťou nad 16 600 eur. Predloženie prehľadu a hlásenia o príjmoch zo závislej činnosti za predchádzajúci mesiac. ■

Zdroj foto: Magnific

ČO? KEDY? KOMU?

Prehľad povinností a záväzkov voči štátu odvodov daní a poistení pred a po výplatnom termíne.

Viete že?
Mesiac jún je aj mesiacom štvrťročných splátok záloh na daň z príjmu právnických a fyzických osôb. Zálohy treba uhradiť do posledného dňa v mesiaci. Mesačné zálohy za máj majú byť zaplatené do 1. júna, keďže koniec mája vyšiel na nedeľu.

Slovenská obchodná a priemyselná komora
Bratislavská regionálna komora

Podpora a ochrana podnikania v tuzemsku a v zahraničí

- Informačné služby
- Networking
- Zahranično – obchodné vzťahy
- Poradensko – konzultačné služby
- Vzdelávacie aktivity
- Rozhodcovský súd
- Legislatívna činnosť
- Spolupráca so samosprávou

www.sopk.sk/ba