

NARAŠČAJOČA INFLACIJA MED DRUGIM TUDI

POSLEDICA DVIGA CEN TRANSPORTA

V ČASU NENEHNIH SPREMENB IN NOVIH IZZIVOV V OSKRBOVALNIH VERIGAH TER PREKINJENIH DOBAVAH, SE SOOČAMO TUDI Z

NARAŠČAJOČO INFLACIJO. V POMORSKEM PROMETU SE PREPELJE KAR 80 % VSEGA GLOBALNEGA TOVORA. GLOBALNA

PANDEMIJA JE PRVA RAZKRILA, KAKO POMEMBEN JE POMORSKI PROMET S KONTEJNERJI ZA GLOBALNO

EKONOMIJO. V PRISTANIŠČIH JE PRIMANJKOVALO DELAVCEV, KI SO BILI DOMA, V KARANTENI ALI BOLNI.

TOVORNA VOZILA NISO MOGLA PREČKATI MEJA

ZARADI NACIONALNIH OMEJITEV. TAKOJ PO TEM PA JE POVEČANO POVPRŠEVANJE MED POSAMEZNIMI

ZAPORAMI IN POVEČAN OBSEG E-POSLOVANJA PRESEGLO

ZMOGLJIVOSTI DOBAVNIH VERIG, POVZROČILO RAST CEN TRANSPORTA IN POSLEDIČNO TUDI VPLIV NA INFLACIJO.

Korelacijo med naraščajočo inflacijo in dvigom cen transporta, razlaga [izr. prof. dr. MATEVŽ OBRECHT](#).



IZR. PROF. DR. MATEVŽ OBRECHT

**KATEDRA ZA UPRAVLJANJE V LOGISTIKI IN
OSKRBOVALNIH VERIGAH**

Cene transporta so v času motene dostave šle v višavo. Kaj je vplivalo na to?

Zaradi višjih cen goriva in velikega povpraševanja po prevozih ter zastojih v oskrbovalnih verigah se draži tudi transport. Čeprav so najvišje cene transporta npr. ladijskega kontejnerja iz Azije v Evropo (vrh je bil po podatkih World Containter Indexa septembra 2021 pri okoli 10.000 USD) trenutno že za nami. Cena ladijskega prevoza se zaradi slabših obetov glede industrijskega povpraševanja normalizira in je julija 2022 že upadla na približno 7.000 USD, kar pa je še vedno bistveno višje kot pred pandemijo (ca. 1580 USD). Povečani stroški transporta se tudi relativno hitro, v roku dveh mesecev, odrazijo na dvigu končnih cen za kupca, saj je večina evropskih proizvodov sestavljena tudi iz uvoženih komponent, čipov ali surovin.

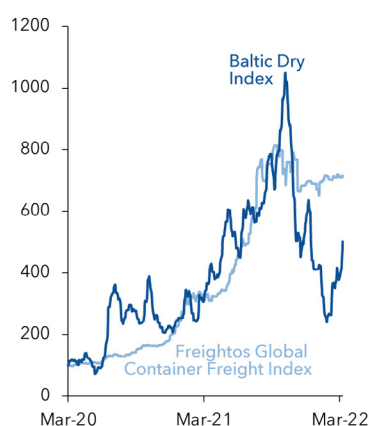
Kako cene transporta vplivajo na globalno inflacijo?

Nedavna študija IMF (Mednarodni denarni sklad) ugotavlja, da so globalni prevozni stroški povezani z naraščajočo inflacijo. Študija, ki zajema podatke zadnjih 30 let iz 143 držav, kaže zanimivo korelacijo med ladijskim transportom kot pomembnim dejavnikom inflacije na globalni ravni. Ko se cena transporta podvoji, se inflacija poveča za približno 0,7 %. To pomeni, da povečanje cene ladijskega transporta v letu 2021 pojasni kar 1,5 % inflacijo v letu 2022. Države, ki uvažajo večji delež dobrin, lahko pričakujejo tudi višji delež inflacije vezan na povečane stroške transporta kot tiste, ki so bolj integrirane v mednarodne oskrbovalne verige. Denarna politika prav tako igra vlogo pri blaženju sekundarnih učinkov uvoznih cen in inflacije. Ohranjanje inflacijskih pričakovanj je ključno za zaježitev učinka rastočih stroškov transporta na cene za končnega kupca.

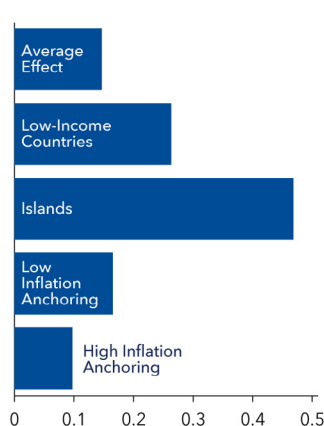
Cargo crunch

Global shipping costs surged during the pandemic, and are likely to continue boosting inflation through year-end.

Shipping costs
(indexes; March 1, 2020=100)



Inflation effects 12 months after shipping costs increase
(percentage point)



Vir: Yan Carrière-Swallow, Pragyan Deb, Davide Furceri, Daniel Jiménez in Jonathan D. Ostry
How Soaring Shipping Costs Raise Prices Around the World
<https://blogs.imf.org/2022/03/28/how-soaring-ship-ping-costs-raise-prices-around-the-world/>

Sources: Haver Analytics and IMF staff calculations.
Note: The right panel is based on estimates in Carrière-Swallow and others (2022), and presents the impact of a one standard deviation increase in world shipping costs (+21.8 percentage points) on domestic headline inflation after 12 months.

IMF

Kaj torej vpliva na naraščajoče cene transporta? Kdo so »največji zaslužkarji«?

Naraščajoče cene transporta pa niso toliko posledica višjih cen goriva, kot so posledica izjemno povečanega povpraševanja in hitrega popandemičnega odboja gospodarske rasti. V kolikor se strošek goriva poveča za 100 %, to, po podatkih družbe Maersk, vpliva na dvig cene transporta za 20 %. Na maloprodajni ceni banan bi se to poznalo za približno 5 centov, pri čevljih za 100 EUR za približno 6 centov in pri računalniku za 800 EUR za približno 60 centov, kar pojasni, da stroški goriva niso glavni vzrok višanja cen transporta.

Ladjarji tako v povprečju iz zaslužka približno 1000 USD/TEU v začetku 2020 prihajajo na povprečen zaslužek med 2.000 in 4.000 USD/TEU. Pri nekaterih ladjarjih tako vidimo tudi nenormalno visoka izplačila dividend, ki celo presegajo 22 %. Zaradi zastojev v pristaniščih, kjer infrastruktura ni narejena za takšna nihanja ponudbe in povpraševanja, se ladjarji z namenom povečanja zaslužka odločajo tudi za alternativna pristanišča, kjer lahko prej opravijo razklad tovara, kar pa ponovno povzroči dodatne motnje znotraj oskrbovalnih verig.

In kakšni so obeti za prihodnost?

Čeprav se industrijska proizvodnja krči in se obeta umiritev naročil, se upada cene transportov na predpandemično raven pod 1700 USD/TEU ne pričakuje, kar potrjuje tudi študija McKinsey-a. Motnje v oskrbi bodo že zaradi dolgotrajnega procesa normalizacije in velikih zamud pri dobavah surovin, polproizvodov in končnih produktov iz Azije, vztrajale še vsaj pol leta, najverjetneje pa v določeni meri še dlje. Ker smo se v zadnjih letih naučili živeti z zmeraj novimi »šoki«, to predvidevanje seveda sloni na tem, da ne bo novih globalnih ali lokalnih pretresov. Že samo ponovno zaprtje kitajskih pristanišč lahko ponovno poruši oskrbo. Tudi odboj po odprtju lahko ponovno sproži dodatne inflacijske šoke zaradi povečanega lokalnega povpraševanja na Kitajskem.

Inflacijska pričakovanja vezana na transport bodo navkljub trenutnemu upadu cen transporta predvidoma vztrajala tudi v drugi polovici 2022. Dodaten pritisk na cene transporta povzroča tudi vojna v Ukrajini, predvsem zaradi motenj v oskrbovalnih verigah in iskanja alternativnih poti in načinov transporta dobrin iz Ukrajine, ki znižujejo dostopnost prevoznih sredstev (npr. tovornjakov) za distribucijo in razklad kontejnerskih ladij.



Bodo navori za dekarbonizacijo ladijskega transporta vplivale tudi na cene le-tega?

Ker je bil ladijski transport (tako kot letalski) neupravičeno mnogo predolgo izločen iz mednarodnih dogovorov glede zniževanja globalnih emisij in prilagajanja na podnebne spremembe, se pričakuje, da bo upad cen preprečila tudi uporaba novih bolj zelenih tehnologij ter čistejših, a tudi dražjih ladijskih goriv. Omejitev maksimalno 0,5 % vsebnost žvepla v ladijskem gorivu je začela veljati šele v letu 2020. V sklopu ciljev Združenih narodov s področja trajnostnega razvoja je tudi cilj 14, ki se osredotoča na "življenje pod vodo". Emisije izpustov toplogrednih plinov (TGP) bi se naj po podatki IMO (International Maritime Organization) do leta 2050 prepolovile (glede na izhodiščno leto 2008). Do leta 2030 je postavljen tudi ambicioznejši cilj 40 % zmanjšanja emisij TGP in 70 % zmanjšanja do leta 2050 ter odmik od ogljično intenzivnih k nizko-ogljicnim in brezogljicnim gorivom. Maersk cilja celo k neto ničelnim emisijam do leta 2050. Prepotrebne zaščite oceanov in posebej občutljivih morskih območij (npr. koralni grebeni, kjer živi kar 25 % morskih vrst živali) bodo vplivale na t. i. "ship-routing" in transport izven ekonomsko najbližje in najcenejše poti.

Veliki ladjarji kot npr. Maersk, so že razvili inovativne rešitve za znižanje rabe energije (goriva) v ladijskem transportu tudi z inovativnimi premazi, ki znižajo trenje, optimalen dizajn ladijskih trupov pa bi naj emisije znižal celo do 8 %. T. i. "slow-steaming" je že stalna praksa, ki pa na račun nižje rabe goriva in posledično tudi 20 % nižjih emisij, povzroča tudi podaljšanje časa transporta iz Azije v EU.

Z naraščajočimi cenami goriva lahko trdimo, da rešitve na področju dekarbonizacije sicer zahtevajo finančna sredstva in prilagoditve poslovnih modelov, nedvomno pa na dolgi rok omogočajo nižje cene transporta, kar dokazuje tudi dejstvo, da se z inovativnimi zelenimi rešitvami ukvarjajo praktično v vseh transportnih podjetjih, saj se je spremenila miselnost iz "zeleno je drago" v "zeleno se izplača".



Zavedati pa se je potrebno, da so bistveni dejavniki emisij TGP skozi življenjski cikel produktov iz "fast fashion" sklopa (modna oblačila & obutev) večinoma pridobivanje/pridelava surovin (npr. bombaž, umetne mase, barvila . . .); proizvodnja izdelka (raba energije, vode, izpusti emisij in kemikalij, družbena neenakost) ter način uporabe izdelka (ali izdelek sploh potrebujemo, kako dolgo ga uporabljamo, ga po uporabi zavržemo ali popravimo. . .). Transport posamezne faze med seboj povezuje, kar pomeni, da lahko bistveno prispevamo k znižanju stroškov transporta tudi z bolj trajnostno in odgovorno potrošnjo.