

Oskrba danes? Kot bombonjera – nikoli ne veš, kaj boš dobil

Avtorica: Andreja Šalamun

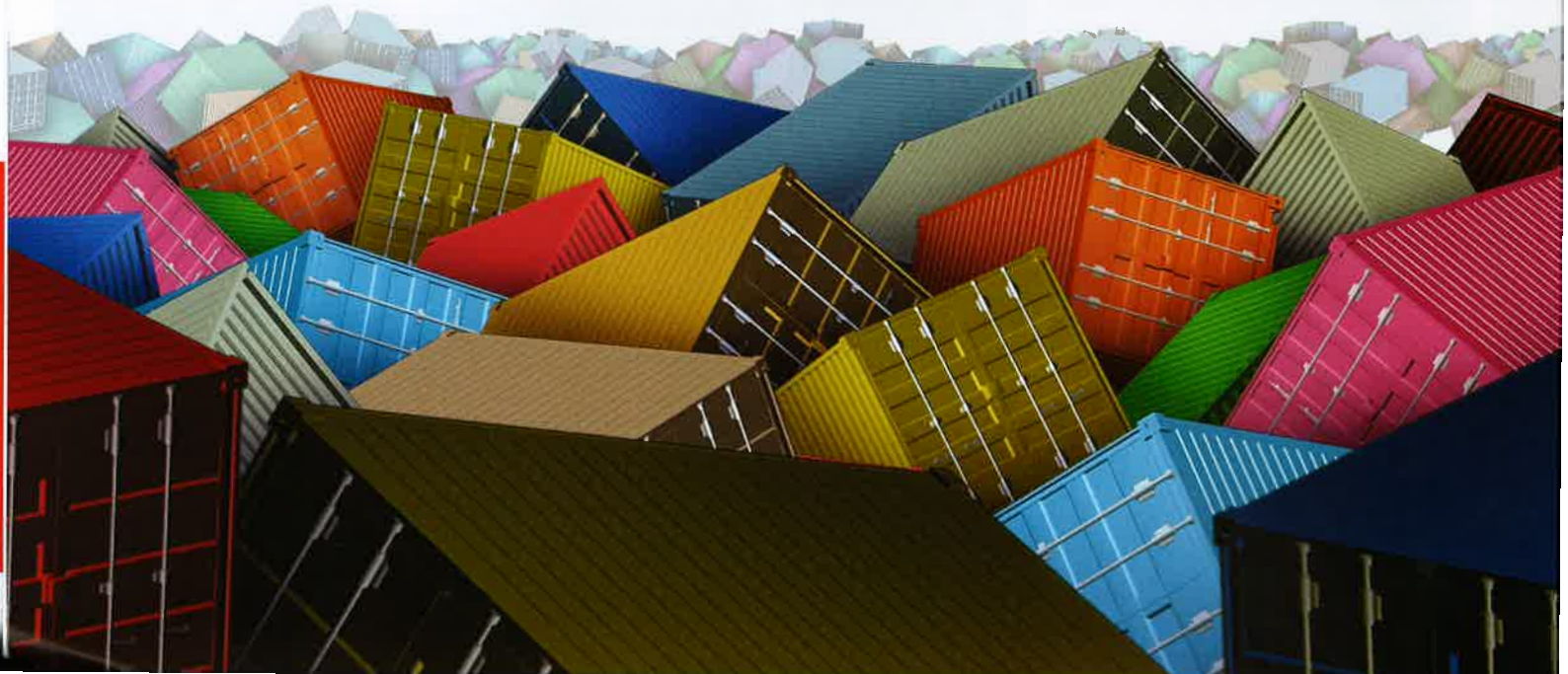
»Ljudje pred epidemijo transporta in logistike niso dojemali kot kritično infrastrukturo, kar se je med epidemijo zagotovo spremenilo,« pravi izr. prof. dr. Roman Gumzej s Fakultete za logistiko Univerze v Mariboru. Ob številnih ukrepih proti širitvi okužb je bila namreč tudi preskrba prebivalstva postavljena v ospredje. Kljub umirjanju pandemije pa je v logistiki in transportu še vedno veliko izzivov.

»**T**renutno stanje na področju logistike oziroma nabave najbolje opiše igralec Tom Hanks, ki svoje vloge tradicionalno osredinja okrog logistike in transporta: Oskrba je tačas kot bombonjera – nikoli ne veš, kateri bombon boš dobil,« slikovito opiše asist. dr. Marko Budler z Ekonomske fakultete v Ljubljani.

V logističnem managementu ostaja še vedno ključni izziv zagotoviti oskr-

bo s kritičnimi elementi, določenimi kategorijami redkih zemelj in polprevodnikov. »Pri teh ima še posebej velike izzive avtomobilska industrija, ki je znana po pregovorno učinkovitih nabavnikih in logistih, vendar jim tokrat zaradi manjšega deleža povpraševanja (v prometu s polprevodniki predstavljajo med sedem in 12 odstotkov, znatno manj kot industrija elektronskih naprav) preglavice povzroča razmerje moči z dobavitelji,« pojasni Budler.

Pravi, da je na področju transporta s pozitivno konotacijo smiselno izpostaviti povečan interes za multimodalni transport oziroma, poenostavljeno povedano, interes za iskanje različnih načinov izvedbe medcelinskega in regijskega transporta. »Potem ko smo bili priča zastojem v pristaniščih (npr. Long Beach), so nekateri ključni igralci ne le ugotovili možnosti čarterskih ladijskih linij in vstopa v logistično domeno (t. i. dis-



intermediacija), ampak so več posegali tudi po na primer železniškem transportu in konsolidaciji blaga, kjer je bilo to mogoče in stroškovno učinkovito,« pravi strokovnjak.

Kot zanimivo izpostavi tudi področje zalog, kjer se podjetja bolj zavedajo t. i. 'slack resources', določene ravni dodatnih virov (onkraj varnostnih zalog) za premagovanje motenj oskrbe, ko se te zgodijo. Ocenjena na največjem regijskem dogodku Translog 2021 je bila, da je povprečna zasedenost skladiščnih zmogljivosti po Evropi že 90-odstotna.

V ospredje prihaja skrb za okolje

»Transport in logistika sta v zadnjih nekaj letih prešla obdobje korenitih sprememb – od izbire bolj varčnih in ekoloških pogonskih agregatov (Euro 6, električnih) do reorganizacije mobilnosti v mestih s ciljem zmanjševanja škodljivih vplivov izpušnih plinov na življenje prebivalcev,« izpostavi Roman Gumzej. Pravi, da se je v obdobju epidemije mobilnost prebivalcev skoraj prepolovila in sorazmerno se je kakovost zraka v mestih izboljšala, vendar se je ob vračanju v normalnost spet poslabšala – celo pod raven, ki smo jo pred epidemijo že dosegli. »Glavni razlog za to je preferenčna ekskluzivna raba lastnega vozila zaradi strahu pred okužbo. Ta pojav so spremljali tudi v Nemčiji kot izrazito avtomobilski de-

želi – med epidemijo so zaznali bistven padec števila zastojev na avtocestah, zdaj pa spet beležijo visoke predkoronske številke.«

Profesor je prepričan, da ljudje pred epidemijo transporta in logistike niso dojemali kot kritično infrastrukturo, kar pa se je med epidemijo spremenilo. Ob številnih ukrepih proti širitvi okužb je bila tudi preskrba prebivalstva postavljena v ospredje. »Čeprav ljudje dojemajo



epidemijo covida-19 predvsem kot zdravstveno krizo, jo je mogoče obravnavati tudi kot krizo potrošniške družbe in z njo povezanega načina življenja. Tudi ta kriza nudi priložnosti za izboljšave, na primer za prehod iz proizvodnje izdelkov množične potrošnje na proizvodnjo izdelkov po izbiri kupcev – predvsem takšnih, ki bodo ustvarjali manj odpadkov. Gre za izdelke, ki bodo bolj kakovostni, dolgoživi in jih bo po izteku uporabnosti lažje reciklirati,« opozori Gumzej.

Manj potovanj, razcvet e-trgovine

Zaradi epidemije so bili nekateri segmenti logistike in transporta precej prizadeti, medtem ko so drugi

prav zacveteli. »Gotovo je bilo zaradi omejitev gibanja realiziranih manj mednarodnih potovanj. Za razliko od Velike Britanije blagovni tokovi znotraj Evrope niso bili prekinjeni, tako da motenj pri preskrbi ni bilo. Razmah pa je v času epidemije doživela predvsem e-trgovina,« pravi Gumzej. A to ni nujno dobro. Sogovornik namreč pojasni, da se je z njo povezana paketna dostava pogosto odvijala s kombiniranimi dostavnimi vozili, ki zaradi dotrajanosti in slabega vzdrževanja komajda še sodijo na cesto. »Hkrati je kopičenje transportne embalaže vodilo v težave z odvozom odpadkov, s katerimi so se bolj ali manj uspešno spopadala komunalna podjetja. Žal je bilo ob

porastu spletnih nakupov zaznanih tudi več spletnih prevar, kar je znova zmanjšalo zaupanje kupcev v tovrstne nakupe,« našteje.

Vse več paketov bodo dostavila lahka dostavna vozila

Ključna skupna lastnost paketnih dostav je sledljivost – stranka mora vedeti, kje je paket in kdaj lahko pričakuje dostavo. »Fleksibilnost dostave majhnih paketov so dobro izkoristili na primer ponudniki e-hrane, kjer dostavljavci pri dostavi uporabljajo tudi kolesa,« pravi Gumzej, ki pričakuje, da bo vedno več paketnih dostav realiziranih z lahkimi dostavnimi vozili, ki lahko transportirajo vsebino ene euro palete. Kombinirana vozila, ki lahko pretovorijo nekaj palet, so primernejša med mešalnimi skladišči, do katerih poteka tradicionalni kontejnerski transport. »Logistične verige se bodo oblikovale po vzoru interneta, kjer bodo potujoči paketi izkoriščali bolj prehodne in hitrejše transportne poti, da bi blago čim prej dostavili na cilj,« meni strokovnjak.

Vse bolj opazne težave v kontejnerskem prevozu

A večina blaga večji del poti opravi v zabojnikih ali kontejnerjih. V zadnjem obdobju pa postajajo težave v kontejnerskem transportu vse bolj opazne. »Do zastojev prihaja zaradi nesreč na poti, na primer v Sueškem prekopu (marca lani je kontejnerska velikanka Ever Given zagostila prekop in povzročila zastoj svetovne trgovine in velike motnje dobavnih verig, op. a.), nerazpoložljivosti transportov, pa tudi zaradi varnostnih pregledov. Ti so v skladu z zakonodajo EU potrebni predvsem za transporte iz tretjih držav,« pove Roman Gumzej in doda, da bo ustrezno evropsko regulativo možno učinkoviteje izvajati ob digitalizaciji logističnih verig in uvajanju pametnih kontejnerjev. Veliko težav je povzročalo tudi zaprtje posameznih pristanišč zaradi okužb s koronavirusom, zaradi česar so posledično

Licence tudi za mednarodne prevoze blaga s kombiji

V skladu z evropsko Uredbo 2020/1055 bo od 21. maja 2022 za prevoz blaga z vozili ali s kombinacijo vozil, katerih največja dovoljena masa naloženega vozila presega 2,5 tone, potrebna licenca. Do takrat je licenca obvezna le za vozila, težja od 3,5 tone. Prevozniki z lažjimi vozili so konkurenca težjim vozilom, njihovo število pa se v domačem in mednarodnem prometu povečuje. Prav zato so se države članice odločile, da bodo pravila o dostopu do opravljanja dejavnosti cestnega prevoznika uporabljale tudi za ta vozila. Licenca še vedno ne bo potrebna za prevoze blaga s kombiji po Sloveniji in za prevoze blaga za lastne potrebe.

Prevozniki morate za pridobitev licence izpolnjevati pogoje glede sedeža podjetja, dobrega ugleda, finančnega položaja in strokovne usposobljenosti. Za izpolnjevanje pogoja glede strokovne usposobljenosti mora vsako prevozno podjetje imenovati upravljavca prevozov, ki mora imeti opravljen izpit o strokovni usposobljenosti; usposabljanja izvajajo pri podjetju Inter-es (www.inter-es.si).

Edina razlika med pogoji za pridobitev licence za lažja ali težja vozila je v višini kapitala in rezerv, ki jih mora imeti podjetje. Za vozila nad 3,5 t mora imeti podjetje vsaj 9.000 evrov za prvo vozilo in 5.000 evrov za vsako naslednje vozilo. Za vozila med 2,5 t in 3,5 t pa vsaj 1.800 evrov za prvo vozilo in 900 evrov za vsako naslednje vozilo.

Vlogo za pridobitev licence najdete na spletni strani www.gzs.si / licence. Ker pričakujemo povečan obseg prejetih vlog tik pred začetkom veljavnosti, predlagamo, da vlogo pošljete čim prej. Izdana licenca velja pet let.

Če pa že imate licenco Skupnosti za prevoze blaga z vozili nad 3,5 t, pošljite samo vlogo za prijavo dodatnega, lažjega vozila.

Eva Žontar, GZS

številne ladje preusmerjali na druga pristanišča, ki tudi niso zmogla takšnega pritiska, ali pa so čakale zasidrane pred pristaniščem. Tako se je na primer okoli kitajskega pristanišča Yantian maja in junija razporedilo več kot 50 ladij s približno 350.000 naloženih zabojnikov, ki so več dni čakale na vplutje v pristanišče.

Povezali bodo regionalne centre

Kaj torej dejavnost transporta in logistike čaka letos in v prihodnje? »Transport in logistiko v EU zaradi 'insourcinga' na kratek rok čaka posodobitev infrastrukture, ki bo močnejše povezala regionalne industrijske centre. Na srednji in daljši rok ju čakajo veliki izzivi na področju digitalizacije, sinhromodalnosti in obogatene resničnosti. Cilj je vzpostavitev storitev fizičnega interneta, ki bodo poenostavile, poenotile in pohitrile blagovne tokove in jih na-

redile povsem transparentne. To bo odprlo nove možnosti optimizacije na lokalni, regionalni in globalni ravni,« je prepričan Roman Gumzej.

Tudi Marko Budler pričakuje nadaljevanje rasti panoge oziroma večanje obsega dela, in sicer »zahvaljujoč večkanalni distribuciji, rasti spletne prodaje in deloma spremenjenim navadam potrošnikov«. Pričakuje tudi »nadaljevanje izzivov v delovno intenzivnih dejavnostih, kot so 'long haul' transporti, skladiščenje oziroma komisioniranje, paketna distribucija, pa tudi izzive z iskanjem talentov – nekatere države se odzivajo s spreminjanjem hours-of-service regulacij, ampak to za zdaj ni dovolj mikavno,« pravi sogovornik. Doda, da ostaja v nabavi oziroma zagotavljanju oskrbe ključen kazalnik učinkovitosti pretočni čas oziroma dobavni rok, manj pa cena oziroma stroškovna učinkovitost.

Vojno v Ukrajini bosta čutila tudi logistika in transport

Zagotovo pa bodo na logistiko in transport vplivale tudi razmere v Ukrajini in Rusiji. »Vsaj akutno, ponekod mogoče tudi navidezno,« razmišlja Budler. Tako pričakuje, da bo prišlo do uvožno-izvoznega omejevanja v ZDA, Evropi in drugje, ponekod lahko pričakujemo motnje oskrbe, zagotovo pa nas čaka tudi poglobljanje napetosti v energetske krizi in zagotavljanju dolgotrajne oskrbe z energenti. Strinja se tudi izr. prof. dr. Matevž Obrecht z mariborske Fakultete za logistiko. Doda, da vse kaže, da je Ukrajina delno žrtev sistematičnega izčrpavanja in motenih oskrbovalnih verig. »Podatki iz septembra 2021 namreč kažejo kritično nizke zaloge ključnih virov v Ukrajini. In upiranje brez virov je mnogo težje kot s polnimi skladišči, kar nakazuje na to, da je bila vojna sistematično načrtovana že dalj časa,« pravi sogovornik. ■

**Ali opravljate
mednarodne prevoze blaga
s kombiji?**

**Že veste,
da od 21. maja 2022
potrebujete licenco?**

Dobite jo na GZS.



Gospodarska
zbornica
Slovenije

Javne listine

www.gzs.si/licence