



Robert Sever
direktor GZS – Združenja za promet

INTERVJU

Tudi iz te krize bo slovenska logistika izšla kot zmagovalka

Vsaka kriza prinaša priložnosti. Za logistiko in transport je trenutna kriza lahko odlična priložnost za nadaljnjo digitalizacijo panoge.

Barbara Perko, foto: Kraftart

Logistika se kot preostalo gospodarstvo sooča z nepredvidljivimi razmerami. Poleg visokih cen goriva, naraščajočih stroškov težave nastajajo tudi zaradi velikega povpraševanja, saj primanjkuje ustreznega kadra. **Direktor GZS – Združenja za promet Robert Sever** poudarja, da je treba storiti vse, da slovenska logistika ostane konkurenčna sosednjim državam.

Kako podjetja ocenjujejo trenutno dogajanje, povezano s cenami goriv?

Na združenju smo pričakovali nadaljevanje regulacije cen goriva, kar se je zgodilo

še pod prejšnjo vlado, ko je bila cena res ugodna, zato je kratkoročno to ustrezen ukrep. Opozorjamo, da se je cena goriva od začetka leta dvignila za 30 % in tako visoka cena predstavlja že več kot tretjino vseh stroškov prevoznikov. Na združenju smo pozvali prevoznike, ki so naši člani, k dvigu prevoznin, če želijo ohraniti likvidnost. Izračunali smo, da bi morali prevozniki že samo zaradi dviga cen goriva od začetka leta dvigniti prevoznine nekje med 6 in 8 %, ob zadnji dodatni podražitvi goriva pa skoraj za 10 % v primerjavi s prevozninami ob začetku leta.

Zavedamo se, da regulacija cene goriva dolgoročno ni vzdržna, zato smo vladi predlagali, da najdemo dolgoročno vzdržen model. Predlagali smo shemo, po kateri bi država, podobno kot v Italiji, subvencionirala ceno goriva svojim prevoznikom in tudi ostalim panogam, ki so veliki odjemalci goriva. Seveda pa mora biti vsaka taka državna pomoč gospodarstvu prijavljena pri Evropski komisiji (EK).

Ali so vaš predlog uvedbe sheme pozdravili?

Imamo zagotovilo ministra za infrastrukturo, da bodo preučili predlog in preverili pri EK. Vemo pa, da bo preteklo nekaj časa, da komisija odgovori, ali je shema dopustna in v kakšni meri. V vmesnem času bodo skušali z regulacijo omiliti posledice.

Koliko časa lahko dejavnost še čaka pomoč?

Rad bi poudaril, da si želimo konkurenčnost panoge in ne izdatnejše pomoči od ostalih sektorjev. Vemo, da države v naši soseščini ravnaajo podobno. Madžarska je najbolj posegla na trg cen, kar se že pozna pri konkurenčnosti njihovih prevoznikov na trgu. Vlado opozorjamo, da želimo imeti enake oziroma primerljive pogoje z državami v naši soseščini, da ohranjamo konkurenčnost naših prevoznikov na mednarodnem trgu. Glede na razmere je trenutno stanje vzdržno. Če pa





se bo kriza še poglobila, bodo potrebni močnejši posegi.

Kako uspešni so bili prevozniki, ko gre za zvišanje prevoznin?

Bil bi preveč optimističen, če bi rekel, da je to uspelo večini prevoznikov. Nekoliko jim gre na roko povpraševanje po prevozih, ki je večje od kapacitet na trgu. Zato verjamem, da je večini uspelo doseči višje cene prevozov. Vedeti moramo, da so tudi ostali stroški porasli – stroški vzdrževanja od 20 do 25 %, nabavne cene vozil pri nekaterih dobaviteljih za več kot 30 %. Na trgu se na novo vozilo čaka tudi po osem mesecev. Kar je ključno in traja že nekaj časa, je pomanjkanje kadra. Manjši odstotek vozil zaradi pomanjkanja kadra že stoji, ker podjetja nimajo voznega osebja, ki bi lahko peljala vozila.

Kje pa je še potencial za odkrivanje kadra? Prevozniki imajo težavo, ker se je t. i. balkanski bazen izčrpal. Na tem mestu moram poudariti, da država niti malo ne pomaga s skrajšanjem postopkov za pridobivanje delovnih dovoljenj. V Nemčiji, na primer, že nekaj let velja zakon, po katerem lahko zaposliš tujca in v času, ko on že dela, urejaš vso potrebno dokumentacijo za izdajo delovnega dovoljenja. Pri nas traja administrativni postopek več kot tri

mesece ali celo dlje. Poleg tega bo treba odpreti možnosti za zaposlitev kadra tudi z drugih trgov, npr. Filipinov.

Na drugi strani bo treba veliko narediti v izobraževalnem sistemu, da bomo lahko dobili domač kvalificiran poklicni kader. Pomembno je ozaveščanje, da tudi ta poklic omogoča dostojno življenje in da so se pogoji dela z napredkom tehnologije neprimerljivo izboljšali. Trenutno je izobraževalni sistem za poklic voznik - avtomobil prilagojen odraslim, nič pa ni narejenega, da bi se lahko mladi vključevali v poklicno šolo.

Kaj pa drugi kadri?

Primanjkuje kvalificiranega kadra v skladiščanju, prometnikov in drugih profilov, kot so špediter, pomorski agent itn. Obalno gospodarstvo v dejavnostih prometa je po dolgih letih spet razpisalo kadrovske štipendije, s katerimi mlade vabi, da bi se vključili v ta poklic.

Zaradi covid in vojne v Ukrajini je prišlo do določenih sprememb v logističnih tokovih. Kako je Slovenija to izkoristila?

Glede na trenutne razmere in prenasičenost kapacitet v Luki Koper bi lahko rekli, da smo zmagovalci, ampak vedno je treba s previdnostjo zreti v prihodnost. Ključno je, ali bomo uspeli te tokove

zadržati. Zdaj je pravi čas za vlaganje v infrastrukturo. Ta je bila vedno ozko grlo, na kar opozarjamo pristojne. Pomembna so tudi vlaganja v nove tehnologije. S povečevanjem pretovora in povečanim obsegom blagovnih tokov imamo težavo pri prevozu tega blaga do naših zalednih trgov. Pri promociji prednosti naše geostrateške lege se moramo zavedati, da je slovenska logistika odvisna od blagovnih tokov, ki prihajajo v Slovenijo, predvsem s pomorskih trgov. Te blagovne tokove je treba zadržati s kvalitetnim in konkurenčnim logističnim servisom ter doseči višjo dodano vrednost, saj je v panogi pod povprečjem EU.

Cestni tovorni promet je v porastu.

Tako je, cestni tovorni promet raste po vsej Evropi. V času covid je nekoliko zastal, a potem spet začel rasti, lani kar za 17,5 %. Vse bolj prihajajo v ospredje prizadevanja za preusmeritev tovora s cest na železnice in ostale alternativne okolju prijazne oblike prevozov. Dejanska potreba po cestnem prevozništvu še vedno raste. Ocenjujem, da bo oskrba v zadnji milji še vedno ostala v domeni cestnega transporta.

Kaj pa železniški tovorni promet?

V času covid je doživel veliko ekspanzijo, čeprav raste nekoliko počasneje kot cestni tovorni promet, lani se je povečal za 2 %. Trenutno je v Sloveniji veliko težav pri organizaciji in izvedbi železniških prevozov predvsem zaradi izvajanja številnih projektov modernizacije železniškega križa. Vsekakor pa je železniški tovorni promet primerna alternativna cestnemu prevozništvu predvsem zaradi manjšega onesnaževanja in boljšega izkoristka porabljene energije. EK si že več let prizadeva za preusmeritev čim več tovora s prenatrpanih cest na železnice. Cestni tovorni promet se bo posledično stroškovno dodatno obremenil, zato bo gospodarstvo prisiljeno uporabljati železniški transport. Pomanjkanje kadra v cestnem prevozništvu prav tako sili k iskanju alternativ. V Sloveniji se vse več proizvodnih podjetij odloča za uporabo železniškega prometa. Prisotna je tudi želja po revitalizaciji

industrijskih tirov, saj bi tako lahko podjetja naložila blago na vagono neposredno pri svojih proizvodnih obratih.

Kako zadovoljni ste s stanjem prometne infrastrukture pri nas?

Pred kratkim smo na upravnem odboru združenja za promet posvetili celotno sejo razpravi o modernizaciji železniške infrastrukture v Sloveniji. Država se je odločila do leta 2025/26, ko bo dograjen drugi tir, modernizirati večino železniških odsekov, ki predstavljajo ozko grlo v Sloveniji. Odločitev države zelo pozdravljamo. V bodoče nas seveda čakajo vlaganja v hitre železniške povezave, predvsem za potrebe potniškega prometa. Ko gre za cestno infrastrukturo, vemo, da je tretja razvojna os pred začetkom izgradnje. Na najbolj obremenjenih odsekih avtocest pričakujemo, da se bo začel graditi tretji pas. V Horizontih prihodnostih smo opozorili na vse to. Težava pa je vedno in povsod umeščanje v prostor ter dolgotrajni postopki za dokončno realizacijo gradbenih projektov.

Kako bi opisali stanje v letalskem prometu?

Letalska povezljivost Slovenije se je v času covida zelo zmanjšala, zato bo treba na tem področju veliko narediti, da se spet vzpostavi. Vemo, da se Fraport trudi privabljal nazaj večino letalskih povezav s ključnimi zalednimi trgi, ampak mislim, da gre to prepočasi oziroma da bo potrebna izdatnejša pomoč države. Nenazadnje to delajo vse naše sosednje države, ki na tak ali drugačen način pomagajo pri subvencioniranju večje letalske povezljivosti svojega trga.

Kaj pa tovorni letalski promet?

Na tem področju se premika. Na letališču Ljubljana oziroma v širši okolici je bilo v zadnjem času veliko investicij v skladiščne kapacitete, naj omenim le največji - cargo partner in Kuehne+Nagel. Cargo partner ima ambicijo po še dodatnih kapacitetah, seveda pa te niso namenjene izključno letalskemu tovornemu prometu, ki je še vedno v Sloveniji v majhnem deležu. Fraport Ljubljana ima ambicije povečati delež tovrnega

letalskega prometa. Ključna pri tem pa je tudi infrastruktura. Na seji upravnega odbora združenja smo spregovorili tudi o povezavi letališča z železnico, predvsem je smiselna povezava na jedrno progo, zato upamo, da se bo to zgodilo čim prej.

V pomorskem prometu še vedno prihaja do velikih zamud in težav z iskanjem prostora na ladjah, cene prevozov so visoke.

V času covida in že pred pandemijo so se cene pomorskega prometa nepojmljivo povišale. Ukrajinsko-ruska kriza je pomorski promet iz črnomoških luk preusmerila na evropska pristanišča. Luka Koper je doživela enormno povečanje povpraševanja po prihodu ladjarjev, zato so njene pristaniške kapacitete prezasedene, podobno kot v številnih drugih pristaniščih. Na drugi strani so zaradi povečanja svetovne blagovne menjave ladje prezasedene in na trgu manjka kapacitet, posledično se v ladijskem prometu soočamo z velikimi zamudami. Praktično ni več rednih linij in točno določenih časovnih oken, ampak je sreča, če je ladja sploh odpremljena oziroma pride v pristanišče.

Prezasedenost pristaniške infrastrukture, ki ni kos tolikšnemu povpraševanju, je pristojne v Luki Koper, kot tudi v številnih drugih pristaniščih, prisilila v razmišljanje o nujnosti zalednih terminalov, s čimer bi razbremenili pristaniško

pretovorno infrastrukturo, o čemer smo v preteklosti že govorili.

V takšnih razmerah povečanega obsega dela je ključna primerna organizacija in uporabljena tehnologija, kar nas pripelje do nujnosti digitalizacije v logistiki. Analize so pokazale, da se z digitalizacijo zmanjša potreba po kadrih, poleg tega so določene operacije izvedene hitreje, tudi do 40 % in z manjšimi stroški. Luka Koper je v zadnjem času vložila ogromna sredstva v posodobitev procesov in uvedbo novih tehnologij. Tudi ostala podjetja v naši panogi so pripravljena na koriščenje prednosti, ki jih prinaša digitalizacija. Pomemben korak pri tem bo morala narediti tudi država, predvsem s čim prejšnjo digitalizacijo vseh postopkov v pomorskem prometu in tudi ostalih vrstah prometa. Že nekaj let govorimo o nujnosti vzpostavitve Enotnega okna (Single Window) v logistiki, ki bo po našem mnenju olajšalo organizacijske težave, ki jih imamo trenutno in so posledica večjega povpraševanja in prostorskih stisk na vseh področjih.

Ali lahko pričakujemo, da bo na področju digitalizacije zaradi trenutnih negotovih razmer prišlo do zastoja?

Ocenjujem, da je kriza, ki nas čaka, tisti ključni trenutek, ko bodo podjetja – ki se mimogrede zavedajo pomena vlaganj v digitalizacijo – prisiljena k še poglobljeni





implementaciji novih tehnologij, ki so na trgu. Na drugi strani bo morala tudi država narediti korak naprej. Tehnološke rešitve na trgu so. Kot primer bi navedel, da je naše združenje s 1. julijem začelo z uporabo elektronskega pomorskega dokumenta Bill of lading (eFBL). Ponosni smo, da je eno od aplikacij razvilo slovensko podjetje CargoX, ki ponuja storitev preko Mednarodnega združenja FIATA. Mi bomo s pridom izkoristili to priložnost digitalizacije in jo ponudili našim članom.

Menim, da je sedaj ključni trenutek, ko bi se lahko zgodil pomemben korak k uvajanju vseh novih tehnologij, ki so dostopne na trgu. Pred leti smo govorili, da vedno kalkuliraš, ali je strošek vlaganj v sodobno tehnologijo upravičen, glede na to, kar ti prinese. Mislim, da v tem trenutku je.

Lahko podobno pričakujemo pri prehajanju nove tehnologije v voznem parku?

V mednarodni špediciji smo veliko pričakovali od plinskih vozil v tovornem prometu, a je zdaj prišlo do zastoja. Slovenija je bila nepripravljena na tem področju. Vemo, da infrastruktura ni dorasla temu, govorim o zadostnem številu črpalk, ki bi zadostile potrebam v primeru, da bi prevozniki masovno kupovali vozila na plin. V primerjavi s sosednjimi državami smo bili nekonkurenčni tudi pri ceni

plina. Prizadevamo si za subvencije za nakup teh vozil, ki so dražja od ostalih vozil.

Zelo veliko se pričakuje od električnih vozil, predvsem na področju dostave v mestih in na krajših relacijah. Na dolgih relacijah ima elektrika svoje omejitve predvsem zaradi teže in kapacitete baterij. Metan in biometan je v večji meri prisoten v potniškem prometu. V mednarodni špediciji se trenutno največ pričakuje od vodika, kjer pa je razvoj šele na začetku in bo preteklo še nekaj časa do serijske proizvodnje vozil.

Morda je za to še toliko bolj smela napoved, da bo pridobil intermodalni promet – železnica za dolge razdalje in nato zadnja milja dostava s cestnim prometom.

Kaj bi bilo treba storiti na področju javnega potniškega prometa pri nas?

Pravi koraki so se zgodili, ko je država prepoznala, da je treba javni potniški promet integrirati – mestni, primestni in železniški transport povezati v skupno ponudbo prevoza potnikom. Velik premik predstavlja tudi približevanje javnega potniškega prometa najbolj ranljivim skupinam. Malo pa je bilo narejenega na frekventnosti prihodov in odhodov avtobusov in vlakov na določene destinacije. Deloma je za to kriva razpršenost naselij pri nas, koncentracija ljudi in delovnih

mest v večjih mestih. Premalo je bilo narejenega na povezljivosti in vlaganju v standarde povezljivosti, zato imamo občutek, da javni potniški promet še zdaleč ni konkurenčnem osebnemu prometu. Ogromno se nas na delo še vedno vozi z osebni avtomobili, kljub visokim stroškom in zastojem na cestah, žal, ker na določenih relacijah enostavno ni alternative ali pa je ta časovno nesprejemljiva.

Že pred leti smo predlagali, da bi sistem povračila stroškov za prevoz na delo preusmerili v javni potniški promet, ampak ne tako, kot se dogaja zdaj, ko večina delodajalcev krije stroške javnega potniškega prometa, delavec pa, namesto da bi kupil vozovnico javnega potniškega prometa, porabi to za povračilo stroška za gorivo v osebni vozilu za pot na delo. Ta sredstva bi bilo treba vlagati neposredno v javni potniški promet, ta pa bi bil primoran dvigniti standard povezljivosti migracijskih središč.

Katere kratkoročne cilje ste si zastavili v združenju?

Trenutno si prizadevamo s predlogi državi čim bolj omiliti našim članom posledice energetske krize. Odprtih imamo precej projektov, ki smo jih dorekli še s prejšnjo vlado in za katere smo dobili zagotovilo sedanje, da se bodo odvili naprej. Že nekaj let je naša prioriteta digitalizacija v logistiki. Na združenju smo promotor digitalizacije v logistiki, prizadevamo si, da v Sloveniji postanemo prvi v Evropi, kjer bi dosegli pomembne premike na področju digitalizacije. Prioriteta ostaja uvedba Enotnega okna (Single Window) v logistiki, ki je tudi eden glavnih projektov v okviru SRIP ACS+ Mobilnost.

Lahko iz povedanega sklepam, da se za slovensko logistiko ne bojite?

Slovenska logistika je v vseh letih, tudi v največjih krizah vedno izšla kot zmagovalka. V času zadnje finančne krize so se številna logistična podjetja v Sloveniji znašla v težavah in tudi propadla. To je bilo res hudo obdobje za slovensko logistiko. Trenutno menim, da je logistika v dobri kondiciji in da bo tudi iz te krize prišla kot zmagovalka. ■