

Dr. DANILO POŽAR
Visoka ekonomsko-komercialna šola
Maribor

Ekonomika prometa
Pregled
UDK: 164: 658.01(497.1)
Priljeno: 09.01.1989.
Prihvačeno: 04.10.1989.

PROBLEMATIKA LOGISTIČNIH ODNOSOV JUGOSLOVANSKIH PODJETIJ S PODJETJI V EVROPSKI SKUPNOSTI

SAŽETAK

Autor najprije govori o makro- i mikrologističkim aspektima povezivanja sa EZ, da bi najveću pažnju usmjerio mikrologističkom pristupu, dakle sa stanovišta pojedinih poduzeća. Zatim upozorava na pojedine postavke iz tzv. Bijele knjige iz 1985.g., te kako se jugoslovanska poduzeća trebaju postaviti u konkretnim slučajevima, sve u cilju snižavanja logističkih troškova.

1. UVOD

Skoraj pri vsaki človeški dejavnosti je treba nujno spreminjati prostor raznih objektov (pa tudi ljudi), kar nasplošno imenujemo "transport", in shranjevati določene predmete, kar nasplošno imenujemo "skladiščenje". Za izvrševanje teh dveh elementov premagovanja prostora in časa pa je nujno potrebno izmenjavati med ljudmi informacije. S temi tremi elementi se bavi veda logistike, ki jo lahko uporabimo pri vsej dejavnostih, kjer gre za premagovanje prostora in časa, to je v zdravstvu, prosveti, kulturi, narodni obrambi itd., zlasti pa v gospodarstvu.

Ker se v tem referatu bavimo s problematiko logističnih odnosov jugoslovanskih podjetij z podjetji v ES, bomo v naslednjem obravnavali logistiko v gospodarstvu.

Logistika zajema fizični tok materiala (surovine, polproizvodi, proizvodi, odpadki) ter tok informacij od dobavitelja materiala prek proizvajalca in morebiti trgovca do končnega potrošnika oz. uporabnika materiala.

Če govorimo o logistiki kot dejavniku v povezovanju z ES, ne moremo mimo dejstva, da moramo za izvrševanje dejavnosti logistike trošiti produkcijske faktorje, ki vplivajo na celotne poslovne stroške podjetij in s tem na prodajno ceno proizvodov. Po izračunih Inštituta za transport in poslovno logistiko VEKŠ v Mariboru tvorijo logistični stroški velik del celotnih stroškov podjetja. Če odbijemo od delotnih poslovnih stroškov stroške za nabavljeni material, dobimo stroške ki nastanejo v samem podjetju in ki jih lahko v podjetju v celoti racionaliziramo. V teh stroških so v letu 1986. znašali logistični stroški v nekaterih podjetjih v Sloveniji:

- papirna industrija 55 %
- tovarna zdravil..... 25 %
- gumarska industrija..... 14 %
- proizvodnja vina..... 51 %
- gospodinjinski aparati..... 53 %

- podjetje z mineralno vodo..... 42 %
- podjetje za dodelavo živil..... 27 %
- 4 grosistična trgovska podjetja s tehničkim blagom..... 56 % do 89 % itd.

Gornje številke nam kažejo, da so v logistični dejavnosti skrite velike rezerve za zniževanje stroškov z racionalno organizirano logistično dejavnostjo. Seveda na podlagi znanja in izkušenj na področju logistike!

Racionalno organizirana logistika v podjetju pa vpliva ne le na znižanje poslovnih stroškov, temveč tudi na kakovost logistike, ki je prav tako važna za ustvarjanje "image"-a podjetja. Ni potrebno razpravljati, kako je pomembno tako za kupca, kakor tudi za prodajalca hitra dobava blaga, varno oz. nepoškodovano dostavljeno blago, točna dostava blaga, direktno v prejemnikovo skladišče dostavljeno blago itd. itd.

Vidimo torej, da ima sodobno organizirana logistika tako stroškovne, kakor tudi kakovostne pozitivne vplive, ki pomagajo pritegniti gospodarskega partnerja v ES k sodelovanju z našim podjetjem.

2. MAKRO IN MIKROLOGISTIČNI ASPEKTI POVEZOVANJA Z ES

Logistiko, gledano z gledišča regionalnih aglomeracij, imenujemo makrologistiko. Če obravnavamo vse tokove materiala in informacij na področju Slovenije ali celo Jugoslavije, potem so to prav gotovo makrologistični problemi. Tako so npr. makrologistični problemi železniške, cestne, morske, rečne in zračne povezave na določenem območju, logistične povezave preko luk, blagovno-distribucijskih centrov, kontejnerskih terminalov itd. Vidimo, da se makrologistični problemi sučejo predvsem na področju infrastrukture. Poleg tega so seveda tudi drugi problemi, ki jih lahko prištevamo v makrologistiko, kot npr. razni standardi, ki se zaradi splošnosti nanašajo na vse mikrologistične subjekte.

Če blagovne tokove in z njimi povezano dejavnost obravnavamo z gledišča podjetja, potem so to mikrologistični problemi. Podjetje mora rešavati logistične probleme v zvezi z notranjim in zunanjim transportom, s skladiščenjem, pakiranjem, raznimi manipulacijami, komisioniranjem blaga itd.

Pri svoji logistični dejavnosti mora podjetje upoštevati makrologistično ureditev, od

katere zavisi mikrologistična dejavnost.

Iz predmeta tega posvetovanja izhaja, da so na dnevnem redu predvsem makrologistični problemi, ki pogojujejo odnose med SFRJ in ES. S tem našim referatom smo hoteli prikazati nekaj mikrologističnih problemov, ki se pojavljajo v odnosih med podjetji v SFRJ in ES.

3. PRISTOP K MIKROLOGISTIČNIM PROBLEMOM

Novo v primeri z dosedanjim "transportnim" pristopom k reševanju mikrologističnih problemov je da sistemski pristop terja, da je treba:

- a) povezati celoten tok materiala od nabave surovin, do njihove predelave, skladiščenja in distribucije tako, da bo dosežena optimalna korist v celoti neglede na posamezne faze tega toka;
- b) obravnavati logistiko v podjetju kot podsistem, katerega naloga je prispevati k optimalni koristi celotnega podjetja. Zaradi tega je treba dejavnost logistike koordinirati z ostalimi sektorji delovanja v podjetju (marketing, finance, proizvodnja itd.);
- c) upoštevati stanje in interese neposrednega (dobavitelji, kupci, itd.) in posrednega (državni organi, zbornice itd.) okolja.

Sledeč materialnemu toku blaga lahko mikrologistično dejavnost v podjetju delimo na a) nabavno logistiko, b) intrasistemsko logistiko (v samem podjetju) in c) fizično distribucijo. Za odnose s podjetji v ES so važni vsi trije deli podjetniške logistike, vendar pa je treba dati večji poudarek nabavni logistiki in fizični distribuciji, to je materialnemu toku pri vходу blaga v podjetje (surovine in drug material) in izhodu gotovih proizvodov iz podjetja.

4.1. PROBLEMI V ODNOSIH S PODJETJI ES PO LETU 1992.

4.1. "Bela knjiga" ES

Leta 1985. je Evropski svet sprejel ukrepe za uresničitev velikega notranjega (skupnega) trga ES do leta 1992, da bi pospešil razvoj podjetij, konkurence in trgovanja. Program in roki za izpolnitev raznih nalog so bili določeni in obrazloženi v tako imenovani "Beli knjigi" (okrajčano BK). Cilj uresničenja skupnega trga je neomejen promet blaga, odprava vseh ovir za prost promet blaga, oseb, storitev in kapitala, uvedba sistema za odpravo konkurenčnih zaprek, izravnava pravnih predpisov in izravnava posrednih davkov v interesu skupnosti.

Ukrepi BK se v glavnem delijo na 3 področja:

1. odprava materialnih mej,
2. odprava tehničnih mej in
3. odprava davčnih mej.

Ad 1.: Ta se nanaša v glavnem na odpravo carinskih mej, ki povzročajo zastanke na mejah in povečujejo stroške trgovanja (formalnosti in izguba časa). Zadevajo tudi odpravo kontingenti-

ranja.

Ad 2.: Oprava tehničnih mej vpliva močno na industrijo in sploh na gospodarstvo, ker omogoča proizvodnjo v večjih serijah in zaradi tega večjo konkurenčnost podjetij. Gre predvsem za različne predpise posameznih držav iz zdravstvenih ali varnostnih razlogov ali za zaščito okolja in potrošnikov.

Ad 3.: Odprava davčnih mej vpliva na izravnavo razlik v obdavčenju in s tem na enakopraven odnos podjetij na trgu.

Vsa ta tri področja delovanja bo moral spremljati razvoj znanja in tehnologije.

V ES se zavedajo težav, ki bodo nastale glede vseh treh zgoraj omenjenih področij delovanja, vendar je treba upoštevati posledice tega delovanja, ki bodo v velikem napredku, blagostanju in zaposlitveni ravni.

V izpolnjevanju nalog je med drugimi dan tudi velik poudarek prometni politiki.

Zavedajo se tudi rizika, da se bodo gospodarske razlike med državami ES še bolj poglobile zaradi prostega pretakanja oseb, blaga, kapitala in storitev, kar bo vodilo v nasprotno smer, to je v razdruževanje. Zaradi tega bo prišlo do nujnega oblikovanja raznih skladov, ki bodo to težnjo omilili.

4.2. Gospodarski vplivi Bele knjige (za ES)

a) Medtem ko materialne meje povečujejo predvsem stroške trgovanja, ki jih na koncu nosi potrošnik, vplivajo tehnične omejitve na to, da se mora industrija omejiti na manjši trg, s čimer se povečujejo stroški na proizvodno enoto in stroški skladiščenja. Velike stroške za raziskave, razvoj in trženje novih tehnologij lahko v mednarodni konkurenci nosi lahko le podjetje, ki sloni na prodaji blaga v kontinentalnih dimenzijah.

b) Pričakujejo "harmonizacijo" predpisov glede zdravja in varnosti. Poleg tega pa bodo pospeševali harmonizacijo industrijskih norm z izdelavo "evropskih norm" na vseh področjih. Izdelali bodo načelne predpostavke za določitev "prometne sposobnosti" nekega proizvoda.

c) Izboljšali bodo informacijske tehnologije, ki bodo omogočile hitrejše poslovno odločanje.

d) Zaradi raznovrstnosti materialov v gradbeništvu bodo normirali materiale za bodoče gradnje.

Za živila bodo izdelali navodila za uporabo raznih dodatnih materialov, za etiketiranje oz. koncentriranje (za zaščito zdravja, varnosti in potrošnikov). Večji poudarek bodo dali organizacijam potrošnikov.

e) Leta 1982. je v ES odpadlo na storitve 57% vse ustvarjene vrednosti medtem ko je padel delež industrije na 26%. Liberalizirati nameravajo zlast informacijsko dejavnost, promet, bančništvo in zavarovalstvo, ki služijo kot opora industriji in trgovini.

f) Na promet odpade 7% bruto družbenega produkta ES. Liberalizacija prometa ima izreden vpliv na razvoj industrije in trgovine. Za razvoj prometa predvidevajo naslednje akcije:

- Za tovorni promet je treba odpraviti količinske omejitve (kvote) in omejitve prevoznikov iz različnih držav ES, da bi opravljali kabotazo.

- Odpravili bodo razne omejitve v morskem prometu med državami ES, enako za notranji zračni transport.

- Harmonizirali bodo pomoč države (zaradi konkurence!), izboljšali financiranje železnic, harmonizirali predpise v cestnem prometu, skupno planirali infrastrukturo itd.

g) Evropski marketinški in prodajni sistem bo doživel obsežne tehnološke spremembe. Doma vključeni videotekst bo omogočil naročilo blaga direktno pri proizvajalcu, kar bo spremenilo tradicionalne prodajne poti in povečalo transparentno trga.

h) Elektronsko bančno poslovanje (nove plačilne kartice "on-line") bodo vse bolj odpravljale sedanje čeke in kreditne karte.

i) Zaradi pospeševanja prenašanja kapitala bodo povečavali stabilnost valute, cen in tečajev.

j) Majhna in srednja podjetja bodo morala sodelovati, ker z ozirom na svojo "majhnost" občutljivo reagirajo na svoje okolje. Za to so še določene zapreke v različnih pravnih, davčnih in upravnih predpisih v raznih državah ES. Ovir so tudi "skrite državne pomoči". Zlasti bodo morali koordinirati družbe z omejeno zavezo, ki so najvažnejše pravne oblike družb.

V zvezi s koordinacijo med podjetji obstaja možnost ustanovitve "sestrskih" družb ali podružnic. Možno so tudi fuzije družb (to je zadnja etapa sodelovanja). Lahko se pa združujejo ob ohranitvi pravne samostojnosti (koncerni).

k) Harmonizirali bodo obdavčenja (v odnosih matičnih in sestrskih družb, obdavčenje fuzij in odprava dvojnega obdavčenja), harmonizirali bodo posredne davke na transakcije vrednostnih papirjev itd.

4.3. Jugoslovanska podjetja po izzivu "Bele knjige"

Za jugoslovanska podjetja pomeni BK izziv na različnih področjih njihovega delovanja. V tem referatu se omejujemo na izziv na področju podjetniške logistike.

Gospodarski vplivi BK na samo gospodarstvo ES bo vplivalo na vse podsisteme podjetniške logistike. V poglavju 3. smo dejali, da moramo v odnosih s podjetji ES dati večji poudarek nabavni logistiki in fizični distribuciji, vendar pa ne smemo zanemariti intrasistemske logistike v podjetju (notranji transport v proizvodnji, medfazno skladiščenje, skladiščenje gotovih proizvodov, manipulacije z blagom itd.), ki močno vpliva na poslovne stroške in s tem na ceno, ki je eden izmed važnih instrumentov uveljavljanja podjetja na trgu.

Doslej smo v Sloveniji ob pomoči Raziškovalne skupnosti Slovenije skušali reševati konkretne probleme logistike tako na makro, kakor tudi na mikro-področju. Skušali smo propagirati logistiko in njeno konkretno aplikacijo

v podjetjih preko dosedaj že 16. posvetovanj o logistiki v Mariboru, preko visokošolskega študija logistike na VEKŠ v Mariboru, na diplomskih posvetovanjih VEKŠ, na seminarjih nekaj redkih slovenskih podjetjih, ki so se zavedala, da bo prišel čas, ko ne bo mogoče problemov podjetja reševati z zviševanjem cen, temveč edino z zniževanjem stroškov ob kruti konkurenci na trgu. Bela knjiga nam že nakazuje pravilno pot teh maloštevilnih naših podjetij. Postavlja še nam vprašanje: kaj storiti na področju podjetniške logistike, da bi se vključili v gospodarsko življenje Evrope (pa tudi ostalega razvitega sveta, ki koraka po podobnih stezah)?

Novo nastali situaciji (imenovali jo bomo "BK 1992") se bomo morali prilagoditi na različnih področjih:

1. Najprej (oz. zaradi kratkega časa, ki ga imamo na razpolago: vzporedno) bomo morali našim logističnim kadrom dati potrebnega znanja za izvrševanje logističnih procesov, za planiranje in kontrolo teh procesov in za obvladovanje informacijske tehnologije (redna šola, posvetovanja, seminarji v podjetjih itd.).
2. V podjetjih bo treba humanizirati in racionalizirati logistično delo z uvedbo sodobnih transportnih in manipulacijskih sredstev v notranjem transportu, blagu prilagojenih skladiščnih sistemov itd.
3. Tekoče spremljanje tehničnega normiranja v podjetjih ES, ki vpliva na podjetniško logistično dejavnost (pakiranje, dimenzije blaga v zvezi s skladiščenjem, paletizacijo, kontejnerizacijo, pogoji skladiščenja in transporta itd.).
4. Ekonomsko spremljanje logističnega procesa tako v podjetju (skrajšanje prevoznih poti, racionalno pakiranje, obračanje zalog v skladišču itd.), kakor tudi v nabavi in prodaji (določanje naročilnih količin, izbira primernih transportnih sredstev, planiranje obvoznih poti itd.).
5. Posebno pozornost je treba posvetiti kakovosti logističnih storitev. Tu prihaja v poštev zlasti hitrost izvršitve naročila, točna dostava blaga, varnost (nepoškodovanost) blaga, dostava pravih količin na pravo mesto itd.
6. Sedanja organizacija logistike v podjetjih je treba izboljšati. Sedanja organizacija logistike je preveč razcepljena med različnimi sektorji v podjetju. Odvisno od vrste podjetij je treba najti pravo mero med centralizacijo in decentralizacijo odločitev na logističnem področju. V podjetjih s homogeno proizvodnjo je možno dati močnejši poudarek na centralizaciji, v podjetjih ki proizvajajo večje število artiklov je možna večja decentralizacija. Zlasti je treba centralizirati odločitve o sistemu logistike in izkoriščanju njene opreme, decentralizirati pa izvrševanje logistične dejavnosti. Eno in drugo je mogoče kombinirati. Poleg prej omenjene organiziranosti logistike v okvirju podjetja, je treba skrbeti tudi za organiziranje posameznih dejavnosti logistike. Tako je npr. treba izbrati primeren način komisioniranja, to je priprava pošiljk za od-

pošiljatev blaga; to lahko vpliva odločilno na hitrost dostave blaga kupcu. Organizirati je treba npr. način izkoriščanja viličarjev itd.

7. Zlasti bo treba v naših podjetjih izboljšati logistično informacijsko dejavnost. Podjetja imajo mnogokrat računalnike, ki jih ne znajo izkoristiti za poslovne odločitve, zlasti ne za logistične odločitve. Računalnik nam npr. lahko nudi podatke o stroških logistike in to deljene po raznih podsistemih logistike. To nam omogočuje intervencije za zniževanje logističnih stroškov. Računalnik nam lahko pokaže obračanje zalog za razne vrste blaga, kar nam nakazuje možnosti določanja optimalnih zalog, ki vplivajo na znižanje stroškov za zaloge, ki predstavljajo danes pri nas najvišji delež logističnih stroškov.

Za zniževanje stroškov logistike za njeno kakovostno izvršitev je nujno povezovanje logistične dejavnosti z ostalimi dejavnostmi v podjetju: marketingom, financami, pravnim sektorjem itd. Primer: čim začne sektor trženja akcijo za večjo prodajo blaga, mora sektor logistike pričeti s pripravami za hitro komisioniranje pošiljk, za fizično distribucijo, za prostor v področnih skladiščih itd. Za nabavo sodobne logistične opreme se mora povezati s finančnim sektorjem itd.

Nadalje je nujna povezava podjetja z domačimi podjetji kooperanti, z domačimi dobavitelji, s prevozniki, špediterji itd. Od tega zavisi hitra oz. pravočasna dobava, pripravljen skladiščni prostor itd.

V zvezi s povezavo z ES pa je nujno potrebno tesno sodelovanje s podjetji ES, s katerimi je kakovostna logistična povezava zlasti potrebna. Ne smemo pozabiti, da imajo zlasti države ES zelo razvito logistično dejavnost.

Zgoraj smo omenili, da morajo naša podjetja nujno nabaviti sodobna transportna sredstva. Zlasti se bo treba že sedaj pripraviti na nabavo tovornjakov s pogonom na bencin brez svinca, ki vse bolj stopa v ospredje; sicer nam bodo onemogočeni prevozi z našimi tovornjaki po cestah ES.

5. ZAKLJUČEK

Zgoraj smo navedli le nekaj sugestij, kaj bi morala naša podjetja storiti na področju logistike ob soočanju z BK 1992. Ponovno pa poudarjamo, da izboljšanja podjetniške logistike v odnosih z ES ne bo, če ne bomo izboljšali stanja v makrologistiki. Tako bo treba npr. nujno izboljšati železniški promet, ki je zlasti v ZR Nemčiji izredno dobro razvit in nudi celo vrsto načinov prevoza, ki se odlikujejo po hitrosti in točnosti. To nujno zahteva prilagoditev naših železnic tej železniški ponudbi v ZR Nemčiji. Isto je v pogledu kombiniranih prevozov (kontejnerji, oprtni sistem Huckepack, RO-RO itd.). Na vsak način bo treba zgraditi sodobne suhozemne in morske terminale, vsaj v večjih centrih Jugoslavije itd.

Zavedamo se težkega gospodarskega položaja, v katerem se nahaja Jugoslavija. Vendar začeti je treba - vsaj skromno. Saj tudi v ES

pravijo, da se vraščajo v skupni trg postopoma in ne z enim samim gromom 1992/93. Pravijo pa tudi, da so bogovi pred uspehom postavili znoj. Držimo se tega tudi mi!

SUMMARY

THE PROBLEMS OF LOGISTIC RELATIONS OF YUGOSLAV FIRMS AND THE FIRMS IN THE EC

First of all the author talks about the macro- and micro-logistic aspects of being in connection with the EC. He pays the most attention to micro-logistic admission from the point of view of an individual firm or company. Thereafter he warns of certain points made in the so called White Book of 1985, and how Yugoslav firms need to establish themselves, in some cases, with the aim of reducing their logistic expenses.