



PROF. DR. MAJA FOŠNER je dekanica **Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru**

ČAS JE, DA SLOVENIJA IZKORISTI LOKACIJO V SVOJ PRID

Zato bo potreben tudi preskok v podjetniški mislenosti

Geostrateška lega Slovenije predstavlja izjemen potencial. Posebej zaradi dejstva, da jo prečkata dva evropsko najpomembnejša transportna koridorja (V. in X.). Številne neobalne države vzhodno od Slovenije se za tovar iz Azije in severne Afrike zanašajo na Luko Koper in pristanišče v Trstu. Slovenija je v primerjavi s Hrvaško na boljšem, ker je del schengenskega območja.

Pa vendar so za izkoristek nujno potrebne infrastrukturne izboljšave. Država je opazila potencial logistične industrije, kar je razvidno tudi v Strategiji razvoja do leta 2030. Minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec je na dogodku ob simboličnem začetku glavnih gradbenih del drugega tira poudaril, da je slovenska logistika v neusmiljeni globalni gospodarski tekmi, v kateri si ne sme privoščiti poraza. Potrebno je stopiti na hitri vlak, saj se projekti in investicije izvajajo prepočasi. Ni dovolj, da govorimo o potencialih, temveč bo potrebno reagirati in narediti vse, da Slove-

Država je opazila potencial logistične industrije, kar je razvidno tudi v Strategiji razvoja do leta 2030.

nija postane logistični center, hub, za srednjo in vzhodno Evropo.

Pomorska in zračna infrastruktura sta tisti, ki imata trenutno prednost, a ji mora nujno slediti tudi železniški razvoj. Ta je namreč še vedno ozko grlo; z izgradnjo drugega tira bomo izboljšali zmogljivost, varnost, zanesljivost in seveda povečali potovalno hitrost. Pomembno je izpostaviti, da je železniški promet tudi trajnostno boljša rešitev kot prevoz tovora po cestnem omrežju, kar pa v današnji borbi za okolje ni nezamisljivo.

Luka Koper je absolutno eno najpomembnejših pristanišč v severnem Jadranu. Z izgradnjo suhega pristanišča in s povečanjem pristaniškega zaledja bo pridobilo na konkurenčni prednosti, vendar mora temu slediti tudi izgradnja drugih transportnih omrežij, da bo tako postalo še bolj privlačno tudi za severno Evropo.

Z izgradnjo logističnih centrov (cargo-partner in Kuehne+Nagel) v neposredni bližini letališča se dviga tudi pomen letalskega prevoza. Brniško letališče ima zagotovo dobro pozicijo, je v relativni bližini Ljubljane in ima dobre navezave na avtocestno infrastrukturo, edina pomanjkljivost je, da ni povezano z železnico.

Kar zadeva slovensko cestno omrežje, je potrebno odpraviti odseke s slabšo prepustnostjo, razširiti ceste, povezati sever proti jugovzhodni Sloveniji, zgraditi več počivališč in parkirišč za tovornjake. Samo z dokončanjem avtocestnega sistema bomo namreč lahko izkoristili naš geografski potencial omrežja TEN-T (projekti, ki so usmerjeni v kohezijo, povezovanje in interoperabilnost čezevropskega transportnega omrežja).

Z izgradnjo logistične infrastrukture, z vpeljavo kreativnih, pametnih in zelenih rešitev lahko Slovenija postane izjemno privlačna za azijske države, ki želijo bodisi vstopiti na trg srednje in jugovzhodne Evrope. Potrebno se je zavedati, da se do leta 2025 napoveduje, da bodo na globalni ravni prevladovali trije bloki – EU, ZDA in Kitajska, pri čemer se bo potrošnja bolj osredotočala na nakupe znotraj teh blokov in bo manj poslovanja med njimi. S tem se bodo spremenile tudi logistične potrebe, kar pomeni, da je potrebno skrbno premisliti, v katere potenciale Slovenije je smiselno vlagati. Že sedaj smo na kritični točki zaradi pomankanja proizvodnih in logističnih objektov.

Čas je, da Slovenija izkoristi lokacijo v svojo prid in postane logistično središče, s čimer bo ustvarila nova delovna mesta. Predvsem pa je potrebno razmišljati v pametni – "smart" smeri na vseh področjih, ustvariti ogljično nevtralen industrijski razvoj in se aktivno podati na pot digitalne transformacije. Menim, da bi Slovenija lahko postala zgled svetu, kako doseči trajnostni razvoj.

Infrastrukturni projekti krepijo logistično prepoznavnost Slovenije, omogočajo gospodarsko rast, predvsem pa omogočajo premik od globalnega do lokalnega. Predor Karavanke omogoča logistično povezovanje s sosednjimi državami in potem dlje na sever oziroma jug. Je pomemben del vseevropskega prometnega omrežja TEN-T in je trenutno predstavljal ozko grlo, zato bo pomembno izboljšal logistični nastop, a bi bilo pomembno razmisliti o izgradnji logistične infrastrukture v njegovi bližini.



Pri vsem naštetem ne moremo mimo Načrta za okrevanje in odpornost (NOO). V okviru tega instrumenta bo Slovenija lahko izkoristila okvirno 5,7 milijarde evrov, od tega je 3,2 milijarde evrov posojil in 2,1 milijarde evrov nepovratnih sredstev. Ker si je nova predsednica Evropske komisije Ursula von der Leyen kot glavni cilj zadala, da bo Evropa globalno postala vodilna v zeleni transformaciji, je tudi znotraj NOO eno izmed zelo pomembnih razvojnih področij in komponent NOO, tudi zeleni prehod, ki zajema področja, kot so obnovljivi viri energije in učinkovita raba energije v gospodarstvu, trajnostna prenova stavb, čisto in varno okolje, trajnostna mobilnost in krožno gospodarstvo – učinkovita raba virov.

Če bo Slovenija na nacionalnem nivoju in na področju logistične industrije pripravila ustrezne projekte, ki bodo ustrezno naslavljali cilje znotraj posameznih razvojnih področij NOO, bo lahko počrpala zadostna sredstva. S tem si bo zagotovila, da bo logistična infrastruktura tehnološko moderna in okolju prijazna. Vse to pa bo posledično vplivalo tudi na konkurenčnost Slovenije z vidika kakovosti in konkurenčnosti države za ponujanje logistične infrastrukture in logističnih storitev.

Dotaknimo se še podjetij, ki trajnostno mobilnost in zeleno logistiko v zadnjem času vedno bolj prepoznajo kot priložnost za doseganje nižjih stroškov

Tudi pri logistiki je potrebno zapirati zanke in izkoristiti vse priložnosti za zniževanje odvisnosti od ključnih surovin, z večjo stopnjo integracije krožnih tokov.

in večanje dodane vrednosti. Hkrati pa kot eno izmed možnosti za zniževanje okoljskega odtisa in delovanja v skladu z načeli ESG. To je bistven preskok miselnosti iz pretekle klasične miselnosti, da je vse, kar je zeleno, tudi drago in se ne izplača.

Vodilna podjetja tako vlagajo ne le v prenovu vozniških parkov, ampak predvsem v ozelenitev procesov, izobraževanje zaposlenih na področju trajnostnega delovanja in življenjskega stila. Razvijajo nove poslovne modele, ki v segmentu prodaje končnim potrošnikom (B2C) zkoriščajo rastoč segment okoljsko ozaveščenih kupcev, v poslovnem segmentu (B2B) pa konkurenčno prednost pri, na primer, sodelovanju v zelenem javnem naročanju.

Prav tako pa se more Slovenija – EU se tega že zaveda – zavedati, da smo uvozniki ključnih surovin. Zato je tudi pri logistiki potrebno zapirati zanke in izkoristiti vse priložnosti za zniževanje odvisnosti od ključnih surovin, z večjo stopnjo integracije krožnih tokov. Odvisnost od posameznega dobavitelja, države ali regije se je, še posebej izrazito v zadnjem obdobju, izkazala kot eden ključnih vzrokov ne le gospodarskega temveč tudi družbeno-političnega tveganja. In prav tukaj bo potrebno biti najaktivnejši pri doseganju odpornih oskrbovalnih verig in nenazadnje tudi odpornosti pri ohranjanju evropskega načina življenja, ki je ena od šestih strateških prioritete EU. ●