

TRANSPORT IN LOGISTIKA

V ČASU COVID-19

pogled iz upokojskega kavča

VEČINO ŽIVLJENJA SEM AKTIVEN V TRANSPORTU IN LOGISTIKI. TO MI JE TUDI V ZADOVOLJSTVO, SAJ STA TI DEJAVNOSTI POLNI

DINAMIKE, SPREMENJANJE IN INOVACIJ. ZNANSTVENO, RAZISKOVALNO, STROKOVNO IN PEDAGOŠKO DELO SEM STRNIL

V ZNANSTVENI MONOGRAFIJI RAZVOJ TRANSPORTA, LOGISTIKE IN MOBILNOSTI V SLOVENIJI,

SKUPAJ S PROF. DR. BOJANOM ROSIJEV. IZDALA JO JE UM FAKULTETA ZA LOGISTIKO LETA 2016. V KNJIGI NI POGLAVJA O ZDRAVSTVENIH

VIDIKIH LOGISTIKE IN MOŽNIH TVEGANJIH ZA OSKRBOVALNE VERIGE S TEGA VIDIKA. ALI SMO KAJ SPREGLEDALI,

PODCENILI ALI STROKOVNO-ZNANSTVENO RAVNALI NEDOSLEDNO. POGLLEDAL SEM TUDI

DRUGA DELA IN V BISTVU NISEM ZASLEDIL, DA BI SE KDO S TEMI VPRAŠANJI ŠIRŠE UKVARJAL.

RAZMIŠLJAM ZAKAJ?

V tokratni rubriki S predavatelji o aktualnem objavljamo pogled na trenutno realnost dolgoletnega predavatelja naše fakultete **doc. dr. JOSIPA ORBANIČA**, ki je na Fakulteti za logistiko Univerze v Mariboru svoje bogato znanje in izkušnje delil s študenti magistrskega študija pri predmetih Management kakovosti v logističnih sistemih in Logistične manipulacije ter Logistična tehnologija na univerzitetnem študijskem programu in seveda z zaposlenimi od same ustanovitve fakultete dalje.

Delovno kariero je opravil na železnici, v okviru Slovenskih in istrskih železnic, oziroma po osamosvojitvi pri Slovenskih železnicah. Imel je naslednje pomembnejše funkcije: šef sekcije/direktor TOZD za vleko Divača, pomočnik in namestnik direktorja ŽTO Postojna, šef službe za raziskavo trga ŽG Ljubljana, prvi šef službe za potniški promet Slovenskih železnic, vodja projekta prvega vlaka EuroCity Mimara, vodja Projekta kakovosti, vodja projekta prenove procesov dela, vodja službe za kakovost, okolje in procese ter predstavnik vodstva za kakovost in okolje, vodja projektne pisarne ipd.

Tudi po upokojitvi je ostal aktiven, njegovo zanimanje za zgodovino in razvoj železnic, transporta in logistike, še danes krepi njegov um. Vedno zanimiv sogovornik, ki svoje besede podkrepi s preverjenimi dejstvi in je prava enciklopedija o razvoju slovenskega železniškega prometa.

Vabljeni k branju zanimivega "pogleda z upokojskega kavča".



DOC. DR. JOSIP ORBANIČ

Pristop

Ker sem veliko raziskoval razvoj/zgodovino transporta in potovanj, vem da so pojmi karantena, izolacija, samoizolacija, dezinfekcija, dezinsekcija, deratizacija, razkuževanje, dekontaminacija ipd., neposredno povezani s transportom in skladiščenjem. Transport in potovanja ter skladišča in transportna sredstva, zlasti zaprta, so namreč eden možnih medijev nastajanja in prenosa okužb. To je splošno znano. V zgodovini se je na tem veliko delalo in rezultati niso izostali. Posebej poznamo ukrepe, ki so jih izvajale Beneška in Dubrovaška republika za svojo zaščito (stroge karantene, sanitarni ukrepi, zaupanja vredni kapetani in piloti ladij, strogi nadzor in sankcije).

V času mojega, 70-letnega življenja in več kot 50-letnega strokovnega in znanstvenega staža, pravzaprav nisem doživel večjega širjenja okužb, čeprav jih je bilo zaznanih več, kot npr: tuberkuloza, črne koze, ošpice, ptičje in svinjske gripe, HIV, bolezen norih krav itd. Lokalno so se razvile, vendar take širine še ni bilo.

Vsem nam je najbolj blizu redna sezonska gripa za katero zboli največ ljudi. Ukrepe smo izvajali pri vseh teh boleznih, vendar je verjetno bil najučinkovitejši ukrep, da se je večina cepila proti tem okužbam in da mobilnost ljudi in stvari ni bila tako velika kot je danes. Jasno, da so se ljudje pazili okužb, izvajali ukrepe in tudi se na določen način navadili na to. Lahko, da vpliva tudi povečana onesaženost okolja in še kaj, kar danes ni jasno in je še vedno predmet raziskav, polemik in tudi špekulacij.

Dejstva

Okužba COVID-19 je zelo drugačna kot so bile dosedanje, svet pa nanjo ni bil pripravljen. Nekje sem zasledil, da so glavni ukrepi proti tej bolezni podobni tistim iz srednjega veka, ko je takih bolezni bilo veliko. Razdalja med ljudmi, higiena rok in kašlja, izogibanje stikom in potovanjem, izolacija in samoizolacija, fizična zaščita obraza z masko ipd., so glavni ukrepi. Cepiva in zdravila še ni in ga zglada tudi v kratkem ne bo. So določena zdravila, ki blažijo bolezen, vendar če resno zbolíš se zadeva lahko tragično konča.

Kakšne ukrepe uporabljamo v transportu in logistiki pravzaprav zaznavamo danes, ko se po zaustavitvi vseh dejavnosti, le te ponovno vzpostavljajo. Vidimo, da so drastične. Konstrukcija vozil temu ni kos in zmogljivosti transporta se v najboljšem primeru prepolovijo, vgrajevati je potreba dodatno opremo, vozila dodatno označevati ipd. Glavno besedo pri tem imata zdravstvena stroka in politika, druge stroke so le izvajalci. Mnogi so do tega pristopa skeptični, vendar na prvo žogo ni večjih popuščanj. Skrb za zdravje prevlada, inženiring, management, ekonomija, tehnologija, sociologija ipd. pa nimajo v tem trenutku učinkovitih rešitev. Še najbolj se je izkazala rešitev, da se v avtomobilu voziš sam. **Vendar ali je to rešitev?**

Posledice/učinki COVID-19 na področju transporta, logistike in mobilnosti so:

- ▶ na področju osebnih potovanj je obstal najprej letalski, potem še železniški, avtobusni in vodni promet. V funkciji je ostal osebni avtomobilski promet in taksi. Mednarodni je bil skoraj ustavljen, lokalni promet pa je več ali manj deloval. Za veliko tveganje so se izkazale križarke z velikim številom turistov. Prišlo je do več množičnih jeder okužb in zapletenega reševanja le teh,
- ▶ na področju transporta tovora ni prišlo do ustavitve, pač pa do večjih ali manjših težav. Oskrba prebivalstva in gospodarstva je morala biti zagotovljena, jasno z mnogimi problemi. V mednarodnem merilu se je še najbolj obnesel železniški promet, ki je z določenimi težavami deloval neprekinjeno. Veliki problemi so nastali v čezmejnem cestnem tovornem transportu zaradi zapiranja mej in omejitev na prehodih iz države v državo. Tukaj schengenski režim ni odigral vloge. Problemi so se reševali bilateralno in multilateralno, s formiranjem spremljanih konvojov in drugimi dogovori. Šoferji so v bistvu največje žrtve te situacije. Pomorski promet je tudi deloval. Najprej je prišlo do zastoja ladij iz smeri Azije, potem pa tudi drugod. Luka Koper je neprekinjeno delovala in zagotavljala servis. Pomembno vlogo je imel letalski tovorni promet, zlasti pri prevozu zaščitne opreme in nujnih dostav za premostitev prekinjenih logističnih verig,
- ▶ Pošta je tudi delovala, vendar s težavami in prekinitvami v mednarodnem prometu,
- ▶ letališče na Brniku je delovalo za tovorni transport, humanitarne in posebne lete,
- ▶ logistično/transportne manipulacije so se zelo zakomplicirale, zlasti v strahu neposrednih kontaktov osebja in prenosa okužb tudi preko embalaže in opreme ipd.



Pogled z balkona 16. marca 2020 – križišče prazno, potniški vlaki in lokomotive stojijo. Tovorni promet, zlasti kontejnerski vlaki, so pogosti.

Če pogledamo na oskrbovalno verigo, kot osnovno kategorijo funkcioniranja gospodarstva, se je v mnogih primerih dobesedno razpadla. Na to so zlasti vplivale dolge mednarodne oskrbovalne verige, zapiranje mej, uvajanje ostrih kontrol, omejitev in drugih restrikcij. Jasno je, da na tem področju treba narediti izboljšave/reinženering. Lokalna oskrba je v glavnem delovala, globalna pa je večinoma obstala. Mnoge proizvodnje in dejavnosti so se zaradi tega ustavile.

Eden pomembnih dejavnikov je delovna sila. Tukaj je prišlo do tega, da je vsak hitel domov in prost pretok je tukaj doživel fiasko. Države so preprosto poskrbele za svoje, drugi pa so morali oditi. Nastal je problem prevoza, ker so leti in drugi transporti obstali. Reševali so s humanitarnimi in drugimi dogovorjenimi prevozi, kar je dostikrat pomenilo dodatno tveganje okužb. Pozneje je prišlo do pomanjkanja delovne sile in novi problemi. Informatizacija in digitalizacija poslovanja in življenja ter pametne tehnologije so se izkazali kot odrešilna bilka v tej situaciji. Internetna prodaja in oskrba, brezgotovinsko poslovanje, delo in učenje/šolanje od doma, videosestanki in konference, družbena omrežja, zabavni in informativni digitalni mediji ipd. so delovali kot še nikoli.

Nauk, spoznanja in pogled naprej

Čeprav je bil strah velik in tudi grožnje precejšnje, se je okužilo zelo malo delavcev v logistiki, transportu, trgovini, gradbeništvu in proizvodnji. Bolezen je večinoma zajela starejšo populacijo, ki ni več delovno aktivna in nekatere rizične dejavnosti kot so zdravstvo, socialna oskrba ipd. Rizik je bil zlasti pri masovnih zbiranjih kot so športna tekmovanja, pogrebi, konference, zimski turistični centri, domovi za starejše ipd.

Prišlo je do »resetiranja sveta«. Vse dejavnosti in večina prebivalstva je bila udeležena, čutila posledice in marsikaj bo odslej drugače. Prva faza reševanja - »rešilni pas in jopič« ter druga oprema in procesi so že v funkciji, vendar prihaja težka faza sanacije stanja, po eni strani in strateški razmislek kot ključna stvar. Kam bo sedaj vse to šlo? Transport in logistika bodo odvisni od tega, kako se bo svet obrnil. Jasno, da tudi logistika lahko vpliva na rešitve - pri drugih in pri sebi. Prav bi bilo, da bi svet postal boljši, bolj zdrav, bolj human. Oceniti bo potrebno tudi intenziteto sprejetih ukrepov in ali so morda bili precenjeni.

Kako ravnati, če se zadeva ponovi?

Kot je znano iz dosedanje definicije logistike, je bila glavna skrb za obvladovanje prostora, časa, stroškov, kakovosti, varnosti in ravnanja z okoljem. Sedaj vidimo še nekaj elementov: zdravje in zdravstvo, boljša povezanost sveta za krizne situacije, solidarnost, razmislek lokalno/regionalno/globalno, pomen/ublažitev mej med državami, usklajeni pristopi med državami/grupacijami/kontinenti, rezerve in kapacitete za proizvodnjo zaščitne opreme in opreme za zdravljenje, status in skrb za zaposlene, psihofizični dejavniki, inovacije, zeleno in krožno gospodarstvo in še kaj. Tudi vlogo in pomen institucij EU je treba pretehtati. Vse to bo treba na novo proučiti, raziskati in upoštevati.



Včasih so se pojavile sledi letal (16. april 2020 zjutraj)



Sončni koronavzhod 10. aprila 2020



Pred polno koronaluno 6. aprila 2020

Spadam v generacijo 65+, ki je uvrščena med najbolj rizično pri tej okužbi in je tudi na nek način žrtvovana. Ta generacija nima več vpliva na kreiranje stvarnosti, je pa njen uporabnik. Vsak mlajši si verjetno želi v to skupino in ne moremo pristati na to, da na tem področju ostane tako kot je oziroma se še poslabša. Celo starejši od 55 naj bi bili rizični, kar pomeni da zadnja četrtina zaposlitvene dobe zahteva posebno obravnavo. Mobilnost starejše generacije je pomembna, zlasti ker se svet stara. To je velik izziv za logistiko, digitalizacijo, humanost in kakovost življenja. Vsak si želi biti star, starost pa je težka in zahtevna – za posameznika in za družbo. Tudi starejše strokovnjake in znanstvenike bi bilo treba upoštevati in vključevati v kreiranje nove stvarnosti in prihodnosti. Izkušnje in soočenje mnenj ne gre zanemariti.

Stanujem visoko v stolpnici in z balkona imam čudovit pogled na vzhod, sever in jug. Zlasti pa lahko v živo spremljam železniški promet na severnem delu postaje v Ljubljani, promet na enem najfrekventnejših ljubljanskih cestnih križišč, heliodrom v UKC Ljubljana ter nebo na katerem se izrisujejo poti letal. V koronačasu se je vse spremenilo, tudi moj pogled na prometno situacijo. Križišče je nekaj časa povsem zamrlo, potniških vlakov in avtobusov skoraj dva meseca ni bilo. Na nebu se je le poredko pojavil kakšen beli pas – sledi letala. Helikopterji so tudi različno pristajali – kakšen dan nič, kašen pa pogosto. Edini optimizem so predstavljali tovorni vlaki, ki skoraj nikoli niso obstali. Največ je bilo kontejnerskih v Koper in iz Kopra, energenti, žitarice in rude. Včasih so se pojavili vlaki polni avtomobilov. Nabiralni vlak je vozil vsakodnevno in baje se je njegov promet znatno povečal. Po prvih informacijah je železniški promet pri nas dosegal 80 % pričakovanega, kar je v tej situaciji zelo dobro. Pogosto sem fotografiral in prilagam nekaj fotografij, ki so dokument tega posebnega časa. Poleg tega, sem se zainteresiral za higieno strojevodskih kabin in malo proučeval in spraševal strojevodje. Strojvodje so v svojih kabinah v stalni izolaciji, kar je velika prednost v takšnih situacijah. Ker se posadke večkrat dnevno zamenjujejo je treba poskrbeti za razkuževanje, higieno in odgovorno ravnanje doma, na poti in v kabini. Kot mi je znano ni bilo okužb.



Življenje se je vrnilo 11. maja 2020, ko so začeli voziti potniški vlaki in avtobusi JPP



Helikopter na heliodromu UKC Ljubljana pogosto pristaja



Sanitarna oprema v strojevodski kabini