

#1

Market Insights

**Daten aus der Welt
der Transportbranche**

- Frachtführer erhöhen die Preise
- Das Ende der Vertragsära
- Prognose für 2022



CARGO ON
BY (T)TRANS.EU

Herausforderungen für die Branche



Wie hat sich der Transportmarkt in den letzten Jahren verändert? Wie haben sich die Pandemie und der Krieg in der Ukraine auf die Lieferketten und Frachtpreise ausgewirkt? Werden das Mobilitätspaket, der Fahrermangel und die steigenden Kraftstoffpreise in naher Zukunft zu raschen Veränderungen der Frachtraten führen? Und schließlich: Ist sich der Transportmarkt der kommenden "Klimarevolution" bewusst, d. h. der bevorstehenden Umsetzung des "Fit for 55"-Pakets in den EU-Ländern? Nach dem Plan der Europäischen Kommission, der vom Europäischen Parlament in Straßburg angenommen wurde, sollen die Kohlendioxidemissionen von Verbrennungsmotoren in acht Jahren, d. h. im Jahr 2030, teilweise reduziert werden. Und kurz darauf ist ein komplettes Verkaufsverbot für Fahrzeuge mit altem Antrieb geplant. Aber weiß Europa wirklich davon?

In der ersten Ausgabe von Market Insights ON befassen wir uns auch mit den Auswirkungen der Inflation auf die Wirtschaft und infolgedessen mit den Auswirkungen auf die Transportbranche. Darüber hinaus analysieren wir den Lkw-Verkaufsmarkt, der bekanntlich in letzter Zeit durch wachstumshemmende Faktoren gekennzeichnet ist (die Lieferzeit für neue Lkw beträgt bis zu einem Jahr). Wir versuchen vor allem, Schlussfolgerungen aus dem "Damals" und dem "Heute" zu ziehen, da wir versucht sind, Prognosen für die kommenden Quartale für den Transportsektor und seine Kunden – die Verloader – zu erstellen.

Wir laden Sie ein, unseren Market Insights ON zu lesen, in denen wir versuchen, viele der gestellten Fragen zu beantworten.

Das CargoON-Team



In dieser Ausgabe:

Die schwarzen Schwäne des Transports 4

Die letzten zwei Jahre waren auf dem Transport- und Logistikmarkt von "schwarzen Schwänen" geprägt – unvorhergesehene Ereignisse, die erhebliche Auswirkungen auf die Realität hatten. Welche Auswirkungen hatte dies auf die Frachtraten?

Dieselpreise steigen stark an 10

Ab Januar 2019 bis Ende Mai 2022 sind die Preise für Dieselmotorkraftstoff um 60 % gestiegen. Und das ist nicht das Ende der Preissteigerung. Vor allem, weil die EU-Mitgliedstaaten bis zum 5. Dezember dieses Jahres vollständig aus den russischen Öllieferungen aussteigen werden.

Hohe Gewinnspanne 14

Nach dem ersten Lockdown wollten Verfrachter die Lieferketten schnell wiederherstellen. Frachtführer nutzten es aus und erhöhten die Margen.

Steigende Preise 16

Trotz der Pandemie, der steigenden Inflation und anderer kostentreibender Faktoren blieb der Zyklus des saisonalen Anstiegs der Frachtpreise um die Ferienzeit erhalten.

Boom nach dem Lockdown 18

Während der Lkw-Markt im vergangenen Jahr einen regelrechten Boom erlebte, ist er in diesem Jahr rückläufig. Ist dies ein dauerhafter Trend?

Das Ende der Ära von Frachtverträgen 22

Werden die gegenwärtigen unsicheren Zeiten zu einem allmählichen Untergang der Frachtverträge führen? Die Meinungen sind geteilt.

Wie man das Unvorhersehbare vorhersagt – Prognosen für 2022 26

Der wichtigste Faktor, der sich in den kommenden Monaten auf die Höhe der Transportrate auswirken wird, dürfte der Anstieg des Dieselmotorkraftstoffpreises sein.

01



Die schwarzen Schwäne des Transports

Die letzten zwei Jahre waren auf dem Transport- und Logistikmarkt von "schwarzen Schwänen" geprägt - unvorhergesehene Ereignisse, die erhebliche Auswirkungen auf die Realität hatten.

Welche Auswirkungen hatte dies auf die Frachtraten?

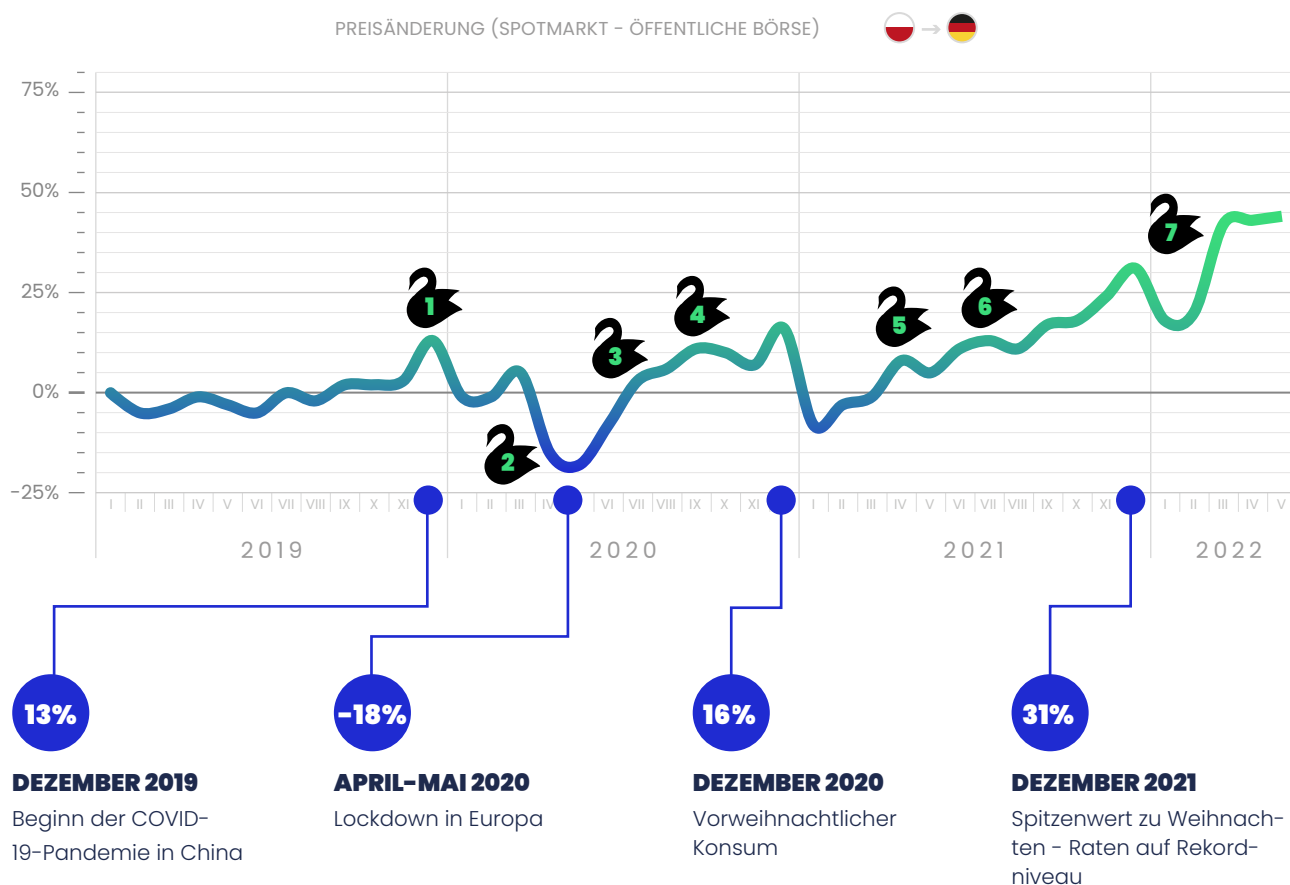


Entwicklung der Transportpreise 2019–2022

(Strecke von Polen nach Deutschland)

Die letzten zwei Jahre waren auf dem Transport- und Logistikmarkt von "schwarzen Schwänen" geprägt – unvorhergesehene Ereignisse, die erhebliche Auswirkungen auf die Realität hatten. Das Konzept, das vor Jahren von Nassim Taleb, einem amerikanischen Wirtschaftswissenschaftler entwickelt wurde, passt perfekt zu den Turbulenzen auf dem Transportmarkt in Europa und der ganzen

Welt. Das Diagramm zeigt, wie sich die Transportpreise auf der Strecke Polen–Deutschland durch das Auftreten der "schwarzen Schwäne" verändert haben. Die, in der Grafik dargestellten, schwarzen Schwäne symbolisieren wichtige Wendepunkte, die mit einem Rückgang oder (meistens) einem Anstieg der Frachtpreise verbunden sind.



Erster Fall von Covid-19 in Europa



Die EU-Länder führen Einschränkungen ein – innerhalb der Länder und an den Grenzen. Produktions- und Handelsunternehmen, die um die Sicherheit ihrer Mitarbeiter fürchten, verlangsamen ihren Betrieb für eine Weile und passen sich den neuen Bedingungen an. Die

Reaktion der europäischen Länder auf die Entwicklung der Pandemie führt zum Lockdown. Die Folgen sind leicht vorhersehbar: ein starker Rückgang des Angebots und der Nachfrage nach Transportdienstleistungen, die in der Senkung der Transportrate resultierte. Dies ist jedoch nur von kurzer Dauer: Im April und Mai 2020 sinken die Tarife drastisch, um kurz darauf wieder zu steigen.

Quelle: eigene Bearbeitung



Die zweite Corona-Welle hat die EU-Länder nicht mehr so erschüttert wie die erste. Zuvor unterbrochene Lieferketten wurden aufgetaut und die Gesellschaft hat sich daran gewöhnt, in einer neuen Realität zu leben. Es kam zu einem spürbaren Anstieg des Konsums, der u.a. darauf zurückzuführen war, dass die Verbraucher ihre Vorräte aufstockten und sich von dem Lockdown erholen wollten. Infolge der hohen Nachfrage, stiegen die Transportraten stetig an.



Die dritte Covid-Welle hat den steigenden Konsum und die zunehmende Nachfrage nach effizienten Lieferketten nicht gebremst. Außerdem lief die Vorratsbeschaffung, und zwar nicht nur bei den Verbrauchern, sondern auch bei den umsichtigen Verladern: Produktions- und Handelsunternehmen. Der Mangel an ausreichenden Kapazitäten wurde zunehmend zur Belastung. Einerseits werden die Frachtführer durch grenzüberschreitende Beschränkungen entmutigt, andererseits stehen sie unter dem Druck ihrer Fahrer, die besorgt waren, im Pandemie heimgesuchten Europa unterwegs zu sein. Angesichts der wachsenden Nachfrage und dem zunehmenden Mangel an Transportunternehmen ist es nicht verwunderlich, dass die Transportpreise rasch gestiegen sind. Im November/Dezember 2020 kommt es vorübergehend zu einem kurzen Rückgang der Frachtpreise damit Sie dann Mitte Dezember – während der vorweihnachtlichen Hochsaison – auf beispiellose 16 % ansteigen (im Vergleich zu Anfang 2019).



Die vierte Covid-Welle, die Europa im April 2021 überrollte, war nicht mehr so überraschend wie die vorherigen: Die Länder begannen normal zu funktionieren und der Markt konnte sich an die veränderten Bedingungen anpassen. Trotz der Stabilisierung der Lieferketten nahm der Druck zur

Erhöhung der Frachtpreise, wegen steigender Kraftstoffpreisen, zunehmend an (wie Sie in einem separaten Diagramm sehen werden).



Ein weiterer schwarzer Schwan (ein bisschen viel in so kurzer Zeit), nämlich die fünfte Welle der Pandemie, war durch einen kontinuierlichen Anstieg der Preise gekennzeichnet. Dies kann man jedoch nicht auf den erhöhten Mangel an verfügbaren Kapazität zurückführen (auf den anhaltenden Überschuss der Nachfrage nach Transportleistungen), sondern dem Anstieg der Betriebskosten für die Transportunternehmen. Denn die Kraftstoffpreise stiegen stetig an, während die Fahrer mit ihren Arbeitgebern höhere Vergütungssätze aushandelten. Infolgedessen erreichten die Transportpreise im Dezember 2021 ein neues Rekordhoch: **31 %** (gegenüber Januar 2019).

... Infolge der dramatischen Veränderungen in der Ukraine wurde der bisher größte Anstieg der Transportpreise verzeichnet. In nur vier Monaten stiegen die Tarife um **44 %** gegenüber Januar 2019.



Der letzte, siebte schwarze Schwan auf der Liste, nämlich der Ausbruch des Krieges in der Ukraine, leitete tiefgreifende Veränderungen auf dem Transport- und Logistikmarkt ein. Durch die russische Aggression gegen die Ukraine wurden die Lieferketten nach Osten (und zurück) unterbrochen und eine langfristige Energiekrise ausgelöst, die sich von Anfang an durch einen Anstieg der Kraftstoffpreise bemerkbar machte. Hinzu kommt, dass nur einen Monat nach Ausbruch des Krieges rund 50 000 ukrainische Fahrer – im wahrsten Sinne des Wortes – vom Transportmarkt verschwunden sind. Sie kehrten nach Hause zurück, um ihr Land zu verteidigen. Infolge der dramatischen Veränderungen in der Ukraine wurde der bisher größte Anstieg der Transportpreise verzeichnet. In nur vier Monaten stiegen die Preise, im Vergleich zu Januar 2019, um 44 %.



Wo führt es uns hin?

Was ist bereits passiert und was
können wir noch erwarten?

Vor unseren Augen vollzieht sich ein dauerhafter Wandel in der Funktionsweise der Lieferketten, einschließlich des Transportmarktes. Veränderungen, die durch den Lock-down und die nachfolgenden Pandemiewellen begonnen haben, haben den Transportmarkt nachhaltig verändert. Heutzutage ist es schwer zu sagen, worauf sich diese Veränderungen letztendlich auswirken werden: anhaltend hohe Transportraten, beschleunigte Konsolidierung im Bereich der Transportunternehmen, Verzicht auf langfristige Verträge, der Untergang vieler Verlader, schnellerer Übergang zu elektrischen Antrieben und andere Auswirkungen? Nach der ersten Pandemia-Welle ist Europa schnell wie-

der auf den Wachstumspfad zurückgekehrt, aber die ersten Anzeichen eines wirtschaftlichen Abschwungs sind beispielsweise in Deutschland zu erkennen. Vielleicht kühlt sich also der mit hohen Frachtraten verbundene Wahnsinn infolge der Abkühlung der Wirtschaften, begleitet von einem Rückgang der Nachfrage, etwas ab? Es gibt viele Unbekannte, aber eines ist sicher: Wir werden nie wieder zu der Normalität zurückkehren, die wir vor der Pandemie und dem Krieg in der Ukraine hatten. Wir bewegen uns in eine neue Richtung, die sicherlich von der Notwendigkeit geprägt sein wird, schnell auf Veränderungen reagieren zu müssen.

2019

Das letzte "normale" Jahr für das Funktionieren der Lieferketten und für den Straßenverkehr.

2020

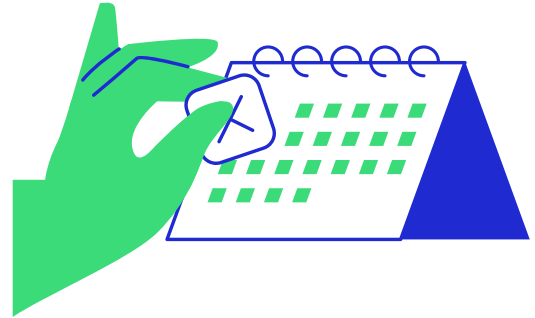
Der durch die Pandemie und den Lockdown verursachte Schock führt zu einem anfänglichen Rückgang der Nachfrage nach Transportdienstleistungen. Seit Mitte des Jahres begann jedoch ein stetiger Anstieg der Preise. Die Bestimmungen des Mobilitätspakets, die nach und nach in Kraft treten, haben sich ebenfalls als wichtig erwiesen (sie erhöhen die Transportkosten und resultieren in höheren Fahrerlöhnen).

2021

Ein neuer dauerhafter Faktor, der sich auf die Frachtpreise auswirkt, kommt hinzu: der Anstieg der Kraftstoffpreise und der Druck bzgl. der Fahrerlöhne. Beide Faktoren führen zu einem Anstieg der Transportkosten (und jeder von ihnen macht etwa ein Drittel der gesamten Transportkosten aus). Die Pandemie hat auch eine Krise in der Automobilbranche ausgelöst, die sich direkt auf die Auslieferung neuer Lkw auswirkt.

Obwohl die Nachfrage in der Europäischen Union im Jahr 2020 deutlich zurückging, stieg die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge im darauffolgenden Jahr um 56,8 Prozent. Aufgrund des Mangels an Halbleitern hat sich die Krise bei der Produktion neuer Fahrzeuge weiter verschärft. Heute beträgt die durchschnittliche Lieferzeit für neue Lkws 8 bis 10 Monate.

- Wir bewegen uns in eine neue Richtung, die
- sicherlich von der Notwendigkeit geprägt sein
- wird, schnell auf die sich daraus ergebenden
- Veränderungen zu reagieren.



2022

Zu Beginn des Jahres wurden die Transportpreise nach unten korrigiert – und das trotz steigender Inflation, der Kosten des Mobilitätspakets, des Fahrer Mangels und der steigenden Kraftstoffpreise. Und gerade als es so aussah, als stünden wir vor einer Periode moderater Preiserhöhungen, da es der Branche gelungen war, alle Marktstörungen auszureinigen, brach Ende Februar in der Ukraine der Krieg aus. Die russische Aggression führt zu einem Reset in der Funktionsweise der bestehenden Lieferketten und löst eine Energiekrise aus. Die unmittelbaren Auswirkungen des Krieges in der Ukraine sind schwer abzuschätzen. Europa muss sich nach neuen Energiequellen umsehen und auch neue Quellen für viele Rohstoffe (z. B. Getreide, Fleisch, Pflanzenöle) finden. Es gibt eine Verschärfung der bestehenden Engpässe: Fahrer mangel, explodierende Kraftstoffpreise, Mangel an neuen Lkws.

- Die Pandemie hat eine Krise in der Automobil-
- branche ausgelöst, die sich unmittelbar auf die
- Auslieferung neuer Lkw auswirkt.



”

Die Hersteller befürchten eine Rezession

Im Moment ist es schwierig, von einer Krise auf dem Lkw-Markt zu sprechen. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres haben wir Absatzrückgänge zu verzeichnen, die aber nicht dramatisch sind. Allerdings wird der Markt in naher Zukunft mit einer Reihe von Herausforderungen konfrontiert werden, die den Aufwärtstrend hemmen könnten. Der Faktor, der die Nachfrage nach Fahrzeugen einschränken könnte, ist der erwartete wirtschaftliche Abschwung oder, schlimmer noch, die Rezession. Ich hoffe, dass wir nur mit Ersterem konfrontiert werden. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass wir vom Gebrauchtfahrzeugmarkt dominiert werden, da kein seriöses Transportunternehmen eine Panne auf internationalen Strecken riskieren kann.

Jakub Faryś
CEO PZPM

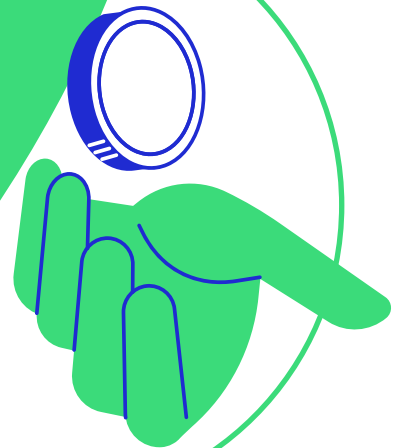


0,24

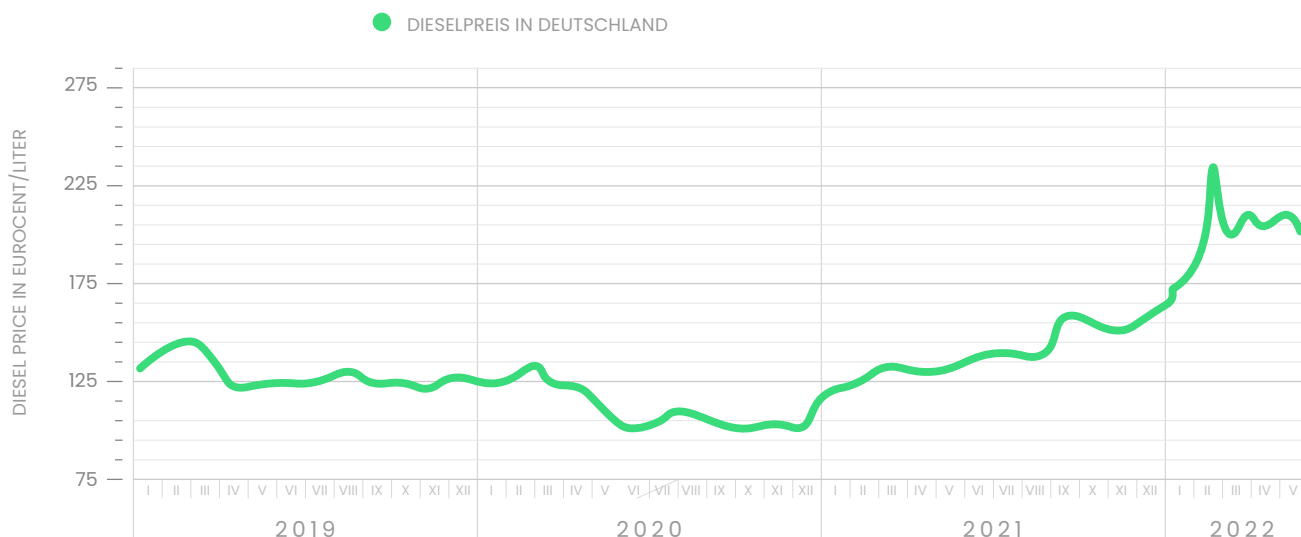


Dieselpreise steigen stark an

Ab Januar 2019 bis Ende Mai 2022 sind die Preise für Dieselkraftstoff um 60 % gestiegen. Und das ist nicht das Ende der Preissteigerung. Vor allem, weil die EU-Mitgliedstaaten bis zum 5. Dezember dieses Jahres vollständig aus den russischen Öllieferungen aussteigen werden.



ÄNDERUNGEN IN DEN KRAFTSTOFFPREISEN 2019–2022



Quelle: Statista

Vom Beginn des Referenzzeitraums (Januar 2019) bis Ende Mai 2022 ist der Preis für Dieseldiesellochkraftstoff um 60 % gestiegen. Leider haben die Experten vorerst keine guten Nachrichten, zumindest bis zum Ende der Ferien, wenn die Nachfrage nach Kraftstoff saisonal ansteigt. Auf dem Kraftstoffmarkt warten noch viele Überraschungen auf uns. Selbst wenn die Amerikaner ihre Rohstoffreserven freigeben und die OPEC-Länder ihre Lieferungen erhöhen, ist die Situation in Russland, genauer gesagt die Tatsache, dass sich Europa allmählich vom russischen Öl abwendet, von zentraler Bedeutung. Das sechste Sanktionspaket der EU geht davon aus, dass die EU-Mitgliedstaaten bis zum 5.

- ..bis zum 5. Dezember dieses Jahres werden
- die EU-Länder die russischen Öllieferungen
- vollständig einstellen.

Dezember dieses Jahres vollständig aus den russischen Öllieferungen aussteigen werden. Die Auswirkungen in den kommenden Monaten, aber auch langfristig, sind schwer abzuschätzen. Das endgültige Niveau der Kraftstoffpreise ist nicht bekannt. Vorübergehende Engpässe können auch auftreten.

Die europäischen Raffinerien haben eine eingeschränkte Kapazität, da sie sich gerade erst von der Produktion des Dieseldiesellochkraftstoffes entfernt haben. Es scheint, dass der Dieseldiesellochpreis den größten Einfluss auf die Höhe der Frachtraten in den kommenden Monaten haben wird.

Die Analyse der bisherigen Entwicklungen auf dem Kraftstoffmarkt kann uns einen Hinweis auf die wahrscheinlichen Szenarien in den kommenden Monaten geben. Die Kraftstoffpreise steigen seit fast einem Jahr stetig an.

Beim Diesel fand die Preiskorrektur nach unten nur in den ersten Monaten des Jahres 2020 statt. Dies geschah zu Beginn der ersten Pandemiewelle, wo die Preise im April 2020 ihren Tiefstand erreichten. Dies ist die Zeit, in der es in Europa zum Lockdown kam – einer kurzzeitigen Unterbrechung der Lieferketten und einer geringeren Nachfrage nach Kraftstoff. Im späten Frühjahr waren die Länder jedoch bereits aus der Pandemie erwacht und die Ölpreise stiegen: zunächst langsam, um im November 26 % (gegenüber Januar 2019) zu erreichen.



Immer kürzere Kraftstoffpassungen

Aufgrund der steigenden Dieselpreise werden wöchentliche oder monatliche Preisanpassungen zur Regel. Leider werden starke Schwankungen der Frachtraten noch lange Zeit die Regel sein, da viele Faktoren den Preis beeinflussen. Darüber hinaus kann der erwartete wirtschaftliche Abschwung in Polen, Deutschland und anderen Staaten zu einer geringeren Transportnachfrage beitragen. Ich denke, dass der europäische Markt Frachtführer sehen wird, die er früher nur selten zu sehen bekam. Aufgrund der zahlreichen Veränderungen auf dem Transportmarkt scheint eine Konsolidierung unvermeidlich zu sein, und wenn sie erst einmal vollzogen ist, werden nur die stärksten Akteure auf der Straße bleiben.

Dr. Jacek Karcz

Experte für Straßen- und Kuriert Transporte, Berater bei Gruber Logistics



- Preisanpassungen, auf monatlicher oder sogar
- wöchentlicher Basis, wurden für die meisten
- Verlager zur Norm.

Ende Februar 2022, sah es danach aus, als würde es keine weiteren Preissprünge mehr geben, begann die russische Aggression gegen die Ukraine, die die Blase des Optimismus über die ersten Anzeichen von Stabilität bei den Transportdienstleistungen platzen ließ.

Wie hat der Transport- und Speditionsmarkt auf die neue kriegsbedingte Realität reagiert? Preisanpassungen, die auf monatlicher oder sogar wöchentlicher Basis vereinbart werden, sind für die meisten Verlager zur Norm geworden. In der täglichen Praxis setzt sich der Frachtführer trotz der vereinbarten Vertragsbedingungen oft mit dem Kunden in Verbindung, um ihm mitzuteilen, dass die Frachtrate steigen wird. "Wenn es Ihnen nicht gefällt, habe ich jemanden anderen, der Ihre Strecke übernimmt". Neu ist auch der Trend, Verträge mit monatlicher Kündigungsfrist zu unterzeichnen, die einem Monatsvertrag gleichkommen.

”

Die Preise werden nicht sinken

Wir führen für unseren eigenen Bedarf eine Marktanalyse durch, bei der wir saisonale Preisschwankungen beobachten. Es zeigt sich, dass das nächste Quartal von der Saisonalität und einer geringeren Nachfrage nach Laderaum geprägt sein wird. Dies wird jedoch nicht zu einem Rückgang der Transportpreise führen, da auf dem Markt nach wie vor ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage besteht. Der Ausbruch des Konflikts an der polnischen Ostgrenze hat auch die Herangehensweise an die Verhandlungen und die abgeschlossenen Transportverträge verändert. Kraftstoffanpassungen werden für kürzere Zeiträume festgelegt: Sie werden als Tagespreise in Zeiten "von schnellen Veränderungen" oder als Anpassungen mit einer Laufzeit von zwei Wochen oder einem Monat verwendet. Treibstoffklauseln, die für drei Monate gelten, werden fast gar nicht angewandt.



Monika Gajda

Senior Managerin, zuständig für internationale Transporte bei VAN cargo



03

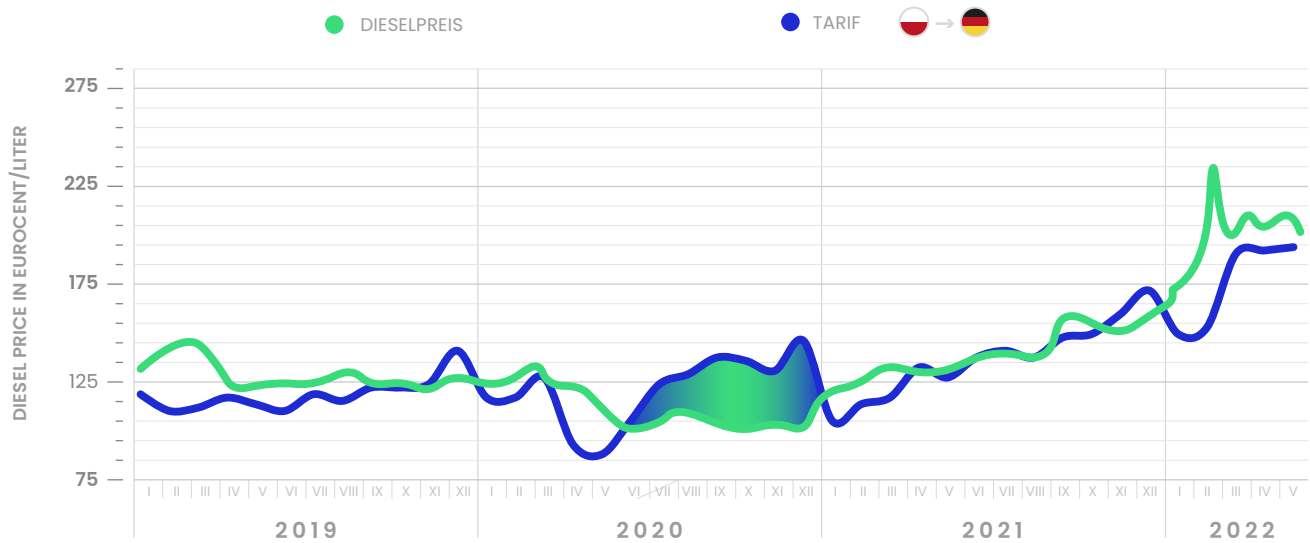


Hohe Gewinnspannen

Nach dem ersten Lockdown wollten die Verlager die Lieferketten schnell wiederherstellen. Frachtführer nutzten dies und erhöhten die Margen.



FRACHTRATEN UND KRAFTSTOFFPREISE 2019–2022



Quelle: eigene Bearbeitung

Der markierte Bereich (Juli bis Dezember 2020) stellt einen Zeitraum mit hohen Margen für Frachtführer und Verlader dar. Die Wirtschaft holte nach der ersten Pandemiewelle auf, während die Verlader die Lieferketten nach dem Stillstand wiederherstellten. Produktions- und Handelsunternehmen waren bereit mehr zu zahlen, nur um die Kontinuität der Versorgung für sich selbst zu sichern und ausstehende Aufträge für Kunden zu bearbeiten. Um sich die Loyalität der Frachtführer zu sichern, bezahlten einige

Verlader ihnen die Hin- und Rückfahrt. Frachtführer profitierten von der Marktsituation, indem sie die Transportpreise stetig erhöhten, obwohl das Preisniveau (eine Zeit lang) stabil blieb. Auf diese Weise sicherten sie sich hohe Gewinnspannen. Allerdings geriet der Transportsektor durch den Fahrermangel (und damit eine Lohnerhöhung) und die steigenden Kraftstoffpreise (seit Herbst 2020) schnell unter Druck.

04



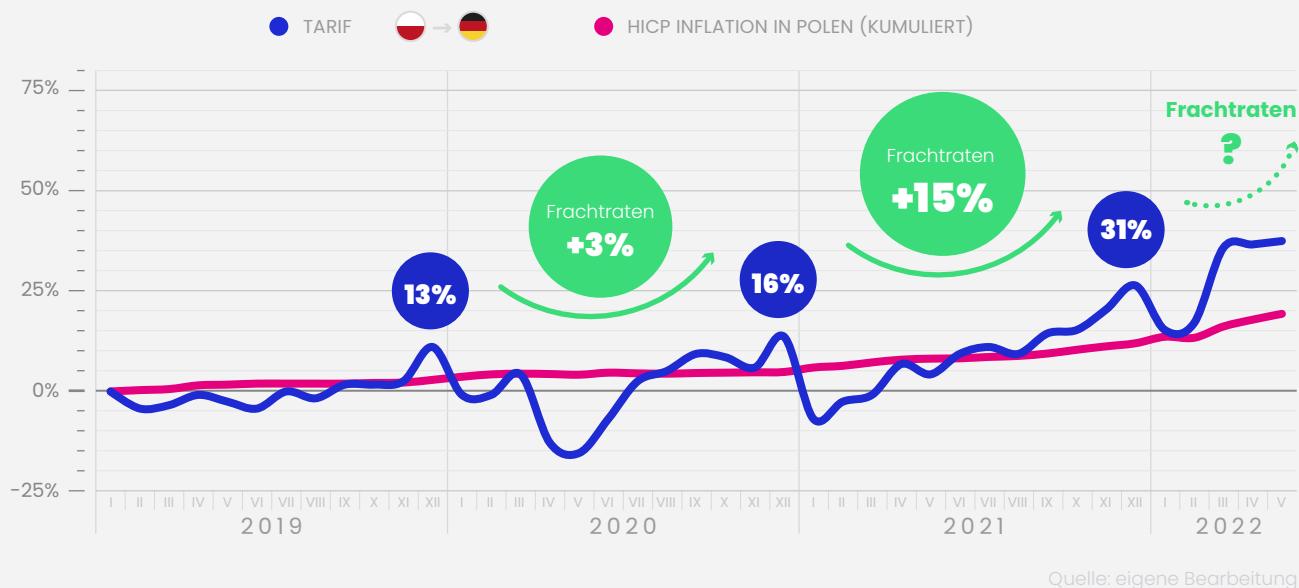
Steigende Preise

Trotz der Pandemie, der steigenden Inflation und anderer kostentreibender Faktoren blieb der Zyklus des saisonalen Anstiegs der Frachtpreise um die Ferienzeit erhalten.

Es bleibt die Frage, wie stark die Frachtraten in der nächsten Hochphase, d. h. im Dezember 2022, steigen werden?



Saisonale Tariferhöhungen auf den Strecken Polen-Deutschland und Deutschland-Polen (2019-22)

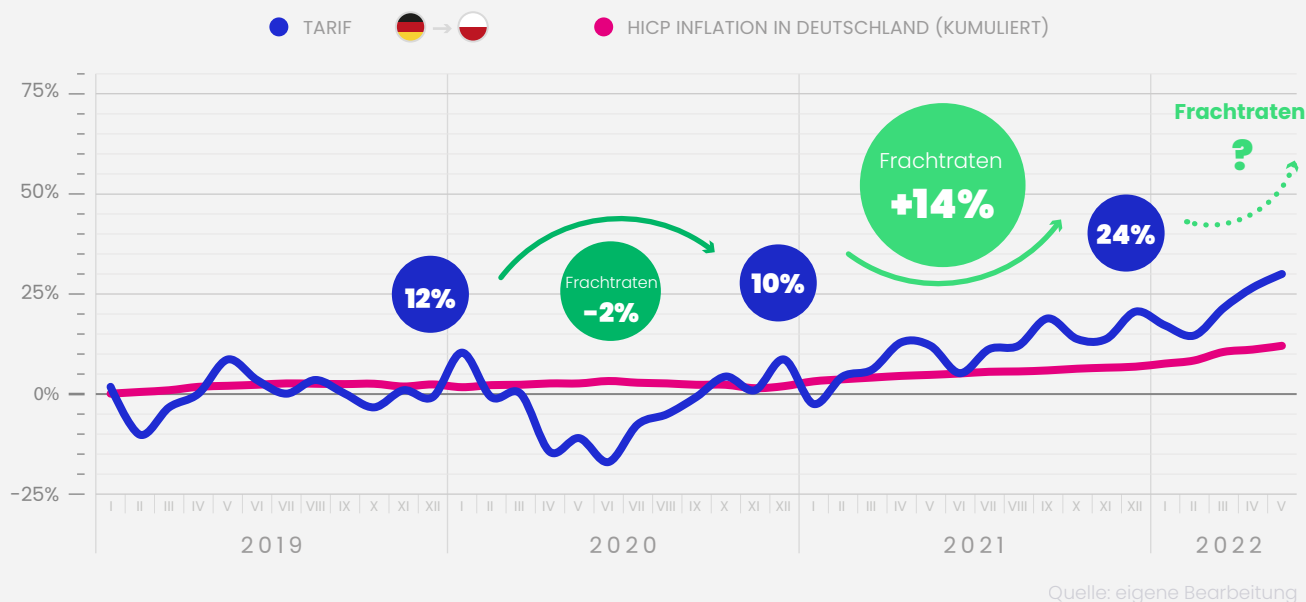


Trotz der Unterbrechung der Lieferketten infolge der Pandemie, der steigenden Inflation und anderer kostenbildender Faktoren, blieb der Zyklus des saisonalen Frachtpreisanstiegs um die Weihnachtszeit (Dezember) erhalten. Dies hängt mit dem, in dieser Zeit, erhöhten Konsum und Kaufrausch zusammen.

Die geringste Preiserhöhung betraf den Zeitraum Dezember 2019-Dezember 2020 (Strecke Polen-Deutschland) – mit einem Wert von 3 %. Vergleicht man jedoch bereits den nächsten Zeitraum – Dezember 2020 bis Dezember 2021 – kann man einen

deutlichen Anstieg der Tarife um bis zu 15 % (auf der Strecke Deutschland-Polen 14 %) feststellen. Dieser hohe Anstieg der Frachtraten ist auf die steigenden Dieselpreise, die steigenden Löhne der Fahrer und die Inflation zurückzuführen. Die Frage bleibt offen: Um wie viel werden die Transportpreise in der nahenden Hochphase, d.h. im Dezember 2022, steigen? Zwei Faktoren scheinen zu dominieren: die Höhe der Inflation in beiden Ländern und die Höhe der Kraftstoffpreise.

17



05



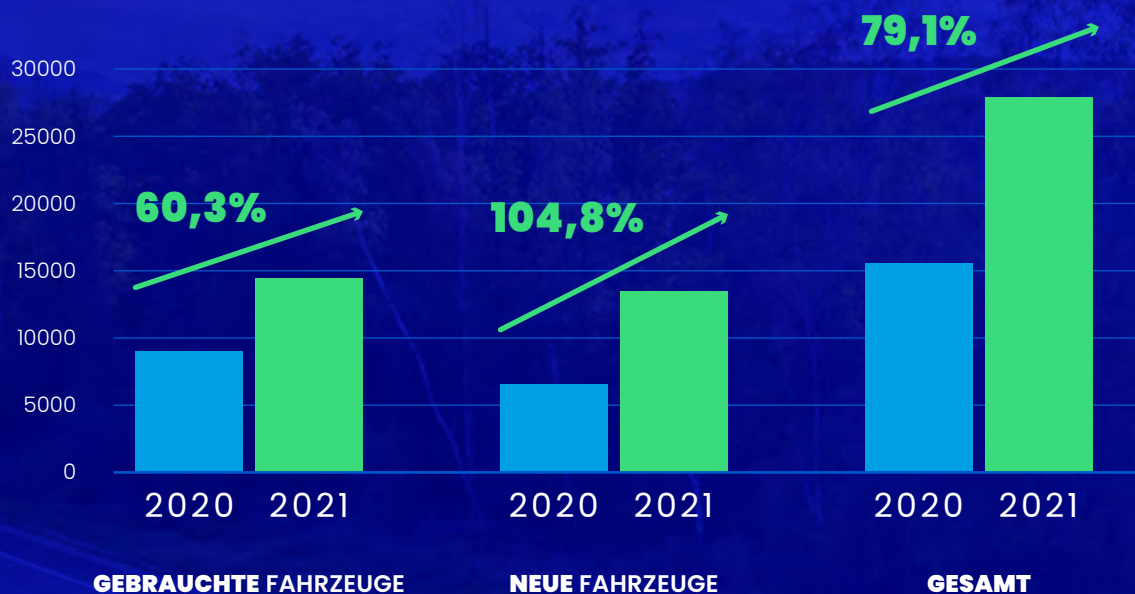
Boom nach dem Lockdown

Während der Lkw-Markt im vergangenen Jahr einen regelrechten Boom erlebte, ist er in diesem Jahr rückläufig. Ist dies ein dauerhafter Trend?



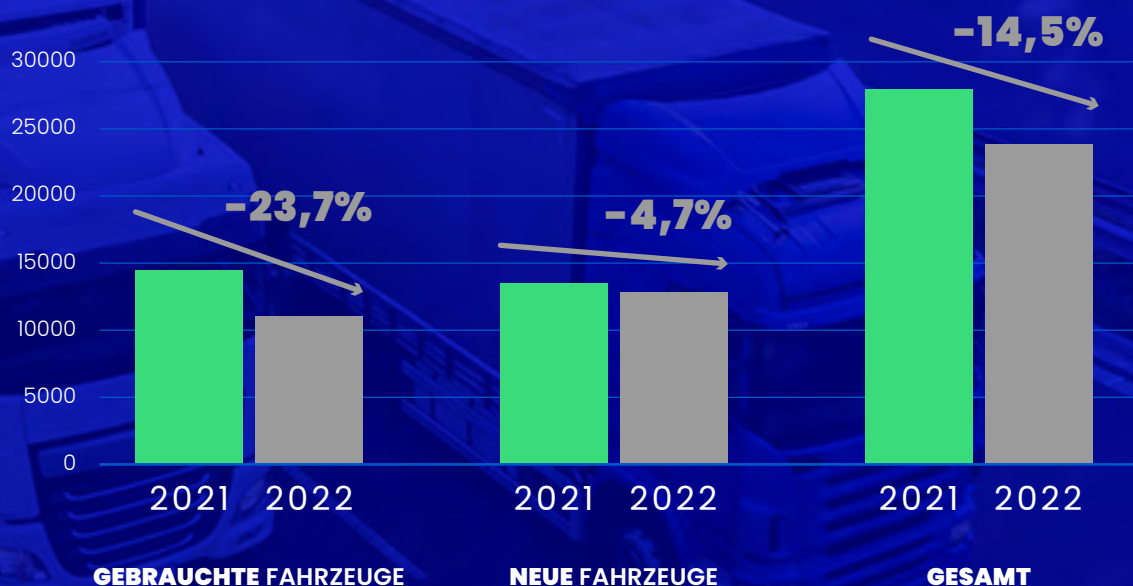
BOOM NACH DEM LOCKDOWN

Verkauf von Lkw über 3,5 Tonnen in den Jahren 2020-2021



AUSGESETZTE KÄUFE

Verkauf von Lkw über 3,5 Tonnen in den Jahren 2020-2021
(Vergleichszeitraum Januar-Mai)



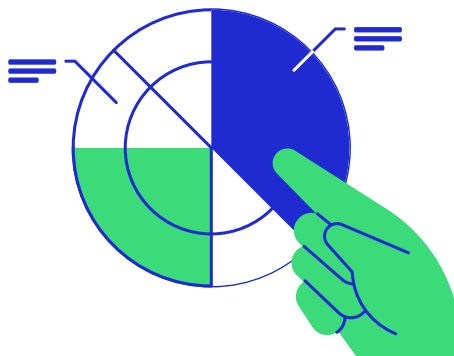
Quelle: PZPM*

* Die Zahlen beziehen sich auf den Lkw-Verkauf in Polen, der führenden Transport-Nation im internationalen Straßenverkehr

Im vergangenen Jahr erlebte der Lkw-Markt einen regelrechten Boom mit einem Anstieg der Neuwagenverkäufe um fast 105 % (im Vergleich zu 2020). Die Situation war in der gesamten Europäischen Union ähnlich: Im Jahr 2021 stieg die Zahl der neu zugelassenen Lkw um 16,8 %, was bedeutete, dass fast 290 Tausend neue Fahrzeuge auf den europäischen Straßen unterwegs waren. Aufgrund des Mangels an neuen Lkws auf dem Markt (sowohl Zugmaschinen als auch alle anderen Typen), stieg auch das Interesse an Fahrzeugen auf dem Gebrauchtmrkt, mit einem Anstieg der Verkäufe um mehr als 60 %. Experten fügen jedoch hinzu, dass geleaste Fahrzeuge, die ursprünglich bei einem Händler gekauft wurden, definitiv den größten Anteil an der Gesamtzahl der Fahrzeuge auf internationalen Strecken ausmachen. Auch wenn die für das laufende Jahr vorliegenden Daten wenig Anlass zu Optimismus geben (Rückgang der Verkäufe von Neu- und Gebrauchtwagen um 14,5 %, einschließlich des Zeitraums von Januar bis Mai), ist eine genauere Analyse nicht so dramatisch. Der Gesamtrückgang der Verkäufe wurde hauptsächlich durch das Segment der Gebrauchtwagen beeinflusst (Rückgang um 23,7 %), während die Rückgänge bei

den Neufahrzeugen nicht so dramatisch waren. Bei den Zugmaschinen betrug der Rückgang 7,1 %, aber in der Kategorie der Lastkraftwagen (Fahrgestelle) stiegen die Verkäufe sogar um 2,7 %. Es wird erwartet, dass die Verkäufe sowohl von Zugmaschinen als auch von anderen Lkw-Typen bis zum Ende des Jahres steigen werden. Die geringeren Verkäufe in der ersten Jahreshälfte sind auf viele Faktoren zurückzuführen: die steigende Inflation und die daraus resultierenden höheren Leasingraten, die begrenzten Lieferungen von Halbleitern und anderen Komponenten für die Fahrzeugproduktion, die die Wartezeit erheblich verlängert haben. Die Situation auf dem Lkw-Markt ist spezifisch: Die Hersteller werden mit Aufträgen überhäuft, einige haben ihre Produktionslisten für das laufende Jahr bereits geschlossen und dennoch zeigen die Statistiken, dass das Interesse am Kauf eines neuen Fahrzeuges geringer ist. Obwohl die oben genannten Schwierigkeiten nicht so schnell verschwinden werden – und die Betriebskosten für Frachtführer steigen – wird die hohe Nachfrage nach Laderaum in naher Zukunft nicht zu einem dramatischen Rückgang der Produktion von Neufahrzeugen führen.

- ⋮ Im vergangenen Jahr erlebte der Lkw-Markt einen regelrechten Boom, denn die
- ⋮ Neuwagenverkäufe sind um fast 105% gestiegen.
- ⋮



”

Kosten für Treibstoff und Löhne steigen

In den kommenden Quartalen ist mit einem anhaltenden Druck auf die Preise im Straßenverkehr zu rechnen, der vor allem auf die steigenden Kraftstoffpreise zurückzuführen ist. Angesichts des Krieges in der Ukraine ist nicht damit zu rechnen, dass der Preisanstieg beim Diesel zum Stillstand kommt. Selbst wenn der Konflikt beendet wird - was derzeit schwer vorstellbar ist - ist nicht mit einer Rückkehr zu den Preisen vom Jahresanfang zu rechnen. Die Transportpreise werden auch durch das sich verschärfende Problem des Fahrermangels beeinträchtigt. Die Transportunternehmen werden zunehmend um Mitarbeiter konkurrieren, was höhere Löhne bedeutet. Frachtführer werden ihre Tarife konsequent anheben, um ihre bestehenden Margen zu halten.



Michał Pakulniewicz

Analyst für den Transportmarkt bei Trans.info



06

Das Ende der Ära von Fracht- verträgen

Technologische Hilfsmittel ermöglichen es den Verladern, auf den Kontraktmarkt zuzugreifen, schnelle Ausschreibungen zu organisieren und die Preise an der Transportbörse zu beobachten.



Wo bist du, Frachtführer?

Zu sagen, dass der Straßentransport in Europa im Chaos versinkt, ist dasselbe wie nichts zu sagen. Der Mangel an Transportunternehmen spiegelt sich am besten in den irrsinnig hohen Frachtraten wider.

Wie die Analysten von Transport Intelligence kürzlich errechnet haben, ist der durchschnittliche Preisindex im europäischen Straßentransport im Vergleich zum Vorjahr um 7 Prozent gestiegen.

Dies ist natürlich ein statistischer Durchschnittswert. Der Mangel an Transportunternehmen führt zu weiteren Erhöhungen. Gibt es irgendwelche Anzeichen für Stabilität? Es sieht so aus, als würde sich das Defizit auf dem Transportmarkt nicht wesentlich verringern, zumindest nicht bis zum Ende des Jahres. Die Pandemie, die steigenden Kraftstoffpreise, die Ziele des Mobilitätspakets, der Fahrermangel und schließlich der Krieg in der Ukraine haben den Transportmarkt auf den Kopf gestellt und die Lieferketten erschüttert.

Laut dem bereits erwähnten TI-Bericht war der Anstieg der Frachtraten bei den polnischen Frachtführern der schnellste in Europa (die Preise stiegen nach Ausbruch des Krieges in der Ukraine besonders stark an). So muss man für eine volle Lkw-Ladung aus Polen in die Europäische Union etwa 1.400 Euro bezahlen und nicht viel weniger für die wichtige Strecke Warschau-Duisburg.

Verträge – eine Dienstleistung kurz vor dem Aus?

Nach Ansicht von Michał Pakulniewicz, Transportmarktanalyst bei Trans.info, wird das Preischaos auf dem Markt mindestens bis Ende dieses Jahres anhalten.

Erst dann wird sich die hohe Inflation auf das Konsumniveau auswirken, was zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage nach Transportdienstleistungen führen wird. Darüber hinaus wird der europäische Markt von den Folgen des wirtschaftlichen Abschwungs in Deutschland, der Lokomotive der kontinentalen Wirtschaft, betroffen sein", kommentiert er. Diese Meinung teilt auch Rafał Jabłoński, CEO von System Transport. "Die Normalität wird bald zurückkehren, aber mit einem anderen,

höheren Preisniveau. Der vertragsbasierte Transport in seiner jetzigen Form ist eine Dienstleistung, die kurz vor dem Aus steht", vermutet Jabłoński. Verlader und Logistikunternehmen müssen mit einer hohen Ablehnungsquote bei kontraktbasierten Transportaufträgen rechnen. Wenn es "nur" 10-15 Prozent sind, dann hat man Glück. "Ich habe neulich einen guten Witz gehört, den sich Spediteure untereinander erzählt haben. Was ist besser: ein Frachtvertrag oder Weihnachten? Natürlich, ein Frachtvertrag, aber Weihnachten ist häufiger", lacht Rafał Jabłoński. Er ist der Geschäftsführer von System Transport und beschäftigt sich seit 25 Jahren mit Lieferketten. Seine Flotte bedient alle möglichen Richtungen, aber einen so großen Nachfrageüberhang hat er noch nie gesehen.



Die Senkung der Frachtkosten sollte durch die Optimierung der Lösungen kommen, z. B. durch eine effizientere Nutzung des Laderaums oder einen längeren Lieferzyklus. Nicht jede Fracht muss innerhalb von 6 Stunden nach der Bestellung an den Lieferanten geliefert werden. Sowohl Hersteller als auch Frachtführer suchen nach unterschiedlichen Lösungen, um die Flexibilität zu erhöhen. Hersteller tun dies, um Geld zu sparen und somit die Umsatzspanne nicht durch hohe Transportkosten zu verlieren. Frachtführer versuchen, ihre Flotte besser zu nutzen, die steigenden Kosten zu kompensieren und mehr Geld zu verdienen.

23



**Rafał
Jabłoński**

CEO von System
Transport Sp. z o.o

Rettung in der Optimierung

Die Vertreter der Transport- und Logistikbranche sind sich einig, dass wir nie wieder zu der Normalität zurückkehren werden, die wir vor der Pandemie hatten. Dabei geht es nicht nur um die Preise, denn auch das Verhältnis zwischen Verladern und Frachtführern hat sich nachhaltig verändert. Längere Verträge, die für mindestens ein Jahr abgeschlossen werden, werden langsam untergehen. Flexibilität ist heute das vorherrschende Merkmal des Marktes.

Der beste Gradmesser für die Beziehung zwischen den beiden Gruppen ist die bereits erwähnte Ablehnungsquote. Aus Angst, ihr Image zu verlieren, geben die Verladern nicht immer detaillierte Informationen über sie weiter. Das vollständigste Bild darüber besitzen jedoch die Spediteure.



Flexibler Verladern

Aufgrund der hohen Ablehnungsquoten sind die Verladern gezwungen, sich auf dem öffentlichen Markt zu umzuschauen. Wir leben in einer Zeit des ständigen Wandels, und die Hersteller ändern ihr Betriebsmodell. Da sie es sich nicht leisten können, abrupt von Kontraktaufträgen abzurücken, versuchen sie, die fehlende Kapazität auf dem Spotmarkt zu finden. Wenn sie ihre technologischen Werkzeuge gut auswählen, können sie den Zugang zu beiden Märkten nutzen. Wichtig ist, dass sie dabei keine Abstriche bei der Frachtqualität machen müssen.

Piotr Rocznik

Head of Business
Consulting, Trans.eu



– Längere Verträge schließen wir vor allem bei Verbindungen zwischen unseren Niederlassungen ab. Wir setzen zu fast 90 Prozent auf "telefonische Verträge", also kurzfristige Ad-hoc-Verträge mit bewährten Frachtführern. Außerdem nutzen wir eine Transportbörse, um die Lücken zu füllen, die durch fehlende Fahrer entstehen", erklärt ein anonymes Spediteur eines großen Produktionsunternehmens.

Durchdringung der Märkte

Die zunehmende Flexibilisierung der Herangehensweise an Transportaufträge bedeutet unter anderem einen verstärkten Einsatz von technologischen Hilfsmitteln. Der Trend zur Digitalisierung in der Transport- und Logistikbranche wird durch aktuelle Marktforschungen bestätigt. Laut dem jüngsten Bericht des Analysezenrums SpotData planen beispielsweise 42 % der Frachtführer in die Digitalisierung ihrer Prozesse zu investieren. Bei den Verladern ist dieser Prozess bereits weit fortgeschritten.

– Der Vertragsmarkt und der Spotmarkt sind dazu gezwungen, zusammenzuarbeiten und sich gegenseitig zu ergänzen. Frachtführer sind gezwungen, die Frachtraten zu erhöhen, weil nicht nur die Kraftstoffpreise steigen, sondern auch die Kosten für Fahrer und die Finanzierung des Fuhrparks.

Der Verladern wiederum ist bestrebt, die Ablehnungsquote von Kontraktfracht zu senken, die derzeit bei 20-25 % liegt", sagt Piotr Rocznik, Head of Business Consulting bei Trans.eu, einem IT-Dienstleister für den Transport- und Speditionssektor.

Ob gewollt oder nicht, der Markt zwingt den Verladern, seine Arbeitsweise zu ändern, da er – und nicht der Frachtführer – unter dem Druck steht, die Kontinuität der Lieferungen sicherzustellen. Hersteller oder Handelsunternehmen können es sich jedoch nicht leisten, von kontraktbasierten Aufträgen drastisch abzuweichen, und suchen daher nach einem Gleichgewicht zwischen den beiden Märkten. Piotr Rocznik nennt dies anschaulich "die verschiedenen Schattierungen eines Regenbogens", d. h. die Suche nach situationsgerechten Lösungen. "Die Zeiten, in denen Verladern einen langfristigen Vertrag aushandeln konnten, sind bereits vorbei. Heute müssen sie nach der besten Lösung in einem bestimmten Moment suchen. Sie sollten die Preise auf

dem Spotmarkt beobachten um die Vertragspreise anzupassen und eine niedrige Ablehnungsquote zu gewährleisten. Mit den entsprechenden technologischen Instrumenten können sie sowohl auf Vertragspartner, eine Gruppe von Subunternehmern, als auch auf den öffentlichen Markt zugreifen", fügt Piotr Rocznik hinzu.

Die Zeiten der schwarzen Schwäne

Instabile Frachtpreise, wöchentliche vertragliche Kraftstoffanpassungen, höhere Löhne für Fahrer – das sind die Herausforderungen, denen sich die Marktteilnehmer in der Transport- und Logistikbranche stellen müssen. Die Fähigkeit, flexibel auf die Marktsituation zu reagieren und Kapazitäten aus verschiedenen Quellen zu gewinnen – so schnell wie möglich und ohne zu viel zu bezahlen – ist die einzige Lösung, nicht nur für die kommenden Monate.

"Die einzige Konstante auf dem heutigen Transportmarkt ist der ständige Wandel. Das Chaos wird immer größer", sagt Michał Pakulniewicz, Transportmarktanalyst bei Trans.info. Piotr Rocznik verwendet in Bezug auf die aktuelle Situation die Metapher des schwarzen Schwans und unterstützt damit die These seines Vorredners. Das Konzept wurde vor Dekaden von Nassim Nicholas Taleb, einem herausragenden Statistiker und Wirtschaftswissenschaftler, eingeführt.

"Der Punkt ist, dass Prognosen oft nicht funktionieren, weil einige Phänomene unerwartet sind. Der Verkehrsmarkt und die gesamte Wirtschaft werden immer wieder von schwarzen Schwänen heimgesucht", fügt er hinzu.

15–20%

Durchschnittliche Ablehnungsquote (Januar–Mai 2022)



SIMPLE TENDERS ON

Wie kann man in unsicheren Zeiten schnell Kapazitäten für ein Unternehmen sichern?

Bereiten Sie sich auf die Hochsaison vor?

Erhöhen Ihre bestehenden Partner die Preise?

Nimmt die Zahl Ihrer Kunden zu, aber der Mangel an Transportunternehmen erschwert die Auftragsabwicklung?

Erfahren Sie, wie Sie die Kapazität erhöhen können

Schnelle Ausschreibungen unter Ihren eigenen oder 25.000 Frachtführern aus dem Trans.eu-Netzwerk.

MEHR ERFAHREN

CARGO ON

SIMPLE TENDERS

07



Wie man das
Unvorhersehbare
vorhersagt –
**Prognosen für
2022**



TARIFE, INFLATION, KRAFTSTOFFPREISE IM JAHR 2022

Prognosen von Piotr Rocznik

Head of Business

Consulting Trans.eu

Steigende Preise, sinkende Preise?

Benjamin Franklin, ein Philosoph und einer der Gründerväter der Vereinigten Staaten, sagte, dass nur zwei Dinge im Leben sicher seien: der Tod und die Steuern. "Und die steigenden Transportpreise", fügen die Experten der Transport- und Logistikbranche mit einem Lächeln hinzu. Tatsache ist, dass die Frachtpreise seit eineinhalb Jahren nach oben galoppieren. Werden die nächsten sechs Monate von den berühmten "schwarzen Schwänen" geprägt sein – unerwarteten Ereignissen, die zu einem dramatischen Preisanstieg in den Lieferketten führen? Einiges deutet darauf hin, dass dies nicht der Fall sein wird.

"Wenn wir uns auf die Schwänenmetapher beziehen, würde ich sagen, dass wir eher mit grauen Schwänen rechnen können. Das liegt daran, dass der Transportmarkt bald von vielen verschiedenen Ereignissen betroffen sein wird, aber nicht unbedingt von heftigen und unerwarteten", sagt Dr. Jacek Karcz, Experte für Straßen- und Kurierverkehr und Berater bei Gruber Logistics. Wenn wir sie nach ihrer Meinung fragen, äußern sich viele Logistikmanager, Spediteure und Frachtführer ähnlich. Aber gleichzeitig sind sich alle einig, dass wir alles andere als eine Stabilisierung, also stabile Frachtpreise, erwarten sollten. Das liegt daran, dass es zu viele von Dr. Jacek Karcz erwähnten Ereignisse gibt, die den Transport- und Logistikmarkt beeinflussen werden.

Die durchschnittlichen Raten im **Jahr 2022** werden gegenüber **2021 steigen:**

Für die Route:



36%



19%



34%



25%



Die Kraftstoffpreise werden in den nächsten **2 Jahren** hoch bleiben

Die Inflation könnte im Jahr 2022 über **7,7%** liegen (weltweit)



Treibstoff und Fahrer bestimmen die Tarife

Der wichtigste Faktor, der sich in den kommenden Monaten auf die Höhe der Transportpreise auswirken wird, dürfte der steigende Preis für den Diesel sein. Obwohl bereits zu Beginn des Krieges in der Ukraine ein sprunghafter Anstieg der Preise für Treibstoffpreise zu beobachten war, erwartet die gesamte Transportbranche (wie auch ihre Kunden, d. h. Produktions- und Handelsunternehmen) weitere, wenn auch nicht so rasche Anpassungen.

Monika Gajda, Senior Managerin für internationale Transporte bei VAN cargo, ist der Meinung, dass der Fahrermangel ein ebenso wichtiger Faktor ist.

- **Der bevorstehende wirtschaftliche Abschwung**
- **bzw. die Krise wird die Nachfrage nach Frachtraum in gewissem Umfang verringern.**

"Der Fahrermangel hat dazu geführt, dass ein Teil des Fuhrparks stillgelegt wurde und gleichzeitig der Laderaum auf dem Markt reduziert wurde. Dieser Trend wird sich fortsetzen, und nur die Unternehmen, die über eine gut funktionierende Beschäftigungspolitik und einen verfügbaren Fuhrpark verfügen, werden auf dem Markt wettbewerbsfähig sein", glaubt sie.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Transportunternehmen und damit die unvermeidliche Konsolidierung des Transportmarktes wird von vielen Experten als gegeben angesehen. "Wenn ein Unternehmen eine Flotte von hundert Fahrzeugen hat und 10 Prozent der Flotte auf dem Parkplatz stehen bleiben, wird das Unternehmen überleben. Bei einem kleinen Unternehmen, das beispielsweise drei Lkw hat, wird es schwierig, wenn nur ein Fahrer zur Verfügung steht. Abgesehen von Polen gilt die Herausforderung der Marktkonsolidierung in gewissem Maße auch für Bulgarien und Rumänien; die baltischen Länder haben diesen Schritt schon früher getan", erklärt Dr. Jacek Karcz.

Steht uns eine Krise bevor?

Was außer den hohen Kraftstoffpreisen und dem Fahrermangel könnte den Transportmarkt in den kommenden Monaten noch destabilisieren? Sicherlich die Kosten für die Umsetzung des Mobilitätspakets, die dazu führen könnten, dass kleinere Frachtführer (die Kabotageverkehr ausführen) und cross-trade ausscheiden werden, was wiederum zu einem noch größeren Mangel an Laderaum führen wird. Es gibt aber auch Signale aus der Wirtschaft und von den Finanzmärkten, die darauf hindeuten, dass wir mit einem Konjunkturabschwung oder gar einer Krise rechnen müssen, die den Konsum abkühlen wird.

So oder so wird die wirtschaftliche Situation dazu führen, dass weniger Güter transportiert werden und die Frachtführer könnten zu dem Schluss kommen, dass sie die Erweiterung ihrer Flotten ein wenig zurückfahren und geplante Anschaffungen aufgeben müssen. Der Mangel an neuen Lkw auf dem Markt ist eine weitere Herausforderung für den Transportsektor. Solange die Probleme mit dem Halbleitermangel nicht gelöst sind, besteht nach Ansicht von Automobilexperten keine Aussicht auf schnellere Lkw-Lieferungen. Aber auch hier gibt es keine tröstlichen Nachrichten: Die Wiederaufnahme der normalen Lieferungen aus dem asiatischen Markt wird für Ende nächsten Jahres erwartet.

HERAUSFORDERUNGEN FÜR DEN MARKT IN DEN JAHREN 2022–2023



Unsicherheit auf dem Kraftstoffmarkt

bis Dezember dieses Jahres werden sich
die EU-Mitgliedstaaten komplett von der russischen
Öllieferungen verabschiedet haben



Instabile Frachtraten



Wahrscheinlicher wirtschaftlicher Abschwung am Ende dieses Jahres

möglicher Beginn der Wirtschaftskrise
im Jahr 2023



Halbleitermangel, die die Produktion neuer Lkw einschränkt



Wöchentliche und monatliche Kraftstoffanpassungen



Umsetzung der nächsten Schritte des Mobilitätspakets

Anhebung der Fahrertarife, möglicher Rückzug einiger
Frachtführer aus der Kabotage und aus dem cross-trade



Fahrermangel

mehr als 400.000 in ganz Europa

Autoren



Piotr Roczniak

Head of Business Consulting bei Trans.eu

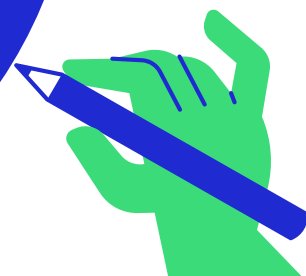
Head of Business Consulting bei Trans.eu. Fach- und Führungskraft mit mehrjähriger Erfahrung in Logistik und Transport. Derzeit Head of Business Consulting bei Trans.eu – der größten Logistikplattform in Mittel- und Osteuropa. Er berät seine Kunden vor allem in Bereichen der innovativen digitalen Transformation und Optimierung der Lieferkette sowie der Effizienzsteigerung im Unternehmen. Er verfolgt bei der Arbeit mit seinen Kunden einen ganzheitlichen Ansatz, der sich sowohl auf die Bedürfnisanalyse bezieht und auf die Lösungsfindung, die die Unternehmen real unterstützen.



Marek Szymański

Journalist und Content Manager bei Trans.eu

Er ist seit vielen Jahren mit der Transport- und Logistikbranche verbunden. In den Jahren 2000–2007 war er Chefredakteur der Zeitschrift Eurologistics. Er schrieb über den Transport-, Speditions- und Logistikmarkt für Zeitschriften/Zeitungen wie Transport Manager. Er beobachtet mit Interesse den ständigen Wandel der Lieferketten. Er war einer der ersten in Polen, der die Entwicklung der RFID-Technologie in der Logistik vorhersah. Er leitete zahlreiche Konferenzen zum Thema Transport- und Logistikmarkt und bereitete mit seinem Team die Logistik-Gala vor.



CargoON ist ein automatisiertes und flexibles System für die Verwaltung von Straßentransporten.

Der Gründer der Marke ist die Trans.eu Group S.A. – ein Anbieter innovativer Lösungen für die Transport- und Logistikbranche; seit 2004 erfolgreicher Entwickler einer der wichtigsten Logistikplattformen in Europa.



Author of the text:

Marek Szymański

Preparation of data:

Piotr Roczniak

Graphic design:

Anna Sikora

Magda Modzelewska

Project support:

Monika Kulej

Anna Palluch





BY (T) TRANS.EU

Haben Sie Fragen?

Bitte kontaktieren Sie uns:

info.de@cargoon.eu

+49 (0) 30 577 141 210



www.cargoon.eu