

# Logistika je v Sloveniji še vedno podhranjena

**Bolj dinamični trgovinski tokovi zahtevajo izobražene kadre ter veliko vlaganja v optimizacijo delovnih procesov.**

Nina Šprohar

## »V naslednjih letih lahko pričakujemo izredno hiter razvoj«

Kakšne kadre trenutno potrebujejo v logistiki?

»Vsekakor je vedno več potreb po visokotehnološko izobraženih kadrih predvsem zaradi hitre rasti in razvoja panoge logistike v delu digitalizacije in avtomatizacije,« pravi direktor Poslovne enote Logistični center BTC Robi Košir. Poleg tega doda, da »tako nam kot celotni panogi primanjkuje tudi skladiščnih delavcev in komisionarjev, zato se poslužujemo tudi zaposlovanja delavcev iz tujine«.

»Pozitivna gospodarska klima nam omogoča, da tudi logistika v Sloveniji dobi svoje pravo mesto, saj je bila doslej in je na določenih segmentih še vedno, vsaj kar se tiče cenovnih pogojev, podhranjena,« pravi Košir. Rast načrtujejo predvsem s krepitvijo povezav s strateškimi partnerji ter z osredotočanjem na ukrepe in projekte, ki bodo zagotavljali čim boljše pogoje za zaposlene, s čimer bodo posledično zagotavljali stabilnost pri zaposlenih in minimalno fluktuacijo. »Logistični center družbe BTC je zato v letošnjem letu, kot bo tudi v letu 2019, zasledoval strateške cilje rasti, digitalno-tehnološkega preboja in konsolidacije skladiščnih lokacij,« napove Košir in doda, da gre trend razvoja sicer v smeri digitalizacije in avtomatizacije procesov. »V naslednjih letih lahko pričakujemo izredno hiter razvoj in preboj tehnologij na tem področju. Le tako bomo lahko nadomeščali primanjkljaj delovne sile, zviševali produktivnost in s tem povečevali dodano vrednost na zaposlenega. Načrtujemo širitev obsega poslovanja tako na domačem trgu kot v regiji, narediti nameravamo preboj v smeri avtomatizacije in digitalizacije procesov, čim več pa bi radi izvedli tudi v smeri konsolidacije in s tem optimizacije procesov,« zaključuje Košir.

## Uvozno carinjenje na morju

Čedomir Bojanić, direktor podjetja Fining in predsednik Sekcije pristaniških špediterjev, ki deluje v okviru GZS - Združenja za promet, meni, da so »zaradi digitalizacije današnji trgovski tokovi bistveno bolj dinamični od tistih izpred nekaj let«, saj tako industrija 4.0 kakor razmah spletne trgovine zahtevata nova

znanja in prilagoditve carinskih postopkov. »Od svoje ustanovitve leta 2014 Sekcija pristaniških špediterjev zastopa interese svojih članov ter na mednarodnih forumih izmenjuje znanja in dobre prakse, med drugim tudi s področja zastopanja v carinskih postopkih. Med naloge sekcije sodi tudi izboljševanje delovnih pogojev in procesov v smislu hitrejše odpreme blaga skozi koprsko pristanišče do končnih uporabnikov na zalednih trgih (Avstrija, Madžarska, Slovaška idr.), ki jih člani sekcije servisirajo,« pojasni Bojanić. Na kakšen način lahko te postopke izboljšajo? »Med pomembnejšimi dosežki za izboljšavo je vsekakor uvozno carinjenje na morju. Postopek omogoča carinskemu posredniku vložitev carinskih listin še preden ladja z blagom prispe v pristanišče, tako da je do njenega prihoda blago že ocarinjeno in pripravljeno za nadaljnjo odpremo. Sam postopek omogoča uporabnikom večjo prožnost pri organizaciji svojih dobavnih verig, medtem ko daje carinskemu organu več časa za kontrolo,« napredek povzame Bojanić.

Logistika hitro pokvarljivega blaga ter logistika za avtomobilsko industrijo s pridom izkoriščata možnost carinjenj 24/7, ki ga omogoča slovenska carinska administracija. Ta zagotavlja ponudnikom bistveno večjo prilagodljivost in konkurenčnost na mednarodnih trgih. »Tudi ostale poenostavitve, ki jih omogoča carinska zakonodaja in jih slovenska carinska administracija spodbuja, omogočajo slovenskim

**Carinjenje na morju omogoča carinskemu posredniku vložitev carinskih listin še preden ladja prispe v pristanišče.**

**Poenostavitve, ki jih omogoča carinska zakonodaja, omogočajo carinskemu posredniku optimalne pogoje za poslovanje.**



Foto: Deposithotos

**Na področju carinskega posredovanja je še precej možnosti za izboljšave predvsem na področju digitalizacije.**

carinskim posrednikom optimalne pogoje za poslovanje,« razloži Bojanič. Carinjenje blaga pa ni le carinski postopek. Velikokrat blago pred sprostitvijo v prost promet kontrolirajo tudi druge službe, kot recimo Uprava RS za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin. »Dobro sodelovanje in usklajenost veterinarskih in fitosanitarnih inšpektorjev s carinskimi je ravno tako pomembno kot prej navedene poenostavitve,« pravi Bojanič in doda, da je na področju carinskega posredovanja vseeno še precej možnosti za izboljšave predvsem na področju digitalizacije. »Uvedba Enotnega vstopnega okna (Single Window) bi s povezovanjem vseh deležnikov logistične verige

#### Glavna razvojna dilema: Drugi tir

Glavna razvojna dilema Luke Koper je še vedno izgradnja drugega tira. »Koprsko pristanišče je tranzitno, kar pomeni, da sta dve tretjini blaga, ki ga tukaj pretovarjamo, namenjeni zalednim državam, zato ima pristanišče visok delež pripeljanega tovora po železnici (60 odstotkov). Sedanja, enotirna železnica, ima premajhno kapaciteto, da bi lahko vzdržala načrtovan razvoj pristanišča in rast pretovora, poleg tega je v slabem stanju in potrebuje neprestano vzdrževanje,« pravi Sebastjan Šik, vodja področja odnosov z javnostmi v Luki Koper.

omogočila dodatno optimizacijo postopkov, racionalizacijo stroškov ter dodatno pohitritev postopkov, posodobitev cestne in železniške infrastrukture pa bi omogočila še boljšo oskrbo domačega in zalednih trgov,« zaključí.

#### Ladjarji utrjujejo svoj položaj

Tudi v špedicijskem podjetju Europacific so na področju digitalizacije zelo aktivni. »Že več let gradimo svoj ERP (enterprise resource planning) sistem, v katerega zadnje čase pogosto vključujemo že znane in preverjene rešitve,« pravi direktor Rok Kobal, ki meni, da digitalizacija ključno pripomore k večji produktivnosti. »Pomembno je tudi, da v podjetje privabimo najboljše ljudi na svojih področjih, zato tiste, ki najbolj izstopajo, zaposlimo, tudi če nimamo razpisanih novih potreb po sodelavcih,« doda.

Kobal opaža, da je na področju logistike trenutno najbolj opazen trend konsolidacija, saj ladjarji utrjujejo svoj položaj in kupujejo druga podjetja. Veseli ga, da se Luka Koper neprestano širi in da raste njen promet ter da se bliža nujno potreben drugi tir. Manjši izziv luki sicer predstavljata Luka Trst in Luka Rijeka, a Kobal doda, da so logisti po drugi strani »globalni igralci« in lahko tovrstnim tokovom sledijo. »Če lokalno podjetje želi uspeti, ne sme delovati na mikro lokaciji, temveč kot rešitev v celotni regiji,« še pove. gg

FINING D.O.O. | Ferrarska 17, SI-6000 Koper, Slovenija | T +386 5 630 3100 | E [fining@fining.si](mailto:fining@fining.si) | [www.fining.si](http://www.fining.si)



**FINING**

#### • Carinsko posredovanje

- uvoz
- izvoz
- tranzit
- poenostavljeni postopki (predcarinjenje in carinjenje 24/7)
- poročanje o carinskem statusu tovora, asistiranje pri inšpekcijskih pregledih
- "fiskalno" uvozno carinjenje za podjetja iz drugih držav članic Evropske skupnosti
- poročila Instrastat

#### • Davčno zastopanje

- poročanje FURS

#### • Pristaniška logistika

- zagotavljanje vhodne in izhodne

- pristaniške dokumentacije za zabožnike (kontejnarje), tovornjake, vlake, ladje
- priskrbovanje potrdil o pričvrščevanju in kakovosti tovora
- organiziranje polnjenja in praznjenja zabožnikov
- priprava transportnih listin
- poročilo o zalogah, stanju tovora in svetovanje
- naročanje zabožnikov
- priprava tovora za transport
- koordiniranje projektnih tovorov
- posredovanje pri oskrbi ladij
- pregled tovora
- ostale storitve povezane s tovorom



pristaniški špediterji  
in carinski posredniki

