



Fertigfahrzeuglogistik: Kapazitätsengpässe verschärfen sich zunehmend

Brüssel, Donnerstag, 27. Oktober 2022

Der Vorstand der Association of European Vehicle Logistics und Logistikmanager renommierter Fahrzeughersteller schlagen Alarm. Das ist der Tenor eines offenen Austauschs der Beteiligten bei ihrem letzten Treffen am Rande der ECG-Konferenz in Wien. Sie trafen sich in diesem Monat, um die aktuelle Situation und künftige strategische Zielsetzungen zu besprechen. Die alle betreffende Krise bei der Produktions- und auch Endkundenversorgung war dabei das Topthema. Hatten die OEM 2021 vor allem mit schwankenden Lieferungen der Logistiker zu kämpfen, müssen die Hersteller nun aktuell versuchen, sich am Markt überhaupt Transportkapazitäten zu erkämpfen.

Momentan kalkuliert die Branche mit einem Anstieg des Neufahrzeugvolumens, jedoch wird der von fehlender Verfügbarkeit der Verkehre abhängen, ob sich diese Chance nutzen lässt. Weil sich die Kunden der Transportdienstleister sehr volatil verhielten, scheuten diese signifikante Investitionen vor allem in ihre Fuhrparks, aber auch andere Infrastrukturbereiche. Faktoren wie der Fahrer- sowie Rohstoff- und Ersatzteilmangel bei explodierenden Kosten verstärkten diesen Abwärtstrend.

„Im **Straßengüterverkehr** stehen geschätzt ein Drittel weniger Lkw-Kapazitäten im Vergleich zur Zeit vor dem Pandemieausbruch zur Verfügung. Viele ältere Lkw

wurden verschrottet, die Fahrer haben die Fahrzeuglogistik selbst verlassen, weil sie woanders gebraucht werden, oder für andere Industriezweige zu fahren.“, malt Mike Sturgeon, ECG-Exekutivdirektor, ein düsteres Bild der Herausforderungen.

ECG-Präsident Wolfgang Göbel ergänzt: „Die Ineffizienz des Transportwesens verschärft sich durch das Ausweichen der OEMs auf den Spotmarkt. Das ist ökonomisch keine Lösung. Wir müssen dafür sorgen, dass das Rahmenvertragsgeschäft wieder funktioniert.“

Auch abseits der Straße gibt es erhebliche Kapazitätsengpässe. Für **Shortsea-Shipping-Verkehre** benötigte Schiffe wurden einerseits aufgrund ihres Alters abgewrackt und sind andererseits aufgrund gestiegener Nachfrage nach Asien verchartert. In der Seeschifffahrt kommen die Überlastung in den Häfen sowie der Arbeitskräftemangel hinzu. Die langen Bauzeiten für neue Schiffe versprechen keine schnelle Abhilfe. Steven van Arsdale, Manager Automotive bei PwC, der auf besagter ECG-Konferenz einen [Vortrag von PwC](#) hielt, schätzt, dass sich die Anzahl der in China hergestellten Fahrzeuge, die nach Europa verkauft und somit auch transportiert werden, bis 2025 im Vergleich zu 2022 fast verdoppeln wird – ein deutliche Schere zwischen Bedarf und Leistungspotenzial.

Der **Schieneverkehr** leidet ebenfalls massiv unter einem jahrelangen Investitionsstau in die Infrastruktur und den daraus resultierenden Wartungsarbeiten. Darüber hinaus ziehen es die Lokomotivführer vor, für Unternehmen zu arbeiten, die andere, als stabiler wahrgenommene Rahmenbedingungen anbieten können als jene aus der Fahrzeuglogistik. Diese und weitere Faktoren wie Bauarbeiten auf den Strecken sowie vor allem die [jüngste Verordnung zur Bevorzugung von Energie als Frachtgut](#) haben allein auf dem deutschen Markt Schätzungen zufolge zu einem Mangel an Schienenkapazitäten von etwa 35-40 Prozent geführt.

„Es besteht ein reales Risiko, dass sich die Fertigfahrzeuglogistiker keine ausreichenden Kapazitäten sichern können, um die Autos an ihr Ziel bringen zu können. Eine kurzfristige Besserung der Kapazitätslage ist aktuell nicht in Sicht“, befürchtet Sturgeon.

Verpflichtungen zu Mindestmengen und Ausgleichszahlungen, unbefristete Verträge, verbesserte, zuverlässige Prognosen, ein Ausgleich für Kostensteigerungen sowie ein verstärkter Dialog zwischen der Automobilindustrie und ihren Zulieferern sind schon seit einem längeren Zeitraum Hauptforderungen der ECG, um Partnerschaften auf Augenhöhe innerhalb der Automotive-Branche zu fördern.

Die notwendigen Voraussetzungen sind gegeben, es wird dennoch einige Jahre dauern, bis die verlorengangenen Kapazitäten wiederhergestellt und ausgebaut sind. Dazu müssen die Logistiker das Vertrauen in den Markt zurückgewinnen, um investieren zu können.

Mit der beständigen Evaluierung und Aktualisierung der eigenen [FVL-Prognosemethode](#) sowie der Entwicklung eines [Kostenindex](#) für den Fertigfahrzeuglogistik-Sektor und den trimodalen Verkehrsträgern, gibt die ECG den Unternehmen Instrumente an die Hand, welche einen wichtigen Beitrag zur Erholung des Marktes leisten.

„Einerseits haben einige Hersteller diese Missstände bereits erkannt und passen ihre Verträge und die damit verbundenen Geschäftsbeziehungen entsprechend an. Andererseits ist bei vielen OEMs nach wie vor eine hohe Diskrepanz an Erwartungen und Anforderungen zwischen den Produktionsstätten und dem Einkauf wahrzunehmen“, analysiert Mike Sturgeon abschließend.

Um das Verständnis für die Herausforderungen und Probleme der Branche zu verbessern, hat die ECG einen [Briefing-Bericht über die Kapazitätskrise](#) veröffentlicht, in dem die Probleme ausführlicher zusammengefasst sind.

Über die ECG

ECG, der Verband der Europäischen Fahrzeuglogistik, 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 und darüber hinaus. Sie besitzen oder betreiben mehr als 360 Autotransportschiffe, 15.100 speziell angefertigte Eisenbahnwaggons, 22 Binnenschiffe und mehr als 23.000 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 21,3 Mrd. Euro und die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die mit dem Sektor verbundenen Unternehmen werden auf 56 Mrd. Euro geschätzt. [Mehr als 93.000 Europäer sind direkt in der Fahrzeuglogistikbranche beschäftigt und weitere 224.000 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

