

## LOGISTIKA

# V trenutni situaciji je skoraj za vsako pošiljko treba najti rešitev po meri

Razmere v logistiki so zelo nepredvidljive in bodo takšne zelo verjetno ostale še celo leto. V takih razmerah je nujno, da so podjetja čim bolj fleksibilna in odzivna.

Barbara Perko

V **Luki Koper** beležijo povečan obseg pretovora na vseh blagovnih skupinah. Ker so zaledna skladišča zasedena in so težave v celotni logistični verigi, beležijo daljše zadrževanje kontejnerjev na kontejnerskem terminalu. S povečanjem skladiščnih mest, dodatnimi kadrovske resursi in spremenjenimi komercialnimi pogoji za kontejnerje so zagotovili ustrezno pretočnost in operativnost terminala.

**Četudi predstavlja količina tovora za ruski in ukrajinski trg zanemarljiv delež v pretovoru Luke Koper, je konflikt spremenil blagovne tokove, kar ustvarja dodatni pritisk tovora, ki je prej gravitiral na črnomorska pristanišča.**

»Razmere, s katerimi se trenutno soočamo predvsem na kontejnerskem terminalu, so zelo kompleksne. Prvi razlog so netočni prihodi kontejnerskih ladij, kar otežuje načrtovanje dela vsem vpletenim v logistični verigi, od pristanišča do špediterjev, prevoznikov in ostalih. Na razmere delno še vedno vpliva epidemija covid, saj nekatera pristanišča, predvsem na Kitajskem, občasno zapirajo,« pojasnjujejo. »Dodaten dejavnik so razmere v Ukrajini. Četudi predstavlja količina tovora za ruski in ukrajinski trg zanemarljiv delež v pretovoru Luke Koper, je konflikt spremenil blagovne tokove, kar ustvarja dodatni

pritisk tovora, ki je prej gravitiral na črnomorska pristanišča. Na ozemlju Slovenije pa predstavlja ozko grlo še vedno železniška infrastruktura, saj trenutno potekajo gradbena dela na ključnih odsekih domačega železniškega omrežja, kakor tudi v sosednjih državah. Skratka, gre za sosledje oziroma povezanost več dejavnikov. Je pa treba izpostaviti, da imajo težave tudi druga pristanišča, bodisi zaradi podobnih razlogov bodisi zaradi specifičnih težav.«

## HORIZONTI PRIHODNOSTI

### Ukrep: Promocija strateške lege

Promocija strateške lege Slovenije za oskrbo zalednih trgov je ključnega pomena za dvig dodane vrednosti v logistiki ter pridobivanje novih trgov ter preusmeritev blagovnih tokov skozi Slovenijo v pomorskem, železniškem, cestnem in letalskem prometu.

### Največja težava je nepredvidljivost

Trenutne razmere v logistiki so dokaj zapletene, dodaja tudi **Čedomir Bojanić, direktor podjetja Fining** in našteje tako posledice omejitev zaradi epidemije covid-19 kot tudi ponovno zapiranje mest in regij predvsem na Daljnem vzhodu, kjer uvajajo nove omejitve, te pa negativno vplivajo na blagovne tokove. Nelagodje logističnim operaterjem povzročajo

tudi spremenjene nakupovalne navade. Najbolj pereča težava pa je ravno nepredvidljivost razmer, saj gre za panogo, kjer je predvidljivost ključnega pomena za normalno delovanje. Posledično so oskrbovalne verige slabše učinkovite. Cene ladijskih prevozov so se stabilizirale na zgodovinskih maksimumih in ladjarji za zdaj ne napovedujejo znižanj.

**Cene ladijskih prevozov so se stabilizirale na zgodovinskih maksimumih in ladjarji za zdaj ne napovedujejo znižanj.**

Tudi sam težave vidi v nerednih prihodih ladij in dogajanju v Ukrajini, ki je povečalo pritisk na druga pristanišča v regiji, tudi v severnem Jadranu. Vpliv dogajanja v Ukrajini vpliva tudi na druge sektorje, na primer avtomobilsko industrijo, ki zaradi tega spreminjajo običajno dinamiko oskrbovanja. Čuti se tudi vpliv podražitev naftnih derivatov in pomanjkanja voznikov v cestnem prometu. Dodatno obremenitev za logistiko pa predstavlja tudi dela tako na domači železniški infrastrukturi kot infrastrukturi okoliških držav. »Superpozicija vseh dejavnikov vpliva še kako negativno na dogajanje v naši industriji,« poudarja.

Pristanišča so v zadnjem obdobju začela uvajati restriktivnejše pogoje za dostavo blaga v pristanišča, kar povzroča logistom

dodatne skrbi, saj je potrebnega bistveno več usklajevanja s prevozniki, ladjarji, agenti, terminalom. »Vse to povzroča dodaten nemir, ki ne koristi dejavnosti. Tolaži nas le dejstvo, da se vsa pristanišča in operaterji v njih trenutno soočajo z enakimi težavami/izzivi,« dodaja.

### Preko zbirnikov zanesljivost malo boljša

Kapacitete so omejene tako pri ladijskem kot letalskem transportu. V **cargo-partnerju** v primeru letalskega transporta to rešujejo z zakupom čarterskih letov. »Pri ladijskih prevozih se še vedno pojavljajo blank sailingi in zamude ter hkrati dolge čakalne vrste za razklad v lukah. Del blaga preusmerimo preko zbirnikov, kjer je zanesljivost malo boljša kot pri polnih zabojnikih. Velik problem je tudi pomanjkanje voznikov tovornjakov,« dodajajo.

Dodatne zamude povzročajo zaprtja mest na Kitajskem in s tem zmanjšan obseg poslovanja pristanišč, spomnimo le na zaprtje mest Shenzhen in Šanghaj. Za Evropo veliko težavo predstavlja zaprtje ruskega zračnega prostora in transportnih poti preko Ukrajine, ki predstavljajo pomembno tranzitno povezavo iz Evrope na Daljni vzhod in nazaj. Večina letalskih prevoznikov sedaj leti iz Azije v Evropo preko južnega koridorja, čez Turčijo, kar pomeni daljšo pot in višje stroške. Hkrati je zaprta tudi železniška svilna cesta.

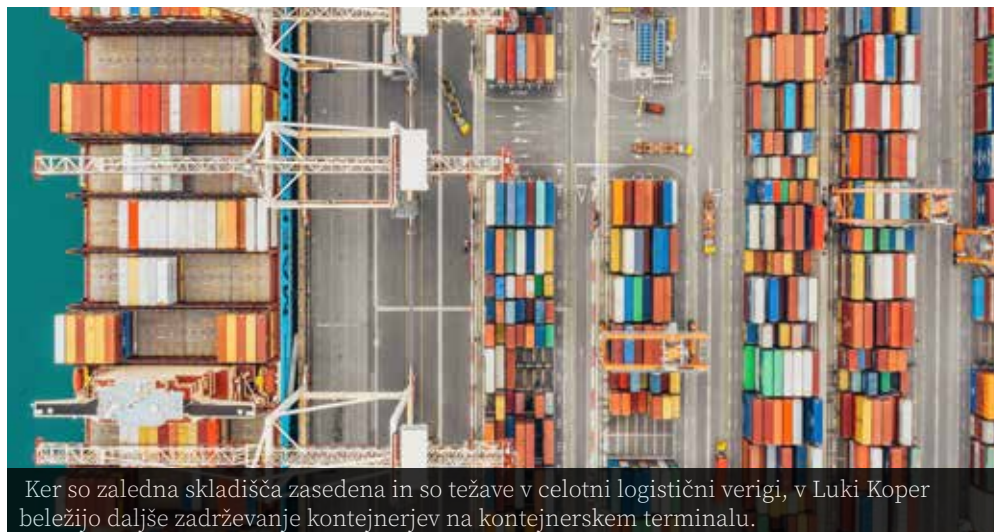
#### HORIZONTI PRIHODNOSTI

##### Cilj: Infrastrukturni pogoji

Gospodarstvo potrebuje sodobno in kvalitetno infrastrukturo za razvoj, zato so nenehna vlaganja v izgradnjo in posodobitev infrastrukture ključna za ustvarjanje teh pogojev.

### Cene dnevno lahko zanihajo tudi za desetkrat

Nepredvidljive so razmere tudi v letalskem prometu. Že vse od izbruha covid-19 je težava, da je povpraševanje večje od ponudbe, kar je pripeljalo do dviga cen. »V izogib visokim cenam prevoza nekateri izvozniki iščejo druge poti



Ker so zaledna skladišča zasedena in so težave v celotni logistični verigi, v Luki Koper beležijo daljše zadrževanje kontejnerjev na kontejnerskem terminalu.

Foto: Kristijan Stojaković

oz. tovor čaka na boljše pogoje,« povedo v družbi **Fraport Slovenija**. Cene lahko zanihajo tudi za desetkrat na dnevni bazi. Na ceno v zadnjem obdobju vpliva tudi višja cena goriva.

### Večina letalskih prevoznikov sedaj leti iz Azije v Evropo preko južnega koridorja, čez Turčijo, kar pomeni daljšo pot in višje stroške. Hkrati je zaprta tudi železniška svilna cesta.

»Obseg tovarnega prometa na našem letališču na splošno raste. Lani ga je bilo 22 % več kot leto pred tem, marca 15 % več kot marca lani,« pravijo v družbi Fraport Slovenija. Zaradi vojne v Ukrajini in zaprtja zračnega prostora je manj letov iz Japonske. Dodatno težavo spet predstavlja izbruh covid-19 na Kitajskem, kjer ob manjšem pojavu lahko zaprejo celoten terminal. Posledično lahko pride do zamud in cene so višje.

### Bistvenega izboljšanja letos ne pričakujejo

Čedomir Bojanić iz podjetja Fining ne pričakuje, da bi se razmere v letošnjem letu bistveno spremenile. »Dokler bodo razmere na globalnem trgu tako zapletene, kot so sedaj, jih z lokalnimi rešitvami ne bo možno reševati. S stabilizacijo razmer na globalnem trgu se bodo normalizirale tudi razmere na lokalni ravni,« poudarja Bojanić. »Nekateri bolj črnogledi so mnenja, da se bodo trenutne razmere vlekale vse do konca 2023,« navede in doda,

da bo veliko odvisno tudi od tega, kako se bo razvijala situacija v Ukrajini. »Za slovensko logistiko bi bilo ključno imeti operativno železniško infrastrukturo. Žal smo na tem področju zaradi napačnih političnih odločitev v preteklosti zamudili ključni prebojni trenutek. Zamuda z izgradnjo drugega tira med Koprom in Divačo se še kako pozna. Danes bi z operativnim dodatnim tirom zagotavljali bistveno kakovostnejšo in učinkovitejšo oskrbovalno pot za uporabnike v regiji, pa je žal politika s svojimi odločitvami »poskrbela«, da temu ni tako,« obžaluje pretekle odločitve.

### Najpomembnejši so fleksibilnost, hitra odzivnost, preučene alternativne poti in rešitve, urgentni prevozi ipd.

V podjetju cargo-partner pričakujejo, da se bodo pomanjkanje prostora in zamude pri dobavah nadaljevali še vsaj do konca letošnjega leta. Prav tako je težko pričakovati, da se bodo znižale cene prevozov, saj poleg vseh naštetih težav k višjim cenam transporta prispeva tudi porast cen energentov. »Situacija na trgu prevozov je zelo kompleksna in nepredvidljiva, zato je težko izpostaviti ukrepe, ki bi bili ustrezni. Najpomembnejši so fleksibilnost, hitra odzivnost, preučene alternativne poti in rešitve, urgentni prevozi ipd. V trenutni situaciji je skoraj za vsako pošiljko treba najti rešitev po meri,« pojasnjujejo v podjetju cargo-partner. ■