



Sosednje države pospešeno gradijo nove železniške **povezave**

Jože Volfand

Po **slovenskih železniških** tirih vsak dan vozi več kot 100 vlakov podjetja **SŽ-Tovorni promet**, ki je del skupine **Slovenske železnice**. Samo iz Luke Koper in vanjo odpeljejo dnevno več kot 60 vlakov. Zato je naložba v II. tir strateška razvojna naložba, ki bo vplivala na poslovanje celotnega gospodarstva, predvsem pa bo utrdila položaj Slovenije na evropskih prometnih koridorjih. Če Slovenija ne bo investirala v posodobitev **železniške infrastrukture**, pravi mag. Melita Rozman Dacar, direktorica **SŽ-Tovorni promet**, jo bodo blagovni tokovi obšli. **SŽ-Tovorni promet** se usmerja na tuje trge, predvsem tudi na povezave s partnerji v bivši Jugoslaviji. In je prepričana, da je podjetje le še korak do 20 milijonov ton prepeljanega tovora. In okolje? Spomladi so v Prestranku zasadili več tisoč dreves. A ne le to.



mag. Melita Rozman Dacar

Če primerjate lanske rezultate poslovanja v polletnem obdobju z letošnjimi, ali lahko ocenite, glede na količino prevoženega blaga in finančni učinek, da ste na progi stabilnega poslovanja? Kaj pričakujete do konca leta?

Za trg **železniških** prevozov tovora je značilno, da je vedno bolj konkurenčen. Že lani se je gospodarska rast na področjih, ki so za **železniške** prevoze najbolj aktualna, začela umirjati. Količina trga na tovoru je omejena, konkurenca pa se pogosto osredotoča na obstoječe posle in ne pridobiva novih. Velike težave nam povzroča stanje državne **železniške infrastrukture**. Marsikje ni skladno z zahtevami sodobnega prevoza blaga. Hkrati pa marsikje potekajo sicer dobrodošla vzdrževalna dela, ki kratkoročno za nas pomenijo izredno velike težave pri zagotavljanju kakovostnih storitev, na dolgi rok pa bodo postavljene osnove za večje kapacitete, propustnost in večji zanesljivost prevoza.

Vendar je vaše poslovanje kljub temu stabilno.

Je. V prvih petih mesecih leta je skupina **SŽ-Tovorni promet** dosegla pozitiven poslovni izid. Načrte smo dosegli. Poslovni prihodki so sicer nekoliko zaostali za načrtovanimi, manjši od načrtovanih pa so bili tudi poslovni odhodki. V šestih mesecih smo prepeljali 9,3

milijona ton blaga, kar je na ravni lanskega leta. Smo na dobri poti, da izpolnimo cilje, ki smo si jih zastavili v letošnjem poslovnem načrtu.

A ti so odvisni tudi od Luke Koper, iz katere vsak dan odpeljete več kot 30 vlakov. Njen razvoj bo vplival na razvoj vašega podjetja in države. Katera rešitev pri upravljanju Luke Koper in pri izvedbi naložbe v II. tir je optimalna? Kot se kaže, so določene razlike v pogledih med vodstvom SŽ in Luke Koper? Na kateri točki bi se morali združiti interesi lastnika, Luke Koper in SŽ?

Ne bi se rada opredeljevala do najprimernejšega načina financiranja gradnje **drugega tira**. Za to so pristojni drugi. Javna **železniška infrastruktura** je last države, ki je tudi odgovorna za njen razvoj. Prepričana sem, prav to kažejo aktivnosti, da je tudi na državni ravni dozorelo spoznanje, kako **drugi tir** med Kopro in Divačo potrebujemo. Pri tem se mi zdi, da se v javnosti marsikdaj pozablja, da nova povezava ni pomembna samo za **Slovenske železnice** in Luko Koper.

Mislite na celotno gospodarstvo?

Ne le na gospodarstvo. Sodobna **železniška infrastruktura** je namreč nujna za razvoj dobršnega dela slovenskega gospodarstva, a je

za Slovenijo tudi velik razvojni potencial. Prav je, da govorimo o razvoju. Ne smemo pa mimo dejstva, da je že za obstoječe prevoze **drugi tir** nujno potreben. Velika podjetja se odločajo o izbiri prevozne poti tudi na podlagi varnosti in zagotavljanja pretočnosti, česar enotirna proga ne omogoča. Kaj se nam lahko zgodi ob izrednih dogodkih, smo spoznali ob žledu, ko smo bili popolnoma odrezani od sveta. Le naporom sodelavcem **SŽ** se lahko zahvalimo, da ni bila proga dolgo zaprta. To bi pomenilo dolgoročno izgubo poslov tako za Luko Koper kot za nas ter občutne težave za številna podjetja, ki so odvisna od oskrbe po **železnici**. Sodobna **železniška infrastruktura** pomeni več vlakov in manj tovornjakov na cestah.

Drugi tir bo prispeval k razvoju gospodarstva v Sloveniji, razbremenitvi cest, socialni varnosti zaposlenih, odprl bo nova delovna mesta. To morajo biti interesi vseh deležnikov.

In poenotenje interesov?

Slovenskim železnicam je interes, da imamo varno transportno pot, ki bo omogočala rast tovara na **železnici**. Prav tako je nujno, da imajo vsi partnerji v logistični verigi enakovreden položaj. **Drugi tir** bo prispeval k razvoju gospodarstva v Sloveniji, razbremenitvi cest, socialni varnosti zaposlenih, odprl bo nova delovna mesta. To morajo biti interesi vseh deležnikov. In če je to strateška razvojna nalozba, bo lastnik zagotovo znal povezati interese in z operativnim pristopom uresničil projekt. Mislim, da država to hoče.

A doslej EU niti Slovenija kljub obsežnim strateškim in razvojnim dokumentom, kako nujen je prenos tovara s cest na železnice, nista dosegla premikov. Zakaj? Kje so glavni vzroki, da so ceste preobremenjene, zmogljivosti železniških tirov pa premalo izkoriščene?

Težko bi rekla, da v daljšem obdobju ni prišlo do nobenih pozitivnih premikov. V zadnjih letih trend gibanja količine tovara, ki potuje po **železnici**, kaže navzgor. Res je, da so ceste marsikje preobremenjene. Enako velja za **železniško omrežje**. Številni progovni odseki, ki so del glavnega prometnega križa, so danes na robu zmogljivosti. Na njih le težko zagotavljamo kakovostne storitve in širimo našo ponudbo. Zlasti to velja za enotirno progo med Divačo in Koper, po kateri prepeljemo dobro polovico našega tovara. Za nadaljnji razvoj **železniškega** tovornega prometa pa dolgoročno ne bodo zadostala le naša prodajna prizadevanja. Zato so ustrezni ukrepi države nujni. Šele s kombinacijo kakovostnih produktov in ukrepov države bo

mogoč preskok na naslednjo kakovostno raven.

Vprašanje je, kako, saj je v novi finančni perspektivi za infrastrukturo manj denarja. Kako naj torej država konkretno spodbudi, od regulative naprej, večji obseg tovornega prometa po železnici?

Država lahko marsikaj stori. Zlasti to velja za kombinirane Transporte, ki potekajo po cesti in po **železnici**. Prav tako za posamezne pošiljke in za prevoze nevarnih snovi, za katere je **železnica** še posebej primerna. S podporo države bi lahko obudili stranske proge in gospodarstvo ob njih. V Avstriji, Nemčiji, Švici in tudi drugod država subvencionira prevoz tovornjakov po **železnici**. Paleta ukrepov je zelo široka, dober primer pa lahko najdemo že v naši sosedni Avstriji.

Mislite tudi na zakonodajo?

Da. Na področju regulativne politike gre predvsem za ukrepe, ki cestne prevoze v kombiniranem prometu izvzemajo iz siceršnjih omejitev vožnje, ki veljajo za cestni tovorni promet. Med davčnimi ukrepi so pogoste olajšave pri plačilu davkov za tovornjake, ki opravljajo odvoz in dostavo v kombiniranem prometu. Pogosti so finančni ukrepi, s katerimi države spodbujajo predvsem vožnje v kombiniranem prometu. Tako je Avstrija leta 2014 za spodbude **železniškega** tovornega prometa namenila 99 milijonov evrov za kombinirani transport in prevoz posameznih vagonov. Tako postajajo konkurenčnejši od nas. Tokovi se preusmerijo na druge obvozne poti mimo Slovenije, ki nima takšnih instrumentov za spodbujanje **železniških** prevozov.

Zlasti pa je nujno dolgoročno načrtovanje in dosledno izvajanje razvoja **železniške infrastrukture**, ki je v lasti države. S takim pristopom so v tujini dejansko preusmerili prevoze s ceste na **železnico**. Na ta način bi tudi v Sloveniji lahko dodatno razbremenili ceste, zmanjšali število prometnih nesreč in onesnaževanje okolja.

Pravite, da povezujete Evropo. Želite večji kos tržnega deleža na mednarodnih tirih. Kaj je vaša konkurenčna prednost? V čem ste boljši na primer od avstrijskih železnic, s katerimi se povezujete?

Naše prednosti vidim predvsem v tesni vpetosti v skupino **Slovenske železnice** in v široki mreži dolgoletnih mednarodnih partnerstev. Oboje omogoča ponujanje celovitih logističnih rešitev za posamezne kupce. Ponudimo jim lahko zanesljive prevoze v klasičnem in kombiniranem prevozu in številne dodatne storitve. Skupaj s podjetjem Fersped, ki je prav tako del skupine **SŽ**, smo ponudniki špediter-skih storitev. Pod blagovno znamko **SŽ Express** prevažamo male pošiljke od vrat do vrat doma in v tujini. Male pošiljke v Sloveniji dostavimo v 24 urah, v okolici logističnih centrov pa celo v roku 6 ur. Obenem ne smemo pozabiti na našo sestrsko družbo **SŽ-Vleka** in tehnika, ki našim

kupcem lahko ponudi kakovostno vzdrževanje in popravila vagonov in lokomotiv. Podjetje **SŽ-ZIP**, ki je prav tako del skupine **SŽ**, pa nam pomaga pri varovanju blaga. Skratka – skupina **Slovenske železnice** je prava izbira za kupce, ki pričakujejo celovito logistično rešitev.

Novi produkti?

Osnova naših storitev je prav oblikovanje individualnih produktov v skladu s pričakovanji kupcev. Ponujamo jim konkurenčno ceno prevoza, zanesljivost, čim krajše transportne čase, prilagodljivost prevozov z reševanjem kompleksnih logističnih težav in varnost prevozov, ki zmanjšuje posredne stroške kupcev. Z učinkovito logistiko se lahko zelo vpliva na poslovanje.

Toda v evropskem merilu ste majhno podjetje.

To je res, a v primerjavi z velikimi konkurenti lahko hitro reagiramo na pričakovanja kupcev. Naša konkurenčna prednost je tudi dobro poznavanje balkanskih trgov, kjer je še veliko potenciala. Naše priložnosti vedno bolj iščemo na mednarodnih trgih. Uspešno. Samostojno opravljamo vožnje v Avstriji. Varnostno pričevalo smo pred kratkim pridobili tudi za Hrvaško. Imamo licenco za izvajanje samostojnih prevozov v Srbiji. Našo dejavnost bomo v tujini še bolj širili. Pri tem se bomo odločali za samostojni nastop na trgu ali pa za sodelovanje s partnerji. Širše gledano je eden od naših strateških ciljev tudi povezovanje s strateškim partnerjem.

Želite postati prvi regionalni prevoznik in ponudnik celovitih logističnih storitev v tem delu Evrope. Kako, s katerim načrtom? Je sestavni del te strategije ustanovitev hčerinske firme SI-Cargo Logistics v Srbiji in tržna ponudba srbskim podjetjem?

Ena od naših glavnih strateških usmeritev je prisotnost na ključnih mednarodnih trgih. Poslovanje nenehno internacionaliziramo. Prizadevamo si za zagotavljanje direktnega dostopa do kupcev in za obvladovanje blagovnih tokov. Ustanovitev podjetja SI-Cargo Logistics d.o.o. Beograd je del te strategije. X. koridor, ki povezuje države nekdanje Jugoslavije, je za nas priložnost. Na teh trgih tesno sodelujemo z nacionalnimi operaterji. Srbski transportni trg je za nas pomemben, zato je v našem poslovnem fokusu.

Kaj pa drugi trgi?

Eden izmed najpomembnejših zunanjetrgovinskih partnerjev Srbije je Italija. To pomeni občutne blagovne tokove na X. koridorju, s tem pa tudi na slovenskem železniškem omrežju. V sodelovanju s Železnicami Srbije kot z našim strateškim partnerjem ter s prevozniki v drugih državah regije bomo lahko na trgu ponudili nove produkte. Mednarodno mrežo bomo

širili. SI-Cargo Logistics bo pomagal k širitvi naše palete storitev v regiji in k podaljšanju dolžine naših prevozov. Naš cilj je, da srbskim podjetjem neposredno omogočimo zanesljivo, kakovostno in komercialno privlačno ponudbo transportnih in logističnih storitev za cilje v Sloveniji, v regiji in v Evropi.

Ena od naših glavnih strateških usmeritev je prisotnost na ključnih mednarodnih trgih.

Po kateri vrsti tovornega prometa je največje povpraševanje?

Največ tovora še vedno prepeljemo v klasičnem vagonem prevozu. Ta za nas pomeni okrog tri četrtine vsega prepeljanega blaga. Vse pomembnejši pa so prevozi v kombiniranem prometu, ki se iz leta v leto povečuje. Raste zlasti transport kontejnerjev. Ta se vse bolj uporablja za prevoz vrst tovora, ki se je tradicionalno vozil v vagonih. Delež kombiniranega prevoza dosega slabo četrtino našega tovora. Spremljamo tudi rast Luke Koper. Trenutno je največji potencial vsekakor kontejnerski in avtomobilski segment. Glede na povpraševanje pri prevozu prilagajamo naš vagoni park. Smo v fazi investiranja v več novih vagonov in lokomotiv, tudi v drugo opremo, predvsem v prekladalno mehanizacijo za segment kontejnerskega prometa. Sicer pa kupcev danes ne zanima, za kakšno vrsto prevoza gre. Želijo kakovostne prevoze in dodatne storitve, ki jim omogočajo nemoteno poslovanje.

Eno je, kakšen bo vaš razvoj, a nanj bo odločilno vplivalo, ali bo Slovenija izkoristila svojo prometno lego? Ali nas sosedi prehitvajo?

Prometna lega Slovenije na križišču med severom in jugom ter med vzhodom in zahodom je izvrstna. Čez Slovenijo in skozi Koper potekata dva koridorja jedrnega evropskega železniškega omrežja za tovorni promet. Pomemben potencial ima nekdanji deseti panevropski koridor. Sama po sebi geografska lega dolgoročno ne bo zadoščala. Sosednje države že pospešeno gradijo nove železniške povezave, s katerimi si želijo pritegniti mednarodne blagovne tokove. Zato bo morala Slovenija pospešeno investirati v posodobitve in novogradnje železniške infrastrukture. Brez tega se bodo blagovni tokovi preusmerili na sodobnejše obvozne koridorje.

Kaj mora v zdajšnjih časih krasiti vodilne v gospodarstvu, kaj na primer odlično menedžerko?

Dobrega menedžerja ni brez sodelavcev in tima, ki sledi istemu cilju. Menedžer je uspešen, če podjetje funkcionira kot celota in če ima

podporo s strani vodstva za uresničevanje ciljev. Bistvo je, da imaš vizijo, volja do vztrajnega dela in nenehnega učenja. Sama opažam, da mi pri vsakdanjem delu zelo koristi dejstvo, da svoje delovne izkušnje že dobrih 23 let nabiram v tovornem prometu **Slovenskih železnic**. Prehodila sem pot od prodajne predstavnice do direktorice. Tako sem se natančno spoznala z delom podjetja od prodaje do proizvodnje. S sodelavci skupaj rastemo in se iz dneva v dan učimo drug od drugega. Pridobila sem si poglobljeno znanje logističnega in transportnega okolja v regiji. Tudi številna poznanstva so v poslu prednost.

Vaša magistrska tema je bila organizacijska klima in zadovoljstvo zaposlenih kot ključ uspešnosti zaposlenih. Ali to upoštevate v podjetju?

Zadovoljstvo zaposlenih je po mojem prepričanju nujno za njihovo uspešnost. Če zadovoljstva ni, nobeno podjetje ne more biti uspešno. Čeprav se vse bolj zanašamo, da nam bo sodobna tehnologija pomagala iz vseh zagat, vsak projekt še vedno stoji ali pade z ljudmi. V našem podjetju poudarjamo zdrav način življenja, zaposlene izobražujemo in si prizadevamo za izboljšanje delovnih razmer. Spodbujamo izmenjavanje izkušenj. Zato poleg kolegijev direktorice redno potekajo tudi kolegiji posameznih služb. Je pa res, da nas v Skupini **SŽ** čaka v segmentu motivacije zaposlenih še kar nekaj dela. Mislim na nagrajevanje zaposlenih, ki dajejo velik prispevek podjetju.

Koliko nadzirate in poznate vplive vašega poslovanja na okolje? Ste lahko konkretni?

Železniški prevoz blaga je že v izhodišču bistveno bolj prijazen do okolja kot cestni transport. Na slovenskih progah vsak dan vozi več kot 100 vlakov **SŽ-Tovornega** prometa. Prepeljejo več kot 50.000 ton tovora. To pomeni okrog 3.000 tovornjakov manj na cestah vsak dan in okrog 200.000 ton manj izpustov ogljikovega dioksida na letni ravni. Prepričana sem, da je prav železniški transport pomemben kamen v mozaiku trajnostnega razvoja. Vplive našega poslovanja na okolje spremljamo in obvladujemo v skladu z okoljskim standardom ISO 14001 že od leta 2002. V skladu s tem standardom smo sprejeli okoljsko politiko celotne skupine **Slovenske železnice** in ustrezno notranje predpise. Po njih se ravnamo. V podjetju poskušamo tudi na druge načine prispevati k ohranjanju in obnavljanju našega naravnega okolja. Tako smo skupaj z našimi poslovnimi partnerji in drugimi podjetji skupine **SŽ** v začetku leta zbrali 13.000 evrov sredstev, ki smo jih donirali Zavodu za gozdove Slovenije za pogozdovanje površin po usodnem žledu februarja 2014. Skupaj s sodelavci in našimi poslovnimi partnerji smo zavihali rokave in 9. aprila posadili v gozdu v Prestranku več tisoč dreves.