



Fahrzeuglogistik: Kapazitäten sinken, Kosten steigen

Eine Mitgliederbefragung im Verband der Europäischen Fahrzeuglogistiker (ECG) zeichnet ein düsteres Stimmungsbild. Ursache Nummer eins ist die Chipkrise. Sie trug massiv dazu bei, dass Fahrzeuglogistiker in den vergangenen zwei Jahren mehr als 20 Prozent ihrer Transportkapazitäten abbauen mussten. Fehlende Kapazitäten, Fahrerengpässe sowie steigende Lohn- und Energiekosten könnten die erhoffte Markterholung ausbremsen.

Brüssel, Montag, 31. Januar 2022

Die europäischen Fertigfahrzeuglogistiker (FVL) sehen sich derzeit mit einer beispiellosen Krise konfrontiert. Entsprechend sorgenvoll fällt ihr Blick in die Zukunft aus. Als Folge der gesunkenen Produktionszahlen der Fahrzeughersteller mussten die Fertigfahrzeuglogistiker die Transportkapazitäten erheblich abbauen, im Durchschnitt um mehr als 20 Prozent, wie eine Verbandsumfrage ergab. Zusätzlich belasten auf allen Ebenen steigende Kosten in einem noch nie dagewesenen Ausmaß die Ertragslage der Fahrzeuglogistiker.

Fixkosten wie Fahrerlöhne, aber auch die Preise für die in der Fertigung von Schiffen, Lkw und Eisenbahnwaggons benötigten Rohstoffe, steigen weit schneller als die ohnehin derzeit überdurchschnittlich hohe Inflationsrate. Mit jedem transportierten Fertigfahrzeug haben die Spediteure Verlust eingefahren, weil die derzeitigen

Belastungsfaktoren in die Frachtverträge nicht eingepreist sind. Folge: Investitionen sind fast völlig zum Erliegen gekommen.

Die Branche, die zunächst von COVID und dann von den Auswirkungen der Rohstoffknappheit im Automobilsektor hart getroffen wurde, hofft nun auf einen Aufschwung, kann derzeit aber kaum nennenswert investieren.

Die Charraten für Frachtschiffe im Seeverkehr haben sich für reine Pkw- und Lkw-Transporteure (PCTC) innerhalb von gut einem Jahr verdreifacht, ein sicheres Indiz für knapper gewordene Schiffstonnage. Anhaltspunkte für ein Ende der Krise sind nicht zu erkennen. Ein niedriger Auftragsbestand für den Bau neuer Schiffe dürfte die Charraten weiter steigen lassen. Steigende Produktionszahlen der Hersteller von Pkw und Lkw werden den Kapazitätsengpass in der Schiffstonnage noch verstärken. Neue Vorschriften verschärfen die Situation zusätzlich.

Besorgniserregender ist jedoch der Engpass bei Berufskraftfahrern, ein weltweites Phänomen, das für den FVL-Sektor inzwischen zu einem existenziellen Problem geworden ist. Nachdem das Transportvolumen gesunken ist, haben viele Fahrer in anderen Branchen Arbeit gefunden. Für die Transportbranche dürften sie verloren sein.

In einer Mitgliederbefragung hat die ECG kürzlich ermittelt, wie sich die Transportkapazitäten und Kosten in den vergangenen zwei Jahren verändert haben. Konkret ging es dabei um die Jahre 2020 und 2021. Die Ergebnisse bestätigen erneut die Befürchtungen, die der Verband kürzlich in einer [Pressemitteilung](#) veröffentlicht hat.

Umfrageergebnisse

Mehr als die Hälfte der Mitglieder, die auf den Verkehrsträgern Straße, Wasser, Luft und Schiene tätig sind, geben an, dass die Kapazitäten in den vergangenen zwei Jahren zurückgegangen sind. Darüber hinaus nennen 91 Prozent der Befragten als Hauptursache für den Rückgang Materialengpässe an, insbesondere bei Mikrochips, sowie die daraus resultierenden Produktionsrückgänge im Automobilsektor. Erst dann folgen Corona-Pandemie und Shutdowns.

Die Umfrageergebnisse zeigen, dass Lkw-Spediteure und Reedereien besonders stark betroffen waren. Der ermittelte durchschnittliche Kapazitätsabbau bei den befragten Speditionsunternehmen beträgt 21 Prozent. Schätzungsweise 1.200 Lkw dieser Spediteure sind in den vergangenen zwei Jahren aus der Logistik verschwunden. Bei den Schifffahrtsunternehmen liegt der Kapazitätsrückgang im Durchschnitt bei sechs Prozent, wobei in den Antworten der einzelnen Unternehmen eine Spanne zwischen -2 und -50 Prozent angegeben wurde.

Seit Januar 2020 sind die Kosten erheblich gestiegen. Für See- und Binnenschifffahrtsunternehmen haben sich zum Beispiel die Kraftstoffkosten um rund 60 Prozent erhöht.

Auch die Löhne, besonders für Berufskraftfahrer, sind in vielen Ländern deutlich gestiegen, wobei einige Transportunternehmen zwei oder sogar drei Lohnerhöhungen

in einem Jahr gewährt haben, um ihre Fahrer zu halten. Massive Preissteigerungen gab es in diesem Zeitraum ebenfalls bei vielen Rohstoffen wie unter anderem Stahl und Kupfer.

Während die Fahrzeuglogistiker auf einen baldigen Aufschwung beim Frachtaufkommen hoffen, fragen sich die Spediteure, deren Reserven in vielen Fällen aufgezehrt sind, wie sie vor dem Hintergrund steigender Inflation und Zinsen in neue Transportkapazitäten investieren sollen. Bei den Lkw-Unternehmern werden diese Befürchtungen noch dadurch verstärkt, dass Fahrer, die sich umorientiert haben, wahrscheinlich nie wieder zurückkehren werden.

Mike Sturgeon, Geschäftsführer der ECG: „Selbst nach der Finanzkrise vor mehr als zehn Jahren habe ich kein so negatives Feedback aus der Branche gehört wie heute. Glücklicherweise haben auch die Automobilhersteller erkannt, dass die Kapazitäten heute nicht mehr ausreichen, um ihre Fertigfahrzeuge zu bewegen. Fahrzeugproduzenten und Fahrzeuglogistiker müssen nun zusammenarbeiten, um eine tragfähige Strategie für eine sicherer Zukunft der Fahrzeuglogistik zu entwickeln.“

Die Ergebnisse der Umfrage können [hier](#) auf der Website der ECG eingesehen werden. Das von der Umfrage gezeichnete Bild unterstreicht die Notwendigkeit, den von der ECG im Oktober 2021 veröffentlichten 5-Punkte-Aktionsplan zu verabschieden.

Über die ECG

Die ECG, der Verband der Europäischen Fahrzeuglogistiker, ist seit 1997 das Sprachrohr der Fahrzeuglogistikbranche in Europa. Die ECG vertritt die Interessen von fast 140 Mitgliedsunternehmen und Partnern, von kleinen und mittleren Familienbetrieben bis hin zu multinationalen Konzernen, und ist der wichtigste Interessenvertreter der europäischen Fahrzeuglogistikbranche. Die ECG vertritt alle Verkehrsträger auf EU-Ebene – Straße, Schiene, Seeverkehr und Binnenschifffahrt. Die ECG-Mitglieder erbringen Transport-, Vertriebs-, Lager-, Aufbereitungs- und Nachbearbeitungsdienstleistungen für Hersteller, Importeure, Autovermieter und Fahrzeugleasingunternehmen in der gesamten EU sowie in Norwegen, der Schweiz, dem Vereinigten Königreich, der Türkei, Russland, der Ukraine und darüber hinaus. Sie besitzen oder betreiben mehr als 380 Autotransportschiffe, 14.900 speziell angefertigte Eisenbahnwaggons, 28 Binnenschiffe und mehr als 27.800 Straßentransporter. Als bedeutender Arbeitgeber spielt die Fertigfahrzeuglogistik eine wichtige Rolle für den wirtschaftlichen Erfolg der Europäischen Union. Die ECG-Mitglieder erwirtschaften einen Gesamtumsatz von rund 24,5 Mrd. Euro und die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die mit dem Sektor verbundenen Unternehmen werden auf 64 Mrd. Euro geschätzt. Mehr als 112.000 Europäer sind direkt in der Fahrzeuglogistikbranche beschäftigt und weitere 230.000 sind indirekt in diesem Sektor tätig.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:

Mike Sturgeon

Geschäftsführender Direktor

ECG - Verband der Europäischen Fahrzeuglogistik

+32 2 706 82 80

info@ecgassociation.eu

www.ecgassociation.eu

TRUCK



SHIP



COMPOUND



RAIL



BARGE

