

Date: 13/05/2022

Source: JOURNALIST I HALMSTAD

by Maria Eriksson

Det här är det nya normala



Kriser på kriser. Halvledare, pandemi, komponentkriser, krig i Europa, höga energipriser och flaskhals i Shanghai där fartygen väntar på att få lägga till – är det här det nya normala? – Den verklighet vi hade för några år sedan kommer aldrig tillbaka. Det finns en risk att den ena krisen bara byts ut till en annan, säger Wolfgang Göbel, President för ECG.

Vårens ECG-konferens är avslutad och för att sammanfatta konferensen kan jag konstatera att:

- 20 leverantörer av bildelar eller komponenter ligger i Ukraina
- Att Ryssland är världsledande producent av palladium och tredje största producent av nickel. Ukraina producerar 40 procent av världens neon.
- Att prognoserna för bilproduktionen gjort en U-form istället för en V-form med dipp 2020, vilket förklaras med att färre bilar producerats på grund av utomstående problem plus att man tappat försäljning till höjt intresse för

begagnade bilar, leasade bilar och biltillverkarnas ökande intresse för marginal istället för volym.

- Att det snart kommer publiceras en EU Guidance on the carriage of AFVs in ro-ro spaces där gemensamma riktlinjer samlas för säkra leveranser.

När Wolfgang Göbel öppnade konferensen i går pratade han bland annat om problemen för logistikföretagen i en hög volatil marknad, där biltillverkare ena veckan behövde ha flera tusen bilar kontrollerade för leverans (pdi) och andra veckan noll bilar. Att det fanns idéer inom ECG som handlade om att påverka biltillverkarna att gå med på att införa minimum-nivåer i avtalen.

– Vi behöver en bättre transparens. Våra medlemmar får en prognos som de anpassar sig till och sedan ändras alla förutsättningar över en natt, men kostnaderna för att anpassa sig till kapaciteten hämtas inte in. Det behöver förbättras, säger Björn Svenningsen, vice president för ECG.

Under konferensen höll Namrita Chow från ECG Business Intelligence ett föredrag om just svårigheterna för medlemmarna att anpassa sig till volatila, osäkra, komplexa och tvetydighet. Att materialpriser, inflation, lockdowns i Shanghai som stoppar leveranserna och skyhöga priser för metaller och mineraler. Priserna ökar, men flaskhalsar har blivit en norm, kanske till och med "det nya normala". Att det är nödvändigt för företagen att kräva avtal som tar hänsyn till minimum-nivåer av volymer.

– Vi behöver ha en aktionsplan där vi initierar en dialog med våra kunder inom biltillverkning och våra kunder för att göra de medvetna om de utmaningar som vi står inför samt hur våra nuvarande avtal inte tar hänsyn till de nya förutsättningarna i branschen, säger Wolfgang Göbel.

Men ämnet är känsligt, det märktes tydligt på presskonferensen. ECG är noga med att hålla sig till sin "code of conduct", samtidigt som de ser ett behov av att ta hand om sina medlemmars intressen.

– Vi kan agera "icebreaker" för att informera och tillgodogöra kunskap i frågan, även kring vad som krävs för att nå CO2-målen. Men för att vara tydlig – de flesta företag kan fortfarande klara en nedgång i lägre marginal, men det är osäkerheten och alla dessa störningar i marknaden som ställer krav på vår verksamhet. Och vi vet inte vilka utmaningar som kommer komma framöver, säger Wolfgang Göbel.

Vilken feedback får ni från OEM när ni tar upp de här problemen?

– Om man bara tar diskussionen, visar våra investeringar och hur viktigt det är med rätt information från biltillverkarna har jag i mitt eget företag fått förståelse för vår kritik, säger Wolfgang Göbel.

Frågan är viktig även från synpunkten att biltillverkare även i framtiden vill kunna få hjälp med leverans av bilar. Det säljs ju fortfarande många bilar och

en stor del av fordonsflottan i Europa kommer behöva bytas ut. Om vi ska nå EU:s klimatmål kommer väldigt många bilar behöva bytas ut, skrotas och ersättas med elbilar de kommande åren. Och bilarna behöver levereras oavsett om de laddas med el eller är fossildrivna, säger Costantino Baldissara, Grimaldi Group och tidigare President.

– Om man bara tar diskussionen, visar våra investeringar och hur viktigt det är med rätt information från biltillverkarna har jag i mitt eget företag fått förståelse för vår kritik, säger Wolfgang Göbel.

Frågan är viktig även från synpunkten att biltillverkare även i framtiden vill kunna få hjälp med leverans av bilar. Det säljs ju fortfarande många bilar och en stor del av fordonsflottan i Europa kommer behöva bytas ut.

– Om vi ska nå EU:s klimatmål kommer väldigt många bilar behöva bytas ut, skrotas och ersättas med elbilar de kommande åren. Och bilarna behöver levereras oavsett om de laddas med el eller är fossildrivna, säger Costantino Baldissara, Grimaldi Group och tidigare President.