

# Vem skall leverera dina bilar?

Publicerat 2022-10-31

Source: Motorbrachen

**Bilindustrin är inte tillräckligt stabil och förutsägbar. Ena veckan kommer fartyg fulla med bilar från bilfabrikerna till importhamnarna, andra veckan är fartygens anlöp inställda eftersom det saknas komponenter. Det har lett till att det nu är brist på lastbilar, tågagnar och fartyg som kan transportera bilar i Europa.**

Text: Maria Eriksson

För ett år sedan bad de europeiska billogistikföretagen biltillverkarna om stöd efter att tillverkarnas prognoser så grovt avvek från verkligheten på grund av oförutsägbara material- och komponentbrister. Då fanns inga bilar att leverera.

I dag är verkligheten på väg att bli den motsatta och tillverkare försöker säkra kapacitet på en minskad marknad. Men tillverkarna kan inte ge några löften. Biltillverkarna är bara säkra på sina volymer så länge deras underleverantörer kommer med delar.

Det har lett till att logistikföretagen inte kunnat göra investeringar, järnvägsföretagen har valt annat gods före bilar och rederierna har lånat ut fartyg till Asien där marknaden är mer stabil.

Det blir en utmaning när bilbranschen och fordonsvolymerna nu börjar återhämta sig, det framgick under en konferens med billogistikföretag och biltillverkare i Wien nyligen.

Guillaume Couzy, vd för Stellantis i Frankrike, säger i tidningen Journal de l'Automobile: *”Det är uppenbart att logistiken kring bilar håller på att bli den nya flaskhalsen och bilsektorn lider uppenbarligen, liksom många industrisektorer, av kapacitetsbrist inom transporter och av chaufförsbrist.”*

## \* Lastbilskapacitet och chaufförsbrist

Det finns 1/3 mindre lastbilskapacitet tillgängligt på vägarna jämfört med före pandemin. Äldre lastbilar har skrotats och chaufförer har gått till andra jobb.

– Det blir allt svårare att hitta chaufförer som vill jobba med biltransporter där de tvingas klättra runt på trailers, sova i små hytter och lasta av bilar i farlig trafik utanför återförsäljare, när de kan jobba med paket- eller matleveranser och sova hemma på kvällarna, säger Mike Sturgeon, vd på ECG (The Association of European Vehicle Logistics).



Mike Sturgeon.

Chaufförsbristen förvärras av åldersregler för yrkesförarkörkort och lastbilskapaciteten försvåras av olika regler för längder på lastbilar inom EU, något som hindrar transport över gränserna.

\* **Inom sjöfarten** har äldre fartyg skrotats eller lånats ut till Asien där efterfrågan är större. Även om man beställer ett nytt fartyg i dag kommer det att levereras först om 4 till 5 år. Överbelastningen i hamnar och bristen på arbetskraft förvärrar situationen än mer.

\* När det **gäller transport på järnväg** finns långvarig brist på investeringar för underhållsarbete. Järnvägsföretag väljer att jobba med gods som är mer förutsägbart än bilar. I Tyskland har prioriteten av energiflödet skapat en brist på järnvägskapacitet med 25–30 procent, eller 500 tåg varje dag.

Steven Van Arsdale från Autofacts på PwC uppskattar att tillväxten för fordon som är producerade i Kina och säljs i Europa nästan kommer att fördubblas till 2025 från 2022. Och logistikföretagen ser inget ljus i tunneln, vare sig det är en tunnel över väg eller järnvägsspår.

– Det finns risk att det blir problem att få nyproducerade bilar ut till återförsäljarna – och det kommer att bli värre innan det blir bättre, konstaterar Mike Sturgeon.

ECG strävar efter ett starkare partnerskap med biltillverkarna med minimivolymer, mer verkliga prognoser, kompensation för kostnadsökningar och en bättre dialog. Ett sätt att nå dit är användandet av kostnadsindex som tar hänsyn till inflationen. För att parter ska våga investera måste operatörerna återvinna förtroendet för marknaden.



**Björn Svenningsen (vice president för ECG), Wolfgang Göbel (president) och Mike Sturgeon (vd)**

– Vi har haft en pågående kris sedan mars 2020 med covid, stängningar, halvledarbristen som vi vet kommer att hålla i till 2025, Ukrainakriget och lågkonjunktur. Vi har alla gjort förluster och resultatet har blivit värre än vi kunde förvänta oss. Vi ser arbets- och komponentbrister och stängda fabriker. Nu är efterfrågan högre än branschens kapacitet, säger Wolfgang Göbel, president för ECG.

Göbel konstaterar att ett samlat ledarskap i branschen är nödvändigt.

– Det finns större ödmjukhet från biltillverkarna i dag, men om den är tillfällig eller en långvarig trend återstår att se, säger Wolfgang Göbel.

Mötet med biltillverkarna utmynnade åtminstone i en bekräftelse från biltillverkarna att de skulle ta frågorna till sina styrelser.