

MAGAZIN Logistika

Poslovna revija o logistiki

DECEMBER 2024 • Številka 10



SLZ: Pregled aktivnosti in načrti za 2025

Reportaža: Konferenca Keep IT Simple

Prejemniki nagrade ELA Awards 2024

Trendi v skladiščni logistiki

Letalski tovorni promet

**Srečno
2025**

VESELE PRAZNIKE
IN USTVARJALNO NOVO LETO 2025
VAM ŽELI
EKIPA PARKELJ!





16 ELA Awards 2024: Nagrada za najboljši logistični projekt v Evropi

34 Letalska logistika spodbudno v leto 2025



4 Novice

8 SLZ: Ostajajmo zvesti svoji viziji povezovanju vseh deležnikov v logistiki

12 Keep IT Simple: Na Bledu z rekordno mednarodno udeležbo

16 ELA Awards 2024: Nagrada za najboljši logistični projekt v Evropi

18 Intervju: Christophe Baboin, La Poste in Pierre Khoury, Shippeo

21 Intervju: Dr. Marko Cedilnik



24 Nagrada za najboljšo predstavitev - Žabka Poljska

26 Artex: Trendi v skladiščni logistiki



28 Zunanje izvajanje logističnih storitev

32 DHL Ekspres Slovenija: Gradnja novega logističnega centra na Brniku

34 Letalska logistika spodbudno v 2025

38 Analiza strateškega sektorja: Pomorsko gospodarstvo v Sloveniji

Izdajatelj
Tehnis Media d.o.o., Ljubljana

Glavni in odgovorni urednik
Janko Zrim

Sodelavci
Maja Pogačnik, dr. Bojan Bešković,
Vida Petrovčič, dr. Josip Orbanič,
Boštjan Paušer, Nejc Zafran,
Marko Kroflič

Naslov uredništva
Linhartova 3, 1000 Ljubljana
T: 01 430 60 60
E: logistika.magazin@tehnis.si
www.etransport.si

Marketing in oglasno trženje
Martina Kermavner
T: 041 913 193
T: 01 430 60 65
E: martina@tehnis.si

Oblikovanje in grafična priprava
Studio Tehnis d.o.o.,
Sebastijan Frumen

Tisk
Schwarz print, d.o.o.
Ljubljana

Distribucija
Ekdis, d.o.o.
in Pošta Slovenije, d.d.

Revija Logistika Magazin
izhaja 4-krat letno.

Logistika Magazin je
uradna revija Slovenskega
logističnega združenja.



Copyright © Logistika Magazin
ISSN 2784-6784.

Kakršna koli reprodukcija in posredovanje edicije ali njenih posameznih delov sta dovoljena le s pisnim soglasjem izdajatelja.

Slika na naslovnici
© Depositphotos



GS1

Digitalna evolucija izvirnih rešitev

Sredi decembra so v organizaciji GS1 Slovenija, ki deluje na področju mednarodnih standardov GS1 za identifikacijo in elektronsko izmenjavo podatkov, pripravili za njihove partnerje niz strokovnih predavanj s skupnim imenom Dan GS1. Ključne tematike tradicionalnega dogodka, ki je potekal v prostorih Gospodarske zbornice Slovenije, so bile namenjene predstavitvi nove generacije kod in z njimi povezanim standardom ter tehnologijam za kakovostnejše poslovne procese in bolj trajnostno prihodnost. Strokovno srečanje so razdelili na tri sklope. Prvi je vključeval novosti s področja globalne identifikacije in kakovosti podatkov, kar predstavlja osnovo za učinkovito poslovanje sodobne družbe. Drugi niz so zaznamovala predavanja pod skupnim naslovom »Kode nove generacije za rešitve trajnostne prihodnosti«. V tretjem delu so zbrani »zajadrali« v svet interoperabilnosti globalnih standardov pri razvoju izvirnih rešitev, pri tem so slušatelji



S skeniranjem QR kode lahko dostopate do posnetka celotnega dogodka.



izvedeli marsikaj zanimivega o uporabi preverljive umetne inteligence in standarda GS1 Digital Link, skladiščenja in logističnih rešitev v povezavi s standardi GS1, izvirnega označevanja embalaže ter vloge 2D kod v svetu modernega gospodarstva.

VISOKA ŠOLA B&B

Strokovna konferenca Izzivi trajnostnega razvoja

Visoka šola za trajnostni razvoj B&B je novembra v Kranju organizirala že peto konferenco z naslovom Izzivi trajnostnega razvoja. V treh dneh skupaj se je zbralo več kot 130 udeležencev, tako v živo kot po spletu in prisluhnilo 35 strokovnjakov, ki so predstavljali dragoceno znanje in izkušnje s področja energetike, trajnostne logistike in krožnega gospodarstva. Drugi dan konferenca je bil namenjen trajnostnim inovacijam v oskrbovalnih verigah, pri čemer je osem govornikov predstavilo svoje strokovne prispevke na to temo. Strokovni program se je zaključil z okroglo mizo Trajnostna revolucija: izzivi logističnih podjetij, ki jo je vodil naš sodelavec Boštjan Paušer, glavni urednik revije Transport & Logistika. Na okrogli mizi so o logističnih izzivih govorili: mag. Robert Rauch, vodja inovacijskih projektov (Fraport Slovenija, d. o. o.), mag. Aleš Lampret, nacionalni vodja pogodbene logistike (Kühne + Nagel, globalni logistični servis, d. o. o.), Tadej Pojbič, direktor Oskrbovalne verige (Ljubljanske mlekarne, d. o. o.), mag. Ulrich Zorin, vodja Službe za razvoj novih tehnologij (DARS, d. d.) in mag. Tomaž Lanišek, vodja Urada za razvoj, pametno skupnost in projekte MOK (Mestna občina Kranj).

**Hödlmayr praznuje trideset let delovanja v Sloveniji**

Hödlmayr v Sloveniji letos s ponosom praznuje 30. obletnico svojega delovanja. Hčerinska družba avstrijskega podjetja se je razvila v enega izmed vodilnih ponudnikov avtomobilske logistike v Sloveniji. Sedež in prvo skladišče sta bila v ljubljanskem BTC, a so skladiščne površine hitro postale premajhne in leta 1999 se je podjetje preselilo na novo lokacijo v Logatec. Hödlmayr je poleg skladiščenja vozil integriral še nove logistične storitve, pranje ter popravila vozil s klasičnimi in Smart repair metodami.



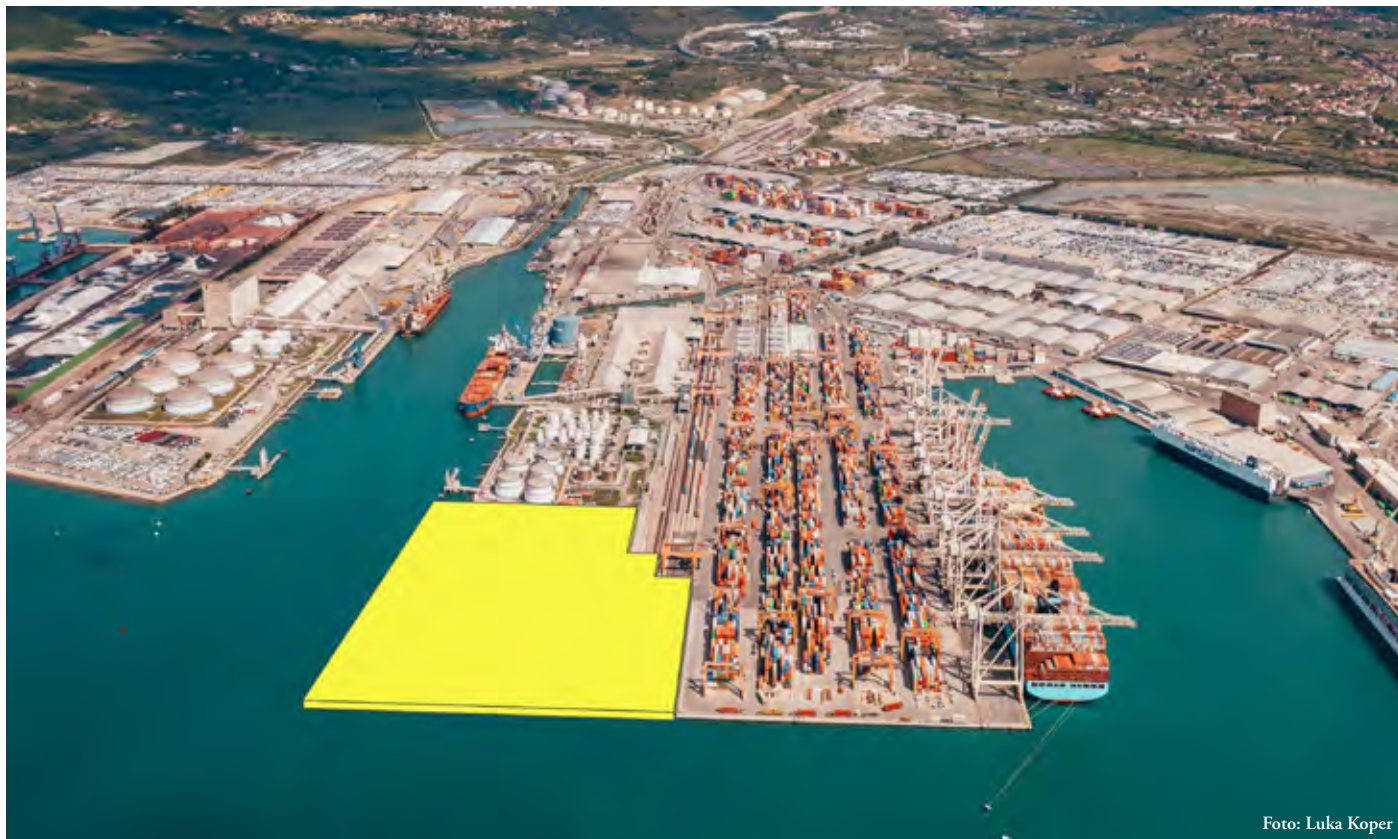


Foto: Luka Koper

LUKA KOPER

Izbran izvajalec gradnje severnega dela prvega pomola

Luka Koper je sporočila odločitev o izbiri izvajalca gradnje severnega dela pomola I. Dela bo izvajalo podjetje Kolektor Koling Inženiring, inštalacije, proizvodnja, d. o. o., s partnerjem CGP, družba za gradbeništvo, inženiring, proizvodnjo in vzdrževanje cest, d. d. Vrednost javnega naročila, ki je bilo vodeno po odprtem postopku in objavljeno tudi na evropskem portalu javnih naročil, znaša 152.919.797,22 EUR brez DDV. Blagovna skupina kontejnerjev je za Luko Koper strateškega pomena. V okviru projekta bo zgrajenih 326

metrov obale z dvema privezoma in pridobljenih 7 hektarov dodatnih skladiščnih ter manipulativnih površin. Poglobilo se bo tudi morsko dno ter zgradila vsa potrebna infrastruktura.

Ob tem v Luko Koper poudarjajo, da samo investicijo pogojujejo tudi zahtevni okoljevarstveni pogoji, ki bodo upoštevani v vseh fazah gradnje, vse s ciljem, da so vplivi na okolje čim manjši. Gradnja severnega dela pomola bo po načrtih trajala do konca leta 2027.

Tehnološko sodoben in energetsko učinkovit logistični center na stičišču regionalnih in mednarodnih oskrbovalnih poti.

Logistični center Zalog

NOVO



lcz.btc.si



- Energetsko učinkovit objekt;
- 50.000 paletnih mest;
- sodobne tehnološke rešitve;
- domača in mednarodna distribucija.

POŠTA SLOVENIJE

Optimizacija dostave zadnjega kilometra

Z napredno optimizacijo poti lahko poštna podjetja prihranijo do 20 odstotkov stroškov, izboljšajo učinkovitost in prispevajo k trajnostnim ciljem z zmanjšanjem emisij ogljika. S prepoznavanjem teh težav in priložnosti namerava Pošta Slovenije, vodilni ponudnik poštних in logističnih storitev, preoblikovati svojo logistiko in dostavo prek strateškega partnerstva s podjetjem FarEye, vodilnim globalnim ponudnikom tehnologije zadnjega kilometra. To sodelovanje obravnava več perečih izzivov, s katerimi se Pošta Slovenije sooča pri svojih prizadevanjih za racionalizacijo in izboljšanje dostave. Rešitev FarEye je zasnovana tako, da se integrira z obstoječimi sistemi Pošte Slovenije, kar zagotavlja gladek prehod in takojšen vpliv na operativno uspešnost. Rešitev se bo uporabljala za različne vrste pošiljk – pisemske in manjše pakete, paketne pošiljke, logistične pošiljke, ekspresne pošiljke ter za dodatne dejavnosti, kot so praznjenje poštних predalov in podpisovanje dokumentov.



INTEREUROPA

Intermodalna povezava Intereurope med Koprom in Beogradom

Intereuropa je predstavila novo redno železniško povezavo, ki povezuje strateško pomembno pristanišče Koper s terminalom Nelt Dobanovci v Beogradu. Ta napredno zasnovana intermodalna rešitev združuje hitrost, zanesljivost in ekološko odgovornost, kar bo podjetjem v regiji omogočilo bolj učinkovite in stroškovno ugodne logistične rešitve.

Z uvedbo te nove železniške povezave Intereuropa strankam omogoča nižje stroške prevoza, saj kombinacija železniškega in cestnega transporta znižuje stroške goriva, cestnin in morebitnih zastojev na cestah. Prevoz z vlakom omogoča večjo zmogljivost, hkrati pa zmanjša potrebo po dodatnih manipulacijah z blagom. Intermodalni prevoz z zmanjšano uporabo cestnega prometa

prispeva k nižjim emisijam CO₂, kar je ključno za podjetja, ki stremijo k trajnostnemu poslovanju in znižanju svojega ogljičnega odtisa. Vlaganje v okolje prijaznejše transportne rešitve je korak naprej k bolj trajnostni prihodnosti. Z uporabo železniških povezav se zmanjšuje tveganje za zamude, ki so pogoste na cestah zaradi prometnih zastojev ali nepredvidenih razmer. Nova povezava omogoča tranzitni čas med Koprom in Beogradom v le treh dneh, kar zagotavlja pravočasne in zanesljive dobave. Intermodalni prevoz omogoča kombinacijo različnih načinov transporta, kar pomeni večjo prilagodljivost za stranke. Z novo povezavo lahko podjetja optimizirajo prevoze glede na svoje specifične potrebe in tako zagotovijo optimalno učinkovitost celotne logistične verige.



DIGITALNA TRANSFORMACIJA



PODJETJA, KI NE SPREJMEJO PRAVOČASNO DIGITALNE TRANSFORMACIJE, POGOSTO ZAMUDIJO PRILOŽNOSTI, KI JIM JIH PRINAŠA TEHNOLOŠKI NAPREDEK.

Dobro poznan primer tega je podjetje Kodak, ki je bilo nekoč gigant na področju fotografije, a je propadlo zaradi zadržanosti pri sprejemanju digitalnih tehnologij. Prvi prototip digitalne kamere je bil razvit že leta 1975 v Kodak-u, vendar je podjetje zamudilo priložnost, da prepozna potencial in spremeni svoj poslovni model. Namesto tega je skušalo tekrovati z analognimi kamerami in ni uvidelo sprememb na trgu, kot so kamere v pametnih telefonih in deljenje slik na družbenih omrežjih.



Za uspešno digitalno transformacijo je ključno prepoznati nove priložnosti in se prilagoditi novim potrebam trga, kar vključuje spremembo poslovnega modela in načina razmišljanja.

V ta namen Slovensko logistično združenje (SLZ) organizira Akademijo digitalne transformacije. Na jesenskih predavanjih smo preučili primere podjetij, ki so se uspešno ali neuspešno spoprijela z izzivi digitalizacije ter razjasnili pojme, kot so digitizacija, digitalizacija in digitalna transformacija. Pogledali smo kaj prinaša prihodnost in nove priložnosti v tehnologijah, kot so droni za prevoz tovora, kamioni brez voznikov in indukcijske ceste.

Akademija se nadaljuje v letu 2025 z novimi temami in primeri dobrih praks, podrobnosti pa so na voljo na spletni strani www.slz.si pod Dogodki.

SLZ AKADEMIJA
DIGITALNE
TRANSFORMACIJE

Nadaljujemo v
letu 2025

15.1.2025

12.2.2025

Cilji predavanj
2025:

- Osredotočenost na praktične korake, potrebne za uspešno izvedbo digitalnih projektov, vključno z obvladovanjem izzivov in izkoriščanjem priložnosti.
- Predstavitev različnih rešitev in storitev s strani ponudnikov, ki so tudi pomemben partner v procesu digitalne transformacije.


SLOVENSKO LOGISTIČNO ZDRUŽENJE
SLOVENIAN LOGISTIC ASSOCIATION

 www.slz.si

 info@slz.si

IGOR ŽULA, Predsednik SLZ

OSTAJAJMO ZVESTI SVOJI VIZIJI POVEZOVANJU VSEH DELEŽNIKOV V LOGISTIKI

Za nami je pestro in uspešno logistično leto, saj je panoga logistike v Sloveniji kljub nekaterim napovedim v začetku leta, ki so nakazovala na previdnost, presegla napovedi in ustvarila rast tako pri poslovanju kot tudi pri investicijah. Tudi Slovensko logistično združenje (SLZ) beleži uspešno leto z rekordnim številom dogodkov, udeležencev in članov. Ob izteku leta smo se o letošnjih dosežkih in načrtih za leto 2025 pogovarjali s predsednikom SLZ, gospodom Igorjem Žulo.

Kako bi ocenili leto 2024 za Slovensko logistično združenje? Katere ključne dogodke in aktivnosti bi izpostavili in zakaj?

Leto 2024 je za SLZ zelo pomembno. Zares se nam je veliko dogajalo.

Število članov se je krepko povečalo, tako da danes povezujemo že več kot 280 strokovnjakov, managerjev in lastnikov podjetij.

Na novo smo zaposlili našo prvo sodelavko Majo Pogačnik, ki se je v delo s člani že dobro vpeljala. To je izjemno pomembno, saj smo hkrati postali tudi partner v mednarodnem projektu, kar je za naš nadaljnji razvoj izjemnega pomena.

Logistični kongres raste iz leta v leto. Z letošnjim letom smo presegli številko 600 udeležencev, in kar je najpomembnejše, se dokončno dali na koledar najpomembnejših logističnih dogodkov v regiji. To nam je regija tudi priznala, saj smo se dogovorili za sodelovanje s številnimi združenji in zbornicami v regiji, kar bomo v prihodnjih letih nadgrajevali.

Naš drugi dogodek Keep IT Simple smo v letošnjem letu združili z dogodkom Evropskega logističnega združenja (ELA) – ELA Award, kjer smo podelili nagrado za najboljši evropski logistični projekt leta.

A najbolj smo zadovoljni s prvim delom dogodka, kjer smo predstavljali družbe, ki ponujajo tehnološke in informacijske rešitve s področja logistike. Na dogodku, ki je tokrat potekal na Bledu smo presegli številko 200, vsi udeleženci in razstavljalci pa so bili nad dogodkom navdušeni, kar je odlična popotnica za naprej.



Začeli smo z uvodnimi predavanji našega novega produkta »Akademija digitalne transformacije«, ki ji bomo v letu 2025 nadgradili, saj gremo od splošnega h konkretnemu. A hkrati nadaljujemo s predavanji, ki obravnavajo mehke veščine vodenja.

Na naših spletnih straneh smo začeli projekt »SLZ Vozlišče«, ki preko odstrani vključuje vsebine posameznikov, ki premikajo meje v oskrbnih verigah, strokovne vsebine in kratke novice našega združenja. Vse to je izjemnega pomena, saj veliko pove o našem združenju, ki postaja center strokovnih logističnih vsebin. Ker ves čas poudarjamo,

da je treba stroko postavljati v ospredje, je to za nas pomembno, saj tudi s tem sledimo našim ciljem.

Oktobra ste v soorganizaciji z ELA organizirali tudi ELA Awards 2024. Zakaj je nagrada za najboljši logistični projekt, tako na nacionalni kot evropski ravni, pomembna?

Nagrada je izjemnega pomena. V okviru ELE se nagrajujejo samo projekti, ki so že prejeli nagrado za najboljši logistični projekt leta na nacionalni ravni. Torej so vsi projekti vrhunski sami po sebi. V SLZ pa želimo te projekte približati slovenski

strokovni javnosti, saj ti projekti enostavno širijo obzorje. Uspešen projekt pomeni, da so bili doseženi izjemni rezultati, da je bil projekt voden odlično in, da je močno interdisciplinaren. Imeti možnost spremljati predstavitev takšnih projektov na enem mestu, je za tiste, ki se odločajo za investicijo oziroma naslednjo fazo razvoja v logističnih procesih neprecenljivo. Hkrati je tudi za SLZ izjemna priložnost, da iz tega bazena na Logistični kongres pripelje predstavitev izjemnih projektov, saj logistični kongres temelji na prikazu dobrih praks. Dejstvo, da je bila prireditev v Sloveniji, pa pomeni, da smo v letu 2023 Slovenci prejeli nagrado za najboljši projekt na evropski ravni, ker veliko pove tudi o nas.

V letu ste pristopili tudi k projektu Intercluster. Lahko na kratko predstavite, za kaj gre in kakšen je namen tega projekta?

Intercluster je zanimiv projekt, saj vključuje združenja in zbornice iz celotne ADRON regije. Usmerjen je v nadgradnjo »clusterskega« sodelovanja na področju logistike.

V SLZ smo vključeni v strokovno komisijo na eni strani, na drugi strani pa smo del ekipe. A v SLZ imamo ambicijo ugotoviti kako namesto novih »clustrov«, nadgraditi obstoječe z novimi vsebinami.

Ker smo zavezani k sodelovanju, je to za nas izjemnega pomena, tudi zato, ker se tudi preko teh vsebin uveljavljamo v regiji.

Kako ocenjujete trenutni vpliv geostrateških razmer na logistiko v Sloveniji in širši regiji?

Kako so te razmere vplivale na podjetja in njihove poslovne strategije?

Od globalnih vplivov je za Slovenijo najpomembnejše dogajanje v Nemčiji, splošno pomanjkanje kadrov, vedno večji pritisk na cene, vedno večje zahteve po trajnosti in vedno večji pomen vključevanja start-upov v svoje procese.

Jasno je, da se dogajanje v Nemčiji pozna na našo ekonomijo. Ohlajanje za nas najpomembnejšega trga se nujno pozna v poslovnih načrtih, tudi če se v letošnjih rezultatih še ne pozna, se bo to poznalo prihodnje leto. Kot vemo, je bila industrija proti carinam na Kitajske proizvode, saj trgovinske vojne pač niso dobre, še posebej s trgi, ki so za nas pomembni. Tukaj imam občutek, da se tega zavedamo in so aktivnosti usmerjene v nadomeščanje. A se na trgu pričakuje manjše povpraševanje in posledice se bodo poznale. Žal pa razbremenitve gospodarskega okolja ni na vidiku.



Splošno pomanjkanje kadrov se pozna. V logistiki in proizvodnji še posebej. Delavci v skladiščih in proizvodnji, vozniki, disponenti so danes deficitarni kader. Zaposlovanje tuje delovne sile je v zadnjem času na višjih obratih. Vedno več je storitev, ki so povezane s to ponudbo. Izziv ostaja pri usposabljanju in uvajanju do polne produktivnosti. Izkušnje tu so različne.

Pritiski na cene so v logistiki vedno, a danes je zaradi ohlajanja ta pritisk še večji. Podjetje išče rezerve v večji produktivnosti, bodisi skozi »lean« ukrepe bodisi skozi investicije v tehnologijo. A investicije v napredno tehnologijo, tisto, ki nas vodi do uspešne t. i. digitalne transformacije imajo še veliko rezerv. Tu bi bila spodbuda države na mestu. Trajnostno poročanje je svoja zgodba. Smo v fazi, ko se podjetja zavedajo, da jih prihodnje leto čaka izziv. A smo še vedno preveč usmerjeni v pripravo prvega poročila. Tu smo usmerjeni v poročanje naključno izbranih kazalnikov. A poročila bi morala odražati stanje, ki je rezultat ukrepov, s katerimi se podjetja zavezujejo k zmanjševanju ogljičnega odtisa. Pričakujem izzive ob naslednjih poročanjih, ko bo treba kazati napredek, glede na letošnje poročilo. Znanja in rešitve, ki jih ponujajo start-upi, so velika priložnost. Slovenci smo praviloma inovativni pri vključevanju start-upov v naše poslovanje ima še velike rezerve. Start-upe vključujemo v poslovanje preko izkoriščanja njihovih znanj ali pa preko financiranja projektov s pridobitvijo lastniškega deleža. Pa tukaj nismo omejeni samo na Slovenijo. Savdska Arabija se je odločila, da bo razvijala umetno inteligenco. V ta namen vlagajo 100 mrd dolarjev, podjetja in rešitve pa bodo

iskali in investirali po vsem svetu. Seveda se Slovenija nikakor ne more primerjati s SA, a način razmišljanja je pravi. Menim, da smo v tem elementu še zelo na začetku. Torej imamo tudi tu še rezerve.

Imate morda kakšne odzive s trga, kako slovenska podjetja in logisti pričakujejo leto 2025, kakšne so napovedi (glede poslovanja, novih investicij ipd.)?

Investicijsko razpoloženje je v Sloveniji nižje, kot je v regiji. Spodbuden je načrt investicij v železniško infrastrukturo, a vendarle se je treba opredeliti tudi do intermodalnih terminalov in to močno spodbuditi. V Sloveniji je na železniški trasi veliko križišč, trije transportni koridorji prečkajo Slovenijo. Čas je, da to začnemo izkoriščati. Žal je več primerov, ko družbe prestavljajo logistične aktivnosti na Hrvaško in nato od tam oskrbujejo oba trga. Zagreb je milijonsko mesto, kar gravitacijo logično potegne južneje. Schengen, vedno bolj ugodno poslovno okolje pri naših sosedih in na drugi strani vedno nove omejitve pri nas, pa te odločitve pospešujejo. Posledično se rast pri nas zmanjšuje.

Kakšni so načrti združenja za leto 2025, kaj lahko člani pričakujejo od SLZ-ja?

Naša zaveza, da dajemo stroko na prvo mesto ostaja. Ostajajo tudi vsi ključni dogodki. Logistični kongres, Keep IT Simple, obiski sejmov, predavanja in pikniki. Spodbujanje prijav na »logistični projekt leta« in »logist leta« ostajajo, saj sta ti dve nagradi motivacijske narave. S temi



nagradami želimo spodbuditi in nagraditi ambicioznost v logistiki. A dodatno pozornost bomo namenili nadgradnji začetih projektov. »SLZ Vozlišče« in podkaste bomo nadgradili in upam, da bomo znali te vsebine približati našemu okolju. Ne samo članstvu. Digitalna transformacija je za vsa podjetja izjemnega pomena. To niso projekti digitalizacije ali informatizacije, pač pa gradnja celotnega poslovnega modela v družbi okrog (novih) tehnoloških rešitev. Tu smo v Sloveniji še zelo na začetku in bomo s predavanji na to temo nadaljevali. Vse skupaj bomo nadgradili praktičnimi predstavitvami konkretnih rešitev – digitalizacijskih ali tehnoloških preko webinarjev. Hkrati pa mehke vsebine vodenja ostajajo kot del predavanj, ki jih ponujamo v okviru SLZ aktivnosti. Z našim ključnim dogodkom – »logističnim kongresom« bomo šli bolj pogumno v povezovanje z drugimi dogodki v regiji. Pospeševali bomo »networking« in sodelovanje v širši regiji. Tu je še veliko priložnosti in smo šele na začetku. Interno bomo nadaljevali projekt

digitalizacije. Počasi se spogledujemo tudi z dodatnimi zaposlitvami. Delo z mladimi in večja prisotnost pri strokovnih vprašanjih, tudi na nacionalni ravni, so vsebine, ki jim bomo v prihodnje dali večji pomen, predvsem v smislu razvojnih aktivnosti SLZ. Krepili bomo sodelovanje z

Združenjem za promet pri Gospodarski zbornici, ki je naš naravni partner. Politično delovanje ni v našem fokusu, vsekakor pa je strokovno. To partnerstvo se kaže tudi pri vzpostavljanju »Strateškega sveta« za razvoj logistike, kjer želimo dati svoj prispevek. A hkrati nadaljujemo ambicijo po večji komunikaciji z našimi člani. Želimo si več komunikacije. Želimo si več predlogov o potrebah s strani našega članstva. A ta komunikacija ni enostavna. Povečevanje udeležbe na naših dogodkih in nadgradnja komunikacije do članstva in nazaj ostaja v središču naših prizadevanj.

Na Logističnem kongresu 2024 ste že nakazali aktivnejšo vlogo v širši regiji. Nam lahko zaupate, kakšni so načrti, je to dolgoročna vizija Združenja?

Osebo verjamem v sodelovanje. Sam trdim, da je »oholost mati nazadovanja«. Tisti trenutek, ko bomo začeli verjeti, da smo najboljši in najboljši, se bo začel konec SLZ-ja. Gospodarstvo se v regiji zelo razvija. In se bo z nami ali pa brez nas. Torej je dobro biti zraven. Želimo si nadgraditi sodelovanje med združenji, zbornicami in izbranimi dogodki v regiji. Preveč dogodkov pomeni inflacijo dogodkov in posledično padec kvalitete. Zato je pomembno, da se izbrani dogodki med seboj povežejo in si medsebojno pomagamo. Če se začnemo z dobrimi gospodarskimi iniciativami med lastniki podjetij in managerji na logističnem kongresu v Sloveniji, zakaj potem tega ne bi nadaljevali v Zagrebu, Sarajevu, Beogradu, Dunaju itd.

SLZ kot tak seveda ostaja zvest Sloveniji in našemu članstvu. A logistični kongres je postal naša pomembna blagovna znamka in si pridobiva mednarodno veljavo. To želimo izkoristiti, da pomagamo našim članom pri iskanju priložnosti tudi zunaj Slovenije. In seveda obratno.

S pomočjo Evropskega logističnega združenja želimo več Evrope pripeljati v Slovenijo.

Po vašem osebnem mnenju, kam bi morali vsi, ki kakorkoli sodelujemo z logistiko oz. oskrbovalnimi mrežami v prihodnosti nameniti več fokusa? Kje morda najbolj zaostajamo za konkurenco? (op. v mislih imam težave s kadri, tehnologije, digitalna transformacija ...)

Težav s kadri nimamo samo v Sloveniji. Uvajanje novih tehnoloških rešitev je nujno, a na pameten in celovit način. Pameten pristop k digitalni transformaciji je torej nujen. A če moram nekaj izpostaviti in dati na prvo mesto, menim, da moramo dati »umetni inteligenci« priložnost. Tega vlaka enostavno ne smemo zamuditi. Umetna inteligenca je ena od novih tehnologij, ki omogoča digitalno transformacijo in dokazano daje rezultate. V Sloveniji pa smo že v fazi, ko imajo tudi zainteresirana podjetja, ki so pripravljena investirati, težave pri teh projektih, ker enostavno ni razpoložljivega kadra.

Še kaj za konec?

Slovensko logistično združenje se po številu članov približuje številki 300. Z logističnim kongresom smo letos presegli številko 600 udeležencev, z dogodkom Keep IT Simple pa 200. Na logističnem kongresu smo letos imeli 65 sponzorjev, podpornikov. S številom različnih doživetij, ki jih ponujamo svojim članom, se redno gibljemo okrog 15. Imamo »svojo« revijo »Logistika magazin«, ki jo pripravljamo skupaj z revijo Transport & Logistika. Rastemo torej v vseh pogledih, a smo še daleč od naših ciljev. Imamo še ideje in energijo. Zato se vsem našim članom, udeležencem na naših dogodkih, sponzorjem in podpornikom naših dogodkov, ekipi iz Tehnis Medie, iskreno zahvaljujem za podporo. To nam daje moč in energijo, da delamo dobro za Slovensko logistiko še naprej.

Slovensko logistično združenje (SLZ) ostaja zvesto Sloveniji in svojemu članstvu. Logistični kongres, ki ga vsako leto organizira SLZ, pa je postal njihova pomembna blagovna znamka, ki pridobiva na mednarodni veljavi. »To želimo izkoristiti, da pomagamo našim članom pri iskanju priložnosti tudi zunaj Slovenije. In seveda obratno. S pomočjo Evropskega logističnega združenja (ELA) želimo več Evrope pripeljati v Slovenijo,« so ambicije Igorja Žule, predsednika SLZ.





LOGISTIČNI KONGRES

OSKRBOVALNE VERIGE V ZNANOSTI IN PRAKSI

LOGISTIČNI KONGRES 2025

**Rešitve za prihodnost proizvodnje,
transporta in oskrbovalnih verig iz
prve roke največjih managerjev v regiji!**

2.–4. APRIL 2025, GH BERNARDIN, PORTOROŽ

**Kako prepoznati za nas prave
trende in se učinkovito odzvati?
V treh dneh bote spoznali:**

- **ODLOČEVALCE** s področja industrije, informacijskih in tehnoloških rešitev, transporta, logistike, šolstva in države;
- **NAJBOLJŠE PRAKSE** iz sveta proizvodnje, transporta in logistike;
- **PRILOŽNOSTI IN UČINKE SODELOVANJA ORGANIZACIJ** znotraj oskrbovalnih verig;
- **DOBRE PRAKSE TRAJNOSTNEGA UPRAVLJANJA (ESG)** logistike in proizvodnje;
- **KAKO S POMOČJO DIGITALNEGA DVOJČKA NADGRAJEVATI LOGISTIČNE PROCESSE;**
- **PRILOŽNOSTI AVTOMATIZACIJE, ROBOTIZACIJE IN DIGITALIZACIJE** oskrbovalnih verig;
- **PRIMERE UČINKOVITOSTI VPELJAVE LOGISTIKE NA DVORIŠČU »Yard Managementa«;**
- **PRILOŽNOSTI UPRAVLJANJA S TUJO DELOVNO SILO;**
- ter **ŠTEVILNE ZANIMIVE PROJEKTE** domačih in tujih fakultet.

**Prijavite se in se pridružite 700+
managerjem in odločevalcem!**

**ŠE NISTE ČLANI SLZ? S prijavo na kongres do letnega
članstva v Slovenskem logističnem združenju za isto ceno!**

Bralci revije Transport&Logistika in Logistika Magazin do 10 % ugodnejše kotizacije s kodo LOGTL.

ORGANIZATOR:



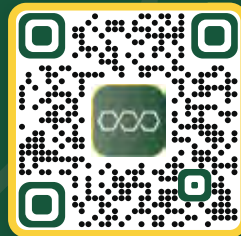
700+
UDELEŽENCEV

20+
DRŽAV

30+
DOMAČIH IN TUJIH
PREDAVATELJEV

20+
PRIMEROV
DOBRIH PRAKS

6
PLENUMOV



logisticnikongres.si

ZLATI SPONZORJI

SPONZOR VEČERA

GLAVNA MEDIJSKA PARTNERJA

PARTNERJA KONGRESA



SREBRNI SPONZORJI





Konferenca Keep IT Simple 2024

NA BLEDU Z REKORDNO MEDNARODNO UDELEŽBO

Oktobra je bila na Bledu izpeljana še ena konferenca Keep IT Simple 2024- IT v logistiki in proizvodnji. Letošnji dogodek je bil še posebej slovesen, saj je od prve konference minilo 10 let, hkrati pa je konferenci v popoldanskem delu sledil prestižni dogodek, podelitev ELA Awards 2024, v soorganizaciji Evropskega logističnega združenja (ELA), ki nagrado ELA Awards tudi podeljuje.

Več kot 200 prijavljenih in odlični odzivi kažejo na optimizem glede ambicij podjetij po izboljšavah, vlaganjih v razvoj in sodelovanju. Dan, ko so tudi temni deževni oblaki nad Blejskim jezerom izgubili moč, da bi zasenčili pozitivno energijo več kot 200 udeležencev 8. konference Keep IT Simple 2024 – IT v logistiki in proizvodnji in ELA Awards 2024.

Digitalizacija in tehnološke rešitve

V Bled Rose hotelu, ki je za en dan postal stičišče najsodobnejših tehnologij za avtomatizacijo in digitalizacijo v logistiki in proizvodnji

ter najboljših logističnih projektov, je potekala nepozabna izmenjava znanja, vizij in izkušenj. Udeleženci so se povezali s kar osmimi ponudniki rešitev, ki so predstavili svoje rešitve in inovacije za logistiko in/ali proizvodnjo ter spoznali pet konkretnih, najboljših evropskih logističnih projektov.

»Konferenca Keep IT Simple je usmerjena neposredno v predstavitev digitalizacijskih in tehnoloških rešitev, ki dokazano pomembno izboljšujejo proizvodne in logistične procese v podjetjih,« je poudaril Igor Žula, predsednik Slovenskega logističnega združenja (SLZ). Ob



Udeleženci pa so imeli priložnost dobiti vpogled v nove rešitve in se z njimi konkretno spoznati za vpeljavo v vsakdanjo prakso. Ker za vsemi inovativnimi idejami in tehnologijami stojimo ljudje, je bila konferenca tudi priložnost za druženje in navezovanje novih poslovnih in prijateljskih vezi.

Osem primerov rešitev za avtomatizacijo in digitalizacijo

Na konferenci smo se z moderatorjem, Robertom Bičkom, iz podjetja 3 Projekt d.o.o., sprehodili skozi širok nabor rešitev za avtomatizacijo in digitalizacijo v logistični in/ali proizvodni industriji. Podjetja, partnerji konference, so predstavila osem rešitev, vsaka s svojim specifičnim pristopom in zgodbo.

Znotraj dinamičnega razvoja notranje logistike postaja avtomatizacija vse bolj ključna za ohranjenost konkurenčnosti podjetij. V ospredje prihajajo mobilni roboti (AGV/AMR), ki se prilagajajo sprememba v okolju in so učinkoviti, prilagodljivi ter omogočajo varno in natančno upravljanje skladišč. Podjetje Jungheinrich je predstavilo prednosti teh mobilnih robotov, izpostavilo ključne razloge za njihovo uvedbo ter izzive, s katerimi se podjetja soočajo ob implementaciji.

Prenašanje bremen in tehnologija v sodobnem svetu

V svetu, kjer se tradicija prepleta s sodobnostjo, prenašanje bremen na glavi ali ramenih še vedno ostaja običaj (ali edina možnost) v številnih delih sveta, tako kot je bilo že tisočletja. V svetu, kjer se arhitektura dviguje do neba, pa so prenašanje bremen prevzeli stroji. Podjetje Mobilis, ki se ukvarja s projektiranjem, razvojem in implementacijo lastnih manipulacijskih sistemov v industriji, ponuja raznolike rešitve, ki poenostavljajo ta postopek. Udeleženci konference so imeli priložnost spoznati široko paleto njihovih programov – od vakuumskih, električnih, pnevmatskih in teleskopskih manipulatorjev



tem še dodaja: »Keep IT Simple dopolnjuje Logistični kongres, kjer predstavljamo vse te rešitve v praksi s strani uporabnikov. A oba dogodka, kot drugi dogodki SLZ-ja, imajo en skupni imenovalac – namenjeni so uporabnikom. Želimo dvigniti ambicijo po spremembah na bolje, po pametnih vlaganjih v razvoj naših proizvodno-logističnih storitev, bodisi internih ali eksternih.«

Priložnosti za povezovanje in izmenjavo mnenj

A konferenca niso bila zgolj predavanja o rešitvah in orodjih. Bila je priložnost za podjetja, da se povežejo s potencialnimi strankami.





do vakuumskih in mehanskih prijemal. Napredek v tehnologiji in ergonomiji prinaša številne rešitve za lajšanje prenašanja bremen v proizvodnji, logistiki in trgovini. V prihodnosti lahko tak pričakujemo še večji napredek na tem področju, kar bo prineslo nadaljnje izboljšave v varnosti in učinkovitosti delovnega okolja.

Z več kot 20-letnimi izkušnjami tudi podjetje Defor uspešno rešuje izzive na področju manipulacije. Njihov lastni proizvodni program dopolnjujejo s sodelovanjem z uglednimi evropskimi podjetji, kar zagotavlja celovite rešitve za stranke. Na konferenci Keep IT Simple 2024 so v goste povabili predstavnike švedskega podjetja TAWI, pionirje na področju vakuumskih manipulatorjev, ki so sploh prvi razvili tovrstno opremo.

Od industrijske revolucije do umetne inteligence

Prvi zametki avtomatizacije segajo v čas industrijske revolucije v 18. stoletju. Takratni izum strojev, zlasti parnega stroja, je dramatično povečal produktivnost tovarn in postavil temelje za prihodnje inovacije. Ko je Henry Ford leta 1913 uvedel tekoči trak v avtomobilsko industrijo, je ta premik povzročil množično proizvodnjo, kar je sprožilo proces standardizacije in avtomatizacije v številnih industrijskih panogah.



Na kakšen način razmišljati o avtomatizaciji skladišča ali procesne linije, robotizaciji specifičnega proizvodnega procesa ali vgradnji namenskih obdelovalnih strojev, so na konferenci predstavili predstavniki podjetja Robotehnika. Njihova ključna prednost je zagotavljanje celovitih rešitev za povečevanje produktivnosti na temelju lastne proizvodnje in lastnega razvoja rešitev – od začetne ideje, kjer prisluhnejo potrebam in zahtevam naročnika, do faze konstruiranja, izdelave komponent, programiranja naprav in njihove končne implementacije.

Blago k človeku, ali človek k blagu?

Ko razmišljamo o avtomatizaciji skladiščenja in komisioniranja, se pojavi ključna dilema: je bolje, da blago pride k človeku ali pa človek gre k blagu? Na to vprašanje ni univerzalnega odgovora, saj je odločitev odvisna od številnih dejavnikov, kot so kompleksnost in število naročil, obseg asortimana artiklov, časovna okna, posebni temperaturni režimi ipd.



Podjetje OMNI-PRO je predstavilo rešitve »modula« za vertikalno skladiščenje. Dilema vertikalni polični sistem ali paternoster sistemom je neposredno povezana z izbiro pristopa. Prednosti pristopa »blago k človeku« vključujejo zmanjšanje fizičnega napora za operaterje, boljši izkoristek njihovega delovnega časa, večjo osredotočenost ter hitrejšo komisioniranje, kar vse skupaj pripomore k zmanjšanju napak. Po drugi strani pa pristop »človek k blagu« ponuja večjo fleksibilnost, zlasti pri rokovanju z raznovrstnim blagom, vključno s tistim nepravilnih oblik ali velikosti, ki lahko pogosto zadržuje na komisionirni postaji.

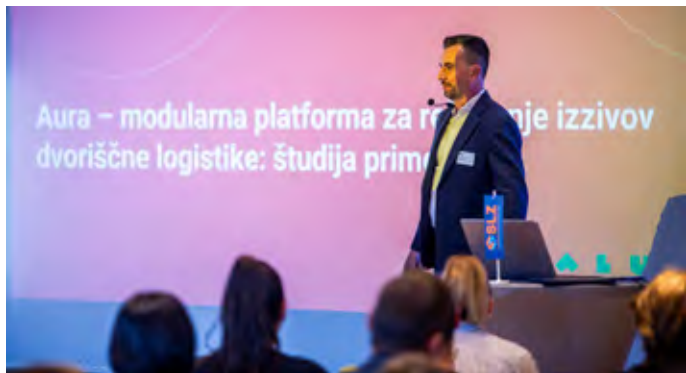
Novosti v upravljanju dvoriščne logistike

V času naraščajočih stroškov, pomanjkanja delavcev in povečanega obsega prevozov blaga šteje vsaka minuta. Korak naprej in sprememba strategije lahko odločijo med uspehom in neuspehom. Podjetje Lognet je predstavilo vizionarske programske rešitve, s katerimi dvigujejo logistično tekmo na višjo raven. Ključno orodje za ohranjanje natančnosti in učinkovitosti logističnih procesov ter



večje konkurenčnosti so napredni programski sistemi za organizacijo transporta in učinkovito upravljanje dvoriščne logistike (Yard Management).

Tudi podjetje Tensor se zaveda, kako ključno je avtomatizirati in optimizirati procese v logistični industriji ter poskrbeti za varnost. V odgovor na te izzive so razvili platformo Aura – celovit sistem za upravljanje dvoriščne logistike. Udeleženci konference smo se seznanili z značilnostmi in uporabnostjo platforme kar na konkretni študiji primera industrijske cone podjetja Talum, kjer so se lotili



celovite prenove dvoriščne logistike v Industrijski coni Kidričevo. Posebnost industrijske cone Talum je, da je znotraj nje več podjetij. Z implementacijo rešitve Aure je podjetje Talum doseglo enoten nadzor nad vsemi vstopno-izhodnimi točkami, kar je omogočilo digitalizacijo najave vozil, dokumentacije in poročil.

Digitalizacija ni več samo trend – je prihodnost

»Digitalizacija ni več le trend, je prihodnost proizvodne pokrajine.« Z mislijo Johna Smitha, strokovnjaka za industrijo, se poistovetijo tudi v podjetju Meta Smart Factory, kjer so zasnovali Digitalni ekosistem s pametno umetno inteligenco, posebej prilagojen za popolnoma avtomatizirane tovarne. Njihove rešitve temeljijo na konceptih Industrije 4.0, hkrati pa vas vodijo proti Industriji 5.0, kjer pametne tovarne in popolnoma avtomatizirane proizvodne linije postanejo resničnost. V Meta Smart Factory zainteresiranim partnerjem nudijo tudi možnost brezplačne testne uporabe njihovih izbranih rešitev.



Skupaj na logistični poti

Sodelovanje partnerjev konference, ki so omogočili da je bila tudi letošnja konferenca za vse udeležence brezplačna, je dodatno obogatila še podelitev priznanja za Logistični projekt 2024, ki ga je prejelo podjetje Grinblu, za kovinsko paleta iPallet.

Avtomatizacija in digitalizacija - končna postaja ali nov začetek?

Avtomatizacija in digitalizacija ne smeta biti cilja sama po sebi, temveč sta le orodji, s katerimi ustvarjamo resnično vrednost za podjetja in stranke.

Pravi izzivi niso zgolj v tehnologijah, ampak v naši pripravljenosti, da sprejmemo drugačen način razmišljanja. Spremembe so priložnost za spodbujanje inovacij, ki nam omogočajo prilagajanje procesov in poslovnih modelov, še preden je to nujno potrebno.



In ker avtomatizacija in digitalizacija vsekakor nista končni postaji, se znova srečamo prihodnje leto na Keep IT Simple 2025, kjer bomo še naprej gradili mostove med tehnologijami, inovacijami, našimi in vašimi izkušnjami, segli v roke novim udeležencem in objeli stare znance.

Od prve konference Keep IT Simple letos mineva 10 let. Tadej Pojbič, član UO in vodja projekta Keep IT Simple, ob desetletnici razmišlja: »Danes imajo oskrbovalne mreže in oddelki oskrbovalnih verig v podjetjih vse večji pomen, saj so vpleteni v skoraj vse procese v podjetju. S pravilno komunikacijo in poslovno odličnostjo je ključ do uspeha sodelovanje, tako znotraj oddelka kot tudi širše med poslovnimi partnerji, kupci itd. Sam sem mnenja, da moramo pogledati celotno vrednostno verigo »Full value chain« in skupaj z dobavitelji in kupci poiskati možne optimizacije posameznih procesov, s ciljem dodatnih prihrankov. Za to je potrebno vključiti vse deležnike in predstavnike različnih oddelkov oz. služb v podjetju (IT, nabava, prodaja, računovodstvo, skupne službe ipd.), da tudi oni dobijo širšo sliko in tako lažje pomagajo pri uvajanju sprememb. Najtežje je povezati in ustvariti zaupanje med deležniki ter posledično prihranke v celotni vrednostni verigi, najlažje jih je nato razdeliti med posamezne deležnike.«

Keep IT Simple spodbuja inovacije v logistiki in proizvodnji z vseh vidikov. Povezuje posameznike, podjetja, tehnologije ter odpira vrata novim idejam in priložnostim. S tem gradi trdne odnose med novimi in starimi znanci. Letos je konferenca povezala in navdihnila več kot 200 udeležencev, vključno s predstavniki iz sosednjih držav, kar je dokaz, da je skupnost, ki se je skozi desetletje oblikovala okoli dogodka, močna in raznolika. To pa je odlična popotnica za naslednjih deset let Keep IT Simple.



NAGRADA ZA NAJBOLJŠI LOGISTIČNI PROJEKT V EVROPI

V popoldanskem delu konference Keep IT Simple je sledil še posebej slovesen dogodek podelitve nagrade ELA Awards 2024, ki ga je letos organiziralo Slovensko logistično združenje (SLZ) v soorganizaciji Evropskega logističnega združenja (ELA), ki nagrado ELA Awards tudi podeljuje.

Ta dogodek je v Sloveniji združil pet najboljših logističnih projektov iz Evrope, pri čemer je bilo prisotnih devet članov mednarodne strokovne komisije ELA Awards 2024 in dvanajst članov vodstva ELA. Organizacija tega dogodka je bila za Slovensko logistično združenje velika čast in odgovornost, hkrati pa pomembna dodana vrednost za vse udeležence konference Keep IT Simple.

Ker je bil lanskoletni zmagovalni projekt NAFEZA, projekt slovenskega podjetja CargoX, je letošnji zaključni dogodek s predstavitev finalistov, v sodelovanju z ELA, organiziralo Slovensko logistično združenje. Izbrati najboljšega med najboljšimi je nevhvaležna naloga, zato Evropsko logistično združenje (ELA) zaupa to odgovornost dvanajst članska komisija, sestavljena iz predstavnikov članic ELA, predsedoval pa ji je Xavier Derycke iz Francije.

Udeležencem je bilo v živo na Bledu ali prek spletnega prenosa predstavljenih pet finalnih projektov:

- 1. Pametni sistem: rešitev za logistiko e-trgovine na Iberskem polotoku** (CTT, Correios de Portugal, prijava s strani APLOG, Portugalska)
- 2. Hamburg - zelena dostava** (Hermes, Germany GmbH, prijava s strani BVL Nemčija)
- 3. Nadzorni stolp za vidljivost v realnem času** (La Poste France, prijava s strani France Supply Chain by Aslog, Francija)
- 4. Shift2Rail** – rezervacija železniških in multimodalnih prevozov skupine Rail Cargo s preglednostjo v realnem času prek platforme Transporeon, ki omogoča popolnoma integriran prehod s ceste



na železnico vzdolž celotne oskrbne verige (Rail Cargo Group & Transporeon GmbH, prijava s strani VNL, Avstrija)

- 5. Avtomatizirana logistika v Žabki** - sodobne logistične rešitve za operativno učinkovitost in trajnostni razvoj (Żabka Polska Sp. z o.o., prijava s strani PTL, Poljska)

Finalist je bil tudi projekt podjetja USYNCR0 - »Sodelovanje med podjetji na področju upravljanja oskrbne verige v smeri trajnosti« (prijavljen s strani ICIL, Španija), vendar se dogodka žal niso uspeli udeležiti.

Shippeo in La Poste evropska logistična prvaka

Pet finalistov, vsak s svojimi odličnimi projekti, vendar le en zmagovalec. Markus Mau, predsednik Evropskega logističnega združenja (ELA) je skupaj s predsednikom strokovne komisije Xavierjem Deryckejem, podelil nagrado ELA Awards 2024 podjetjema Shippeo in La Poste za njihov skupni projekt »Nadzorni stolp za vidljivost v realnem času«.

Novost: nagrada za najboljšo predstavitev

ELA je v letošnji zaključni dogodek uvedla novost - izbor najboljše, najbolj navdihujoče predstavitve z glasovanjem občinstva. Avditorij blejskega hotela Rose je najbolj navdušil Jakub Kłoczko iz podjetja Żabka Polska, ki je prejel nagrado iz rok predsednika SLZ, Igorja Žule. V Slovenskem logističnem združenju so ponosni, da so gostili ta pomemben dogodek ter imeli priložnost osebno pozdraviti 13 članov upravnega odbora ELA, devet članov strokovne komisije in pet finalistov za nagrado ELA Awards 2024.





**ŽELIMO VAM
ČAROBNE PRAZNIKE
IN USPEŠNO NOVO LETO.**



SLOVENIJA

Gospodarska
zbornica
Slovenije



Združenje za promet



Christophe Baboin, La Poste in Pierre Khoury, Shippeo

NADZORNI STOLP Z VIDLJIVOSTJO V REALNEM ČASU

Shippeo, vodilni svetovni proizvajalec vidnosti v prometu v realnem času, in La Poste sta prejela prestižno nagrado Evropskega logističnega združenja (ELA) za projekt »Nadzorni stolp z vidljivostjo v realnem času« (»Real-Time Visibility Control Tower«).

Besedilo: Vida Petrovčič

Kontrolni stolp, ki ga je La Poste razvil v partnerstvu s podjetjem Shippeo, predstavlja pionirski pristop k upravljanju zapletenosti logistike po vsej državi. Kontrolni stolp, ki deluje 24 ur na dan, 7 dni v tednu, 365 dni v letu, upravlja:

- 5.000 dnevni cestni povezavi po Franciji prek mreže zaupanja vrednih prevoznikov.
- 22.000 transportnih nalogov, ki se dnevno upravljajo v realnem času.

Ta ambiciozen projekt je posodobil dispečerski center La Poste, kar podjetju omogoča, da:

- izkoristi podatke cestnega prometa, lokaciji tovornjakov v realnem času, na več zaslonih;
- predvidi morebitne motnje z aktivnim spremljanjem in z ukrepanjem manjša nevarnosti;
- izboljša poslovanje strank in jim omogoča, da ustrezno prilagodijo proizvodne urnike;

- izboljša zmogljivost prevoznika in zagotavlja merljivo zanesljivost dostave. Kontrolni stolp za vidljivost v realnem času je odličen primer, kako lahko digitalizacija in avtomatizacija dvigneta logistične operacije na višjo raven.

Preglednost in podatki v realnem času

Z izkoriščanjem najsodobnejših podatkov o vidljivosti v realnem času podjetja

Shippeo je La Poste pridobil nadzor nad svojimi prevoznimi operacijami, kar je občutno zmanjšalo zamude, hkrati pa povečalo preglednost in komunikacijo s strankami. Projekt je usklajen s ključnimi področji konference Keep IT Simple 2024 in prikazuje vlogo digitalnih rešitev v logistiki in upravljanju dobavne verige.

V začetku leta 2024 je projekt Control Tower prejel tudi prestižno zlato medaljo Rois de la Supply Chain, s čimer je še dodatno utrdil svoj status vodilne rešitve v panogi. Z integracijo tehnologije Shippeo je La Poste izboljšal kakovost in pravočasnost dobav, hkrati pa zmanjšal emisije CO2 s spremljanjem v realnem času. Med olimpijskimi igrami v Parizu leta 2024 se je kontrolni stolp izkazal za neprecenljivega, saj je bil promet okoli trinajstih olimpijskih prizorišč moten ali popolnoma blokiran. Motoriziranim dostavnim vozilom je bilo prepovedano krožiti po obrobju teh lokacij pred in med dogodki in po njih. Kontrolni stolp je omogočil La Poste, da prilagodi vozne rede za distribucijske centre in olajšane dostave s peš in tovornim kolesom na omejenih območjih. Ta celovita infrastruktura za vidljivost je podjetju La Poste omogočila učinkovito obvladovanje logističnih izzivov in zagotovila, da so bile zahteve glede dostave in varnosti izpolnjene v optimalnih pogojih.

Pierre Khoury, izvršni direktor podjetja Shippeo, je nagrado komentiral: »Neverjetno smo počaščeni, da smo prejeli to priznanje ELA. Ta nagrada je dokaz trdega dela in predanosti naših ekip v Shippeo in La Poste. Kontrolni stolp za vidljivost v realnem času je prebojen projekt in ponosni smo, da prinaša oprijemljivo vrednost enemu najbolj zapletenih logističnih omrežij v Evropi.«

Christophe Baboin, generalni direktor za upravljanje prometa pri Viaposte in direktor transporta in dostave v oddelku za pošto in pakete pri La Poste, je delil svoje misli: »Projekt predstavlja pomemben mejnik na poti podjetja La Poste k digitalizaciji in trajnosti. Sposobnost proaktivnega upravljanja naših prevoznih operacij po vsej državi ni le optimizirala učinkovitosti, ampak tudi izboljšala zadovoljstvo strank. Veselimo se nadaljnje krepitve naših zmogljivosti v partnerstvu s Shippeo.«

La Poste

La Poste je delniška družba v državni lasti, hčerinska družba Caisse des Dépôts in francoske države. La Poste Groupe je razdeljena na štiri poslovne enote: storitve-pošta-paketi, maloprodajni

odjemalci in digitalne storitve, Geopost in La Banque Postale, ki je s svojo hčerinsko družbo CNP Assurances 11. največja banka v evrskem območju. La Poste Groupe ima štiri naloge javnih storitev, ki oblikujejo njeno identiteto: univerzalna poštna storitev, regionalni razvoj, bančna dostopnost ter prevoz in dostava tiska. La Poste Groupe se zanaša na svojo mrežo lokalnih, človeških in digitalnih storitev,

zavezana za vas« si je javno podjetje zastavilo pot dobičkonosne in odgovorne rasti v Franciji in tujini, ki temelji na robustnem več poslovnem modelu. Kot podjetje, ki temelji na poslanstvu od leta 2021 in je vodilno na področju okoljskega prehoda in trajnostnega financiranja, se je La Poste Groupe zavezala, da bo do leta 2040 dosegla »neto ničelne emisije«.

Zdaj imamo **pregled nad vsem**, zato lahko pravočasno in **primerno** ukrepamo.

ki je največja v Franciji. Omrežje obsega 37.500 kontaktnih točk, vključno s 17.000 poštnimi kontaktnimi točkami (pošte, lokalne poštne agencije, maloprodajne prevzemne točke) in več kot 20.500 točkami dostopa do poštних storitev (prevzemna mesta v maloprodajnih prodajalnah in omarah ter območja Espaces Pro). La Poste Groupe dostavi več kot 15 milijard artiklov po vsem svetu (pisma, tiskane oglaševalske medije in pakete), šest dni v tednu. Leta 2023 je La Poste Groupe ustvarila 34,1 milijarde evrov prihodkov, od tega 44 % ustvarjenih zunaj Francije, in imela 233.000 zaposlenih v več kot 60 državah na 5 celinah, od tega več kot 179.000 v Franciji. V okviru svojega strateškega načrta »La Poste 2030,

Shippeo

Shippeo je vodilni svetovni ponudnik multimodalnih prevozov v realnem času, ki pomaga večjim pošiljateljem in ponudnikom logističnih storitev upravljati bolj odporne, trajnostne in na stranke osredotočene dobavne verige. To je mogoče z zelo natančno operativno vidljivostjo v realnem času in avtomatizacijo™ transportnih procesov za racionalizacijo transportnih procesov, zmanjšanje zakasnitve in izboljšanje operativne učinkovitosti. Njihova večmodalna prepoznavnost Network se integrira z več kot 1.000 TMS, telematskimi in ELD sistemi, kar omogoča platformi Shippeo, da prek intuitivne uporabniške izkušnje zagotavlja takojšen dostop do sledenja pošiljk v realnem času pri vseh načinih





tudi prilagajanje in spremembo delovnih navad.«

Kako dolgo ste uvajali spremembe?

»Trajalo je dolgo, saj smo morali najprej opraviti vse tehnične spremembe, potem pa smo morali tudi spremeniti procese dela in navade zaposlenih. Ugotoviti smo morali namreč, kako lahko koristno uporabimo vse na novo pridobljene informacije o našem logističnem procesu, ki jih prej nismo poznali, da smo lahko izkoristili te pridobitve in začeli delati bolje. Vse to je trajalo okoli dve leti.«

Kakšna je vloga umetne inteligence, ki je vključena v to vašo novo platformo, ta stolp?

»Gre predvsem za pridobitev, ki jo lahko poimenujemo »ocenjeni čas prihoda« [angl. estimated time arrival]. Saj nam naš novi sistem lahko v vsakem trenutku izračuna, ali bo tovar prispel na želeno lokacijo pravočasno ali ne. S tem kontrolnim stolpom smo pridobili več nadzora nad našimi procesi, to pa nam omogoča, da lahko svoja opravila bolj učinkovito izkoristimo. Na dan namreč prejmemo 223 tisoč zahtev za transport, zato je bilo za nas pred uvedbo stolpa nemogoče, da bi imeli celovit pregled nad vsemi svojimi operacijami. Zdaj pa imamo pregled nad vsem in lahko pravočasno in primerno ukrepamo.«

Zbrali ste veliko podatkov, ali je to za vas tudi breme?

»Seveda smo morali podatke organizirati tako, da nas sistem predvsem sam opozarja na napake, da lahko ukrepamo pravočasno, če grejo stvari narobe. Sodelujemo s 500 prevozniki in izpeljemo več kot 20 tisoč naročil za prevoz dnevno.«

Kako ste motivirali prevoznike, da se vključijo v vaš sistem?

»Gre za potrebo strank, ta je glavna motivacija za to vključitev. Ne gre za to, da bi nadzirali naše voznike, ampak da bi imeli v vsakem trenutku prave podatke za večjo učinkovitost. Pretežno se ukvarjamo z dostavo blaga končnim strankam, zato vse naše informacije niso na voljo končnim kupcem, namenjene so samo nam za boljšo organizacijo dela.«

Kaj so bili največji izzivi za vas v tem projektu?

»Najbolj zahtevno je najti način, kako delati z večjim izkoristkom v tem novem sistemu. To pa bo tudi prihodnost logistike, kako kar najbolje izkoristiti vse zbrane podatke.«

prevoza na enem samem portalu. Lastniški in vodilni algoritem strojnega učenja ponuja neprimerljivo natančnost ETA, ki podjetjem v dobavni verigi omogoča hitro predvidevanje težav, proaktivno opozarjanje strank, učinkovito upravljanje izjem s sodelovalnimi delovnimi tokovi in emisije toplogrednih plinov iz prometa v dobavni verigi. Na stotine strank, vključno z globalnimi blagovnimi znamkami, kot so Ahold Delhaize, AkzoNobel, Amazon, Avery Dennison, Arlanxeo, Barilla, Birra Peroni, Bosch Siemens Hausgeräte, Carrefour, Coca-Cola HBC, DP World, Evonik, Fujifilm, Jaguar Land Rover, Hartmann Group, Heineken, Kuehne+Nagel, L'Oréal, LVMH, Renault Group, Sabic, Saint-Gobain, XPO Logistics in Yamaha Motor, zaupajo Shippeu, da bo spremljal več kot 50 milijonov pošilk na leto v 130 državah.

Intervju: Christophe Baboin

Christophe Baboin, generalni direktor za upravljanje prometa pri Viaposte in direktor transporta in dostave v oddelku za pošto in pakete pri La Poste se je udeležil 8. konference Keep it simple 2024 na Bledu in je komentiral nagrado takoj po razglasitvi zmagovalca.

»Smo zelo prijetno presenečeni.«

Kako bo ta nagrada vplivala na vaše delo?

»Projekt še ni zaključen. Končali ga bomo predvidoma prihodnje leto.«

Ali to pomeni, da boste dobili nova naročila, mogoče tudi iz tujine?

»To je mogoče, vendar smo najprej osredotočeni na boljšo kakovost našega posla v Franciji, potem pa bodo sledila tudi nova naročila. V tem vidim tudi prihodnost logistike, upravljati s kar največ podatki in

izboljšati kakovost storitve. To bo tudi glavni cilj vse prihodnje logistike.«

Kako ste začeli razvijati ta projekt?

»Želeli smo ustvariti kontrolni stolp, s katerim bi nadzorovali vse operacije, kot denimo prometni stolp na letališču ali stolp na železniški postaji, ki bi zbiral vse podatke, ki bi bili tudi vidni v realnem času, da bi lahko na podlagi zbranih podatkov takoj ukrepali, če bi bilo potrebno. Želeli smo modernizirati in digitalizirati tudi vse druge poštno in telefonske aktivnosti. Želeli smo digitalno predvidevati vse, kar se nam v prometu dnevno dogaja, da bi se izognili »ročnim« iskanjem težav, ko bi nastopili problemi. Vse smo želeli upravljati v realnem času iz enega centra. Želeli smo, da bi v vsakem trenutku vedeli, kje se nahaja neko naše vozilo. Naša vozila namreč opravijo tudi do tisoč km dolge poti, med severom in jugom Francije. Tako lahko optimiziramo našo logistiko, če neko vozilo zamuja, temu prilagodimo tudi tovorjenje. In bolje izkoristimo čas.«

Ali vas je kaj presenetilo?

»Seveda, to je sicer tehnični projekt, ampak več dela in energije nam je vzelo upravljanje teh novosti, management se je moral prilagoditi novemu sistemu. Poleg tega smo na podlagi ažurnih informacij lahko sprejemali odločitve o spremembah postopkov, ki jih sicer ne bi, saj ne bi vedeli, kdaj kakšno vozilo zamuja. Torej, več informacij je zahtevalo od nas tudi večji prilagodljivost in hitro ukrepanje.«

Uvajanje novosti je zahtevno. Ali ste čutili tudi nasprotovanje s strani zaposlenih?

»Ne, vsi so se strinjali s spremembami, čeprav so vedeli, da bo to zahtevalo od njih



Dr. Marko Cedilnik, direktor logistike v družbi Mercator

IMAM ŠE VELIKO ZAMISLI

Častno priznanje Logistični projekt leta 2024, ki ga podeljuje Slovensko logistično združenje, je prejelo podjetje Grinblu za inovativne kovinske palete iPallet. Pri razvoju teh palet je imel pomembno vlogo tudi dr. Marko Cedilnik, lanski prejemnik priznanja za življenjsko delo na področju logistike.

Besedilo: **Vida Petrovčič**

Njegov pristop k uvajanju sprememb v logistiko temelji na prepričanju, da v življenju ni veliko novih stvari, vedno pa je možno z novo kombinacijo znanih metod in tehnik izboljšati obstoječe stanje.

Dr. Marko Cedilnik. Vaša kariera je zelo bogata. Ali nam jo lahko opišete?

Če bi hotel to opisati, bi bilo kot 8-urni govor od Fidela Castra v skupščini OZN. Na začetku svoje delovne kariere sem zamenjal veliko podjetij. Bili smo v drugačni družbenopolitični ureditvi. Ampak potem sem videl, da menjava služb pomeni, da si vedno začetnik. In potem sem nekoč po naključju pristal v Mercatorju, kjer sem še danes, že 35

let. Ko sem začel hoditi v službo, sem bil zgolj gimnazijski maturant. Potem sem začel ob delu študirati, končal sem Pravno fakulteto, to se je zgodilo že v demokratični Sloveniji. Ob delu sem spoznal, da bi moral študirati še ekonomijo in sem jo. Naključje je hotelo, da sem se začel ukvarjati s skladiščenjem. Takrat so me slučajno srečali ustanovitelji Fakultete



za logistiko in začeli smo sodelovati. In potem sem poleg končane pravne fakultete magistriral po bolonjskem sistemu še na Fakulteti za logistiko in seveda tudi doktoriral na tej fakulteti. Zakaj toliko študija? Vedno rečem, da mora človek ugotoviti, kaj potrebuje. V neki točki kariere ugotoviš, da ti zmanjka ali operativnega znanja ali pa nekih formalnih pogojev izobrazbe. V nekem trenutku je bilo zelo moderno študirati, vsi so bili magistri. Če so vsi magistri, potem bom pa jaz doktor, sem si rekel. Torej je bila to tudi ena izmed mojih zavestnih odločitev. Vmes sem začel tudi svojo akademsko kariero. Deset let sem predaval na Fakulteti za logistiko. Malo mi je bilo sicer težko, ker sem se vsak dan vozil v Celje. Pozneje sem to spremenil, tako da zdaj predavam samo še občasno na neki drugi visoki šoli.

Kako bi ocenili stanje na področju logistike v Sloveniji?

Mislim, da je o logistiki veliko več govorjenja kot nekih konkretnih strokovnih razlag. Definicija logistike je zame zelo enostavna. Zame je logistika nenehen boj s prostorom in časom. V resnici se borimo vedno samo s časom. Verjetno ne znamo dobro načrtovati, oziroma ne vemo, kakšne vire imamo na voljo za pot med točko A in točko B, ki sta konstantni. Razdalja med Ljubljano in Mariborom je vedno ista, med Ljubljano in Koprom je vedno ista. Je pa seveda čas, ki ga porabimo za to pot, zelo različen. Če pa vemo, s kakšnimi viri bomo to pot

obvladali, če načrtujemo pot dovolj daleč vnaprej, potem lahko to naredimo na najboljši in najhitrejši način. Moj pristop k logistiki je, da logisti ne samo nakladamo, prekladamo in razkladamo ter razvažamo, pač pa tudi kaj izračunamo. Računamo, da bi stvari predvideli. V logistiki je treba logično razmišljati in stvari gledati ter predvideti vnaprej, ne samo en mesec naprej, za resen razvojni preboj je treba načrtovati 10, 15, 20 ali pa 50 let naprej. To nam pa danes v Sloveniji še precej manjka.

Kje so tu največji izzivi za Slovenijo?

Motivi in volja za spremembe verjetno obstajajo. Tisti, ki imajo denar, pa verjetno niso prepričani, kam bi se ga splačalo vložiti. Mogoče so neobčutljivi za okolje ali pa nimajo namena v tem okolju živeti. Kdor želi v okolju preživeti, mora skrbeti, da se to okolje dobro razvija in je tudi dobro vzdrževano. Zavedati se moramo, da je človeštvo vedno naredilo velik korak naprej, kadar so se ljudje razbremenili duhamornih aktivnosti. Logistika je predvsem namenjena temu, da se razbremenimo težkega fizičnega dela in šele potem se začnemo pogovarjati o stroških in prihrankih. Pri nas pa je to drugače. Najprej govorimo o povračilu sredstev za naložbo, o stroških, potem o vsem drugem. Verjetno zato, ker so ekonomisti premočni ali pa vsi hlepimo samo po denarju. Ampak denar je šele posledica. Najprej je treba pogledati

vzroke in spraviti stvari v red. Na koncu se to pozna tudi pri denarju in prihrankih in manjši porabi virov. Druga pomembna stvar pa je, da se ob delu ljudje dobro počutijo. Če bi nekoga vprašali, ali se dobro počuti, če mora premetavati težak tovor, denimo pesek z lopato, bi malokdo odgovoril pritrdilno. Zato je pomembno, da ljudem olajšamo delo tudi z boljšimi logističnimi rešitvami.

V Mercatorju ste zadalženi prav za področje logistike. Povejte nam, kakšne spremembe uvajate na tem področju? Kako vam uspeva?

Mercator je od leta 1990 naredil spremembo iz veliko občinskih trgovinskih podjetij v centralno podjetje. Moji kolegi verjamejo, da je Mercator postal to, kar je danes, zato ker je naredil bistvene spremembe na področju logistike. Na področju spravljavanja blaga pred kupca smo naredili velike korake v smeri standardizacije. Kar se mene tiče, je največji dosežek, da smo pripeljali v Slovenijo in uvedli vozičke, mi jim rečemo »roll kontejnerje«, za distribucijo blaga od skladišča do trgovine. To je bila velika sprememba v logističnem toku blaga. Naj dodam podatek, da danes trgovci, ki predstavljajo od 25 do 30 odstotkov vsega blagovnega toka, vsak dan spravi 2 tisoč ton blaga na trg. To pomeni, da je dnevno v Sloveniji prestavljenega pri vseh trgovcih, na trgovske police 10 tisoč ton blaga. Si lahko predstavljate, kako trpijo naši kupci, ki morajo vse to v vrečkah nositi domov, kaj šele naši zaposleni, ki morajo vse to pripraviti in postaviti na trgovske police. Zato je bila uvedba vozička na kolesih velik korak.

Naslednji korak je bila uvedba še kontrole s tehnico leta 2010, ki smo jo predstavili na berlinskem Food forumu. Sprejeta je bila z velikim odobravanjem. Takoj so jo uvedli tudi Japonci. Nekateri so menili, da v konvencionalnih velikih sistemih ni možno narediti takih sprememb, ker je za to potrebno veliko discipline. Disciplina in red sta danes nadležni besedi, ki se ju skoraj ne sme uporabljati. V logistiki pa sta tehnološki red in disciplina bistvena za doseg koraka naprej. Naš naslednji korak je, da poskušamo razbremeniti ljudi. Nes pametno je, da je treba vsak dan prestaviti take velike količine blaga. Dobro bi bilo, da bi že dobavitelji spakirali proizvode v enote, ki bi jih lahko enostavno predstavili v trgovino, vsaj pri tistih artiklih, ki jih ljudje največ kupujejo. Naš dolgoletni projekt je tudi nov avtomatiziran distribucijski center. Verjamem, da se

bo to tudi zgodilo. Skrb za delavca je vse večja, pa tudi delavcev ni na pretek, zato je avtomatizacija nujna.

Sodelovali ste pri razvoju eno-četrtnske palete. Za kaj gre?

Ne gre za ponovno iznajdbo kolesa. Gre za to, da smo poskusili četrtnsko paleto uporabiti v praksi. Nisem prepričan, da se dobavitelji in proizvajalci zavedajo, zakaj pakirajo svoje blago na evro palete. Zakaj so dimenzije evro palete 80 cm krat 120 cm? To ima neko svojo zgodovino in nek svoj standard. Dvakrat 120 cm je 240 cm, maksimalna širina kamionov je bila nekaj časa 245cm, upošteva izolacijske komore je nastala širina kamiona 260 cm in to so pač normalne dimenzije. V kamion gresta dve paleti počez. Razvijalci viličarjev so že pred 100 leti naredili pomagalo za dviganje bremen. To pomeni, da sta paleta in platforma za dvigovanje postala standard v celotni industriji. Vendar taka paleta ne gre v prodajni prostor, tudi vse trgovine niso tako velike in ne moremo vsega blaga pripeljati in postaviti na evro paleti pred kupca.

Zato se je porodila zamisel, da to paleto razpolovimo, oziroma damo na četrtnke. Naslednja poteza pa je bila, da smo postavili četrtnske palete na vozičke na kolesih. Tega pa lahko vedno porineš in pripelješ do kupca. Zanje smo uporabili angleški izraz »doly«. Gre za četrtnsko paleto na kolesih. Zaradi koles smo onemogočili delo viličarjem klasičnega transporta, zato smo dodali še vmesnik – iPallet. Tako lahko te štiri četrtnine zložimo na tako imenovano »suženjsko paleto«, ki je ta vmesnik, ki je samo nek podstavek zato, da četrtnke poveže skupaj.

In potem lahko te štiri četrtnke uporabljamo kot normalno paleto. Proizvajalec lahko to zloži, lahko jo naložimo na transport, peljemo in skladiščimo v klasičnih regalih z avtomatiziranimi ali z neavtomatiziranimi viličarji. Ko želimo to razdrobiti na manjše enote, pa eno četrtnino snamemo s te palete in odpeljemo pred kupca. In kar naekrat se približamo tistim mokrim sanjam vseh logistov, ki govorijo o »one touch principle«, kar pomeni, da izdelek prvi in edini prime v roke tisti, ki ga uporabi, brez vmesnega prekladanja.

To je genialna ideja, da evro paleto razdeliš na štiri, daš četrtnke na kolesa, potem pa spet postaviš na enotno platformo. Kako ste prišli do nje? Kakšne bodo posledice uvedbe četrtnskih palet?

V življenju si vedno predstavljam, kaj bi bilo, če bi moral jaz početi to, kar delajo drugi. Od ljudi ne zahtevam tistega, česar jaz ne bi mogel narediti. Če jaz ne morem narediti, potem tudi drugi ne bodo mogli. Potem je treba še ugotoviti, ali je mogoče neka monotona in ponavljajoča se opravila olajšati. Seveda nam pri tem pomaga tudi primeren trenutek. Prav zdaj je pravi čas za tako spremembo, saj sledimo tudi prizadevanjem za splošno olajšanje fizičnega dela in uvajanjem pravilnikov o omejevanju ročnega prekladanja. Vse stvari se dopolnijo, ko je čas zrel



za to, da bodo tudi tisti, ki razmišljajo samo o ROI (return on investment), torej o finančnem povračilo naložbe, ugotovili, da je mogoče to spremembo treba narediti. Ko bo uvedena, bo imela širši blagodejni občutek. Kar naenkrat bodo ljudje bolj zadovoljni, ker smo jih razbremenili nekega nepotrebne dela. Če bo tudi marketing naredil primerno kampanjo, bomo vsi kupovali izdelke na doly vozičkih z zavedanjem, da tako ne obremenjujemo trgovcev z nepotrebim prekladanjem izdelkov. Nobene potrebe ni, da v Sloveniji vsak dan premečemo 10 tisoč ton izdelkov dvakrat ali trikrat.

Kdaj bodo četrtnsko paleto na vozičku uvedli trgovine in proizvajalci?

Tehnično izumi niso problematični. Mladi raziskovalec na področju reaktorske fizike Jan Malec je rekel, da je doseči konsenz v družbi včasih veliko težje, kot izpeljati

eksperiment ali pa rešiti enačbo. Da smo mi ugotovili in našli ta manjkajoči člen – paleto na kolesčkih in enotno platformo, to je bilo razmeroma enostavno, prepričati vse druge, da se uvedba te spremembe izplača in da bo prinesla nekaj dobrega za zaposlene in kupce, to pa bo proces. Napeti moramo vse sile, da ne bo naša invencija končala na smetišču zgodovine. Vendar, sem optimist in predvidevam, da bo v naslednjih treh do petih letih ta novost vpeljana v prakso. Tudi Mercator ima zdaj to pionirsko priložnost in se kot prvi izkaže, uvede to paleto v prakso in se pohvali, da ima to kot prvi že uvedeno v svojem sistemu.

Na podlagi te vaše pobude je podjetje Green Blue, d. o. o. razvilo vmesno »suženjsko paleto«, kot ji pravite – iPallet. Kakšno je vaše sodelovanje s tem podjetjem?

Z njimi odlično sodelujemo. Podjetje Green Blue je razvilo in patentiralo manjkajoči vmesni člen, tako imenovano »suženjsko paleto«, ki omogoča transport z običajnimi paletami in četrtnkami na kolesih.

Še pogled v prihodnost. Dr. Marko Cedilnik, kje se vidite čez deset let?

Imam še veliko zamisli. Zelo bi bil zadovoljen, če bi lahko v prihodnosti sodeloval pri nekem kompleksnem projektu, kjer bi se uvedla popolna avtomatizacija v takem občutljivem okolju, kot je trgovina s potrošnim blagom, kjer gre za integracijo novih stvari v obstoječe okolje.

Nagrada za najboljšo predstavitev - Żabka Polska

AVTOMATIZIRAN DISTRIBUCIJSKI CENTER ZA TRGOVINE

Po konferenci Keep IT Simple so organizatorji na zaključnem dogodku, poleg podelitve nagrade za najboljši evropski logistični projekta, prvič uvedli novost – izbor najboljše, najbolj navdihujoče predstavitve z glasovanjem občinstva. Avditorij blejskega hotela Rose je najbolj navdušil Jakub Kłoczko iz podjetja Żabka Polska, ki je prejel nagrado iz rok predsednika SLZ, Igorja Źule, in spregovoril tudi za naš medij.

Besedilo: Vida Petrovčič

Razvili ste avtomatizirano logistiko v Źabki – sodobne logistične rešitve za operativno učinkovitost in trajnostni razvoj. Povejte nam, prosim, za kaj gre.

To je največji projekt v zgodovini našega podjetja Źabka, tako po finančni naložbi kot po trajanju. Zahteval je vire vse naše organizacije. Vsak oddelek naše družbe je bil vključen v razvoj tega projekta. Naj vam povem nekaj o družbi Źabka. Za lažje razumevanje naj povem: »Źabka« pomeni v slovenščini Źabica. To so trgovine, ki ponujajo vse, kar potrebujete čez dan, če vam zmanjka Źivil, jajc, če bi radi na poti na delo popili kavico in pojedli rogljiček, če si vaši otroci zaŹelijo pečen krompirček, ali pa potrebujete zobno pasto in ščetko ter brivnik. Skočite v Źabico, saj je ta zelo blizu vašega doma. Smo veriga hitro rastočih malih trgovin. V letu 2020 smo imeli v verigi 5.500 malih trgovin, zdaj jih imamo že 11 tisoč. Ta hitra rast mora biti podprta z ustrezno logistiko, kar je trenutno naš velik izziv. Źelimo biti kar se da prikladni, da olajšamo Źivljenje naših strank. Kaj vse lahko naše stranke dobijo v verigi trgovin naše »Źabice«? To je lahko pošta, to je lahko pošiljanje paketov, to so nakupi hrane in pijače za na pot – »ready to go meals«, to so hamburgerji, pice, hot dog, pečen krompirček. Po prodaji pečenega krompirčka bomo letos celo prehiteli McDonalds Poljska. Franšizo



Źabka uporablja danes že 9.000 nosilcev te franšize. Vsi ti podjetniki, trgovci, ki delujejo pod našo franšizo, in njihova hitra rast so ustvarili potrebo po boljši logistiki. V letu 2017 smo zato preverili naše poslovanje in ugotovili smo, da s tako hitro rastjo svoje ponudbe ne moremo naprej s standardno logistiko. S kolegi smo se odločili, da potrebujemo nekaj večjega in bolj učinkovitega, kar bo sledilo sodobnim ekološkimi standardom in bo bistveno zmanjšalo stroške naših operacij. Naša edina možnost je bila, da zasnujemo velik avtomatiziran distribucijski center, ki je danes dvakrat večji, kot so naša standardna skladišča. Zgradili smo ga na način, da lahko njegove kapacitete kadarkoli povečamo za naslednjih 1.500 trgovin, ne da bi nam bilo

treba spreminjati strukturo stavbe, to lahko dosežemo samo z dopolnjevanjem notranje opreme.

Kje se nahajajo ti vaši logistični centri oziroma skladišča?

Nahajajo se v bližini večjih mest. To največje avtomatizirano skladišče se nahaja v bližini Varšave. V bližini Varšave je naš največji center. Ne zalaga pa samo Varšave, pač pa neposredno tudi vse manjše trgovine v njeni okolici. Distribucijo smo zasnovali tako, da so trgovine, ki so blizu distribucijskega centra oskrbovane neposredno iz tega centra, bolj oddaljene trgovine pa zalagamo iz 19 terminalov, ki jih imamo locirane po vsej Poljski, v bližini vsakega večjega mesta.

Kaj ste dosegli s tem velikim avtomatiziranim distribucijskim centrom? V Sloveniji se spopadamo s težavo, da nam majhne trgovine umirajo. Kako je s tem na Poljskem?

Tudi na Poljskem se manjša število majhnih družinskih trgovin, vendar je z Źabko zdaj to drugače. V Źabki smo dosegli velik pozitiven učinek, saj lahko zaradi svoje velikosti kupujemo z velikimi popusti, ponujamo več storitev, osredotočeni smo na dobre lokacije. V Źabki imamo poseben oddelek, ki se ukvarja samo z najboljšimi možnimi prometnimi lokacijami za naše trgovine. Ta

aplikacija za avtomatizirano logistiko v Žabki nam omogoča, da upoštevamo, kje se ljudje največ gibljejo, kje poleti in kje pozimi. Pri lokaciji trgovin upoštevamo vse te dejavnike. Poljska ima 38 milijonov prebivalcev, gostota naših trgovin v velikih mestih pa je tako velika, da ima 17 milijonov prebivalcev trgovino Žabka bliže kot na 500 metrov oddaljenosti. Če se sprehajate po kateremkoli poljskem mestu, boste povsod videli logotipe Žabka. Zagotavljamo širok spekter storitev in se neprestano prilagajamo potrebam trga ter, kar je bistveno, naše trgovine so odprte ob 6. uri zjutraj do 23. ure zvečer, vse dni v tednu. Ob nedeljah in praznikih lahko na Poljskem delajo samo družinske trgovine, kjer ob teh dneh delajo lastniki ali njihovi družinski člani.

Kakšni so bili finančni učinki, ko ste uvedli avtomatizirano logistiko?

Ta sistem smo uvedli zaradi izboljšanja logistike in večje skrbi za okolje in ne zaradi želje po večjih finančnih učinkih. Avtomatizirali smo najtežja dela, kot je transport palet, ki jih zdaj izvajajo roboti. Za polovico smo zmanjšali število skladiščnih delavcev in voznikov viličarjev. Zato smo

bistveno zmanjšali stroške logistike. Izboljšali smo produktivnost na področju priprave dobrin za transport. V primerjavi s standardnimi skladišči dela v novem avtomatiziranem logističnem skladišču opravimo štirikrat hitreje. Poleg tega pa smo zmanjšali izpuste CO₂ za 20 odstotkov. Poleg tega pa smo za 20 odstotkov povečali zaposlenost žensk. Vsi radi delajo v novem avtomatiziranem skladišču, saj je svetlo in varno, zato v njem beležimo tudi manjši osip delavcev.

Govorite o treh stopnjah preobrazbe, kaj mislite s tem?

Spremembe in preobrazba so vpisane v DNA Žabke. Ne samo, da spreminjamo ponudbo naših trgovin, ampak se tudi digitaliziramo. Imamo tudi poseben oddelek za nove načine prodaje in trženja. Imamo največjo mrežo avtonomnih trgovin v EU. To so trgovine brez prodajalcev in varnostnikov. Trgovino odprete s svojo mobilno aplikacijo ali kreditno kartico, vstopite v trgovino s številnimi kamerami, ki vas neprestano spremljajo, vzamete, kar potrebujete in ko zapustite trgovino, se plačilo izvrši



avtomatsko z vašo kreditno kartico, ne da bi vam bilo treba karkoli skenirati ali polagati na poseben pult, samo odidete iz trgovine in nakup je plačan. To so trgovine, kjer je mogoče kupovati tudi ponoči, in cel dan, torej 24/7. Uvedli smo tudi elektronski podpis, tako je danes Žabka organizacija brez papirja v celotni organizaciji, tudi v franšiznih trgovinah. Koncept Žabke pa je lahko uveden tudi v drugih državah, v Bukarešti v Romuniji že imamo trgovine Žabka, verjamem, da bi lahko imeli našo franšizo tudi v Sloveniji.



Edinstven celovit program, zasnovan za vse, ki želite pridobiti potrebna znanja in kompetence za učinkovito uvajanje digitalnih sprememb.



SLZ AKADEMIJA DIGITALNE TRANSFORMACIJE

15. 1. 2025 ob 15. uri, GZS, Ljubljana

12. 2. 2025 ob 15. uri, GZS, Ljubljana



Postanite mojster digitalne transformacije. Prijavite se zdaj!



www.slz.si



info@slz.si





ARTEX

TRENDI V SKLADIŠČNI LOGISTIKI

Družinsko podjetje Artex, d. o. o., iz Lendave, ki se ukvarja s projektiranjem, proizvodnjo in montažo skladiščnih sistemov lastnih blagovnih znamk, je ob koncu leta v Žalcu za poslovne partnerje pripravilo strokovno srečanje z naslovom »Trendi v skladiščni logistiki in primeri dobre prakse«.

Zbrane logistične strokovnjake ter poslovne partnerje iz Slovenije in tujine je najprej nagovoril direktor podjetja, gospod Mitja Bensa, ki je v uvodnih besedah predstavil podjetje in proizvodni program ter poudaril zavezanost podjetja h kakovosti, strokovnosti in profesionalnosti, ki je ključ do dolgoročnega in uspešnega partnerstva.

Lastne blagovne znamke od načrta do montaže

Podjetje Artex, d. o. o., ki ima lastni razvoj in proizvodnjo skladiščnih sistemov že 25 let, je na tržišču regalne opreme za paletizirano in kosovno blago lažjih in težjih bremen poznano predvsem po dveh blagovnih znamkah, Megarack in Maxirack, letos pa so razvili in na tržišče postavili svoj tretji proizvod – lažji in enostaven sistem regalov Topshelf.

Podjetje Artex, d. o. o., zagotavlja celovite rešitve na ključ, kar pomeni, da pristopijo k projektu že v fazi svetovanja, idejne zasnove, projektiranja, proizvodnje, montaže ter ureditve dokumentacije potrebne za uporabo objekta. V življenjski dobi skladiščnih sistemov poskrbijo tudi za redni nadzor in po potrebi tudi za sanacijo opreme.

Sistem Megarack

Sistem Megarack je namenjen skladiščenju paletiziranega blaga do 4000 kg/etažo in srednje ter težjega kosovnega blaga do 1000 kg/etažo. Proizvajamo tipe regalov: paletne, polične, stebne (drive-in), pretočne in prevozne regalne ter tudi konstrukcije z integrirano podestno eno-, dvo- ali trietažno površino in samonosno skladiščno regalno konstrukcijo (SILO). Sistem je v skladu z





vsemi evropskimi standardi EN in branžnimi priporočili FEM.

Sistem Maxirack

Sistem Maxirack pa je namenjen skladiščenju lažjega in srednje težkega kosovnega blaga do 350 kg/polico. Odlikuje ga izredna stabilnost, prilagodljivost in hitra dobavljivost. Sistem je primeren tudi za eno- ali dvoetažno skladiščno konstrukcijo s podestom do višin 8 m. V nadaljevanju je direktor, g. Bensa, predstavil nekaj najbolj zanimivih izvedenih projektov, med katerimi pa letos še posebej izstopata dva, in sicer Logistični center BTC v Zalogu pri Ljubljani in Logistični center MIK v Vojniku pri Celju.



Logistični center BTC Zalog

Logistični center BTC v Zalogu pri Ljubljani je bil eden izmed večjih in bolj zahtevnih projektov podjetja Artex, v katerega so vgradili paletne in pretočne regale sistema Megarack. Projekt je bil zaradi obsega in terminskega usklajevanja proizvodnje in montaže izjemno zahteven. Višina regalnih

stranic je 11,1 metra s kapaciteto skladišča 45.000 EURO paletnih mest. Za projekt je bilo vgrajeno pribl. 1000 ton materiala. Pri projektiranju je bilo treba upoštevati tudi samo lokacijo objekta, ki stoji na potresno zahtevnem območju, zato je bilo treba samo konstrukcijo izdelati z ustreznimi protipotresnimi elementi.

Logistični center MIK Vojnik

Pri zasnovi in izvedbi Logističnega centra MIK v Vojniku pri Celju se je investitor odločil za samonosno regalno konstrukcijo Megarack, tako da je bilo treba regalno skladišče zasnovati in projekt gradbeno peljati kot samonosno regalno konstrukcijo, kot je SILO sistem s strukturnimi elementi skladiščne zgradbe. Jedro regalnega silosa je robusten sistem paletnih regalov s podkonstrukcijo za streho in stene. Zgradba skladišnega objekta se je naknadno oblekla z izolativnimi paneli, ki se neposredno pritrdijo na regalno konstrukcijo, kar odpravlja potrebo po ločenem nosilnem gradbenem skeletu stavbe. Z odpravo potrebe po ločeni gradbeni strukturi se je tako povečala učinkovitost razpoložljivega skladišnega prostora ter znižala vrednost investicije, sama gradnja pa je hitrejša. Podjetje Artex je poskrbelo za celotno vodenje, od priprave IDZ in PZI dokumentacije, statičnih izračunov in zaključne dokumentacije PID za namen pridobitve uporabnega dovoljenja. Višina konstrukcije Logističnega centra MIK Vojnik je 10,5 metra, ima kapaciteto za 7.000

Euro palet. Projekt je vseboval tudi izdelavo jeklenih nadstreškov, podestov in prevoznih konzolnih regalov višine 9,5 m. Za celoten projekt je bilo vgrajenega 500 ton materiala.

Novi sistem regalov Topshef

Letošnja novost pri podjetju Artex se imenuje Topshef. Sistem je primeren za lažje kosovno blago do 200 kg/polico in je primeren za skladišča, delavnice, arhive in tudi za pisarne. Odlikuje ga hitra in enostavna montaža, hitra dobavljivost ter velika prilagodljivost zaradi široka izbora standardnih elementov.



Na strokovnem srečanju je bilo predstavljeno tudi hčerinsko podjetje iz skupine Artex, to je Linos Solution, d. o. o., ki deluje na področju procesne in tehnološke opreme v kemijski, živilski, farmacevtski panogi in se ukvarja s projektiranjem in izdelavo procesnih in tlačnih posod ter konstrukcij iz nerjavnega jekla. Za udeležence srečanja je bilo zanimivo tudi predavanje gospoda Igorja Žule, predsednika Slovenskega logističnega združenja, ki je zbranim spregovoril o trendih in prihodnosti logistike.



Družinsko podjetje Artex d.o.o. iz Lendave



ZUNANJE IZVAJANJE LOGISTIČNIH STORITEV

Logistika je dejavnost, ki se ukvarja z upravljanjem toka materialov od virov do porabnikov tako znotraj kot med podjetji. Logistika zajema fizični tok materiala in tok informacij od dobavitelja, preko proizvajalca in trgovca do končnega potrošnika in pomeni prostorske spremembe, poleg tega pa tudi skladiščenje (premagovanje časa). Cilj logistike je zagotoviti prave dobrine in storitve, na pravem mestu ob pravem času, v količini in kakovosti, z najnižjimi stroški in vplivi na okolje, v skladu s sklenjeno pogodbo.

Besedilo: **Marko Kroflič**

Logistika zajema različne procese v podjetju: napovedovanje, povpraševanja, nabavo, načrtovanje potreb, načrtovanje proizvodnje, materialno poslovanje, skladiščenje, manipuliranje z materiali, embalaranje, komisioniranje, zaloge končnih izdelkov, fizična

distribucija, načrtovanje distribucije, naročila, transport, prodajne storitve, poprodajne storitve. »Zunanje izvajanje dejavnosti (outsourcing)« je posebna sodelovalna strategija organizacije, kjer organizacija zaupa zunanjim izvajalcem nekatere dejavnosti, ki jih sicer zmore opravljati

tudi sama, pri čemer bolj ali manj ohranja svoje temeljne zmožnosti.

Prednosti zunanjega izvajanja dejavnosti

Podjetja se za zunanje izvajanje dejavnosti odločajo zaradi različnih razlogov. Večina



osnovne dejavnosti. Zunanje izvajanje dejavnosti prav tako lahko omogoči naročniku zunanje izvajanje večjo fleksibilnost, zunanji izvajalec pa pridobi več znanja, lahko zagotovi višjo kakovost ter ima več izkušenj na določenem področju, kot bi jih naročnik lahko pridobil sam. Naročnik zunanje izvajanja dejavnosti prav tako lahko razporedi delo na več zunanjih izvajalcev in s tem zmanjša tveganje morebitnega lastnega neuspeha. Naročnik od zunanje izvajalca lahko pridobi nove ideje, zamisli in znanje, ki bo imelo pozitiven vpliv na podjetje. Podjetje, ki se odloči za zunanje izvajanje dejavnosti, lahko zmanjša in boljše nadzoruje operativne stroške, izboljšata se produktivnost in zmogljivost podjetja, lahko pa se tudi izogne problemu odsotnosti notranjega kadra.

izvajalca. Največja nevarnost zunanje izvajanja dejavnosti je v napačni izbiri partnerja. Podjetja, ki so predala dejavnost zunanjemu izvajalcu, lahko sčasoma spoznajo, da so izgubila ključne zmožnosti za proizvodnjo ali opravljanje storitev, zunanjim izvajalcem pa ne morejo preprečiti povezovanja z drugimi tekmeci na trgu dela in prav tako ne morejo samostojno nastopiti na trgu dela. Lahko prihaja tudi do izgube nadzora nad zunanjim izvajalcem dejavnosti ali praznih obljub izvajalca. Zunanje izvajanje dejavnosti lahko pripelje do nepričakovanih sprememb zlasti v primeru dolgoročnih pogodb, pri čemer lahko pride do situacije, da se zunanji izvajalec ne more odzvati na spreminjajoče se zahteve naročnika. Slabost zunanje izvajanja dejavnosti je tudi to, da lahko prihaja do skrivanja informacij s strani zunanje izvajalca. Zunanji izvajalec lahko pred naročnikom zunanje izvajanja skriva informacije, ki so pomembne za nemoteno poslovanje podjetja.



podjetij se odloči za zunanje izvajanje dejavnosti zaradi ugodnosti na različnih poslovnih področjih. Ena izmed glavnih prednosti odločanja za zunanje izvajanje dejavnosti je, da podjetje lahko večji del svojih sredstev nameni razvoju svoje

Slabosti in tveganja zunanje izvajanja dejavnosti

Težave z zunanjim izvajanjem dejavnosti se najpogosteje začenejo pojavljati po več kot letu dni sodelovanja. Razlogov za to je več, tako na strani naročnika kot na strani

Zunanje izvajanje dejavnosti v Sloveniji

Vloga zunanje izvajanja dejavnosti se je v zadnjih dveh desetletjih močno povečala v svetu in v Sloveniji. Številna slovenska podjetja so prepoznala prednosti, ki jih prinaša zunanje izvajanje dejavnosti glede na to, da zunanje izvajanje uporablja velika večina podjetij. Zunanje izvajanje dejavnosti ni prisotno samo na področju transporta, čiščenja, prehrane, varovanja kot nekoč, ampak se je razširilo na večje število dejavnosti. Razširilo se je tudi na računovodstvo, pravne storitve, skladiščenje, distribucijo, gradnje in vzdrževanje informacijskega sistema. Najpogostejše dejavnosti so na področju čiščenja, varovanja, informacijske tehnologije, priprava toplih obrokov in pravne storitve. Zunanje izvajanje dejavnosti se najmanj pojavlja na področju distribucije,

razvoja in raziskav, prodajne storitve in nadzora kakovosti. To pomeni, da so slovenska podjetja v prvi razvojni fazi zunanjega izvajanja, saj gre predvsem za prenos pomožnih dejavnosti. Pri teh dejavnostih so tveganje in posledice neuspeha precej manjši kot pri zahtevnejših dejavnostih. Najpomembnejši razlogi slovenskih podjetij za uporabo zunanjega izvajanja je strategija zmanjšanja stroškov, višja raven kakovosti opravljene storitve, boljše obvladovanje operativnih stroškov, izboljšana kakovost izdelka ali storitve, osredotočanje na ključne prednosti podjetja ter sprostitev sredstev za druge namene v podjetju. Podjetja se ne odločajo za prenos storitev na zunanjega izvajalca, ker niso prepričana, ali bi bila dejavnost, ki bi jo prenesli na tretjo osebo, strateška za njihovo podjetje ter zaradi potrebe po času, virov in stroškov, da se postopek izbiranja zunanjega izvajalca izvede.

Slovenska podjetja v procesu zunanjega izvajanja sklepajo predvsem kratkoročne pogodbe, saj je največ pogodb sklenjenih za eno leto.



Modeli zunanjega izvajanja logističnih storitev

2PL

2PL (logistika druge osebe) uvaja bolj sodelovalen pristop k logistiki. V tem modelu podjetja sodelujejo s podjetji, ki imajo v lasti prevozna sredstva, kot so ladje, tovornjaki ali letala, za premikanje blaga z ene lokacije na drugo. Za razliko od 1PL si odgovornost za logistiko deli podjetje in ponudnik 2PL. Blagovna znamka oblačil, ki pošilja blago na mednarodni ravni, lahko



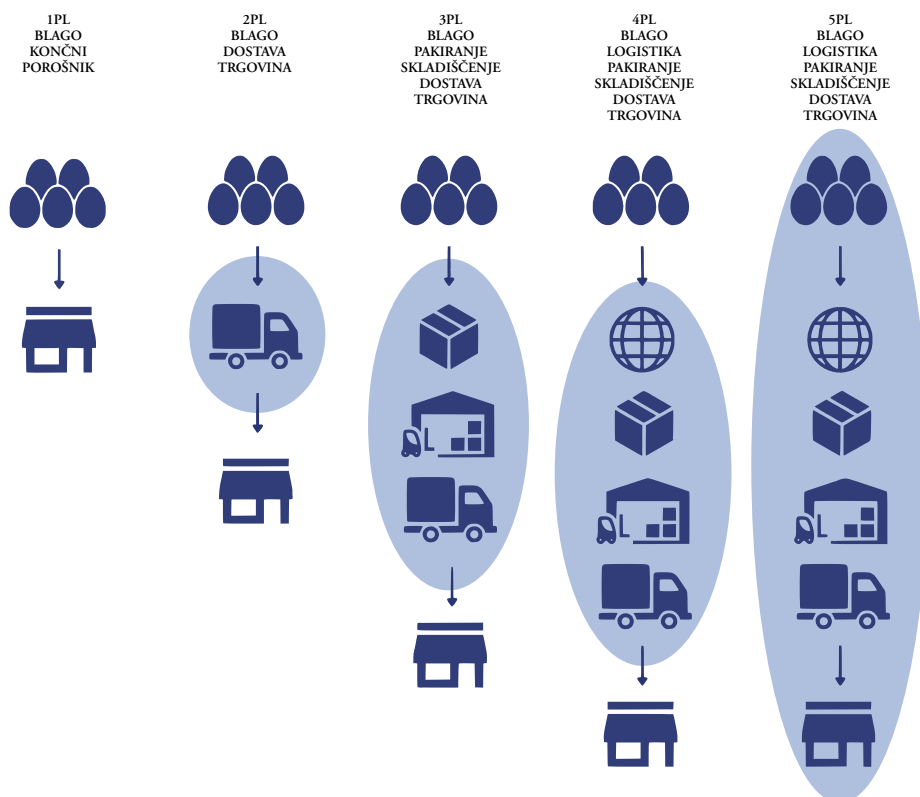
najame ladijsko linijo (2PL) za prevoz svojih izdelkov čez oceane. Podjetje skrbi za pakiranje in pošiljanje blaga v pristanišče, 2PL pa za transport. Tipičen primer je najem prevoznega podjetja za izvedbo prevoza blaga po cesti.

Ključne značilnosti 2PL so lastništvo prevoznih sredstev (npr. kontejnerske ladje, tovornjaki, letala) in omejena vključenost v strategijo skladiščenja ali dobavne verige.

3PL

3PL je kratica za Third Party Logistics in pomeni zunanje izvajanje logističnih

storitev. Pri tem gre za to, da podjetje najame drugo podjetje, ki zanj opravlja logistične storitve, kot so skladiščenje, priprava blaga, transport in distribucija. Razlog, da podjetja prepuščajo logistične storitve oziroma njihove posamezne elemente zunanjim strokovnjakom in specialistom, je ugotovitev, da je to za njih cenovno sprejemljivejše in stroškovno učinkovitejše. Podjetje, ki se ukvarja z zunanjim izvajanjem logističnih storitev (3PL ponudnik), lahko namreč zaradi obsega poslovanja (3PL ponudnik navadno izvaja storitve za več različnih podjetij hkrati) dosegla večje racionalizacije



in optimizacije na skoraj vseh področjih izvajanja logističnih storitev. Podjetje pridobi dodatne površine, ki jih lahko uporabi za povečanje proizvodnih zmogljivosti ali kaj drugega, saj ne potrebuje več prostorov za skladiščenje. Tudi potrebe po rokovanju z blagom v skladišču ni več, zato lahko delovno silo in obseg potrebne opreme zmanjšajo ali razporedijo drugam. S tem se precej zmanjšajo stroški obratovanja in vzdrževanja opreme. V primeru, da je podjetje samo izvajalo distribucijo do kupcev, se stroški zmanjšajo tudi na račun odprave voznega parka (ni investicij v nova tovorna vozila, vzdrževanja, potrebne delovne sile). S plačilom storitve 3PL ponudniku podjetje sicer plačuje te stroške, vendar so ti manjši kot sicer. Pomembna prednost 3PL je poleg zmanjšanih stroškov tudi višja kakovost logistične storitve. S tem podjetje pridobi na svojem ugledu in zmanjša stroške, povezane z reševanjem reklamacij. Nastane lahko tveganje, saj podjetje z izvajanjem logistike s strani drugega izvajalca lahko začne izgubljati stik s strankami, zato je treba temu nameniti posebno pozornost.

Glavne značilnosti 3PL

vizija: obe strani želita doseči »win win«
situacijo, zato se pri takšnem sodelovanju pričakujejo pozitivni učinki za obe strani, strategija partnerjev: izboljševanje poslovnih procesov pripelje do strukturnih izboljšav zaradi tesnega sodelovanja. procesi in storitve: veliko število opravljenih logističnih storitev; procesi podjetij so tesno povezani in integrirani, poslovanje in kontrola: dolgoletne pogodbe (sodelovanje je praviloma dogovorjeno z večletnimi pogodbami, ki sodelujoče zavezuje k skupnemu nastopanju); redno je treba skrbeti za izboljšavo kakovosti in zmanjševanje stroškov, informacijska infrastruktura: visoka stopnja integriranosti; skupna informacijska in komunikacijska struktura, fizična infrastruktura: logistični ponudnik omogoča uporabniku izkoriščanje večje logistične infrastrukture (skladišče, distribucijske).

4PL

4PL (logistika četrte osebe) s ponudbo dvigne zunanje izvajanje logistike na višjo raven in strateško upravljanje celotne dobavne verige. Za razliko od 3PL, ki se osredotočajo na operativne naloge, 4PL ponudnik nadzira celoten logistični ekosistem in deluje kot enotna kontaktna točka za stranko. 4PL ponudnik združuje vire, tehnologijo in



strokovno znanje za optimizacijo dobavne verige. Pogosto usklajujejo dejavnosti med več ponudniki 3PL, da zagotovijo brezhibno delovanje.

Zakaj izbrati 4PL?

Holistični nadzor: 4PL upravljajo dobavno verigo od začetka do konca, ugotavljajo neučinkovitosti in izvajajo rešitve. Tehnološko voden: številni 4PL-ji uporabljajo napredna orodja, kot so podatkovna analitika, umetna inteligenca in programska oprema za oskrbno verigo, da izboljšajo vidnost.

4PL – multinacionalke najame ponudnika 4PL za upravljanje celotne dobavne verige, od virov surovin za dostavo končnih izdelkov na svetovne trge.

5PL

Nastanek 5PL (logistika petih strank) odraža vse večjo kompleksnost in obseg sodobnih dobavnih verig, zlasti v e-trgovini. Za razliko od 3PL in 4PL, ki se osredotočata na posamezne dobavne verige, 5PL ponudniki upravljanje celotne ponudbe omrežij, ki uporablja napredne tehnologije, kot je blockchain, AI in z veliko podatki za spodbujanje učinkovitosti. 5PL ponudnik se osredotoča na integracijo in avtomatizacijo več dobavnih verig, kar zagotavlja brezhibno usklajevanje med

dobavitelji, skladišči in trgovci na drobno. 5PL je prihodnost logistike zaradi prilagodljivost (zasnovan za velike količine, večkanalne operacije), integracije tehnologije (uporablja vrhunska orodja za optimizacijo zalog, predvidevanje povpraševanja in zmanjšanje stroškov), poudarkom na e-trgovini – popolno za podjetja, ki se zanašajo na globalno spletno prodajo. Primer so globalni spletni trgovci, ki uporabljajo ponudnika 5PL za upravljanje celotnega logističnega omrežja, vključno z skladišče avtomatizacija, napovedovanje zalog in dostava zadnjega kilometra.



VIDIK	3PL	4PL	5PL
Osredotočenost	Operativna logistika	Strateško upravljanje oskrbne verige	Integracija oskrbovalnega omrežja
Tehnologija	Omejena	Napredna orodja (analitika)	Veliko podatkov, blockchain, AI
Lastništvo sredstva	Lahko ima v lasti sredstva (skladišča)	Ne temelji na sredstvih	Ne temelji na sredstvih
Primerno	Mala do srednje velika podjetja	Globalna podjetja s kompleksnimi verigami	Velikani e-trgovine



DHL Ekspress Slovenija

NOV LOGISTIČNI CENTER NA BRNIKU

V začetku marca 2023 je podjetje GIC Gradnje d.o.o. s podjetjem DHL Ekspress Slovenija d.o.o., podpisalo pogodbo o izdelavi projektne dokumentacije in o novogradnji skladišča ter pisarniških prostorov na območju Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.





Projekt se izvaja po načelu design & build, kar pomeni, da je izvajalec zadolžen za celovito izvedbo projekta torej, od zasnove do zaključka gradnje. Vsa projektna dokumentacija je izdelana z BIM načrtovanjem. Objekt se gradi skladno z najnovejšimi energetskimi standardi in predpisi.

Tako v podjetju GIC GRADNJE kot DHL Express Slovenija so predani trajnostnim smernicam, ki so jih upoštevali že pri snovanju novega logističnega terminala. Gre za ogljično nevtralni objekt, ki ga bo z elektriko oskrbovala sončna elektrarna v velikosti 5 MW, s toploto pa toplotna črpalka. Poleg tega bo opremljen s pametnimi instalacijami za učinkovito uporabo tehnologije. Na voljo bo tudi 20 električnih polnilnih enot za dostavna in 6 za osebna vozila.

V začetku marca 2024 so se pričela pripravljala dela in sicer z odstranitvijo 2,5 ha gozda. V drugi polovici marca pa so se pričela gradbena dela.

Objekt, v skupni velikosti 8.400 m² bruto je sestavljen iz pisarniškega dela in skladiščnega dela. Pisarniški del obsega 1.650 m² površin, skladiščni del pa 3.900 m². V skladiščnem delu bo zmontirana najnovejša sortirnica za razvrščanje pošilk podjetja DHL Express.

Celoten objekt je zasnovan kot prefabricirana AB konstrukcija, oblečena v fasadne panele. Zanimivost skladiščnega dela objekta, je 38 metrski razpon strehe brez vmesnih stebrov, kar je za betonsko konstrukcijo kar zahteven zalogaj.

Dela na objektu so v polnem teku. Trenutno se izvaja montaža elektroinštalacij in strojnih inštalacij, prav tako se izvaja meteorna kanalizacija, betonska plošča severnega platoja, montirajo se fasadni deli pisarniškega dela ter predelne stene prostorov, montaža mezzanina oz. tehnične etaže v skladišču, pri zunanji ureditvi pa se končuje izvedba ponikovalnic in ureditev kanalizacije.

Dokončanje objekta je predvideno v letu 2025.



LETALSKA LOGISTIKA SPODBUDNO V LETO 2025





Letalski tovorni promet se je na globalni ravni v letu 2023 skrčil za 1,9 %, vendar je bil konec leta po obsegu veliko boljši kot predhodno leto. Decembra se je tovorni segment okrepil za kar 10,9 % v primerjavi z decembrom v 2022. Rasle so tovarne zmogljivosti, še posebej na potniško-tovornih povezavah pri ponudbi prevozov »belly cargo«. Pozitiven trend povpraševanja se je nadaljeval tudi v prvih treh četrtletjih letos, pri čemer je bila rast povpraševanja nad rastjo zmogljivosti tonskih kilometrov za dobre 4 %. Najvišjo zasedenost letalskega tovornega prostora letos beležijo letalski prevozniki na evropskem trgu, ki na mednarodnih linijah znaša 55 %.



IATA, krovna organizacija v mednarodnem letalskem prometu, je za leto 2023 poročala, da je svetovni tovorni zračni promet dosegel 245 milijard tonskih kilometrov. Čeprav je bil zaostanek za obsegom tovarnega prometa v letu 2022 okoli 1,9 % in za obsegom iz leta 2019 3,6 %, je bil obseg tovarnega prometa v drugi polovici leta veliko boljši. Nakazoval je boljše obdobje za letalski tovorni promet v letošnjem letu. To se je tudi zgodilo, saj se je tovorni letalski promet na globalni ravni v obdobju januar–september 2024 okrepil za 12,6 %. September je bil kar štirinajsti zaporedni mesec rasti globalnega tovarnega prometa. Pri tem je bil celoten obseg prepeljanega tovora za 9,4 % višji kot septembra 2023. Rast so imela vsa tržišča. Najvišjo rast je dosegel trg Latinske Amerike, in sicer 20,9 %. Trga Azije z Oceanijo in Evrope sta dosegla 11,7 % rast. Zaostaja rast severno ameriškega tržišča, ki je bila le 3,8 %.

Raste zmogljivost ponudbe tovarnega prostora

Ponudba letalskega tovarnega prostora se je v letu 2023 okrepila. IATA je poročala, da so se razpoložljivi tonski kilometri letalskih prevoznikov povečali za kar 11,3 %. Izredna rast je bila dosežena na azijskem trgu, kjer so se ponujene zmogljivosti prevozov okrepile za visokih 28,5 %. V Evropi je bila rast zmerna (4,5 %), v Severni Ameriki pa skorajda nična (0,3 %). Posledično je zasedenost tovarnega prostora letalskih prevoznikov v letu 2023 upadala. Na globalni ravni je bil tovorni prostor za 5,9 % manj zaseden. Zasedenost

je bila le 44-. V negativni smeri je zelo izstopalo tržišče Azije in Oceanije, kjer je zasedenost, glede na leto 2022, upadla

za 12,5 %. Tovorna letala so bila zasedena le 45,7-. Najvišjo zasedenost tovarnega prostora je doseglo evropsko tržišče, in sicer 52 %. Če obravnavamo le mednarodni promet (brez domačih letalskih prevozov) je bila zasedenost tovarnega prostora višja, in sicer na globalni ravni 49,9 %, v Aziji in Oceaniji 54,5 % in v Evropi 54,1 %. Na pomembnem severnoameriškem trgu pa je bila le 46,5-.

Z rastjo povpraševanja, ki presega rast ponudbe tovarnega prostora, se je v letu 2024 okrepila tudi zasedenost letal.

Letalski prevozniki so na domačem in mednarodnem trgu ponudili za 6,4 % več zmogljivosti. Ponudba se je najbolj okrepila na afriškem trgu (13,9 %), najmanj pa na Bližnjem vzhodu (2,9 %). To je pozitivno vplivalo na zasedenost tovarnega prostora na skupnem domačem in mednarodnem trgu, ki je zrasla na 45,6 %. Pri tem Evropa dosega najboljši izkoristek (52,5-). Na mednarodnem trgu, brez domačega trga, se je skupna zasedenost dvignila na 50,6 %. Evropski trg dosega 55-, azijski 54,1- in severno ameriški trg 46,7- zasedenost.

Tovorni letalski promet v 2023 in januar–september 2024

	2023/2022 (%)				Jan-Sep 2024/Jan-Sep 2023 (%)			
	Delež	Ton/km	Razpoložljivi ton/km	Zasedenost letal	Delež	Ton/km	Razpoložljivi ton/km	Zasedenost letal
Evropa	21,8	-3,9	4,5	52	21,4	11,7	7,5	52,5
Azija in Oceanija	32,4	0,9	28,5	45,7	33,3	11,7	8,5	48,5
S. Amerika	28,1	-5,7	0,3	39	26,9	3,8	4,2	38,9
J. Amerika	2,7	2	13,2	33,9	2,8	20,9	7,9	36,8
Srednji vzhod	13	1,6	13,5	43,8	13,5	10,1	2,9	47,4
Afrika	2	-1,8	5,6	43,3	2	1,7	13,9	39,2
Skupaj trgi	100	-1,9	11,3	44	100	9,4	6,4	45,6

Vir: IATA – Economic reports



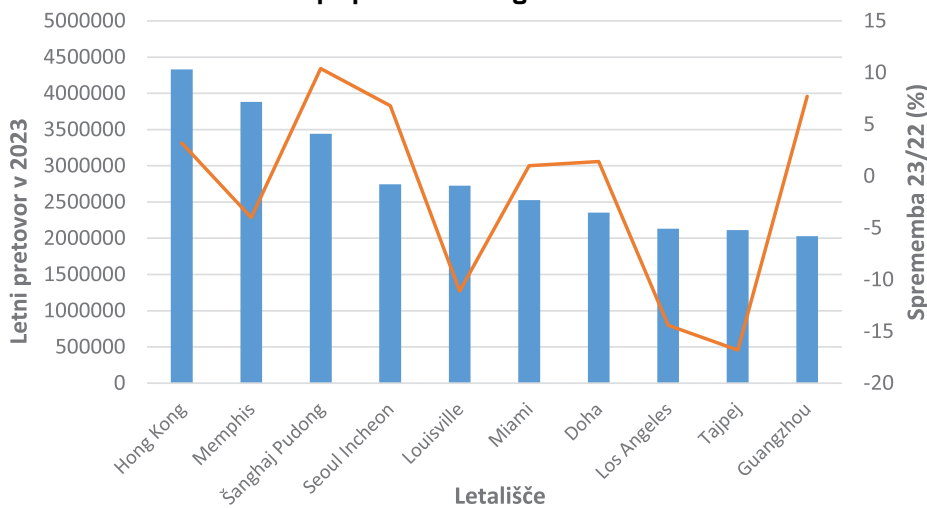
Letališča

Po podatkih ACI (Airport Council International) so globalna letališča v letu 2023 pretovorila okoli 102 milijona ton tovora in tako zabeležila 3,1-% upad. TOP 20 svetovnih letališč skupno pretovori skoraj polovico letalskega tovora (45,9 mio ton). Od tega je 10 največjih letališč doseglo 28,78 mio ton v lanskem letu. Med slednjimi jih je polovica dosegla rast. Vodilno letališče Honk Kong je doseglo 4,3 mio prometa in 3,2-% rast. Ameriški Memphis pa 4-% upad, ob 3,88 mio ton pretovora. Najvišjo rast med TOP 10 mednarodnimi letališči je dosegel Šanghaj, in sicer zavidljivih 10,4 %. S 3,44 mio ton pretovora se je uvrstil na tretje mesto. Sledita korejski Seul (2,74 mio ton) in ameriški Louisville, z 2,72 mio ton letnega

ton in na tretje DSV, z 1,31 mio ton blaga. Četrti je DB Schenker, katerega obseg letalskega tovora je znašal 1,15 mio ton (slika 2). Ker je letos danski DSV kupil Schenkerja, bo to podjetje zelo verjetno prevzelo vodilno mesto v letalski logistiki v 2024. DSV in DB Schenker sta skupaj namreč prepeljala 2,45 mio ton letalskih pošiljk. Takšen obseg je za dobrih 23 % višji od vodilnega K+N. Na visokem petem mestu lestvice je kitajski Sinotrans, ki se je ob prometu 0,9 mio ton povzpел za tri mesta. Do desetega mesta si sledijo UPS, Expeditors, Nippon Express (letos je podjetje kupilo logistično podjetje Cargo-partner), AWOT in Hellmann. Za razliko podjetja AWOT so preostala štiri podjetja v povprečju zabeležila 12,8-% upad letalskega prometa. Cargo-partner je



TOP 10 svetovnih letališč po pretovoru blaga v 2023



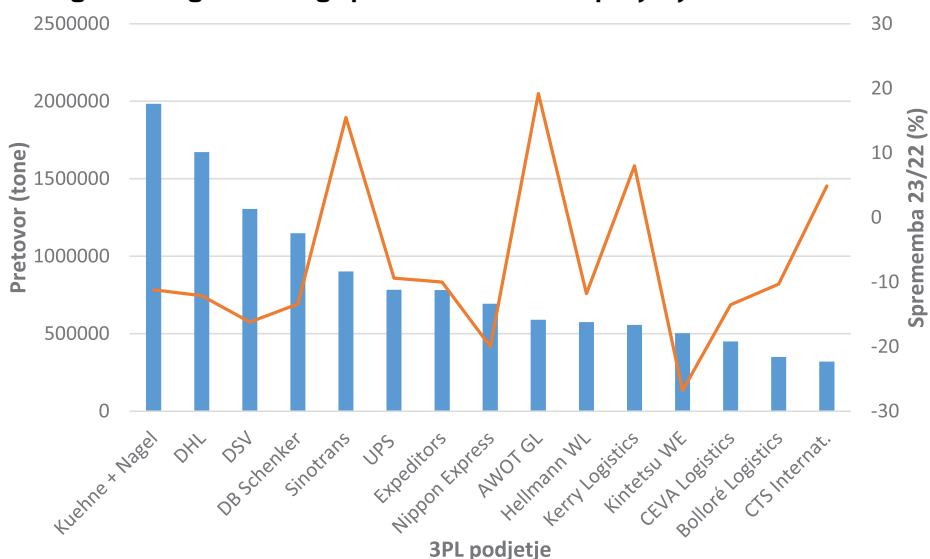
Vir: Airports' Council International (ACI)

pretovora. Do 10. mesta si sledijo Miami, Doha, Los Angeles, Tajpej in Guangzhou (slika 1). V TOP 20 lestvici najdemo tri evropska letališča. Na 11. mestu je Frankfurt (1,93 mio ton), na 15. mestu Pariz (1,87 mio ton) in na repu lestvice London Heatrow (1,43 mio ton). Med temi tremi je le londonsko letališče doseglo rast, in sicer 2,3-%.

TOP 3PL podjetja v 2023

25 največjih globalnih logističnih podjetij v letalski logistiki je v letu 2023 pretovorilo 15,3 mio ton blaga. Armstrong & Associates poročajo, da so ta podjetja v povprečju zabeležila 9,8-% upad. Med prvimi štirimi 3PL podjetji ni prišlo do sprememb razvrstitve. Po obsegu tovora ostaja vodilni K+N, ki je organiziral letalski prevoz za 1,98 mio ton blaga (-11,2 %). Na drugo mesto se je uvrstil DHL, z 1,67 mio

Obseg letalskega tovarnega prometa TOP 15 3PL podjetij v 2023



Vir: Armstrong & Associates

v 2023 prepeljal 243 tisoč ton tovora (22. mesto) in če le-tega prištejemo Nippon Expressu, bi se lahko ta japonski logist povzpел med TOP 5 globalnih 3PL podjetij na področju letalske logistike. Med preostalimi podjetji TOP 25 lestvice je treba omeniti danski Maersk logistics, ki se uvršča na 17. mesto, takoj za francoskim Geodisom. Ob prometu 295 tisoč ton letalskega tovora je podjetje napredovalo na lestvici za devet mest. Podjetje zelo hitro raste, tako s prevzemi (v 2022 prevzem Senator Intl.) kot tudi z intenzivnim vlaganjem v krepitev lastne letalske flote ter hub skladišč za podporo letalski logistiki. Do 25. mesta nato sledijo še Morrison Express, Crane WL, C.H. Robinson, Yusen Logistics, Cargo-partner, Best Service Intl. FedEx logistics in nemški Dachser.

Analiza strateškega sektorja

POMORSKO GOSPODARSTVO V SLOVENIJI

V začetku decembra je v Izoli, v organizaciji ITA – Italian Trade Agency in Veleposlaništva Italije v Sloveniji, potekala konferenca o modrem gospodarstvu (Blue Economy Forum) na katerem je bila, s strani Raziskovalnega centra za ekonomske študije SRM, skupine Banka Intesa Sanpaolo, predstavljena študija strateškega sektorja pomorskega gospodarstva v Sloveniji.

Forum o modri ekonomiji je združil ugledne govornike iz Slovenije in Italije, predstavnike političnih institucij, združenj zasebnega sektorja, podjetij in raziskovalnih centrov, ki so predstavili svoje raziskovalne dosežke in stališča o zahtevnih izzivih podnebnih sprememb.

»Modro gospodarstvo je širok pojem, katerega najprimernejšo definicijo je podala Svetovna banka, ki pravi, da modro gospodarstvo pomeni trajnostno rabo oceanskih virov za gospodarsko rast in izboljšano kvaliteto ter delovna mesta ob ohranjanju zdravja oceanskega ekosistema. Gre torej za celovit koncept, ki vključuje več vidikov, vključno s pomorskim znanjem, infrastrukturo, gospodarstvom, pomorsko varnostjo in zaščito, pomorskimi povezavami in varstvom okolja.« je v uvodnem nagovoru povedal Giacomo Ricciotti, direktor ITA – Italian Trade Agency v Ljubljani.

Nacionalna in mednarodna pristaniška infrastruktura, ladijski promet in logistična dinamika



Luigi Fuzio, predsednik uprave banke Intesa Sanpaolo v Sloveniji



Foto: Luka Koper, Kristjan Stojaković

Predsednik uprave banke Intesa Sanpaolo v Sloveniji, Luigi Fuzio je poudaril velik pomen in odgovornost sodelovanja s pomorsko logističnim sektorjem ter priložnosti za Slovenijo, ki z Luko Koper in izgradnjo drugega tira postaja pomemben strateški sektor za celotno državo.

Pomen modre ekonomije za gospodarstvo je iz svoje perspektive predstavil tudi Massimo Deandreis, generalni direktor, SRM Raziskovalnega centra za ekonomske študije, skupine Banka Intesa Sanpaolo, ki izvaja raziskovalno dejavnost na področjih logistično-pristaniškega in energetskega sektorja. Poročilo analizira vrednost pomorskega prometnega sistema v Sloveniji

s posebnim poudarkom na pristaniščih in pomorskem prometu. Posebej je izpostavil glavne tokove blagovnega prometa, dinamiko Luke Koper in njene strategije, uvoz in izvoz po morju, glavne države, s katerimi ima Slovenija odnose in vlogo, ki jo lahko imajo pristanišča v severnem Jadranu in širše na območju Sredozemskega morja. Celotna študija je brezplačno na voljo na spletni strani **sr-m.it**



Massimo Deandreis, generalni direktor, SRM Raziskovalnega centra za ekonomske študije, skupine Banka Intesa Sanpaolo



ArteX



TOVARNA SKLADIŠČNE OPREME

PALETNI, POLIČNI, PANELČNI, PRETOČNI, PREVOZNI IN KONZOLNI
REGALI, PODESTI, SAMONOSNA REGALNA KONSTRUKCIJSKA SKLADIŠČA
IN DRUGE IZVEDBE REGALNE OPREME PO NAROČILU

Rešitve, ki rastejo z vami.



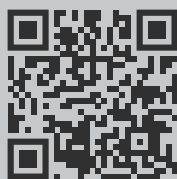
PROJEKTIRAMO



PROIZVAJAMO



MONTIRAMO



WWW.ARTEX.SI

Artez, tovarna skladiščne opreme d.o.o.
Kolodvorska 43, 9220 Lendava, Slovenija
T: +386 (0)2 577 62 57
F: +386 (0)2 577 62 51
E: info@artex.si





KOMBINIRANI PREVOZ

MAJHNI IZPUSTI IN
VELIKA UČINKOVITOST

ZMAGOVALNO
ŽE DESETLETJA!



www.adriakombi.si

