

» Danes večina blaga potuje skozi Slovenijo. Mi ga ne ustavimo..«

»SLOVENSKA LOGISTIKA BO LETA 2040 MOČNEJŠA ZA 30 %.«

- Ali se zavedamo, kako velike logistične prelomnice se dogajajo okoli Slovenije?
- Kakšne koristi bi imeli, če bi v Sloveniji bolje razvijali logistične centre?
- Kateri pomemben rok čaka državo leta 2030?

Goran Novković
Foto: Barbara Reya

Slovenija je država, ki predstavlja vrata v Evropo. To je priložnost, to je naša prihodnost. Verjamem, da bomo sčasoma prišli k pameti, da se bodo levi in desni končno začeli pogovarjati in se usklajali o strateški usmeritvi.

Kako so slovenska logistična infrastruktura in logistična podjetja pripravljeni na zaostrene geostrateške razmere in posledično možnost motenj v dobavnih verigah? Dobro ali slabo?

Imam občutek, da prave strateške priprave na to možnost ni.

Kateri pa so ključni geostrateški dejavniki za slovensko logistiko?

Prej ali slej bo to odprta nova, severna pot ob Rusiji. Pospešeno se gradi transportna pot med Pireji in Budimpešto. Danski Maersk pospešeno gradi terminal na Reki. Na Hrvaškem je v teku pospešena investicija v logistično infrastrukturo. V načrtu je milijon kvadratnih metrov logističnih kapacitet, 450.000 pa jih je že v izgradnji.

Pred letom dni smo poslušali, da so investicije v železniško in spremljajočo infrastrukturo, vredne milijardo in pol evrov, že v teku v Srbiji. Štiri milijarde evrov pa da so v načrtovanju ... To so geostrateške prelomnice, na katere bi morali iskati odgovor v Sloveniji. Pa iskreno povedano nimam občutka, da bi se s temi vprašanji prav veliko ukvarjali.

Res pa je, da je pri nas aktivna modernizacija železniške infrastrukture. Gradi se drugi tir in tako naprej, nismo pa pripravili strategije razvoja slovenske logistike. Naš glavni trg je namreč še vedno zahodna

Evropa, ki pa se bo v pomembnem delu potencialno oskrbovala prek drugih poti, čeprav smo ponoru najbližje v Sloveniji.

» Na Hrvaškem je v teku pospešena investicija v logistično infrastrukturo. V načrtu je milijon kvadratnih metrov logističnih kapacitet, 450.000 pa jih je že v izgradnji.«

Pripravili ali promovirali?

Prvo in drugo. Deležniki ves čas poudarjamo, da potrebujemo strategijo razvoja slovenske logistike. Vedeti moramo, kaj bomo počeli, kam bomo plasirali denar. Šele nato je na vrsti prometna politika.

Kje so največje konkretne priložnosti za slovensko logistiko?

Največje konkretne priložnosti za slovensko logistiko so po eni strani v povezovanju deležnikov, po drugi pa v povezovanju s strateškimi partnerji. Teh nam primanjkuje. Ne opredeljujem se do tega, da Luka Koper kot edino pristanišče v okolici nima pristaniške uprave. Ampak v Trstu so se povezali z Madžari, Hrvati z Maerskom in tako naprej.

Mi igramo na drugačne karte; čas bo pokazal, ali so te boljše ali ne.

Kje so druge priložnosti za strateška partnerstva?

V železniškem transportu se pripravljajo strateška zavezništva za pot od Luke Koper do Srbije. Tudi naprej do Turčije so potrebna strateška zavezništva.



Na področju tovarne logistike ne vem, da bi se kaj dogajalo. Seveda, hvala bogu, ta zaveznitva gradijo podjetja sama, na primer Adriakombi, SŽ transport, Luka Koper ...

Ni pa strateškega razmisleka s strani države. Za kaj več bi v panogi potrebovali spodbudo. Slovenija kot država bi morala biti zainteresirana, da logistično postanemo močni in da podpre podjetja, ki imajo to ambicijo.

Kako naj jih podpre?

EU razume, da je prihodnost intermodalna. Slovenija ima zato lepo priložnost. Vsak dan je na naših cestah okoli 10.000 tovornih vozil. Letna rast je približno pet odstotna. Polovica tega je vezana na Luko Koper, od koder gre in kamor pride 60 odstotkov tovarov po cesti. Slovenijo prečkajo trije glavni koridorji, na železniški infrastrukturi pa imamo osem različnih križišč. Vse to so priložnosti, da bi se s tovorom pri nas nekaj zgodilo, vendar ga ne znamo zadržati in tu ustvariti neke dodane vrednosti.

EU ima za tovrstne spodbude pripravljena sredstva, toda država mora izkazati neko strategijo. Če je ta na ravni države sprejeta, država s tem izkazuje, na kakšen način jo bo razvijala. To je podlaga, da EU naložbe finančno podpre.

Kaj bi morala biti vizija slovenske logistike?

Naj navedem primer LCA logističnega centra v Beljaku. Vemo, da ga država spodbuja in da je na začetku ustvarjal izgubo. Ampak ob tem intermodalnem logističnem centru se razvija infrastruktura za razvoj (malega) podjetništva, razvijajo se izobraževalne ustanove in podobno. Nastaja celoten ekosistem.

Tega pri nas ni. Mi vse preveč prepuščamo stihiji. Pri nas ni celovitega pogleda.

Slovenija je država, ki predstavlja vrata v Evropo. To je priložnost, to je naša prihodnost. Verjamem, da bomo sčasoma prišli k pameti, da se bodo levi in desni končno začeli pogovarjati in nazadnje uskladiti o strateški usmeritvi. Tudi če se vodilni kader menja, naj se ohranja vsaj strategija. Verjamem, da je prihodnost slovenske logistike svetla; če danes, ko izkazujejo premalo ambicioznosti, še kar dobro živimo, je vsekakor svetla.

Katere inovacije in tehnologije na področju digitalizacije in umetne inteligence vidite kot ključne za prihodnost?

Umetno inteligenco in orkestracijo. ZDA želijo na področje umetne inteligence vstopiti z novimi 500 milijardami dolarjev, podobno Združeni arabski emirati. Evropa zaostaja. Vidimo, kaj se dogaja na Kitajskem. Umetna inteligenca je v logistiki priložnost oziroma nujna za optimizacijo s pomočjo podatkov. Vsaka optimizacija je zelena, ker pomeni manj prevoženih kilometrov. Pomeni tudi nove možnosti za brezpapirno poslovanje.

Kaj pa pomeni orkestracija?

Nekoč, ko so večja podjetja kupovala oziroma prevzemala manjša, je bilo nujno, da vsa podjetja v skupini nato delujejo ob pomoči enega sistema, denimo SAP-a. Danes orkestracija temelji na umetni inteligenci, kar omogoča, da podjetja funkcionirajo z različnimi sistemi. Z umetno inteligenco sta zagotovljena sledljivost in predvsem nadzor, v nadaljevanju pa poteka orkestracija vseh procesov od dobavitelja do kupca.

Koliko močnejša bo slovenska logistika leta 2040?

To je težko napovedati. Danes imamo en tir in to je neka omejitev. Ključno bo dokončanje drugega tira. Takrat lahko podvojimo transport iz Luke Koper, ki prav tako investira v razvoj in širi terminale. Upamo, da se bo izboljšala tudi organizacija. Ker gre po tirih manjši del tovora, bi se lahko logistična dejavnost samo iz tega naslova okrepila za 30 odstotkov. Potem pa je tu še internacionalizacija.

Kako do večjih in boljših regijskih logističnih centrov ob glavnih prometnicah v Sloveniji?

Država mora najprej ugotoviti, da je to pomembno. Zakaj je to pomembno? Zaradi večanja dodane vrednosti na področju logistike. Danes večina blaga potuje skozi Slovenijo; mi ga ne ustavimo.

Najprej moramo pripraviti strategijo, kje bo država investirala ali pomagala investirati ali pa soustvarjati pogoje za to, da se začnejo razvijati logistična in/ali intermodalna središča. Če bomo znali zaustavljati blago, bodo večja logistična podjetja pripravljena priti, hkrati pa se tam začne razvijati tudi proizvodnja. To je največja korist od logistike.



Če danes, ko izkazujejo premalo ambicioznosti, živimo tako dobro, je priložnost slovenske logistike svetla.«

Pri tem je seveda pomembno, da je tudi poslovno okolje ugodno.

Pomembno pa je še nekaj: s tem, ko je Hrvaška postala del schengenskega območja, meja med Slovenijo in Hrvaško ni več. Središče regije se je premaknilo. Danes ne govorimo več samo o Sloveniji. Zagreb je milijonsko mesto. Gospodarsko geografsko središče se je premaknilo nižje, južneje. Mi pa še vedno čepimo okoli Ljubljane.

Potrebna je več načrtovanja in strateškega razmisleka. Nato pa je treba temu primerno ustvarjati pogoje.

Kje v logistiki bi morali najhitreje zmanjšati birokracijo?

Slovenija se v logistiki že zelo dolgo ukvarja z idejo enotnega okna (single window). Zgodbo o enotnem oknu je podjetje Trinet, v sodelovanju

mapping significant transits

VV-LOG

VV-LOG je inovativno mednarodno logistično podjetje specializirano na področju izvajanja carinskih storitev.

Ankarska cesta 5b,
6000 Koper - Slovenija
Phone: +386 (0) 59 020 253
Mobile: +386 (0) 51 618 777
info@vv-log.com
www.vv-log.com

Visokokvalificiran kader omogoča hitro reševanje zapletenih carinskih postopkov. Podjetje tesno sodeluje z vsemi deležniki v logističnem procesu, kar omogoča nemoteno dostavo blaga naročniku storitev.

s Fakulteto za logistiko, predstavilo že leta 2007. Takrat so prišli izvedenci iz Južne Koreje in nam predstavili koncept enotnega okna. Slovenija je bila v tistem času zanimiva za test tega koncepta za celotno EU.

Seveda ta ideja ni zaživila. Danes ima Luka Koper svojo zgodbo o enotnem oknu, letališče na Brniku razvija svoj sistem ... Smo v fazi, ki bi ji lahko rekli parcialnost. Kljub temu pa mislim, da še vedno lahko izkoristimo priložnosti.

Druga zgodba so elektronski tovorni listi (e-CMR), digitalna različica tradicionalnega papirnega tovornega lista. Slovenija je bila med prvimi podpisniki protokola za e-CMR v EU. Imamo protokol, ampak prevoznik mora istovetnost tovora z dokumenti še vedno dokazovati s papirjem. Ker nismo naredili domače naloge.

>> **Regionalno geografsko središče se je premaknilo nižje, južneje. Mi pa še vedno čepimo okoli Ljubljane.**



Sledil bo eFTI, ki zadeva vso dokumentacijo, ki mora spremljati tovar. EU zdaj predpisuje, do kdaj se morajo na to pripraviti podjetja in do kdaj država. Rok je, vsaj za zdaj, leta 2030. Če torej prevoznik leta 2030 ne bo dokazoval istovetnosti blaga oziroma sredstev skladno s to dokumentacijo v elektronski obliki in država na to ne bo pripravljena, ga ne bo mogla oglobiti.

Katere tri največje koristi oziroma ugodnosti, ki jih zdaj še nima, bo imela stranka slovenske logistike leta 2030 ali 2040?

Prva korist bo »end-to-end visibility«, torej spremljanje tovora, zares v digitalnem smislu, od izvora do ponora, prek raznih izmenjevalnih platform. Druga pomembna zadeva je vsa izmenjava podatkov, ki temu sledi. Navsezadnje pa se bo celotna storitev od dobavitelja do kupcev skrajšala. Kot kaže, bomo do takrat imeli tudi drugi tir. Vemo, da se s tem, ko se zaključi gradnja aktualnega, takoj začne obnova starega.

Zakaj?

Roki za razvoj v avtomobilski industriji se denimo nenehno krajšajo. Pred desetletji so komponente za posamezne avtomobile razvijali štiri leta, zdaj pa je ta čas občutno krajši. Poleg tega so električna vozila enostavnejša. Pretočni čas od dobavitelja do trga in do kupca se skrajšuje.

V končni fazi ne gre za »near-shoring« ali »fri-end-shoring«, ampak zgolj za optimizacijo. Logistična stranka bo vse hitreje prihajala do svojega blaga. Tu so podatki osrednjega pomena. Velepodatki in njihova uporaba so tudi eden od ključnih tehnoloških trendov, ki so temelj digitalne preobrazbe.

Drugo so spremembe, ki jih narekuje trg oziroma produkt. Tretja stvar so spremembe, ki so povezane z novimi tehnološkimi rešitvami. Četrtič, prihajajo nove digitalne rešitve. Navsezadnje se dogajajo spremembe znotraj podjetja na organizacijski ravni. Za vse to moramo najti rešitve v logistiki.

Danes so izdelki veliko kompleksnejši kot pred leti. Več je torej oskrbe, več je premikov, a deleži od osebnih dohodkov, ki jih danes plačujemo za dobrine, se z leti praviloma ne spreminjajo. Optimalna logistika ima veliko pri tem; tudi tu imajo ključno vlogo podatki.

Kakšne bodo cene logističnih storitev leta 2030?

Cena transportnih storitev je v grobem sestavljena iz treh osnovnih elementov: dela, energentov in amortizacije. Na vsakega pade približno tretjina. Ne vemo, kaj bo s ceno energentov, pričakujemo pa, da bo njihova cena najbrž rasla. Delo se načeloma draži, a zdaj, kot vemo, uspešno privabljam tuje delavce. Tretji gradnik so investicije. Mislim, da bistvenega dviga stroškov zaradi logističnih storitev ne more

biti – razen tistih, ki jih narekujejo rast življenjskih stroškov in inflacija.

Pri končnih produktih namreč prav tako prihaja do pritiska na cene. To je trend! Naj to ponazorim z zelo jasno zgodbo.

Ko sem bil še mlad, sem smučal na Elanovi smučki, ki je bila sestavljena iz lesene sredice, drsne površine, plastične površine na vrhu, robnikov in vezi. Danes pa je smučka lahko sestavljena iz 60 in tudi več kosov. To pomeni, da je treba vse te kose dostaviti do proizvodne linije v Begunjah. Ob tem je v moji mladosti Elan proizvajal tri, štiri ali pet različnih serij smučk na zimo. Zdaj je različnih smučk zelo veliko, serije pa so manjše.

Toda ko mi je mama kupovala smučke, je zanje namenila enak delež zneska od plače, kot ga danes namenjam jaz. To pomeni, da prav velikega manevrskega prostora po podražitvi logističnih storitev sploh nimamo. Moramo se prilagajati.

Kaj ta hip najbolj manjka logistom v Sloveniji, kar imajo akterji v logističnem sistemu konkurenčno močnih držav?

V logistiki je številka ena Šanghaj. Tam so investicije izjemne; na eni strani v logistiko, na drugi v digitalizacijo.

V Sloveniji absolutno potrebujemo bistveno večje investicije v infrastrukturo, najbolj v železnice, logistiko nasploh in digitalizacijo.

Treba je močno spodbuditi in podpreti digitalno preobrazbo podjetij. Z večkratnikom sredstev kot v preteklosti. Nujne so spremembe zakonodaje pri umeščanju v prostor, kar je največja coka pri razvoju infrastrukture.

>> **Mislim, da bistvenega dviga stroškov zaradi logističnih storitev ne more biti.**

