

#2

CARGO ON
BY (T)TRANS.EU

Market Insights

**Daten aus der Welt
der Transportbranche**

- **Grüne Logistik bringt Gewinn**
- **Frachtnachfrage in Deutschland sinkt: Rezession?**
- **Die größten Herausforderungen für die Lieferketten**



ON

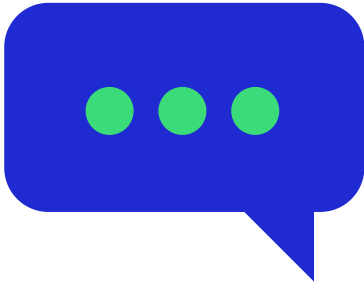


CargoON, gehört der Trans.eu Group S.A. an und ist eine digitale Frachtplattform, die dabei hilft, Prozesse, Kommunikation und Dokumentation im Zusammenhang mit dem Straßen-transportmanagement zu optimieren und zu automatisieren.

Die modulare Transportmanagement-Lösungen von CargoON – **Freights, Dock Scheduler, Visibility, Reports, Simple Tenders** – kombinieren Vertrags- und Spotgeschäfte, von der Beschaffung bis hin zu Ausschreibungen, der Transportausführung und Berichten.

Die Trans.eu Group S.A. ist ein Fracht- und Fintech-Unternehmen, das 2004 gegründet wurde und eine der wichtigsten Logistikplattformen in Europa entwickelte. Sie verbindet Verloader, Logistikunternehmen, Spediteure und Frachtführer miteinander.





Die Nachfrage sinkt, obwohl die Lieferketten glühen

Vor Ihnen liegt die nächste Ausgabe unseres zyklischen Berichts über den aktuellen Zustand der Transportbranche und der Lieferketten. Das letzte Quartal verlief relativ ruhig, wenn man die Veränderungen in den Lieferketten betrachtet. Keine Steigerung der Transportpreise und kein weiterer starker Anstieg der Dieselpreise. Welches sind die wichtigsten Herausforderungen für Logistikmanager im kommenden Quartal? Traditionell gibt es eine ganze Reihe davon, aber **das wichtigste Problem bleibt der Treibstoffpreis**, denn hier ist nicht nur die russische Aggression in der Ukraine von Bedeutung. Die OPEC-Länder setzten im Oktober dieses Jahres noch einen drauf, als sie beschlossen, die Produktion zu drosseln und damit de facto den Ölpreis zu erhöhen.

Außerdem, und das scheint der wichtigste Punkt zu sein, beginnt die Lokomotive der hohen Nachfrage in ganz Europa an Fahrt zu verlieren, wobei Deutschland ein spektakuläres Beispiel ist. Die Konjunkturindikatoren sind dort rückläufig und die Produktion wird zurückgefahren. Nach einer Analyse des renommierten Ifo-Instituts dürfte das Wirtschaftswachstum im nächsten Jahr nicht einmal ein Prozent erreichen. Auch wenn die geringere Nachfrage niemanden erfreuen dürfte, so ist sie doch für die Logistikketten ein Moment des Aufatmens und der Erholung nach den turbulenten letzten zwei Jahren.

Unsere Analysen und Prognosen enthalten auch Material zur grünen Logistik. Denn offenbar kennen nur wenige Großunternehmen die **verpflichtende nichtfinanzielle Berichterstattung**, die die Europäische Kommission jetzt einführt. Ab 2024 müssen sie in ihren Berichten alle Risiken und Chancen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Corporate Governance offenlegen.

Viel Spaß beim Lesen,
das CargoON-Team

Was enthält Market Insights ON #2:

01

Analysen und Kommentare

Seite 6



Der Krieg hat die Preise abrupt verändert _____ 7

Transportpreise in Polen, Deutschland und Frankreich. Im Juni dieses Jahres hat sich der Aufwärtstrend verlangsamt.

Kündigen die Raten eine Rezession an? _____ 8

Transporte aus Deutschland. Transportpreise nach Polen, Frankreich, Italien und in die Niederlande. Die Veränderungen der Konjunkturindikatoren in Deutschland wirken sich auf die Funktionsweise der Lieferketten auf dem gesamten Kontinent aus.

Deutschland auf der Bremse? _____ 9

Transporte nach Deutschland. Transportpreise aus Polen, Frankreich, Italien und den Niederlanden. Im August dieses Jahres wurden die Preise revidiert.

Wie haben sich die Preise in Deutschland verändert? _____ 10

Preise auf dem deutschen Markt von 2019 bis 2022: Wie die Frachtpreise gefallen und gestiegen sind.

Europa erhöht die Zinssätze _____ 11

Der (dreimonatige) Referenzzinssatz in der Eurozone, Polen, Rumänien, der Tschechischen Republik und Ungarn. Zinserhöhungen werden sich am ehesten auf die aktiven Transportmärkte außerhalb der Eurozone auswirken.

In der Eurozone (ein wenig) ruhiger _____ 12

HVPI-Inflation in ausgewählten europäischen Ländern. Eine vorübergehende Rettung für Frachtführer aus den MOE-Ländern außerhalb der Eurozone ist die Abschwächung der nationalen Währungen gegenüber dem Euro.

Verlassen Frachtführer Westeuropa?

13

Frachtraten in Polen, Deutschland und Frankreich im Vergleich. In Deutschland stagnieren die Raten, während sie in Frankreich steigen. Warum?

Instabiler Lkw-Verkaufsmarkt

15

Verkäufe von neuen Nutzfahrzeugen in der Europäischen Union im Jahr 2022.
Die Lkw-Verkäufe steigen, die Transporter-Verkäufe sinken.

Günstigere Kraftstoffpreise steigern die Wettbewerbsfähigkeit

17

Entwicklung der Dieselpreise in Deutschland, Frankreich und Polen sowie im EU-Durchschnitt.
Polnische Frachtführer tanken auf inländischen Tankstellen und sind damit auf internationalen Strecken wettbewerbsfähiger.

02

Trends

Grüne Logistik:
Die Lieferketten stehen
vor einer Revolution

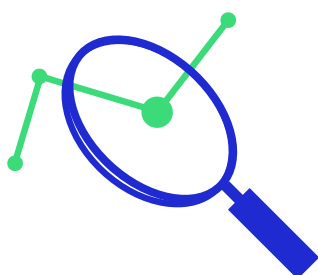
Seite **18**

03

Zusammenfassung und Prognosen

Eine Abkühlung wird kommen.
Für Volkswirtschaften
und Lieferketten

Seite **24**



01



Analysen und Kommentare

Obwohl Wirtschaftsexperten und Manager bereits deutliche Anzeichen für eine Konjunkturabschwächung in Europa sehen, lässt sich an der Funktionsweise von Lieferketten keine radikalen Veränderungen erkennen.

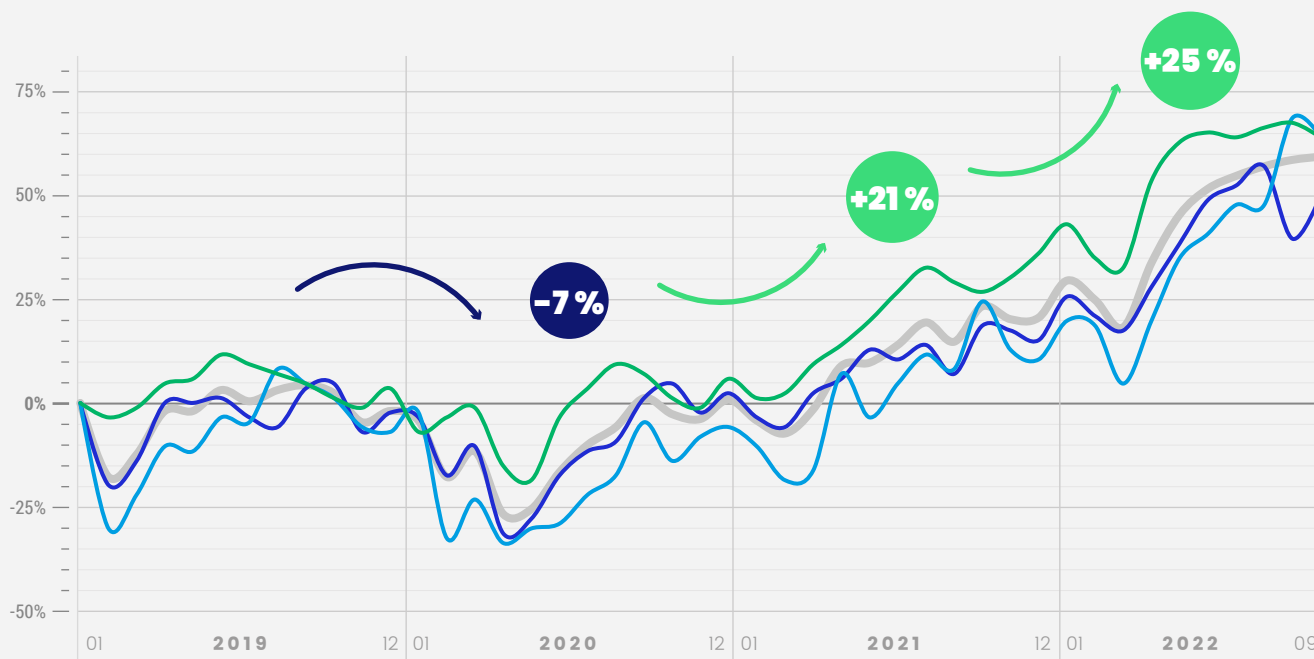
Es handelt sich aber wahrscheinlich um die Ruhe vor dem Sturm.



Der Krieg hat die Preise abrupt verändert

TRANSPORTPREISE IN ● POLEN ● DEUTSCHLAND ● FRANKREICH (Januar 2019 - August 2022)

● den Durchschnittswert der drei Länder



Quelle: eigene Bearbeitung

50 % - Steigerungswert von Transportpreisen ab Januar 2019 bis Ende August 2022.

Die Analyse des ausgewählten Zeitraums zeigt ähnliche Trends in allen drei Ländern. Die höchste Steigerung verzeichneten die polnischen Frachtführer (was natürlich nicht bedeutet, dass die Preise dort nominell am höchsten waren), die niedrigsten die deutschen. Die Dynamik der Preissteigerungen und -senkungen ist jedoch ähnlich. Es ist offensichtlich, dass der europäische Markt – zumindest im Bereich des Kapazitätsbedarfs und der Reaktionen auf geopolitische, finanzielle und wirtschaftliche Schwankungen – ein zusammenhängendes System ist.

Es ist auch offensichtlich, dass im Frühjahr 2020 (eine Zeit des harten Lockdowns in Europa, ein vorübergehender Rückgang der Frachtnachfrage) im Durchschnitt um 23 % gefallen sind, um dann Ende August dieses Jahres bis 50 % zu steigen. In diesen ereignisreichen Zeiten betrug die Veränderung sogar 73 % in 29 Monaten, und 50 %, wenn man den Januar 2019 als Beginn des Referenzzeitraums betrachtet.

Im Februar 2022 beschleunigte die Dynamik der Preissteigerung drastisch. Zuvor lag es bei durch-

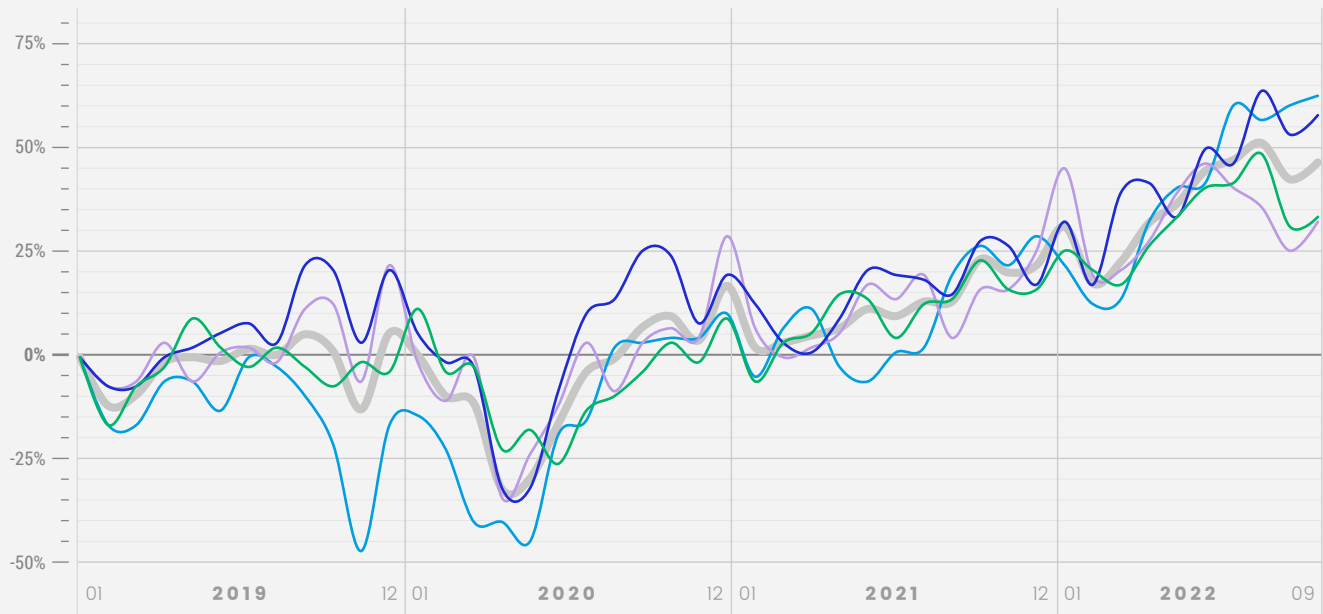
schnittlich 2,5 Prozentpunkten pro Monat, und seit der russischen Aggression in der Ukraine bis Ende August dieses Jahres lag es bei durchschnittlich 4,9 % pro Monat. Vor dem Kriegsausbruch bis Ende August 2022 (mehr als 6 Monate) stiegen die Preise um 34 Prozentpunkte, und seit Anfang Januar 2019 betrug der durchschnittliche Anstieg 16 bis 50 PP.

Im Juni dieses Jahres begann sich der Aufwärtstrend zu verlangsamen: Es scheint, dass sich der Markt an den Anstieg der Kraftstoff-, Gas- und Strompreise gewöhnt hat. Die Frachtpreise steigen langsamer; es macht den Anschein, als würde der Druck der Hersteller auf die Frachtführer und Logistikdienstleister und das Bewusstsein, an derselben Lieferkette (und denselben Kosten) beteiligt zu sein, den Markt etwas beruhigt zu haben. Einige Frachtführer, die eine dauerhafte Beziehung zu ihren Kunden aufgebaut haben, dazu bereit sind, ihre Gewinnspanne zu verringern, um mit einem bewährten Partner zusammen zu arbeiten. Ausschlaggebend scheint jedoch die geringere Nachfrage nach Kapazitäten für Lieferungen nach Deutschland zu sein.

Kündigen die Raten eine Rezession an?

Transporte aus Deutschland. Transportpreise nach: ● POLEN ● FRANKREICH ● ITALIEN ● NIEDERLANDE

● Durchschnittswert der drei Länder



Quelle: eigene Bearbeitung

Die Preisentwicklung in Deutschland ist ein wichtiger Faktor für alles was auf dem europäischen Markt passiert. Nach den Vereinigten Staaten und China ist die deutsche Wirtschaft der drittgrößte Wirtschaftsakteur weltweit und die größte Volkswirtschaft in Europa (natürlich ohne die Europäische Union als eigenen Markt zu zählen). In der Tat wirken sich Veränderungen der deutschen Wirtschaft auf die Lieferketten auf dem gesamten Kontinent aus.

Bei der Analyse der Frachtraten in Deutschland gibt es mehrere entscheidende Momente. Ab Dezember 2019 beginnen die Raten in allen oben genannten Richtungen stark zu sinken, und der Abwärtstrend hält bis Anfang April 2020 an. Seit Beginn der Covid-19-Pandemie in Europa steigen die Beförderungsraten aus Deutschland, und der Aufwärtstrend hat sich seit dem Ausbruch des Krieges in der Ukraine noch verstärkt (von Februar bis Juli stiegen die Raten von +15 % auf +44 %).

Aber Achtung: Eine Analyse der Preise im August dieses Jahres zeigt einen deutlichen Rückgang der Frachtpreise (von +44 % auf durchschnittlich +37 %), d. h. um 7 Prozentpunkte in nur einem Mo-

29 % - so stark stiegen die Preise aus Deutschland nach dem Ausbruch des Krieges in der Ukraine. Zwischen Februar und Juli dieses Jahres stiegen die Raten von +15 % auf +44 %.

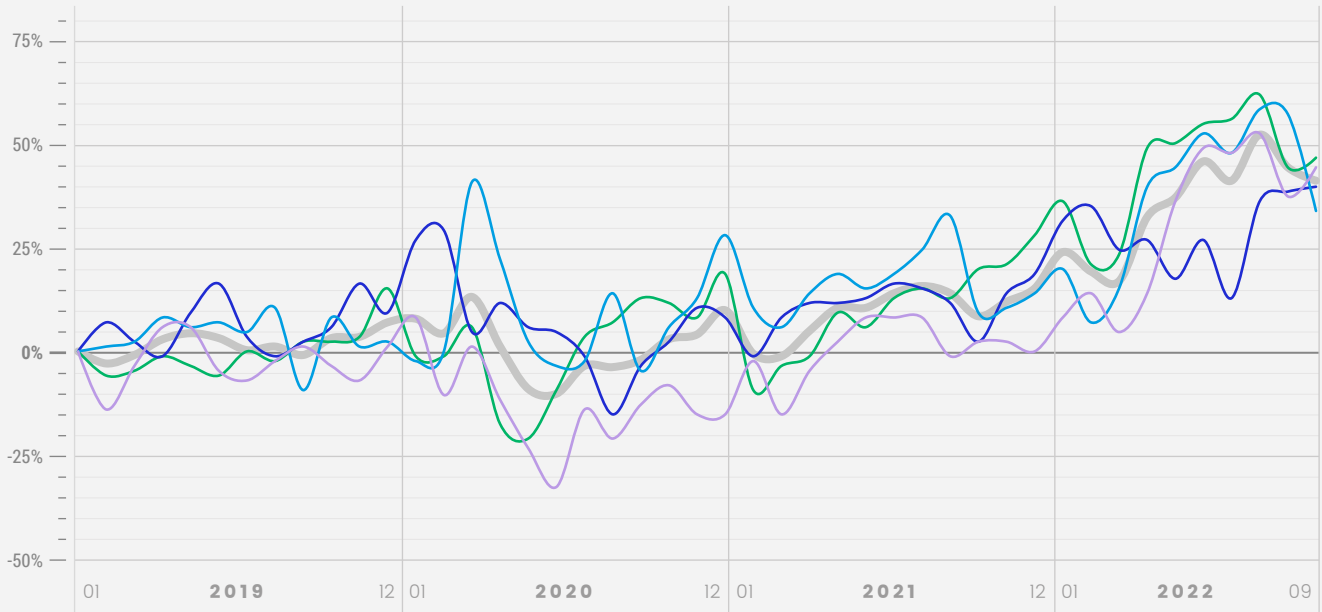
nat. Die größten Rückgänge waren in Richtung Polen und den Niederlande zu verzeichnen. Im September dieses Jahres stiegen die Raten jedoch wieder leicht an, und zwar auf +40 % gegenüber Januar 2022. Es ist schwierig, daraus weitreichende Schlussfolgerungen zu ziehen, wie z. B. solche, die auf eine dauerhafte Korrektur hindeuten. Im Moment sind dies nur die ersten Anzeichen für Veränderungen auf dem Markt, aber um zu beurteilen, ob sich der Trend, der auf eine Verlangsamung (oder sogar eine Rezession) hindeutet, bestätigt, müssen wir noch einige Monate warten.

Der Rückgang der Transportpreise in die Niederlande begann bereits im Mai dieses Jahres und deutet auf einen Rückgang der Exporte auf dem Seeweg zu den niederländischen Häfen hin (natürlich unter Einbeziehung des Lkw-Transports, hauptsächlich von Containern).

Deutschland auf der Bremse?

Transport nach Deutschland. Transportpreise aus: ● POLEN ● FRANKREICH ● ITALIEN ● NIEDERLANDE

● Durchschnittswert der drei Länder



Quelle: eigene Bearbeitung

Die deutsche Wirtschaft – Europas größter Lieferant, aber auch Importeur – verhält sich in Sachen Transport gemäß dem europäischen Trend. In den ersten Monaten der Pandemie in Europa (März – Mai 2020) geht das Liefervolumen auf den deutschen Markt aufgrund von Ausgangsbeschränkungen und Lockdown zurück. Bereits Ende Mai 2020 beginnen sich die Lieferketten jedoch von den Pandemie-Einschränkungen zu lösen. Deutsche Industrie- und Handelsketten nehmen die Zusammenarbeit mit den Lieferanten wieder auf. Der Aufwärtstrend (mit kleineren oder größeren Schwankungen) hält bis jetzt an. Im Juni 2020 sanken die Raten auf einen Wert von -9 PP (im Vergleich zum angenommenen Referenzzeitraum von Januar 2019), und Ende August dieses Jahres lagen sie bei durchschnittlich 38 %.

Es ist erwähnenswert, dass die Dynamik des Preisanstiegs seit dem Krieg in der Ukraine beschleunigt hat. Im Februar musste für Lieferungen nach Deutschland 115 % der ursprünglichen Rate (Januar 2019) gezahlt werden, Mitte Juli 2022 waren es bereits 145 %. In den fünf Monaten seit Kriegsausbruch stieg die durchschnittliche Frachtrate nach Deutschland um 30 PP.

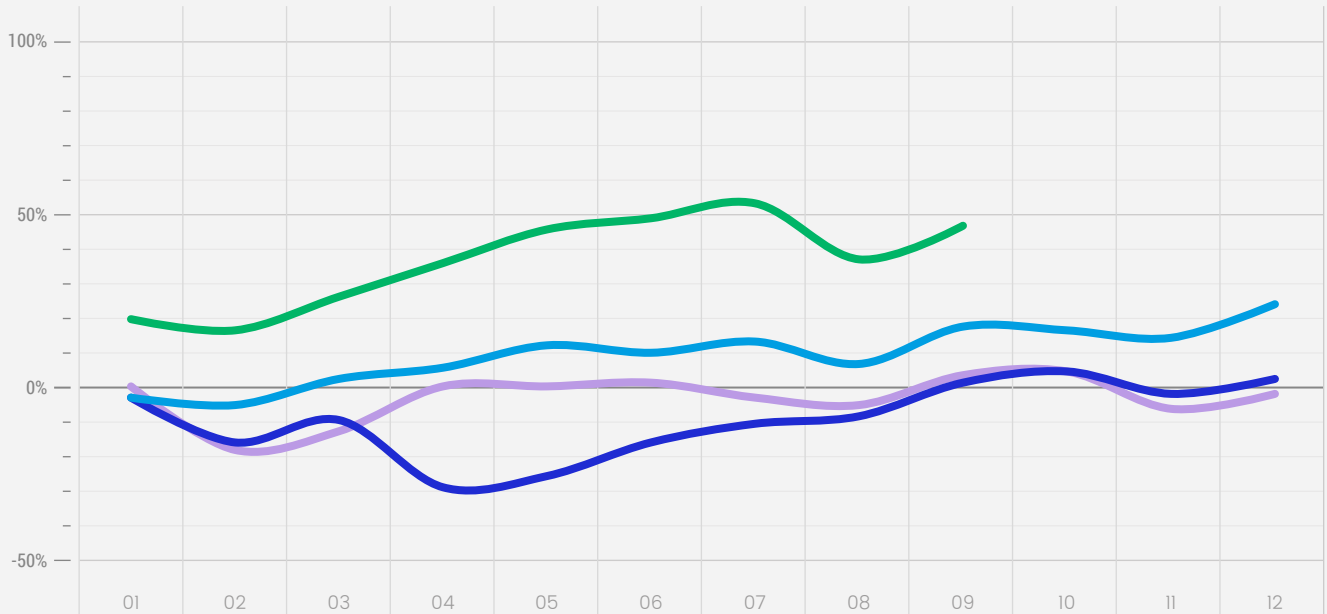
... In den fünf Monaten seit Kriegsausbruch ist
... der durchschnittliche Transportpreis nach
... Deutschland um 30 Prozentpunkte gestiegen.

Im August dieses Jahres gab es jedoch eine Preis-anpassung (von 145 % auf 138 %). Der Rückgang ist mit 7 Prozentpunkten erheblich. Das nächste Quartal wird zeigen, ob es sich um einen dauerhaften Trend handelt, der eine Rezession in Deutschland und Europa ankündigt, oder um eine vorübergehende Episode. Im September sanken die Preise um weitere 3 Prozentpunkte auf 135 %. Die Korrektur der Raten von August bis September deutet auf eine geringere Nachfrage nach Kapazitäten in Richtung Deutschland hin, wobei deutsche Wirtschaftsexperten auf die zunehmend schwache Leistung der Wirtschaft hinweisen. Das Direktorium der Europäischen Zentralbank kündigt jedenfalls auch für die Eurozone eine Verlangsamung der wirtschaftlichen Entwicklung an: Die europäische Wirtschaft wird 2022 um 3,1 Prozent und 2023 nur noch um 0,9 Prozent wachsen. Grund dafür sind vor allem hohe Energiepreise und Versorgungsengpässe, die die Wirtschaftstätigkeit einschränken.

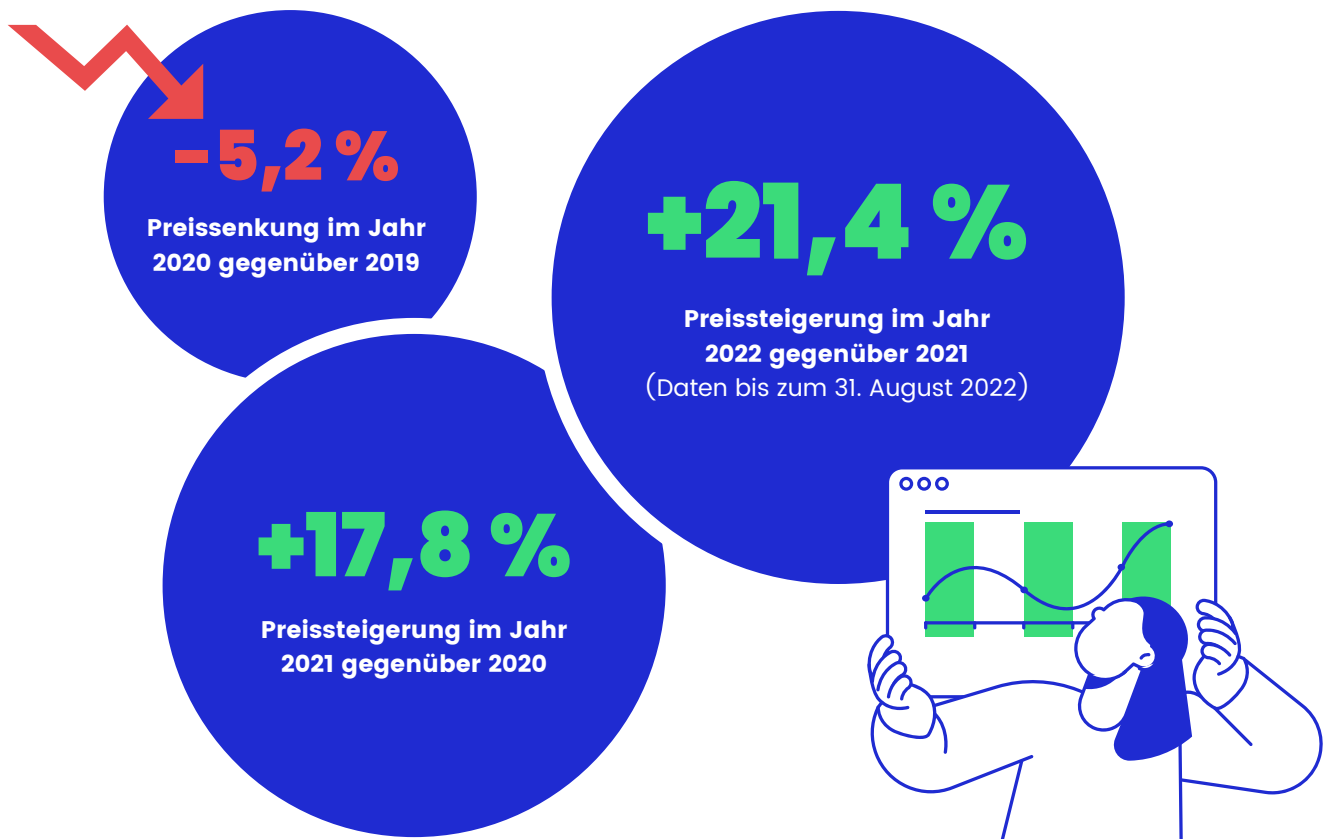
Wie haben sich die Tarife in Deutschland verändert?

DURCHSCHNITTSPREISE IN DEN FOLGENDEN JAHREN: 2019 2020 2021 2022

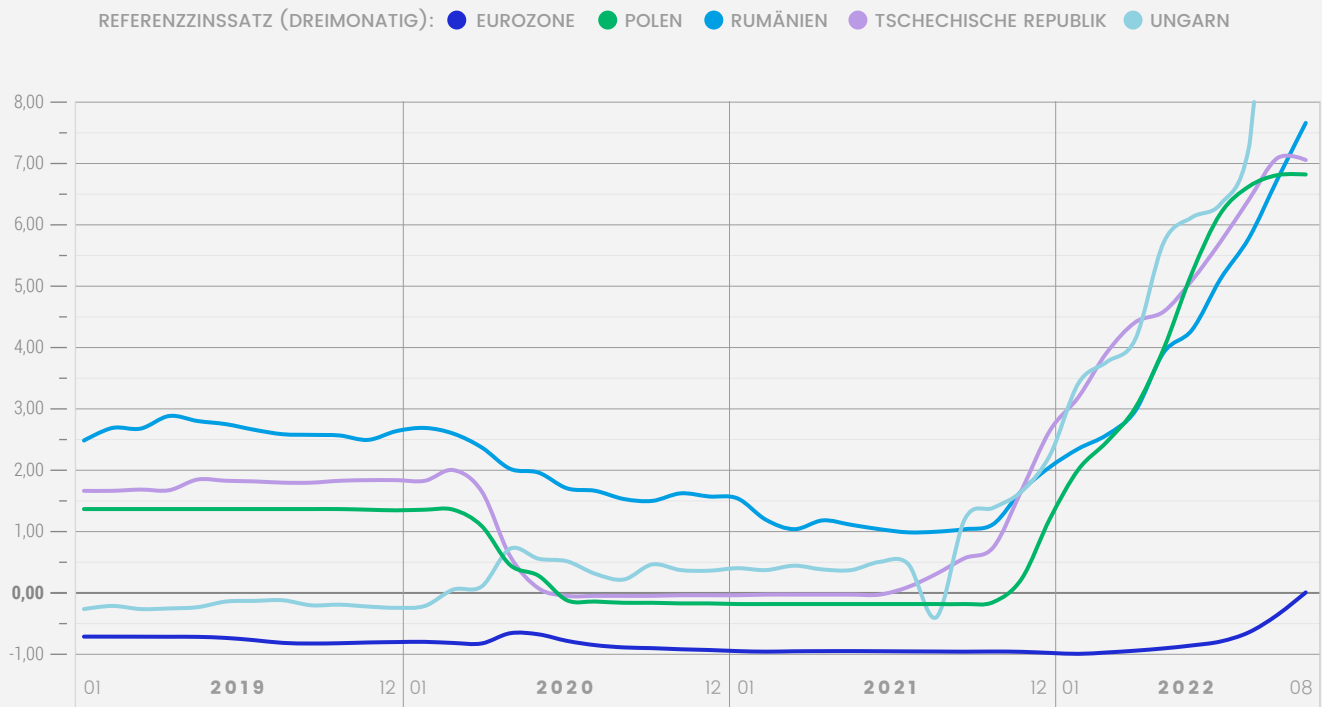
(Januar 2019 - August 2022)



Quelle: eigene Bearbeitung



Europa erhöht die Zinsen



Quelle: eigene Bearbeitung

Die Indikatoren des Dreimonats-Referenzzinssatzes sind ein wichtiger Indikator für die Wirtschaft und schlagen sich schnell in den Betriebskosten der Lieferketten nieder. Die Eurozone erscheint hier – trotz aller sozialen, wirtschaftlichen und politischen Unruhen – als eine Oase der Stabilität. Die Zinssätze wurden bis Mitte 2022 im negativen Bereich gehalten; erst im Juli dieses Jahres wurde der Leitzins der Europäischen Zentralbank auf 0,5 % und Anfang September auf 1,25 % angehoben. Unter Ökonomen haben diese Erhöhungen großes Besorgnis ausgelöst, aber im Vergleich zu beispielsweise Ungarn (13 %) oder dem international wichtigem Land Polen (fast 7 %) ist dies ein riesiger Unterschied.

Höhere Zinssätze führen zu höheren Kosten für Dienstleistungen in der Lieferkette. Die Kosten für den Flottenservice steigen, da steigende Zinsen die Kosten für die Wartung von geliehenen oder geleasten Fahrzeugen erhöhen. Dies kann z. B. dazu führen, dass die Leasingdauer für Lkw-Sets (Zugmaschinen und Anhänger) verlängert wird, weil sich die Transportunternehmen keine neuen Fahrzeuge leisten können. Steigende Kosten der Lkw-Finanzierung (Finanzdienstleistungen und Betrieb) werden sich auf die Frachtkosten auswirken.

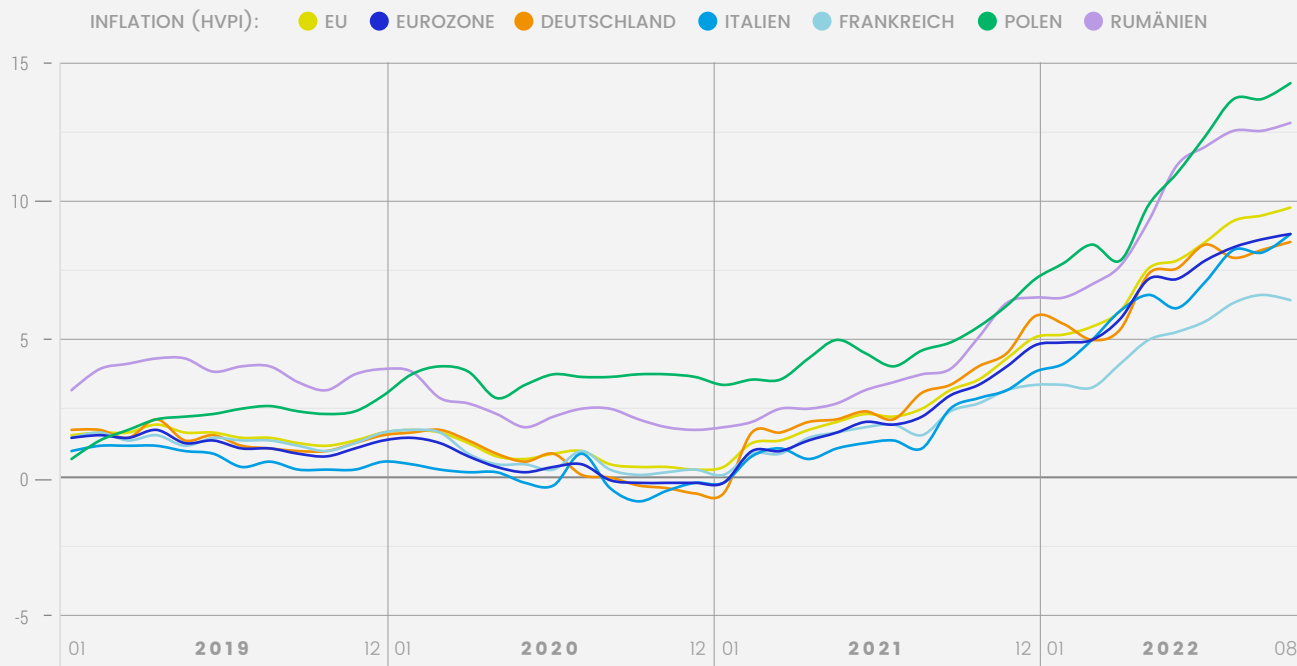
Die aktiven Transportmärkte außerhalb der Eurozone werden von dieser Situation am ehesten betroffen sein: Polen, Rumänien, die Tschechische Republik und die baltischen Staaten. Die Schwäche der lokalen Währungen gegenüber dem Euro ermöglicht es diesen Ländern derzeit, die steigenden Kosten für die Instandhaltung des Fuhrparks auszugleichen (die Frachtabrechnung erfolgt in Euro).

6,75 %

Referenzzinssatz in Polen, die größte Transportmacht in der Europäischen Union (Daten von Anfang September 2022).

Dies ist der höchste Wert seit 20 Jahren.

In der Eurozone (ein wenig) ruhiger



Quelle: eigene Bearbeitung

Wie eine Analyse der Daten zeigt, ist die Inflation in den Ländern, die der Eurozone angehören, niedriger als in den Ländern außerhalb der Zone. Obwohl zum Beispiel die Inflation in Europas größter Wirtschaftsmacht, Deutschland, ständig steigt. Die Inflation im September dieses Jahres war die höchste seit 70 Jahren. Die Inflation (HVPI) gemäß Eurostat lag bei 10,9 %, und die Inflation (VPI) stieg auf 10 % (nicht in der Abbildung dargestellt, die den Zeitraum bis Ende August dieses Jahres abdeckt).

Polen, das im Straßentransport eine wichtige Rolle spielt, verzeichnet eine Inflation, die deutlich über dem Durchschnitt der Europäischen Union liegt. Im August dieses Jahres lag die Inflationsrate in Polen bei 14,8 %, verglichen mit 10,1 % in der Europäischen Union und 9,1 % in der Eurozone. Je höher die Inflation, desto größer ist der Druck, die Frachtpreise und die Löhne der Fahrer zu erhöhen (und zwar sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr).

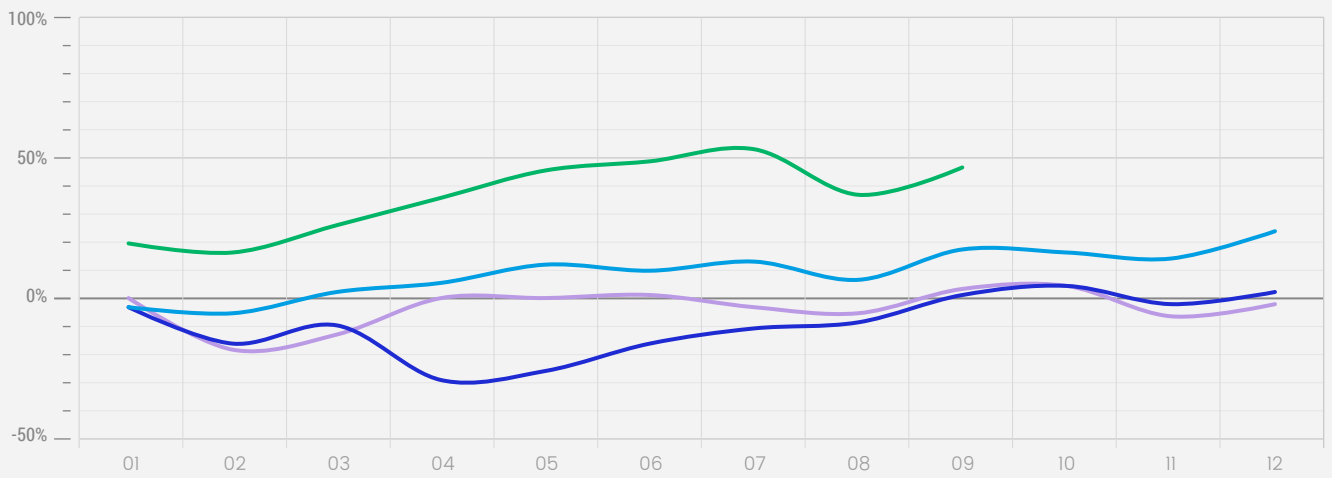
Eine vorübergehende Rettung für Frachtführer aus den MOE-Ländern außerhalb der Eurozone ist die Abschwächung der nationalen Währungen gegenüber dem Euro. Langfristig ist dies jedoch kein vorteilhafter Faktor, da sich die Schwäche der Landes-

währungen in den Anschaffungspreisen für neue Lkw niederschlägt (die Produktionskosten steigen ohnehin, aber außerhalb der Eurozone zahlen die Frachtführer auch für den hohen Kurs des Euro gegenüber der Landeswährung).

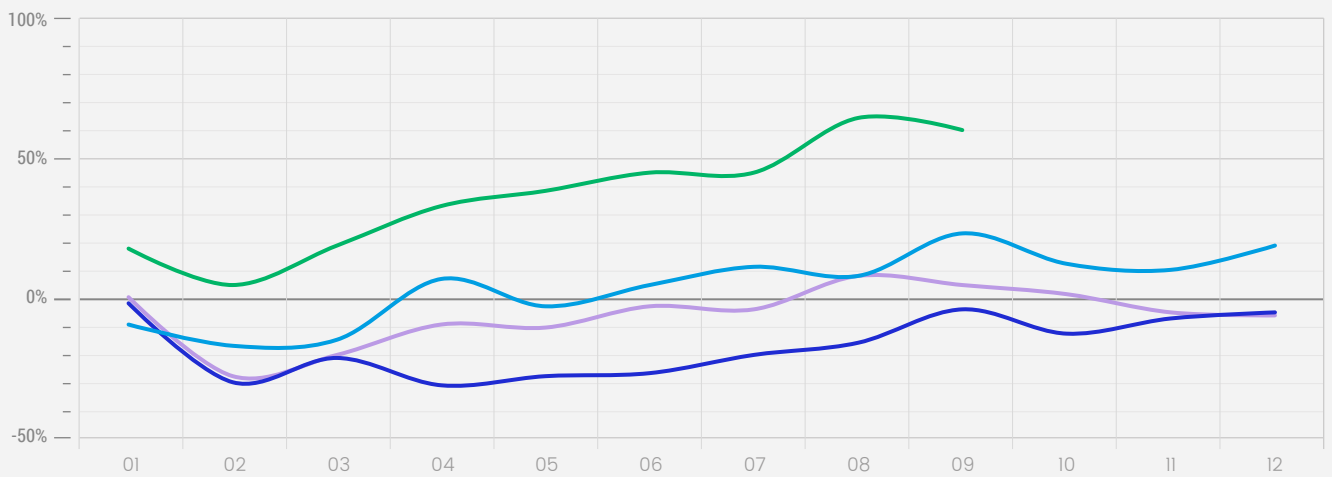


Verlassen Frachtführer Westeuropa?

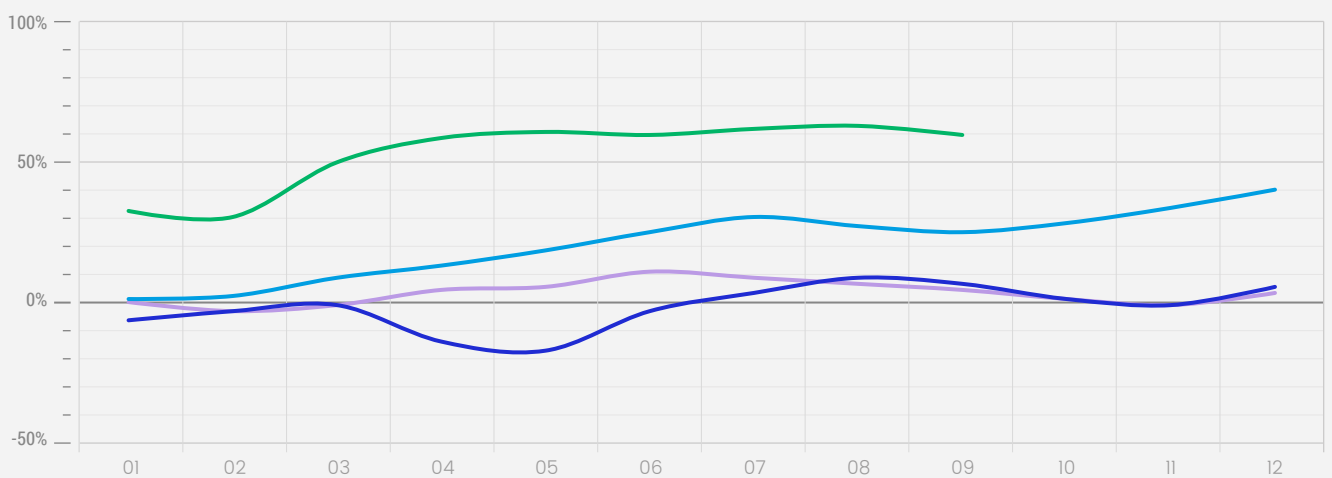
FRACHTRATEN IN DEUTSCHLAND: 2019 2020 2021 2022



FRACHTRATEN IN FRANKREICH: 2019 2020 2021 2022



FRACHTRATEN IN POLEN: 2019 2020 2021 2022



Quelle: eigene Bearbeitung

SIMPLE TENDERS ON

Wie lassen sich in unsicheren Zeiten schnell Kapazitäten sichern?

Bereiten Sie sich auf die
Hochsaison vor?

Erhöhen Ihre bestehenden
Partner die Transportpreise?

Haben Sie Probleme mit der
Auftragsabwicklung für
bestehende und neue Kunden?

**Finden Sie heraus, wie Sie
Transportkapazitäten
freisetzen können**

**Schnelle Ausschreibungen
unter Ihren eigenen oder
32.000 Frachtführern und
Spediteuren aus dem
Trans.eu-Netzwerk**

MEHR ERFAHREN

CARGO ON

SIMPLE TENDERS

Es ist offensichtlich, dass die Preise in jedem Land kontinuierlich gestiegen sind, wobei der stärkste Anstieg im Jahr 2022 zu verzeichnen war. Dieses Wachstum wird hauptsächlich von 3 Faktoren beeinflusst.

- Die Inflation, die bereits seit 2021 ansteigt, hat sich infolge des Krieges in der Ukraine beschleunigt und steigt in der gesamten Europäischen Union stetig an, am stärksten jedoch in den MOE-Ländern. Auch die Inflation nimmt aufgrund der steigenden Rohstoffpreise und des nach wie vor hohen Konsum zu, der durch die öffentliche Unterstützung nach der Pandemie weiter angeheizt wird.
- Steigende Kraftstoffpreise, die sich ab dem zweiten Quartal 2020 deutlich bemerkbar machen.
- Der Krieg in der Ukraine, der (seit März dieses Jahres) zu einem sprunghaften Anstieg der Preise für Energierohstoffe und zu einem weiteren Anstieg der Inflation beigetragen hat.

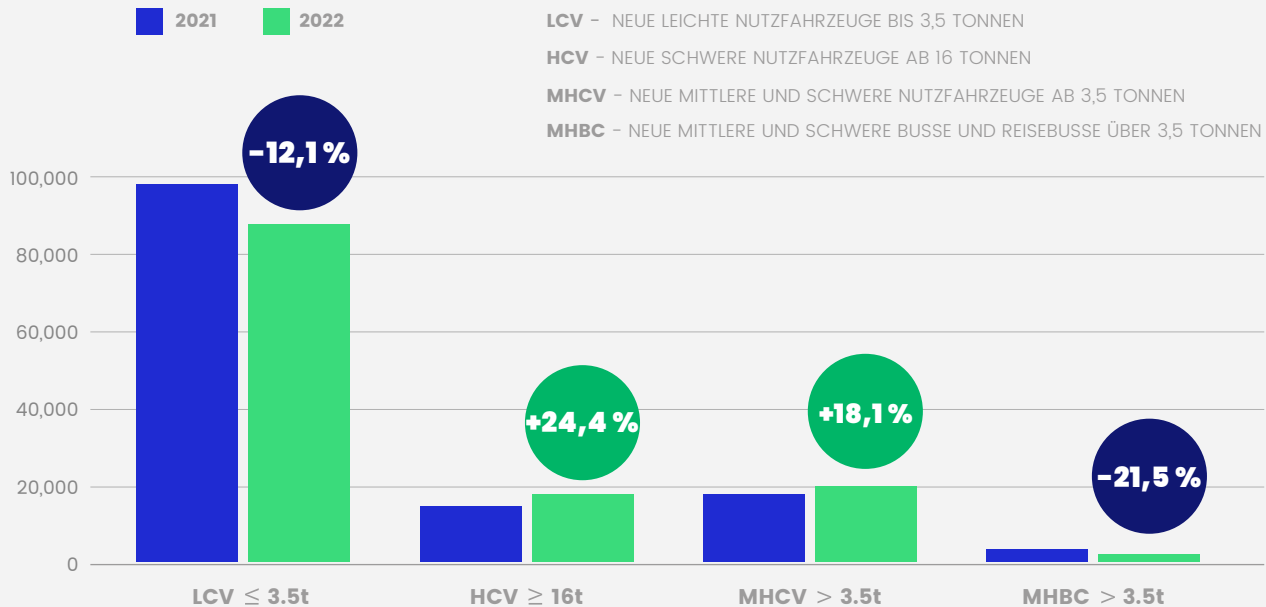
Interessanterweise ist seit August dieses Jahres ein Rückgang der Frachtpreise in Deutschland aufgrund einer geringeren Kapazitätsnachfrage zu beobachten. Es gibt Anzeichen dafür, dass es sich eher um einen Vorboten einer Rezession als um einen saisonalen Preisrückgang handelt – mit dem endgültigen Urteil sollten wir jedoch bis zum Ende des nächsten Quartals warten. Im Gegensatz dazu ist auf dem französischen Markt ein weiterer Anstieg der Raten zu beobachten, der möglicherweise auf die Abwanderung von Frachtführern aus Mittel- und Osteuropa und damit auf einen Zusammenbruch des Angebots und eine erhöhte Nachfrage nach Kapazitäten zurückzuführen ist. Auf dem polnischen Markt ist eine Stabilisierung zu beobachten, auch wenn angesichts der Unsicherheit auf dem Kraftstoffmarkt und der steigenden Inflation im Inland viele Fragen über die Zukunft offen bleiben.

- **Ein weiterer Preisanstieg ist auf dem französischen Markt zu beobachten, was möglicherweise auf eine Abwanderung von Frachtführern aus Mittel- und Osteuropa zurückzuführen ist.**

Instabiler Lkw-Verkaufsmarkt

VERKÄUFE NEUER NUTZFAHRZEUGE IN DER EUROPÄISCHEN UNION IM JAHR 2022

(Daten für August 2022 im Vergleich zum Vorjahr - ACEA)



Quelle: ACEA

Die Zahl der neuen Nutzfahrzeuge in Europa geht kontinuierlich zurück, wobei die negative Absatzentwicklung in erster Linie auf einen deutlichen Rückgang der zugelassenen Nutzfahrzeuge (unter 3,5 t) zurückzuführen ist. Das Gesamtvolumen der zugelassenen Fahrzeuge sank im Vergleich zum Vorjahr um 8 %, im Nutzfahrzeugsegment sogar um 12,1 %. In anderen Lkw-Verkaufssegmenten sehen die Ergebnisse derzeit jedoch ermutigender aus.

Im Segment der schweren Nutzfahrzeuge über 16 Tonnen stiegen die Zuwachsraten sogar auf 24,4 %. Zuwächse wurden in allen europäischen Frachtmärkten verzeichnet, wobei die meisten Lkw in den mitteleuropäischen Märkten auftauchten. Die größten Lkw-Märkte verzeichneten jedoch unterschiedliche Ergebnisse. Europas Wirtschaftslokomotive Deutschland verzeichnete in den letzten acht Monaten sogar einen Rückgang der zugelassenen schweren Lkw (-1,8 %), was ein weiterer Vorbote einer bevorstehenden Rezession sein könnte. Das andere Extrem ist der sehr dynamische spanische Markt, der seit Anfang des Jahres einen Anstieg der Zulassungen um 9,9 % verzeichnete.

Die vom Automobilmarkt ausgehenden Signale scheinen widersprüchlich zu sein. Laut ACEA ist der Grund für den Rückgang der Nutzfahrzeugverkäufe vor allem vor allem auf die Schwächung der Lieferketten zurückzuführen.

Die Zulassungszahlen von mittleren und schweren Nutzfahrzeugen (MHCV) sehen ebenfalls optimistisch aus. Nach einer Stagnation im Juli stiegen die Ergebnisse in diesem Segment im August deutlich an (18,1 %), was vor allem auf die Entwicklung der wichtigsten europäischen Transportmärkte zurückzuführen ist: vor allem Polen (plus 35,4 %), Spanien (27,4 %), Italien (17,6 %), Frankreich (8 %) und Deutschland (4,4 %). Berücksichtigt man nur die letzten acht Monate dieses Jahres, so sind die Ergebnisse in diesem Segment bereits etwas schlechter. Betrachtet man die wichtigsten westeuropäischen Märkte, so ist nur in Spanien (8,8 %) ein deutliches Wachstum zu verzeichnen, während die anderen Märkte Rückgänge von -6,1 % in Deutschland, -1,8 % in Frankreich und -1,6 % in Italien verzeichnen.

Die vom Automobilmarkt ausgehenden Signale scheinen widersprüchlich zu sein. Nach Angaben des Verbands der europäischen Automobilhersteller (ACEA) liegt der Grund für den allgemeinen Rückgang der Nutzfahrzeugzulassungen (Verkäufe) vor allem in der Schwächung der Lieferketten. Das Fehlen einer stabilen Versorgung mit Halbleitern aus Taiwan, China und Südkorea und die Aussetzung der Produktion von Kabelbäumen in der Ukraine sind die wichtigsten Faktoren auf Seiten der Lieferketten, die das Produktionstempo bremsen. Die derzeitige Situation

wird aber auch durch rein wirtschaftliche Faktoren beeinflusst: zum Beispiel durch einen Anstieg der Fahrzeugproduktionskosten infolge der steigenden Inflation und der hohen Energiepreise sowie durch einen Rückgang der Kaufkraft kleinerer und mittlerer Transportunternehmen infolge der gestiegenen Kosten für die Flottenfinanzierung. Bei den Kleintransportern hat auch das Mobilitätspaket seinen Beitrag geleistet, das durch viele neue Beschränkungen zum Rückgang des Interesses am Neuwagenkauf beigetragen hat.



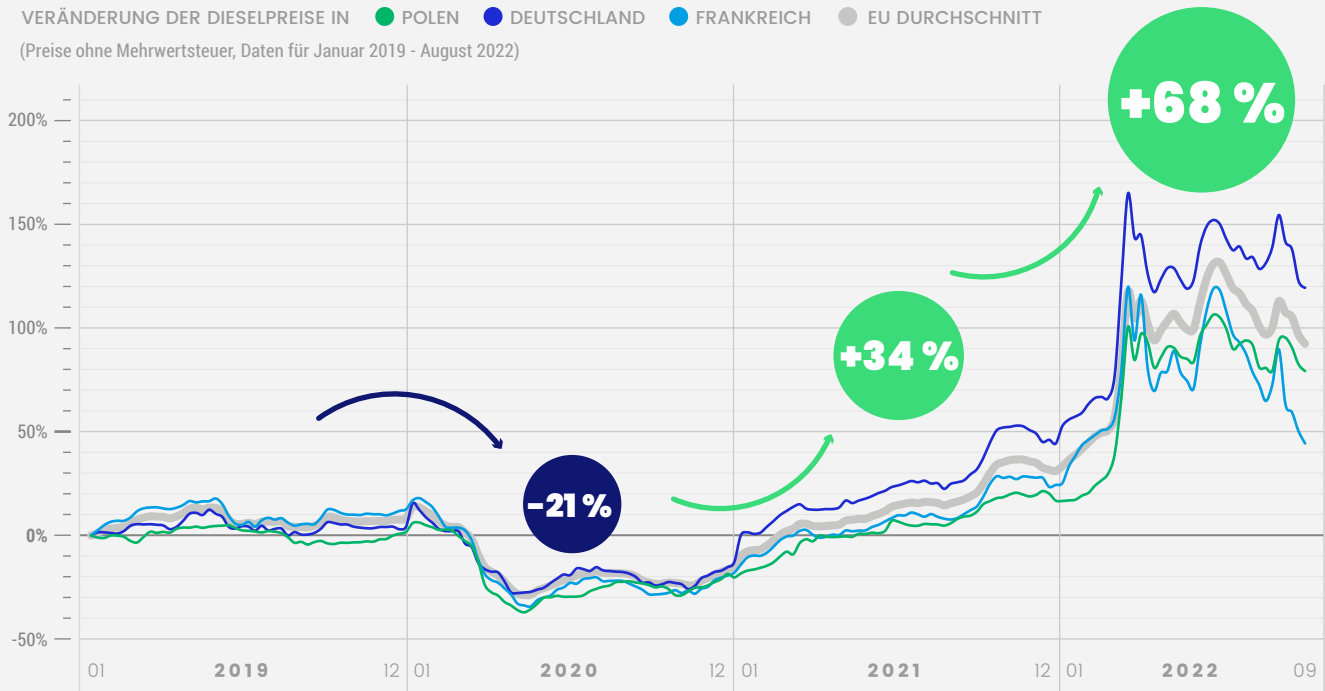
24,4 %

**Verkaufsanstieg von schweren
Lkw ab 16 Tonnen**
(im Vergleich zum Vorjahr).

Die Zahlen für die acht Monate des Jahres 2022 sind nicht mehr so optimistisch, auch wenn das Wachstum anhält. Die Neuzulassungen von Fahrzeugen stiegen um 2,7 %, aber die großen Märkte verzeichneten unterschiedliche Ergebnisse.

Günstiger Kraftstoff steigert die Wettbewerbsfähigkeit

VERÄNDERUNG DER DIESELPREISE IN ● POLEN ● DEUTSCHLAND ● FRANKREICH ● EU DURCHSCHNITT
(Preise ohne Mehrwertsteuer, Daten für Januar 2019 - August 2022)



Quelle: eigene Bearbeitung

Die Grafik zeigt den Rückgang der Kraftstoffpreise, der durch den Ausbruch der Pandemie verursacht wurde, deutlich. Im vierten Quartal begannen die Preise an den Weltbörsen zu steigen und damit auch die Kraftstoffpreise. Der Aufwärtstrend setzte sich fort, mit einem Höhepunkt nach dem Kriegsausbruches in der Ukraine und der russischen Aggression (In diesem Sommer ist der durchschnittliche Dieselpreis in Europa leicht gesunken und liegt 68 % über dem Durchschnitt für das gesamte Jahr 2021, und wenn man den August 2022 mit dem Januar 2019 vergleicht, ist der Preis 103 % teurer geworden).

Die Dynamik der Preissteigerung beim Diesel in Deutschland war im Referenzzeitraum höher als in Frankreich und Polen, was sich auch den steigenden Frachtpreisen niederschlägt. Frachtführer aus Polen tanken an inländischen Tankstellen und sind daher auf internationalen Strecken wettbewerbsfähiger, insbesondere in Ländern, in denen der Kraftstoff teurer ist.

Die weitere Preisentwicklung lässt sich nur schwer vorhersagen, da vieles von der Lage in der Ukraine

und Russlands Verhalten abhängt. In der Zwischenzeit haben die G7-Länder und die Europäische Union ein Verbot für den Transport von russischem Öl auf dem Seeweg beschlossen, das am 5. Dezember 2022 in Kraft treten wird. Die OPEC-Länder wiederum beschlossen im Oktober dieses Jahres, die Produktion zu drosseln, was zu einem weiteren Anstieg der weltweiten Aktienmärkte führen dürfte. Sicherlich wird sich diese Entscheidung auf die Kraftstoffpreise auswirken (Experten schätzen, dass Diesel 30-40 Cent pro Liter teurer werden könnte). Als Reaktion darauf hat die US-Regierung beschlossen, einen Teil ihrer Energiereserven freizugeben.

- 103 % - der Anstieg des Dieselpreises in Europa von Januar 2019 bis Ende August 2022. Der nächste Durchbruch könnte der 5. Dezember 2022 sein, wenn das Transportverbot für das russische Öl auf dem Seeweg in Kraft tritt.



02

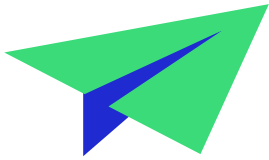


Trends

Bei der Idee einer grünen Lieferkette geht es nicht nur darum, den Planeten zu retten, sondern auch darum, Geld zu verdienen.

Vielleicht wird eine solche Aussicht die Unternehmen schneller dazu bringen, systemische Veränderungen vorzunehmen





Grüne Logistik: Die Lieferketten stehen vor einer Revolution

Heute spricht die ganze Welt über die Notwendigkeit der Nachhaltigkeit, zu der die so genannte grüne Lieferkette oder im weiteren Sinne die grüne Logistik einen wichtigen Beitrag leistet. Es sieht so aus, als würde die Nachhaltigkeitspolitik endlich nicht mehr nur ein schickes Schlagwort für Unternehmen zu sein, sondern zu einer gesetzlichen Verpflichtung für die gesamte Europäische Union und für Länder, mit denen sie zusammenarbeitet. Nur sind sich Hersteller, Logistikunternehmen und Frachtführer des Ausmaßes der bevorstehenden Veränderungen bewusst? Denn weder Ökonomen, Klimaexperten noch der durchschnittliche, vernünftige Verbraucher zweifeln daran, dass eine "grüne" Revolution bevorsteht.

Generell geht es bei der gesamten Philosophie der grünen Logistik nicht nur um die Begrenzung schädlicher Umweltauswirkungen und insbesondere um die Reduzierung von Kohlenstoffemissionen – obwohl das die Hauptziele sind –, sondern auch um die Erreichung von Geschäftszielen. Es geht darum, die Kosten der Logistikprozesse zu senken, die Gewinne zu steigern und gleichzeitig die Grundsätze der Nachhaltigkeit einzuhalten. Der Zeitpunkt für einen revolutionären Wandel mag unspezifisch erscheinen – die Pandemie und der Krieg in der Ukraine haben die bestehenden Versorgungsketten entweder unterbrochen oder geschwächt – aber paradoxerweise sind es gerade diese Ereignisse, die Europa vor Augen geführt haben, dass ein echter Wandel und nicht nur ein Scheinwandel notwendig ist.

ESG-Vorschriften werden den Transport beeinflussen

Und wie sieht das in der Praxis aus – oder besser gesagt: wie wird es aussehen? Darauf weist **Maximilian Birle** hin, der für den Bereich Sales and Service Telematics & Digital Services bei KRONE verantwortlich ist. Laut Birle liegt der Schlüssel zu einem systemischen Wandel in der umfassenden Umsetzung der ESG-Grundsätze (Environmental, Social und Corporate Governance), die die Europäische Kommission

bereits vor einigen Monaten in Angriff genommen hat. – Bald werden die Banken bei der Kreditvergabe nicht nur wirtschaftliche Kriterien berücksichtigen, sondern auch die Einhaltung von Nachhaltigkeitsprinzipien. Die neuen Kriterien werden auch die Standards im Verkehrssektor anheben, argumentiert er.

Die Europäische Kommission hat bereits neue Regeln für die sogenannte nichtfinanzielle Berichterstattung für große Unternehmen vereinbart, die mehr als 250 Mitarbeiter beschäftigen und einen Umsatz von mindestens 40 Millionen Euro haben. Ab 2024 müssen sie in ihren Berichten alle Risiken und Chancen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Corporate Governance offenlegen (d. h. die von Maximilian Birle erwähnten ESG-Grundsätze einhalten). Es wird erwartet, dass die Änderungen vier Jahre später für die meisten Unternehmen gelten werden, einschließlich derjenigen, die Güter in die EU-Märkte liefern. Eine der Säulen des ESG-Konzepts ist es, die fortschreitende Umweltzerstörung zu stoppen.

Elektro-Lkws wecken Zweifel

Einige Unternehmen haben jedoch – ohne auf EU- oder nationale Sanktionen zu warten – bereits begonnen, sich dem Nachhaltigkeitstrend aus eigenem Antrieb anzuschließen. Das bereits erwähnte Unternehmen KRONE beispielsweise arbeitet an einem Trailer-Projekt, das einerseits eine bessere Aerodynamik und andererseits einen eigenen Elektroantrieb mit angeschlossener Batterie vorsieht. Dadurch wird der Kohlendioxidausstoß um 40–60 % reduziert. Auch



Die Bahn ist eine gute Alternative

Ich glaube, dass die Schiene heute eine echte Alternative zum Landverkehr darstellt. Auch die Schmalspurbahnen sollten stärker in den Nahverkehr einbezogen werden. Wir transportieren die meisten unserer Produkte über den Schienenverkehr. Als Unternehmen, das Lösungen zur Reduzierung von Schadstoffemissionen umsetzt und sucht, werden wir die Entwicklung der Eisenbahn stets unterstützen.

Arūnas Strazdas

Direktor für Logistik und Infrastruktur bei dem litauischen Unternehmen Linas Agro*:

*Das Unternehmen ist der größte Anbieter landwirtschaftlicher Erzeugnisse in Litauen und steht an sechster Stelle der größten litauischen Unternehmen. Sie ist auf den Groß- und Einzelhandel spezialisiert.



alle großen Lkw-Hersteller setzen bereits Zugmaschinen mit Elektroantrieb ein, obwohl dies in großen Flotten noch die Ausnahme ist, da bis vor kurzem die Meinung herrschte, dass ein ökologischer Antrieb ein solcher mit Flüssiggas ist.

Andererseits sind CEOs und Supply-Chain-Manager – trotz aktueller Trends – immer noch skeptisch gegenüber den von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Änderungen. (Tatsächlich handelt es sich nicht mehr um Vorschläge: Das Fit-for-55-Paket der EU sieht vor, die Treibhausgasemissionen von Transportern und Lkw in acht Jahren um 55 % zu senken, wobei die EU-Länder bis 2050 Klimaneutralität erreichen sollen).

– Grüne Lösungen für den Schwertransport sind noch weit davon entfernt, in die Praxis umgesetzt zu werden. Elektro-Lkws befinden sich noch in der Testphase, während die eigentliche Alternative, nämlich gasbetriebene Lkw, aufgrund der gigantisch gestiegenen Gaspreise unrentabel geworden ist“, erklärt **Arūnas Strazdas**, Direktor für Logistik und Infrastruktur bei Linas Agro, dem größten Anbieter von Agrarprodukten in Litauen.

Und es ist schwer, ihm zu widersprechen. Der rasche Übergang zu alternativen Energiequellen (Batterien und Wasserstoff) wird enorme infrastrukturelle und finanzielle Herausforderungen für alle europäischen Länder mit sich bringen, nicht nur für die "Spitzenreiter". Zum Beispiel die Installation von Tausenden Ladestationen auf europäischen Parkplätzen. Schließlich müssen sie die Batterien der Sattelzugmaschine schnell wieder aufladen (1-2 Stunden), um Platz für die nächsten Fahrer zu schaffen und keine Zeit durch unnötige Stopps zu verlieren. Es scheint jedoch, dass der Weg für den Wandel bereits geebnet ist und die Europäische Kommission vor einer Energiewende nicht zurückschrecken wird.

Zunächst einmal die letzte Meile

Dies gilt umso mehr, als die Zahlen dramatisch ins Auge springen. Nach Angaben des EU-Rates verursacht der Verkehr – einschließlich des Straßenverkehrs – fast 25 % der Treibhausgasemissionen unseres Kontinents. Und das Volumen der beförderten Güter nimmt ständig zu: Schätzungen zufolge wird sich dieser Wert bis zum Jahr 2050 verdreifachen, und in den 100 größten Städten der Welt werden die schädlichen Emissionen, die allein durch Nutzfahrzeuge verursacht werden, um mehr als 30 % stei-

gen. Eine besondere Herausforderung scheint also die so genannte "letzte Meile" (vom Lager bis zum Kunden) zu sein, die angesichts der Zunahme des Online-Handels nicht nur die größten Kosten verursacht, sondern auch den größten Teil der Treibhausgasemissionen.

Der internationale Logistikdienstleister No Limit beispielsweise ist sich dessen bewusst und nimmt gerade auf der letzten Meile die wichtigsten Veränderungen vor, die zu einem geringeren Ausstoß von Kohlendioxid und anderen umweltschädlichen Verbindungen führen. – Zunächst muss überlegt werden, welcher Teil der Lieferkette emissionsfrei sein soll, denn es ist unmöglich, alle Änderungen auf einmal vorzunehmen. Wir haben das Konzept vom "Smart City im Visier", sagt **Maciej Rybak**, Direktor für Vertrieb und Kundenbeziehungen bei No Limit (Auszug aus einer Diskussion über grüne Logistik auf der Konferenz der Tageszeitung Rzeczpospolita in Warschau).

Das Unternehmen investiert bereits in umweltfreundliche Transportmittel und liefert seit 2015 emissionsarm an IKEA-Kunden. Im ersten Halbjahr 2022 wurden beispielsweise 35 % der Haushalte in Warschau und 15 % in Poznań mit Elektroautos beliefert. Die Unternehmensleitung macht keinen Hehl daraus, dass die Zusammenarbeit mit dem schwedischen Partner den Anstoß zu weiteren Veränderungen gegeben hat.



2030 r.

Das Fit-for-55-Paket der EU sieht eine Senkung der Treibhausgasemissionen von Lieferwagen und Lkw um 55 % innerhalb von acht Jahren vor.

Grüne Logistik in Lagern

Auch im Bereich der Lagerhaltung, die ja das Herzstück der Lieferkette ist, schreitet der Wandel ermutigend voran. So ist es beispielsweise bezeichnend, dass es in Westeuropa immer schwieriger wird, eine Genehmigung für ein Lager zu erhalten, das nicht den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und der grünen Logistik entspricht. – Wir wollen, dass jedes neue Lagerhaus den Nachhaltigkeitsanforderungen entspricht, auch wenn dies schwierig ist, da die Bauunternehmer ständig so billig wie möglich bauen wollen. Wir haben kürzlich alte Lagerhallen in Österreich gekauft, die wir in emissionsarme Lagerhallen umwandeln wollen", verrät **Ewald Raben**, CEO der Raben Group, auf dem 4. TSL Industry Leaders' Meeting.

Die Raben Group ist mit dieser Politik nicht allein: In Europa hat bereits fast ein Drittel der Lagerhäuser die so genannte Multikriterien-Zertifizierung erhalten, bei der die Grundsätze der Nachhaltigkeit berücksichtigt werden. Der Druck des Marktes und die immer strengereren Umweltvorschriften führen dazu, dass potenzielle Mieter keine Flächen anmieten wollen, die nicht z. B. ein BREEAM- oder LEED-Zertifikat erhalten haben. – Der Bedarf an umweltfreundlichen Lösungen wird bereits von den Mietern oder Finanzinstituten selbst geäußert", bestätigt **Patrycja Rubik**, CEO von Wareh.com, einem Unternehmen, das Lagerhäuser ver-

DOCK SCHEDULER ON

Erhöhte Lagerumschlagskapazität und bessere Zusammenarbeit mit Frachtführern

Dock Scheduler ist eine intuitive und flexible Slot-Management-Lösung

Harte und weiche Einsparungen werden erzielt. Effiziente Planung von Personal, Ausrüstung und Kommunikation mit Frachtführern und Spediteuren.

Keine Warteschlangen mehr vor dem Lager. Reduzierung der Wartezeiten beim Verladen um bis zu 70 %.

Erhöhung der Umschlagskapazität um 25 %. Die Arbeitslast wird gleichmäßig für einen bestimmten Tag geplant.

Verbesserte Sicherheit und Compliance. Zentralisierte Informationen und umsetzbare Daten für bessere Entscheidungen und Kontrolle.

**SEHEN SIE, WIE ES
FUNKTIONIERT**



mietet. – Die EU-Vorschriften fördern auch Investitionen in umweltfreundliche Industrieanlagen. Die Herausforderungen bestehen darin, den Kohlenstoff-Fußabdruck zu verringern, den Stromverbrauch zu reduzieren, Wasser sparsam zu verwenden oder Ressourcen optimal zu nutzen, fügt sie hinzu.

Was bedeuten eigentlich grüne Logistiklösungen für große Lagerhäuser? Meistens geht es um die Installation von Fotovoltaikanlagen und Wärmepumpen, einen effizienten Wasserverbrauch, eine durchdachte Lagerverwaltung, aber auch um die Optimierung der Auftragskommissionierung und eine möglichst weitgehende Automatisierung der Lagerprozesse. Im weiteren Sinne geht es auch um die Ansiedlung von Lagern in der Nähe der Endkunden, um die Transportwege zu verkürzen und damit die schädlichen Auswirkungen des Transports auf die Umwelt zu verringern. Es gibt übrigens noch viele weitere, mehr oder weniger komplexe Maßnahmen dieser Art.

Feuerbekämpfung mit einem Eimer

Zumindest einige dieser Maßnahmen sind jedoch ohne einen fortgeschrittenen Digitalisierungsprozess der Lieferkette nicht möglich. Und das ist in Europa immer noch unterschiedlich, vor allem in der Phase der Versorgungs- und Transportplanung. Laut Eurostat nutzen zum Beispiel rund 70 % der europäischen Großunternehmen Cloud-Lösungen, während der Digitalisierungsgrad in kleinen und mittleren Unternehmen nur 40 % beträgt. Obwohl nach mehreren Pandemiewellen ein zunehmender Prozentsatz von Herstellern, Händlern und Frachtführern erklärte, dass sie technologische Verfahren eingeführt hätten, blieb es in der Praxis oft bei Erklärungen.

Dieser Mechanismus wird von **Paweł Ziaja**, Produktleiter bei CargoON, einer Organisation, die sich mit der Implementierung digitaler Lösungen für die Logistik befasst, erläutert. – Die Hersteller erklären oft, dass sie keine Zeit haben, neue Lösungen zu implementieren, weil sie zu sehr damit beschäftigt sind, die aktuellen Brände zu löschen. An Herausforderungen mangelt es in der Tat nicht: Probleme mit der Verfügbarkeit von Fahrzeugen, längere Transportzeiten, Fahrermangel usw. – sagt er.

Wie Ziaja weiter ausführt, führt diese Art des Denkens jedoch ins Leere: Der Vergleich mit einem Feuer ist hier durchaus angebracht. – Auf neue Lösungen zu verzichten bedeutet, ein großes Feuer mit einem kleinen Eimer löschen zu wollen. Je größer das Feuer

wird, desto schneller muss man den Eimer nachfüllen. Und doch ist es möglich, in automatische Sprinkleranlagen zu investieren, d.h. die logistischen Abläufe in einem Unternehmen zu verbessern. Und sei es nur, um schneller auf Krisensituationen reagieren zu können", fügt Paweł Ziaja hinzu.

Es zahlt sich aus

Auch **Maximilian Birle** (KRONE) ist überzeugt, dass die Digitalisierung von Logistikprozessen zu einer höheren Effizienz in der Lieferkette führt, die Umsetzung von Nachhaltigkeitsmaßnahmen ermöglicht und

man gleichzeitig damit Geld verdienen kann. – Wenn man einen Sattelaufleger von Berlin nach Amsterdam schickt, der nur zu siebzig Prozent ausgelastet ist, und dank der Digitalisierung unterwegs noch vier Paletten nachladen kann, verdient man 400 Euro zusätzlich. Und das alles dank einer digitalen Software, die die Auslastung des Laderaums überwacht – erklärt Birle.

Denn grüne Logistik bedeutet nicht nur kostspielige Investitionen zur Rettung des Planeten, sondern schlägt sich in der Praxis auch in konkreten finanziellen Ergebnissen nieder. Entweder jetzt oder in den nächsten Jahren.

Geringere Emissionen von Lastwagen und Lagern

Die Begrenzung der Treibhausgasemissionen in der gesamten Lieferkette hat für uns Priorität. Wir sind der SBTi-Initiative beigetreten, und die vereinbarten Ziele umfassen in erster Linie die Reduzierung unserer eigenen Emissionen um 38,7 % gegenüber 2020 sowie die Verpflichtung der wichtigsten Frachtführer zur Dekarbonisierung. Außerdem arbeiten wir systematisch daran, die Emissionsintensität des Transports durch effizientere Beladung, bessere Routenplanung und Modernisierung der Flotte zu verringern. In diesem Jahr hatten wir auch die Gelegenheit, ein Projekt mit dem ersten Elektro-Lkw zu starten. Wir arbeiten auch daran, den Kohlenstoff-Fußabdruck der Gebäudenutzung zu verringern. Das wichtigste Projekt in dieser Hinsicht ist derzeit der Bau des ersten nahezu emissionsfreien Lagers in unserer Niederlassung in den Niederlanden.

Piotr Lachowicz

Experte für Nachhaltigkeit bei der Raben Group



03

Zusammenfassung und Prognosen

Die hohen Energiepreise und die Inflation erdrücken die europäischen Volkswirtschaften. Die Nachfrage geht zurück und damit auch der Bedarf an Lieferungen.

Aber die Lieferketten werden gestärkt aus dieser Situation hervorgehen.



Es kommt eine Abkühlung. Für Volkswirtschaften und Lieferketten



Der wirtschaftliche Abschwung – oder besser gesagt die sich abzeichnende Wirtschaftskrise in Europa – wird in den Aussagen der Experten und von den Managern der Lieferketten immer deutlicher erkannt. Wie sich dies auf die Frachtraten und die Verfügbarkeit von Laderaum auswirken wird, lässt sich heute noch nicht sagen. Auf jeden Fall sieht der Transport- und Logistikmarkt in den kommenden Monaten keine Ereignisse, die die Kapazitätsnachfrage drastisch reduzieren könnten. Aber die Frachtnachfrage wird sicherlich bald zurückgehen.

Trotz eines deutlichen Produktionsrückgangs auf den europäischen Märkten ist die Nachfrage nach Laderaum nicht rückläufig. Ein symptomatisches Beispiel liefert **Guido Kuckartz**, ein erfahrener Logistikmanager, der derzeit für die Entwicklung der DACH-Märkte bei dem Technologieunternehmen CargoON verantwortlich ist. – Im Frühjahr dieses Jahres kam es zu einem starken Einbruch des Laderaumangebots auf der Strecke von Italien nach Deutschland. Dies geschah nach dem Ausbruch des Krieges in der Ukraine, der einen starken Anstieg der Energiekosten verursachte, von dem viele wichtige Sektoren der italienischen Wirtschaft betroffen waren. Insbesondere die Stahlindustrie, die von ukrainischen Lieferungen abhängig war. Man sollte meinen, dass die Kapazitätsnachfrage zurückgehen würde, aber das Gegenteil war der Fall. Das Verhältnis von Frachtnachfrage zu Laderaumangebot erreichte sogar ein Verhältnis von 75 % zu 25 %. Offensichtlich haben die Lieferungen nach Deutschland in vielen Bereichen zugenommen, so dass die Lücke geschlossen werden konnte", kommentiert Kuckartz.

Geringer Konsum, weniger Lieferungen

Es scheint also, dass sich die Verlangsamung und dann die erwartete Krise nicht in einem starken Rückgang der Kapazitätsnachfrage überall und in gleichem Maße äußern wird, sondern eher in loka-

len Rückgängen auf bestimmten Strecken, in bestimmten Wirtschaftszweigen. Aber dass die Krise die Nachfrage nach Transportmitteln verringern wird, daran wird wohl niemand zweifeln. Die Frage ist nur, wann dieser Prozess spürbar einsetzen wird.

Wie verändern sich die Lieferketten?



- Große Unternehmen versuchen, die Funktionsweise ihrer Liefernetze zu ändern, um Versorgungsprobleme zu vermeiden.
- Sie verzichten zunehmend auf Langstreckentransporte zugunsten einer lokalen, inländischen Beschaffung.
- Die Automobilindustrie (Stellantis, Peugeot, Citroen, Opel, Fiat u. a.) verlagert ihre Produktionsstätten in jedem Land auf lokale Zulieferer.
- Höhere Lieferkosten werden durch kürzere Transportwege und eine geringere Unterbrechung der gesamten Lieferkette kompensiert.

Die Transportnachfrage wird sinken

Die spanischen Transportunternehmen durchleben derzeit eine der turbulentesten Phasen der modernen Geschichte. Die Energiekosten und die Inflation steigen, während sich die Digitalisierung und die Energiewende beschleunigen. Die Versorgungsketten können die ständig steigende Nachfrage nicht bewältigen, weil es an Rohstoffen und Komponenten für die Produktion mangelt. Unter diesen Bedingungen übersteigt der Frachtbedarf das Angebot an Frachtraum bei weitem. Dieser Trend wird jedoch angesichts des erwarteten Konsumrückgangs und der Industrietätigkeit bald zu Ende gehen.

Ramón Valdivia

Vizepräsident der Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)



Ramón Valdivia, Vizepräsident der Asociación de Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) mit Sitz in Madrid, zweifelt nicht an diesem Trend. Und Spanien ist schließlich einer der dynamischsten Transportmärkte in Europa. – Diese Dynamik könnte sich jedoch in den kommenden Monaten abschwächen, zumindest in einigen Teilsektoren des Transports und der Logistik. Denn alles deutet darauf hin, dass die Nachfrage der privaten Haushalte deutlich zurückgehen wird, ebenso wie die Industrieproduktion und die Investitionskapazität der Unternehmen. Eine geringere Industrieaktivität und ein geringeres

Handelsvolumen führen zu einer geringeren Transportnachfrage, so der ASTIC-Vizepräsident.

Diese Prognose wird von **Nuria Lacaci**, der Generalsekretärin der Asociación de Cargadores de España (ACE), einer Vereinigung spanischer Verlader und Logistikmanager, bestätigt. – Der Krieg in Europa, die galoppierende Inflation sowie die Rohstoff- und Energiekrise haben bereits zu einem Rückgang der Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen geführt. Ein weiterer Konsumrückgang wird sich auf alle Wirtschaftszweige auswirken, auch auf den Straßentransport, prognostiziert er. Doch die spanischen Hersteller suchen – wie die Logistikmanager in den meisten europäischen Ländern – bereits nach Lösungen, um die Kontinuität ihrer Lieferungen zu gewährleisten. Vor allem verlagern sie die Produktionszentren näher an die Vertriebsstandorte und suchen nach Lieferanten, die näher bei ihnen sind. All dies, um die Abhängigkeit vom Straßenfernverkehr, vor allem aber vom Seeverkehr, zu verringern.

Lange und teure Seewege

Przemysław Piętak, Supply Chain Advisory Director bei CBRE, weist auf die Grenzen des Langstreckentransports hin – insbesondere von chinesischen Häfen nach Europa. – Trotz sinkender Frachtkosten sind die globalen Lieferketten weiterhin gestört, insbesondere bei Lieferungen von China nach Europa.

... **Nach einer Analyse von Flexport beträgt die durchschnittliche Gesamtdauer, vom Wareneingang in Asien bis zur Entladung im Zielhafen, inzwischen rund 95 Tage.**

Noch im Jahr 2019 war sie um fast einen Monat kürzer, wie der Bericht bestätigt.

Die reichsten Volkswirtschaften wie Deutschland, der Niederlande und des Vereinigte Königreich sind dagegen in hohem Maße auf Seetransport angewiesen. Häfen in Hamburg, Rotterdam oder Felixstowe in England nehmen die Lieferungen entgegen, die dann an Hersteller und Händler in einzelnen Ländern und sogar auf dem ganzen Kontinent verteilt werden.

Aber nicht nur die Lieferzeiten sind ein Problem für die Schifffahrt, sondern auch die nach wie vor hohen Frachtkosten, die das Niveau von vor der Pandemie nicht wieder erreicht haben. – Laut XSI-Index koste-

Ungewissheit ist die Norm



In ganz Europa sagen Manager in Produktions- und Handelsunternehmen das Gleiche: Unsicherheit ist die neue Realität und wird uns noch einige Zeit begleiten. Der Krieg in der Ukraine hat zu einem enormen Aufwärtsdruck auf die Energiepreise geführt. Und doch stellen sie in vielen Branchen einen großen Kostenfaktor dar, der sich kurzfristig nicht so leicht reduzieren lässt. Die Planung von Angebot und Nachfrage stellt für Unternehmensleiter heute eine große Herausforderung dar. Die steigende Inflation beeinflusst die Kaufentscheidungen der Verbraucher, stellt die Hersteller aber gleichzeitig vor die Herausforderung, die tatsächliche Nachfrage klug zu planen. Auf der anderen Seite stören Engpässe bei den Komponenten für die Produktion die Produktionskapazitäten der Unternehmen. Darüber hinaus üben der Fahrermangel und die steigenden Kraftstoffpreise einen Aufwärtsdruck auf die Frachtraten aus. Positiv zu vermerken ist jedoch, dass die Pandemie die Digitalisierung des Transport-Ökosystems beschleunigt hat, da dies nun als Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit der Lieferkette angesehen wird.



Antoine Bertrand

CEO von CargoON

te ein Vierzig-Fuß-Container von Asien nach Europa noch im Februar dieses Jahres mehr als 14.000 Dollar, während er heute bereits unter 8.000 Dollar liegt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Markt sich erholt hat und sich die Preise wieder normalisiert haben. Trotz der jüngsten Rückgänge ist der Seetransport immer noch um ein Vielfaches teurer als vor der Pandemie, als der Transport eines Containers auf dem Seeweg normalerweise weniger als zweitausend Dollar kostete“, erklärt Przemysław Piętak von CBRE.

Die Gaspreise vernichten das Unternehmertum

Es fällt schwer, der These zu widersprechen, dass die globalen Lieferketten einer enormen Steigerung der Energiepreise geführt den Zustand vor der Pandemie noch nicht erreicht haben. Angesichts der neuen Herausforderungen und Schwierigkeiten scheint es, dass die logistischen Versorgungsnetze, die mit

Arbeit, Vorratsbeschaffung und ständiger Reaktion auf Notfälle überlastet sind, nur in einem Abschwung und dann in einer Rezession zur Ruhe kommen werden. Und dass das letztere unmittelbar bevorsteht, zeigt ein Blick auf die wirtschaftliche Situation in Deutschland, die schließlich die wirtschaftliche Gesundheit der meisten europäischen Länder beeinflusst. Die Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK) schlägt Alarm: Ein Drittel der Unternehmen hat Investitionsmitteln gestoppt, um auf aktuellen Risiken durch hohe Energiepreise reagieren zu können.

- Der gigantische Anstieg der Gaspreise wird erhebliche Folgen für die deutsche Wirtschaft haben. In der Tat, das ist bereits geschehen. Im Osten des Landes gibt es eine wachsende Zahl von kleinen und mittleren Unternehmen, die deshalb ihre Produktion eingestellt haben. Dazu gehören zum Beispiel größere Bäckereien oder Keramikhersteller, da sie im Produktionsprozess viel Energie verbrauchen, erklärt Guido Kuckartz von CargoON. In jedem Fall haben die Gas-

DIE WICHTIGSTEN HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE TRANSPORT-UND LOGISTIKBRANCHE

laut **Guido Kuckartz**,
Supply-Chain-Experte
und Manager bei CargoON.



Inflation

Verlangsamte Investitionen in neue Fahrzeuge,
Anhänger und IT-Systeme.



Mangel an Fahrern

Unattraktives Arbeitsmodell für junge Menschen,
fehlende Karrieremöglichkeiten.



Mangel an Teilen im Automobilsektor

Mangel an Bauteilen für Neuwagen,
aber auch für Gebrauchtwagen.



Niedriger Wasserstand in europäischen Flüssen

Einschränkung der Binnenschifffahrt,
insbesondere in Deutschland, den Niederlanden,
Frankreich und Italien.



Mangel an Laderaum

Mangel an Fahrern, steigende Kosten
für die Instandhaltung des Fuhrparks.



Knappheit und Preis von Flüssiggas

Die europäischen Flotten werden größtenteils mit
Flüssiggas betrieben. (In einigen Ländern bis
zu 10-20 %). Der Anstieg der Gaspreise hat die
Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmen
drastisch verringert.



Steigender Dieselpreis

Steigende Wartungskosten für den Fuhrpark.

preise auch direkte Auswirkungen auf die deutschen Frachtführer, die in den letzten Jahren auf Anregung der Regierung von Diesel auf Autogas umgestiegen sind. – Aufgrund der stark gestiegenen Energiepreise und des anhaltenden Fahrermangels mussten zahlreiche Transportunternehmen – vor allem die kleineren – einen Teil ihrer Lkw entsorgen oder den Betrieb einstellen, so Kuckartz weiter.

Etwas Optimismus

Na gut, aber können wir zum Schluss noch etwas Optimistisches sagen? Diese Frage hören wir oft von Teilnehmern der Lieferkette auf zahlreichen Konferenzen und Branchentreffen. In der Tat, das können

wir auf jeden Fall. Ramón Valdivia, Vizepräsident von ASTIC, drückt es so aus: – Seit Jahrzehnten arbeitet der Transport- und Logistiksektor in einem sich wandelnden Umfeld, hat es aber immer geschafft, alle Schwierigkeiten zu überwinden. Unsere Branche hat eine große Fähigkeit, sich an jede neue Situation anzupassen. Und das wird sich auch nicht ändern.

Es ist schwer, einen besseren Kommentar zu finden, um die Situation zu beschreiben. Die Abkühlung der europäischen Volkswirtschaften, die für die meisten von uns unwillkommen ist, wird den "glühenden" Lieferketten eine Atempause verschaffen. Sie wird es ihnen ermöglichen, sich vom Schock der Pandemie und des Kriegsausbruchs in der Ukraine zu erholen.



Logistik braucht Digitalisierung



Ein großes Problem für spanische Frachtführer ist der Mangel an Fahrern, der die Kapazitäten begrenzt. Die begrenzte Digitalisierung ist auch eine Herausforderung für die Lieferketten, insbesondere die mangelnde Sichtbarkeit der nachgelagerten Prozesse, vom Erzeuger bis zum Vertrieb. Was die Frachtraten anbelangt, so werden sie, wenn sie schon nicht bald sinken, so doch zumindest auf ihrem derzeitigen Niveau stabilisiert. Laut der jüngsten MIT-MA-Studie ist der Durchschnittspreis für den Straßenverkehr im Vergleich zu 2021 um 13,87 % gestiegen. Weitere Preiserhöhungen könnten für die übrige Lieferkette und letztlich für die Verbraucher nicht tragbar sein.



Nuria Lacaci

Generalsekretärin der Asociación de Cargadores de España (ACE)

Autoren



Piotr Roczniak

Head of Business Consulting bei Trans.eu

Fachund 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.





Autor des Textes:

Marek Szymański

Aufbereitung der Daten:

Piotr Roczniak

Inhaltliche Unterstützung:

Guido Kuckartz

Projektkoordination:

Monika Kulej – Ślusarska

Grafische Gestaltung:

Anna Sikora

Projektunterstützung:

Anna Palluch-Przybyła
Verónica Rodríguez

Oktober 2022



BY (T) TRANS.EU

Noch Fragen?

Bitte kontaktieren Sie uns:

info.de@cargoon.eu



www.cargoon.eu