

Plan2Transport versorgt einen seiner größten Kunden mit automatisierten Lkw-Standortdaten » (Werbung)

Werbung

The advertisement features a background image of a hand pointing at a large 'B2B' text overlay. The background is filled with a network of white icons representing people and connections. A green arrow-shaped banner at the bottom contains the text 'So gewinnen Sie neue KUNDEN'. To the right of the banner is the logo for 'huss Adressen', which includes icons for an envelope, a person, a phone, and a location pin.

Automobillogistik

Unternehmens-, Wirtschaft- und Branchen-Nachrichten (sonst.)

Schlechte Ertragslage: Fertigfahrzeuglogistiker blicken sorgenvoll in die Zukunft

Aufgrund der gesunkenen Produktionszahlen der Fahrzeughersteller mussten europäische Fertigfahrzeuglogistiker Kapazitäten abbauen. Nun drücken massiv gestiegene Kosten auf die Marge.



Derzeit ein schwieriges Geschäft: Die Fertigfahrzeuglogistik kämpft gerade an allen Fronten. (Foto: Bremenports/BLG)

31.01.2022 | Christine Hartmann

Eine Mitgliederbefragung im Verband der Europäischen Fahrzeuglogistiker (ECG) zeichnet ein düsteres Stimmungsbild. Der ECG spricht von einer „beispiellosen Krise“, mit der sich die Fertigfahrzeuglogistiker konfrontiert sähen. Entsprechend sorgenvoll falle ihr Blick in die Zukunft aus. Ursache Nummer eins sei die Chipkrise, teilt der Verband mit. Sie habe massiv dazu beigetragen, 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.

In der vom ECG veröffentlichten Verbands Umfrage für die Jahre 2020 und 2021 gaben mehr als die Hälfte der Mitglieder, die auf den Verkehrsträgern Straße, Wasser, Luft und Schiene tätig sind, an, dass die Kapazitäten in den vergangenen zwei Jahren zurückgegangen sind. 91 Prozent der Befragten nennen 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 gibt der ECG mit 21 Prozent an. Schätzungsweise 1.200 Lkw dieser Spediteure seien in den vergangenen zwei Jahren aus der **Logistik** verschwunden. Bei den Schifffahrtsunternehmen liegt der Kapazitätsrückgang im Durchschnitt bei sechs Prozent,

teilen 

Die Umfrage zeigt auch, dass seit Januar 2020 die Kosten erheblich gestiegen sind. Für See- und Binnenschiffahrtsunternehmen haben sich die Kraftstoffkosten um rund 60 Prozent erhöht. Auch die Löhne, besonders für **Berufskraftfahrer**, sind in vielen Ländern deutlich gestiegen. Einige der Transportunternehmen gaben in der Umfrage an, zwei oder sogar drei Lohnerhöhungen in einem Jahr gewährt zu haben, um ihre Fahrer zu halten. Massive Preissteigerungen gab außerdem bei vielen Rohstoffen, unter anderem Stahl und Kupfer. Die auf allen Ebenen steigende Kosten würden in einem „noch nie dagewesenen Ausmaß“ die Ertragslage der Fahrzeuglogistiker, fasst der ECG das Ergebnis zusammen.

Mit jedem transportierten Fertigfahrzeug hätten die Spediteure Verlust eingefahren, weil die derzeitigen Belastungsfaktoren in die Frachtverträge nicht eingepreist sind, so der ECG. In der Folge seien **Investitionen** fast völlig zum Erliegen gekommen. Die Branche, die zunächst von Covid und dann von den Auswirkungen der Rohstoffknappheit im Automobilssektor hart getroffen waren, hoffe nun auf einen Aufschwung, könne derzeit aber kaum nennenswert investieren.

Die Charrterraten für **Frachtschiffe** im Seeverkehr haben sich für reine **Pkw**- und Lkw-Transporteure (PCTC) innerhalb von gut einem Jahr verdreifacht. Zeichen für eine Entspannung der Lage sieht der Verband nicht. Ganz im Gegenteil: Wenn die Produktionszahlen der Hersteller von Pkw und Lkw wieder steigen, wird sich daher der Kapazitätsengpass in der Schiffstonnage verstärken.

Mike Sturgeon, Geschäftsführer der ECG fasst zusammen:

„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 sichere Zukunft der Fahrzeuglogistik zu entwickeln.“

Werbung

Gesamtkonzept mit Liebe zum Detail überarbeitet



Bei den Super Motoren wurden die Tanks mit einer Anlage zur Kraftstoffoptimierung ausgestattet. Mit einem Auffangbehälter lässt sich der im Tank befindliche Kraftstoff besser ausnutzen.

[Mehr Informationen »](#)

[Jetzt für kostenlosen TRANSPORT-Newsletter anmelden »](#)

 [Print](#)  [PDF](#)  [Email](#)

« Vorherige News: Wasserstoff: Cryo-TRUCK testet Tanks und Betankung für Lkw-Fernverkehr

Nächste News: Schienengüterverkehr: EU-Kommission prüft Staatshilfen für DB Cargo »

teilen 