

No drivers and increased costs

Gloomy mood among vehicle logisticians



Photo: Mosolf Group

According to the Association of European Vehicle Logisticians (ECG), the shortage of drivers and the ongoing chip crisis are endangering the existence of the industry companies.

02/01/2022 Ilona youngest

Accordingly, a survey of members by the Association of European Vehicle Logisticians (ECG) revealed a gloomy mood among the member companies. Mainly because of the chip crisis, vehicle logisticians have had to reduce more than 20 percent of their transport capacities in the past two years. The shortage of drivers and rising wage and energy costs could slow down the hoped-for market recovery.

“Even after the financial crisis more than ten years ago, I haven't heard such negative feedback from the industry as I do today. Fortunately, the car manufacturers have also recognized that the capacities are no longer sufficient to move their finished vehicles. Vehicle manufacturers and vehicle logisticians must now work together to develop a viable strategy for a safer future of vehicle logistics,” says Mike Sturgeon, Managing Director of ECG.

In the survey, which targeted 2020 and 2021, about more than half of members indicated that capacity has decreased over the past two years. 91 percent of those surveyed named material bottlenecks as the main reason for the decline, especially for microchips, and the resulting decline in production in the automotive sector. Only then will the corona pandemic and shutdowns follow.

Capacity reduction: 1,200 trucks are gone

Die Umfrageergebnisse zeigen demnach, dass Lkw-Spediteure und Reedereien besonders stark betroffen waren: Demnach haben die befragten Speditionsunternehmen durchschnittlich 21 Prozent ihrer Transportkapazitäten abbauen müssen. Schätzungsweise 1.200 Lkw dieser Spediteure sind demnach 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 minus 2 und minus 50 Prozent angegeben wurde.

“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“, so der Verband. Bei den Lkw-Unternehmern werden diese Befürchtungen noch dadurch verstärkt, dass Fahrer, die sich im Rahmen des Kapazitätsabbaus umorientiert haben, wahrscheinlich nie wieder zurückkehren werden.

Plus 60 Prozent für den Kraftstoff

Laut der Umfrage registrierten die Unternehmen zudem seit Januar 2020 deutlich gestiegene Kosten. Für See- und Binnenschifffahrtsunternehmen haben sich demnach 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.

Anzeige



Verlustrechnung für Spediteure

“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“, so der Verband. Folglich sein Investitionen fast völlig zum Erliegen gekommen. Die Branche, die zunächst von Covid und dann von den Auswirkungen der

Rohstoffknappheit im Automobilsektor hart getroffen wurde, hoffe nun auf einen Aufschwung, könne derzeit aber kaum nennenswert investieren.

Weiter haben sich die Charraten für Frachtschiffe im Seeverkehr 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", so der Verband.



Ilona Jüngst

Redakteurin
