

# Slovenska logistika v razvojnem ciklu in digitalni transformaciji

Tanja Pangerl

Logistična panoga se je v času pandemije soočila z več izzivi, povezanimi predvsem s potrebami po logističnih storitvah, ki so se praktično čez noč spremenile. Kljub temu, da je spomladanski val precej udaril po ekonomiji, področje logistike napreduje in raste. Kot pravi Igor Žula, predsednik Slovenskega logističnega združenja, prav letošnji nabor kandidatov za priznanje »Logist leta« potrjuje, da je slovenska logistika v močnem razvojnem ciklu. Dogaja se tudi močna digitalna transformacija. Pomemben vidik za optimizacijo transporta sta zmanjševanje praznih kilometrov in umetna inteligenca, ki omogoča predvidevanja.



foto: arhiv podjetja

Igor Žula

**Priznanje Logist leta boste podelili aprila 2021 na logističnem kongresu. Kakšen je nabor prijav in kakšni dosežki, dobre prakse so še posebej dobrodošli? Kdo je letos med najboljšimi?**

Priznanje »Logist leta« bomo prvič podelili še v decembru, če bodo razmere dopuščale, saj nagrado podeljujemo za leto 2019. Tudi na kongresu bomo podelili nagrado, vendar bo ta za leto 2020. Letošnje leto je v vseh pogledih izredno. Dvakrat nam ni uspelo izvesti logističnega kongresa, zato smo nagrado prestavili na konec leta. Priznanje se je v slovenskem prostoru prijelo, saj je iskreno in odraža kakovost upravljanja logistike skozi daljše obdobje.

#### **Kaj kažejo prijave?**

Letošnji nabor kandidatov potrjuje, da je slovenska logistika v močnem razvojnem ciklu. Pri podelitvi priznanja upoštevamo organizacijski, tehnološki, informacijski, ekonomski, razvojni in okoljski vidik. Če je še pred nekaj leti veljalo, da je razvoj pomenil predvsem nove prostore, več regalnih mest in dodatne tovornjake, danes z veseljem ugotavljam, da je digitalizacija v polnem razmahu. Pomemben del postaja tudi tehnološka modernizacija. Vse prijave so izjemne. Prihajajo tako s strani transporta kot logistike, kar je še posebej navdušujoče. Ker bodoči lastnik priznanja še ni izbran, se v tem trenutku ne bi želel opredeljevati do kandidatov.

**V zadnjih mesecih se je morala logistika hitro poslovno prilagajati pandemiji. Kako so se**

**slovenski logisti znašli v novih razmerah in kaj to pomeni za logistično panogo v prihodnje? V kakšni poslovni kondiciji bodo podjetja končala letos?**

Rast logistike temelji na potrebah po logističnih storitvah. Žal del logistike, ki je vezan na turizem, šolstvo, javni promet deli usodo s stanjem v teh dejavnostih. Spomladanski val je udaril po celotni ekonomiji. Zato so bile posledice širše in bo to vidno tudi v rezultatih. Trenutno pa industrija v širšem smislu, ki angažira večji del hrambene logistike, transporta in seveda interne logistike, kljub vsemu posluje dobro, raste. In v logistiki vozimo, skladiščimo, premikamo.

#### **Spremembe pa so?**

Seveda. Pandemija je prinesla največji premik v spletni trgovini, tudi v ekološki pridelavi in s tem povezani logistiki. Ta del logistične storitve se je torej razvil in razširil. Razvoj lokalnih dobaviteljev na evropski ravni je prav gotovo v trendu. To je še posebej spodbudno za cestni transport. V splošnem pa je pandemija zarezala v prihodke in dobičkonosnost slovenske logistike, kar bo v poslovni kondiciji pustilo sled predvsem zaradi posledic prvega vala. Hkrati pa so ponudniki logističnih storitev v tehnološkem, predvsem pa digitalnem smislu naredili pomemben korak naprej. To je izredno spodbudno.

**Za kakovost logističnih procesov je izjemnega pomena učinkovita organizacija logistike in dobra tehnološka opremljenost. Brez**

**digitalizacije ne gre več. Kako slovenska podjetja sledijo trendom digitalizacije v logistiki in katere tehnološke rešitve uporabljajo? Kako to prispeva k optimizaciji logističnih procesov in konkurenčnosti?**

V Slovenskem logističnem združenju generalno razlikujemo med transportom, skladiščenjem kot logistično ponudbo in interno logistiko (predvsem v industriji) z vsemi funkcijami. To je pomembno, saj so ravnanja podjetij različna. Pogoj za tehnološko/digitalno transformacijo ali bolje rečeno nadgradnjo, je, da obstaja želja po spremembi. Zavedanje, da je za to pač potrebno investirati. Še nekaj let nazaj volje za spremembe ni bilo. Aplikativne ponudbe na trgu je bilo malo in pripravljenosti za resno spremembo ni bilo. Danes ugotavljamo, da se transportni sektor digitalno močno transformira. Uporaba oblačnih rešitev in platform je v porastu. Srečujemo se tudi s prvimi ponudbami naprednih storitev, kot na primer izračun predvidenega prispetja (ETA) itd. Številna prevozna podjetja so nadgradila ali pa so v fazi uvedbe sistemov za upravljanje transporta, v določenih primerih celo z uporabo umetne inteligence.

**So med panogami razlike?**

Spremembe so povsod. Na primer na področju ponudbe hrabnih storitev. Nadgradnja/zamenjava logističnih informacijskih sistemov se dogaja v več sistemih. Pojavljajo se prve ambicije po vključevanju sodobnih tehnoloških rešitev (AGV, roboti, ipd). Tehnologije, ki so bile v industriji poznane že pred 10 leti sedaj postopoma prihajajo tudi v ta del logistike. Ponosni smo, da smo v Sloveniji pionirji pri uvajanju elektronskih dokumentov CMR. Bili smo med prvimi v EU, ki smo to podprli tudi zakonsko. Danes z veseljem ugotavljamo, da na tem področju poteka tudi več pilotnih projektov. To je tudi del, kjer so se odlično izkazala ministrstva za infrastrukturo, finance in notranje ministrstvo, saj so bili vsi potrebni zakonodajni okvirji in protokoli sprejeti ob sodelovanju njihovih nadzornih organov - Finančna uprava, Inšpektorat za infrastrukturo in Policija.

V industriji se optimizacija pospešeno nadaljuje na področju logistike. Trendi v svetu gredo v smeri organizacijskega povezovanja operativne nabave, operativne prodaje, vhodne, interne in izhodne logistike in plana pod eno kapo. V zadnjem času je več ambicij po organizacijski prestrukturi v tej smeri, kar je zelo spodbudno. Tudi sicer je trend po organizacijskih in kadrovskih spremembah na tem področju, saj je na kadrovskega področju zelo pestro. Industrijski del logistike je v tehnološkem smislu močan že dalj časa. V vseh segmentih pa smo prepoznali pomembne korake za povezljivost v celotni oskrbni verigi. Še posebej ponosen sem, da je na trgu veliko odlične ponudbe domačih tehnoloških in informacijskih rešitev. Mnogo je takšnih, ki so tudi v svetovni špi. Ta segment pomembno raste.

Prav pandemija, pred tem pa velika gospodarska rast, je pokazala, da je zasuk v smeri tehnološke modernizacije nujen, saj dobrih kadrov na tem področju primanjkuje. Pritiski na cene/stroške logističnih storitev postajajo vedno večji, zahteva po izboljššanem servisiranju strank pa imperativ. Tehnološka modernizacija in digitalizacija ta tveganja zmanjšuje, zato se nadaljuje pospešeno.

“ V oskrbovalnih verigah so danes izzivi predvsem v vedno večjih pritiskih na stroške in v zagotavljanju podatkovne povezljivosti in sledenju v oskrbni verigi od dobavitelja do kupca.

**Če se vrnemo k priznanju Logist leta. Med kriteriji je tudi okoljska odličnost logistike. Koliko se slovenska logistika usmerja k zmanjševanju vplivov na okolje pri posodabljanju voznega parka, uvajanju alternativnih goriv v vozni park, optimizaciji prevoznih poti, oskrbovalnim verigam, energetske učinkovitosti idr.? Kakšna je prihodnost alternativnih goriv pri tovornih vozilih?**

Spremembe so. To zahtevajo predvsem naročniki, praviloma iz tujine, ki določeni del »zelenega« voznega parka pač pogojujejo s sodelovanjem. Seveda transport ne bo mogel mimo zelenih energentov, vendar pa je in bo transformacija počasna. Preveč je izzivov s polnilno infrastrukturo, naj bo to plin ali elektrika. Vodik pa v transportu še ni pomembno prisoten.

S tem, ko smo v trendu bolj intenzivne uporabe modernih (tudi oblačnih) tms rešitev, ki praviloma vključujejo tudi optimizacijo transporta in administrativnih stroškov nasploh, se počasi premikamo tudi v smeri manj praznih kilometrov, ki so v Sloveniji še vedno previsoki. To je spodbudno, a so rezerve.

**Zakaj postavljati v ospredje prazne kilometre?**

Prepričan sem, da je zmanjševanje praznih kilometrov z optimizacijo transporta z vidika zelene ekonomije večji dejavnik kot zgolj prehod na zelena goriva. Neposredno je povezano tako z manjšo potrebo po kupovanju emisijskih kuponov kot s povečano učinkovitostjo oziroma boljšim izkoristkom voznega parka, posledično pa z nižjimi obratovalnimi stroški. Ampak se dogaja. To je pomembno. Večji izziv vidim drugje.

**Kje?**

Med letošnjimi nagrajenci evropskega logističnega združenja (ELA), katere član smo tudi SLZ, je tudi projekt MG2+. Projekt je skupen projekt sicer konkurenčnih proizvodnih podjetij s področja prehrane - Carambar&Co, Cémoi, Ferrero in Mondelez, in dveh logističnih

podjetij, Interlog Logistic in FM Logistic. Podjetja so združile sile na področju logistike in s pomočjo EDI povezave in skupnega »poola« pomembno izboljšujejo izkoristek voznega parka in distribucijskih kanalov, posledično pa stroške logistike in vseh podjetij. Pred leti sta podobno naredili družbi Nestle in PepsiCo, prav tako z odličnimi rezultati.

**V Sloveniji tako ne gre?**

Tudi v Sloveniji je veliko prostora za tak korak. Vsi vemo, da je sodelovanje pri nas zaradi naše mentalitete izziv, vendar sem optimist. Večji, kot je pritisk na cene, bolj so podjetja pripravljena na sodelovanje. Osebnostno menim, da je konkurenca zdrava, je pomembna. Želim si, da podjetja tekmujejo na trgu s kakovostjo proizvodov in storitev, torej predvsem z aktivnostmi v razvoju, trženju, interni organizaciji. A logistika je tipična aktivnost, ki ima perspektivo v sodelovanju.

**Na 8. mednarodnem kongresu EUROLOG, ki bo potekal v aprilu 2021 in ga organizirate v sodelovanju z Evropskim logističnim združenjem, bodo v ospredju oskrbovalne verige v znanosti in praksi, tudi povezovanje umetne inteligence z oskrbovalnimi verigami. Kakšno vlogo ima umetna inteligenca v oskrbovalnih verigah in s kakšnimi izzivi se podjetja srečujejo v oskrbovalnih verigah?**

Umetna inteligenca je v logistiki prisotna že dalj časa. Skupaj s strojnimi učenjem ima pomembno vlogo in perspektivo ravno v segmentu optimizacije transporta. V največji meri se uporablja pri optimizaciji transportnih poti, ki so danes pomembno nadgrajene tudi v prepoznavanje časa trajanja naklada/razklada, v nadaljevanju pa upoštevanje pri oblikovanju transportnih planov. Poznavanje potreb, tudi nakupnih navad, naših strank, vključno z dinamiko oskrbe, se s pomočjo umetne inteligence v večjih sistemih uspešno uporablja v logistiki v delu priprave blaga za odpremo na podlagi predvidevanja v prvi fazi in nato dopolnjevanju. To brez umetne inteligence seveda ni možno. Ta koncept t.i. internih kupcev oziroma strank velja seveda tudi v industriji. Predikcija je eden pomembnejših elementov in trendov pri optimizaciji logistike. Prediktivni sistemi temeljijo na velikem obsegu podatkov, njihovi analizi, učenju in nato reakciji. Brez umetne inteligence to seveda ni mogoče.

**Oskrbovalne verige so ključ za optimizacijo?**

Da. V oskrbovalnih verigah so danes izzivi predvsem v vedno večjih pritiskih na stroške in v zagotavljanju podatkovne povezljivosti in sledenju v oskrbni verigi od dobavitelja do kupca. Ta segment danes učinkovito rešujejo različne domače in tuje platforme, ki so pogosto predstavljene kot »plug&play« rešitve, vendar so za dober učinek to zelo zahtevni in resni projekti. A imamo dobre zgodbe v Sloveniji tudi na tem področju!