

Oskrbovalne verige prihodnosti: Dražji prevoz, regionalizacija in novi pritiski

[26.01.2022](#) 13:14 Dopolnjeno: 26.01.2022 16:24

Z nabavniki, logisti in ekonomisti o rasti cen nabave, prevoza, deglobalizaciji, inflaciji in drugih lekcijah epidemije



[NATAŠA KORAŽIJA](#)



V podjetjih so spremenili koncept just-in-time oskrbe in zamenjali dobavitelje iz Azije z dobavitelji iz regije - če je to le bilo mogoče.

Foto: Shutterstock

Koncept oskrbe »just in time« se bo precej spremenil, nabavne verige se bodo preoblikovale, bolj aktualna bo postala oskrba znotraj regije, »nearsourcing« bo postal aktualnejši, tako pravi **Gregor Glušič** iz **Maerska**, ki je sodeloval v pogovoru o oskrbovalnih verigah prihodnosti Centra poslovne odličnosti Ekonomske fakultete (CPOEF E-Talk).

Na pogovoru, ki si ga v celoti lahko ogledate na [povezavi](#), so sodelovali **Marina Lindič**, predsednica svetovne federacije nabavnih združenj **IFPSM** in vodja nabave v **Ursi**, **Marko Lekše**, vodja nabave iz **Adria Mobila**, Gregor Glušič in Maerska in **Marko Budler** iz Ekonomske fakultete. Vsi sogovorniki pričakujejo, da se bo v prihodnje občutneje podražil kamionski prevoz, najprej zaradi visokih cen goriva, pa tudi zaradi velikega pomanjkanja voznikov.

Zakaj bodo v prihodnje cene prevoza višje, kot smo bili vajeni v preteklosti, kako se bodo gibale cene nabave in kaj bo z inflacijo - prilagamo nekaj napovedi sogovornikov.

Rast cen energentov je dala nov zagon cenam surovin

Marina Lindič, Ursa: Tudi ko se bo divjanje cen umirilo, bodo cene višje, kot so bile. Nekaj časa smo govorili, da bodo cene v letu 2020 in 2021 visoke, v letu 2022 pa naj bi se normalizirale. Zdaj vidimo, da bomo tudi v letu 2022 še vedno soočeni z visokimi cenami. Lani so se razmere začele umirjati, nato pa se je v tretjem četrtletju lanskega leta začela skokovita rast cen energentov, ki je dala nov zagon cenam surovin.



Foto: Andrej Križ

Marina Lindič, Ursa: Pri materialih in izdelkih, kjer ima energija velik delež, bodo cene ostale visoke zaradi več dejavnikov, tudi zaradi ogljičnih kuponov.

Moja ocena je, da tudi če bo upadlo povpraševanje po materialih, ki niso energetske potratni, se verjetno ne bomo vrnili na predkoroške čase. Pri tistih materialih in izdelkih, kjer energija pomeni velik delež, pa bodo cene ostale visoke zaradi več dejavnikov, tudi zaradi kuponov za izpuste ogljikovega dioksida. Tudi cene kamionskega prevoza bodo rasle. Zadnje čase smo čutili tudi pritisk na cene vagonskega prevoza, zahtevana povečanja so bila 40 do 50 odstotkov. Pri kamionih se neposredno odraža rast cen nafte, še bolj pa pomanjkanje voznikov. Če smo še pred kratkim imeli bazen voznikov v Bolgariji in Ukrajini, zdaj tudi na teh trgih zmanjkuje voznikov, ki bi bili pripravljeni delati. Če pa so pripravljeni, zahtevajo plačo, ki je primerljiva cenam delavcev na zahodu. Zato ocenjujem, da bodo cene transporta še rasle, še zlasti, če cene nafte in elektrike ne bodo upadle. Velik vpliv na rast bo imelo tudi pomanjkanje delovne sile.

Visoko povpraševanje in omejena razpoložljivost

Marko Lekše, vodja nabave v Adria Mobilu: V letu 2021 smo vsi ocenjevali, da bo tretje četrtletje leta prineslo neko umiritev razmer, a se to ni zgodilo. Povpraševanje je še vedno na visokih ravneh, ta raven pa ni enaka za vse skupine. Za celotno letošnje leto lahko pričakujemo nestabilne razmere, to pomeni visoko povpraševanje po različnih materialih in omejeno razpoložljivost. Delno tudi zato, ker podjetja ustvarjajo zaloge, da so lahko bolj fleksibilna. Ukrepi, ki so jih sprejemale evropske in druge države za spodbujanje rasti – dokler se bo nadaljevala politika spodbujanja gospodarstva je malo verjetno, da se bo kaj spremenilo. Še vedno smo optimisti, da se bodo letos cene morda začele stabilizirati in morda gibati navzdol.



Foto: Jure Makovec

Marko Lekše: Dokler lahko potrošniki plačajo visoke cene, bo pritisk vztrajal. Razmere se bodo spremenile z višanjem obrestnih mer marca letos v ZDA.

Vendar dokler je potrošnja visoka in dokler lahko potrošnik plača te cene, bo pritisk ostal. Vemo, da se bodo razmere spremenile v ZDA z višanjem obrestnih mer marca letos. To bo imelo posledice za potrošnjo, povpraševanje in posledično na cene. Ne vemo, kakšne bodo odločitve evropske centralne banke, ampak po sedanjih napovedih naj se obresti letos ne bi spreminjale. Bomo videli, če bo tako tudi ostalo. Pritiski so izjemni, inflacija v ZDA je sedem odstotkov, v EU pet odstotkov. To so stvari, ki močno skrbijo. Če se postavim v vlogo potrošnika, ki gre v trgovino, za isto količino evrov prinesem iz trgovine vedno manj. Potrošniki se bomo v neki fazi morali začeli bolj racionalno obnašati in ko bomo to začeli delati v večjem obsegu, bodo proizvajalci čutili posledice. Pri nas konkretno imamo za letošnje leto odlično sliko, COVID-19 prinaša izjemno rast povpraševanja po izdelkih za prosti čas, za nas to pomeni izjemno rast in rezultate. Na nek način bi lahko bili veseli, vendar se zavedamo naraščajočih tveganj. Glede cen transporta pa ocenjujem, tudi če bi se zdaj razmere postopoma normalizirale in če bi začeli kontejnerji bolj normalno krožiti – se lahko zgodi, da bodo na Kitajskem zaprli kakšno pristanišče ali letališče, kar je ob ničelni toleranci na okužbe na Kitajskem povsem mogoče.

Celotna panoga se mora usmeriti v zmanjševanje izpustov

Gregor Glušič, Maersk Adria: Nove ladje, ki jih zdaj naročajo ladjarji, bodo prišle na trg šele v prihodnjih letih, zato ne vidim možnosti za umirjanje razmer v letošnjem letu. Vprašanje je tudi, kako bo odzivi na COVID-19 na Kitajskem, za zdaj vztrajajo na zapiranju ob pojavu okužb. Glede cen prevozov na splošno pričakujem, da bodo cene na višjih ravneh, kot smo bili navajeni v zadnjih 15 letih, predvsem zato, ker se mora celotna transportna panoga usmeriti v zmanjševanje izpustov.



Foto: Aleš Beno

Gregor Glušič, Maersk: Cene vseh prevozov bodo v prihodnje na višjih ravneh, kot smo bili vajeni v zadnjih 15 letih, predvsem zato, ker ser mora transportna panoga usmeriti v zmanjševanje izpustov.

Veliko ladij, ki se zdaj naročajo, so ladje na zeleno tehnologijo, oziroma so vsaj ogljično nevtralne. Ladjar Maersk se je zavezal, da bo imel celotno floto ogljično nevtralno do leta 2040. To tudi pomeni, da ta flota ne bo tako poceni, kot je zdaj. Nekaj povišanja stroškov za prehod na zelene tehnologije bo prenesene na končne uporabnike. Zelo podobno bo v zračnem in cestnem prevozu. Čedalje bolj moramo gledati na logistiko kot na dodano vrednost v oskrbovalni verigi in ne samo kot strošek. Moramo tudi spremljati, kakšna je naša dodana vrednost v povezavi z okoljem in planetom.

Najprej bo slabše, šele nato bo boljše

Marko Budler, Ekonomska fakulteta: Vemo, da smo bili v preteklosti že priča ekscesom, ko je cena prevoza kontejnerjev padla na 20 ali 25 dolarjev, to je bilo proti koncu leta 2014. Zdaj so ekstremi v nasprotno smer, cene so tudi 14 tisoč dolarjev in več. Tudi ekonomisti pravijo - ne samo logisti in inženirji - dokler ne bo prišlo do rasti plač, ki bo sledila inflaciji, ne bo prišlo do strukturnih sprememb. Zato lahko pričakujemo, da bodo razmere v oskrbovalnih verigah sprva slabše, nato pa boljše. Zelo pomemben element bo tudi trajnost, tako pri primarnih surovinah kot pri končnih izdelkih. Pri trenutni rasti povpraševanja bo denimo bakra kot primarnega vira zmanjkalo že okoli leta 2100.



Foto: Aleš Beno

Marko Budler, Ekonomska fakulteta: Pri trenutni rasti povpraševanja bo bakra kot primarnega vira zmanjkalo okoli leta 2100.

Zato bo zelo pomembna reciklaža oziroma ponovna uporaba surovin. Tudi pri dobavljivosti komponent v podjetjih ne pričakujejo izboljšanja, dobavni roki se še vsaj leto, dve ali tri ne bodo skrajšali. Pri končnih izdelkih se bodo vsi trudili obdržati visoke cene izdelkov. K vsemu bo prispevalo še pomanjkanje delovne sile, med drugim pomanjkanje voznikov tovornjakov. Včasih se osredotočamo na posledico namesto na vzrok. Če bomo kot potrošniki pripravljeni sprejeti izdelke z daljšimi življenjskimi cikli, če ne bomo vsako leto hoteli novega telefona ali novih modelov avtomobila, če bo tak trend podpirala tudi regulativa - tako kot bi denimo lahko spremenili zakon, da na **Pošti Slovenije** ne bi nujno dostavljali vsak dan - potem upam, da bomo v prihodnje uspešni pri iskanju kompromisov.