

#3

CARGO ON

BY (T)TRANS.EU

Market Insights

Informationen aus der
Logistik- und Transportwelt



- **Kraftstoff ist Gold wert**
Was werden die nächsten Monate bringen?
- Unberechenbare Lieferketten
- **Digitalisierung**, der Weg zum Überleben

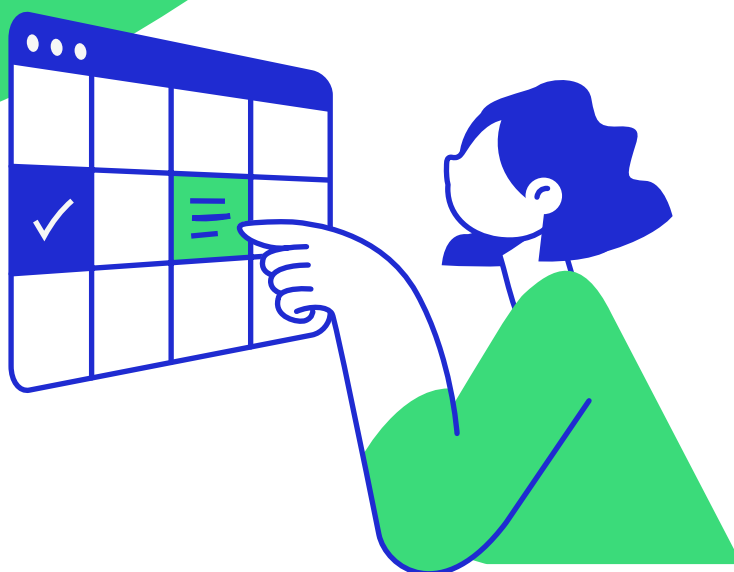


BY (T) TRANS.EU

CargoON von Trans.eu Group S.A. ist eine digitale Frachtplattform, die dabei hilft, Prozesse, Kommunikation und Dokumentation im Zusammenhang mit dem Straßentransportmanagement zu optimieren und zu automatisieren.

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

Der Schöpfer der Marke ist **Trans.eu Group S.A.** – ein Anbieter von innovativen Lösungen für die Transport- und Logistikbranche, der seit 2004 erfolgreich eine der wichtigsten Logistikplattformen Europas entwickelt.





Für einen guten Start

Weniger planen, mehr reagieren

Das laufende Jahr hat mit vielen Sorgen, aber auch mit einigen Hoffnungen begonnen. Alles deutet darauf hin, dass die Inflation langsam zurückgehen wird, auch wenn wir in Europa noch etwas länger auf ein ordentliches Wirtschaftswachstum warten müssen. Manager und Logistiker beobachten die Entwicklung mit Besorgnis, aber mit kühlem Kalkül. Das bedeutet, dass sie konkrete Entscheidungen im Eiltempo treffen und flexibel auf neue Überraschungen reagieren. Die vielleicht größte Unsicherheit ist der Dieselpreis angesichts des am 5. Februar dieses Jahres verhängten Embargos für die Lieferung von Energierohstoffen aus Russland. Wird es keinen Mangel an Kraftstoff für Lkw geben, oder wird LNG den Bedarf der europäischen Volkswirtschaften, einschließlich des Transportsektors, decken? Fragen und Herausforderungen gibt es viele, der Kraftstoff ist nur eine davon. Vorerst bleibt es bei einer Ad-hoc-Reaktion auf weitere Erschütterungen der Stabilität der Lieferketten. Mit einem Wort: Management durch Reaktion. Hier und jetzt.

Wir möchten Ihnen gerne die nächste Ausgabe unseres Berichts vorstellen.

Das CargoON-Team

Was gibt es in Market Insights ON #3



Europa auf dem Spotmarkt _____ **7**

Die Frachtpreise wurden am stärksten durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise beeinflusst, obwohl dies nicht das einzige Kriterium war.

Die Kraftstoffkrise _____ **8**

Die große Unbekannte sind die Auswirkungen des Embargos der Europäischen Kommission für russische Energierohstoffe ab dem 5. Februar dieses Jahres.

Kraftstoff und Fracht _____ **10**

Schätzungen zufolge machen die Kraftstoffkosten heute etwa 40-50 % der Gesamtkosten eines Fuhrparks aus.

Deutschland: Kraftstoff schadet der Wettbewerbsfähigkeit _____ **12**

Deutschlands Abschwung als Europas Wirtschaftsführer hat sich auf den Zustand anderer Volkswirtschaften ausgewirkt. Und es ist noch nicht vorbei.

Frankreich widerstandsfähig nach Covid _____ **14**

Wie sich die Kraftstoffkosten und Frachtpreise in Frankreich im Vergleich zu den großen europäischen Transportländern entwickelt haben.

Spanien: niedrigere Raten, alte Probleme _____ **16**

Der Druck der spanischen Verlagerer und Spediteure geht in die Richtung, die Frachtraten auf dem Niveau vom Ende des letzten Jahres zu halten.

Die Niederlande rechnen die Kosten um 17

Verlader und Frachtführer müssen sich auch mit dem neuen Tarifvertrag in den Niederlanden und einer Erhöhung des Mindestlohns um 10 % auseinandersetzen.

Polen: der größte Frachtführer Europas 19

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Lage scheint es jedoch keinen großen Einbruch auf dem Frachtmarkt zu geben. Steigende Kosten können zu einer schnelleren Konsolidierung der Branche führen.

Droht Italien eine Rezession? 20

Kraftstoff- und Frachtpreise im Vergleich zum europäischen Durchschnitt in ausgewählten Ländern (2022)

Inflation im Rückwärtsgang? 22

Nach Prognosen der Europäischen Kommission wird die Inflation auf dem europäischen Markt im Jahr 2023 auf 7 % und im darauf folgenden Jahr auf 3 % sinken.

Seite 24

In den Aussagen von Logistikmarktexperten überwiegt die Angst vor dem Chaos in den Lieferketten, was für die Manager ein weiteres Jahr ohne Planung, sondern nur im Hier und Jetzt bedeutet.

02

Kommentare und Prognosen

03

Herausforderungen und Trends 2023

Laut Prognosen von Managern und Vorstandsvorsitzenden europäischer Unternehmen stehen die Volkswirtschaften und Lieferketten im laufenden Jahr zwar vor vielen Herausforderungen, aber es muss nicht wieder ein Jahr der drastischen Abschwächung der Handelsströme sein.

Seite 30

01



Marktanalyse

Der wirtschaftliche Abschwung und die hohe Inflation haben Hersteller, Vertriebsunternehmen und Frachtführer in eine schwierige Lage gebracht.

Dies liegt daran, dass nicht alle Kosten an den Endkunden weitergegeben werden können.

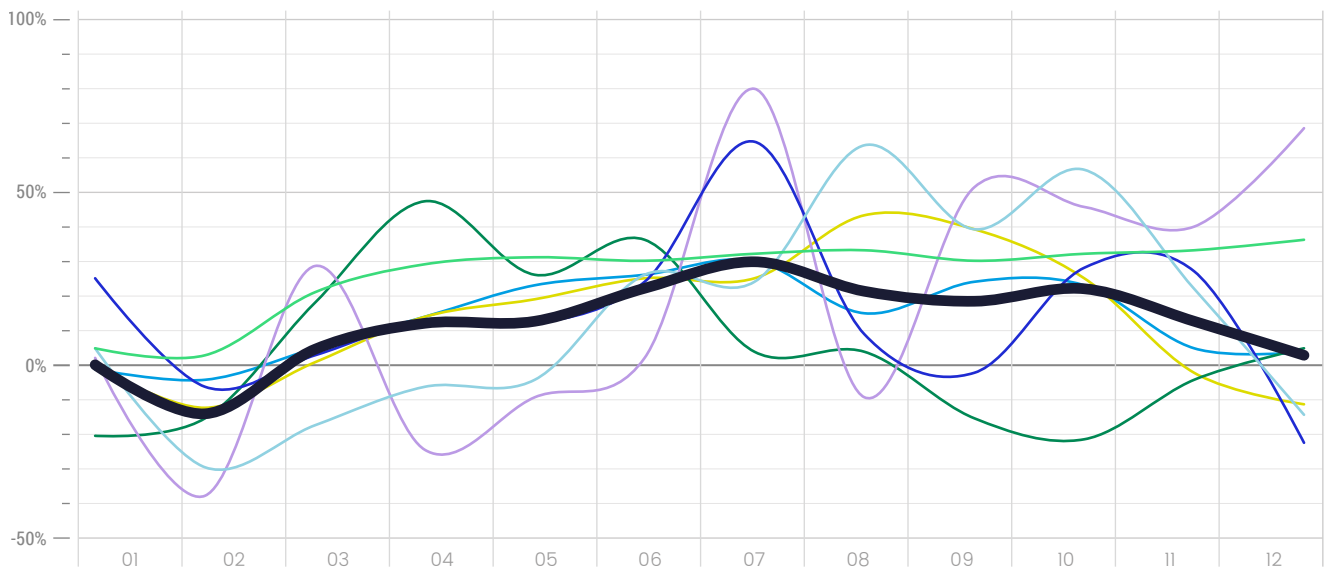


Europa auf dem Spotmarkt

VERÄNDERUNG DER DURCHSCHNITTlichen TRANSPORTPREISE IM JAHR 2022

NATIONALER STRAßENVERKEHR IN EUROPA 2022 ● DE ● FR ● ES ● IT ● NL ● BE ● PL

● EU-DURCHSCHNITT, JANUAR 2022



Quelle: CargoON-Plattform, Trans.eu

Die Entwicklung der Beförderungspreise im vergangenen Jahr glich einer wahren Achterbahnfahrt. Aber es konnte gar nicht anders sein. Die Aggression in der Ukraine und ihre sozioökonomischen Folgen (Ausbruch der Energiekrise, steigende Energie- und Kraftstoffpreise, drastische Inflation) haben den Transportmarkt destabilisiert. Die unterbrochenen Lieferketten, die nach der Pandemie noch nicht wiederhergestellt waren, wurden erneut von starken Erschütterungen getroffen. Für die Vertriebsnetze in Europa – aber auch weltweit – leuchtete das rote Warnlicht wieder auf.

Leider wird das Datum des 24. Februar 2022, des Beginns der russischen Aggression in der Ukraine, noch lange Zeit ein wichtiger Bezugspunkt für die Situation in den einzelnen europäischen Volkswirtschaften sein. Das Schaubild zeigt deutlich, dass die Zinssätze seit der russischen Aggression rasch angestiegen sind und ei-

nen Höchststand von 29 % über dem Stand von Januar 2022 erreicht haben. In der zweiten Jahreshälfte begann sich die Lage auf dem Transportmarkt zu normalisieren, und die Preise fielen langsam und erreichten im Dezember 2022 fast das Vorkriegsniveau.

Die Frachtkosten fielen von Land zu Land unterschiedlich aus, wobei der Durchschnitt in bestimmten Ländern auf einigen Strecken erheblich vom europäischen Durchschnitt abwich. Wie zu erkennen ist, verzeichneten der italienische und der niederländische Markt große Schwankungen, während Polen und Deutschland, die Spitzenreiter im europäischen Frachtaufkommen, sich den europäischen Durchschnittsraten annäherten. Die Frachtpreise wurden am stärksten durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise beeinflusst, obwohl dies nicht das einzige Kriterium war.

WIE GEHT'S WEITER?



Das Lieferketten-Management ist seit Anfang 2020 ein fortlaufender Prozess, der auf die Bewältigung des ständigen Wandels ausgerichtet ist. Die Versorgungsnetze sind nach der Pandemie und jetzt durch den anhaltenden Krieg in der Ukraine immer noch geschwächt. 2023 wird weiterhin eine Zeit der Ungewissheit sein, die Manager werden gezwungen sein, spontane Entscheidungen zu treffen, und die längerfristige Planung ist sowohl sehr schwierig als auch mit großer Unsicherheit behaftet.

02

Der Ansatz für Beförderungsverträge wird eine Kombination aus einem vertraglichen Ansatz sein. Dies ermöglicht die Erstellung eines Budgetrahmens für das kommende Quartal oder Jahr und einen Spot-Ansatz, d.h. die Beobachtung der Marktpreise und die Suche nach fehlender Kapazität durch die Organisation von Schnellangeboten (RFQs) für spezifische Transportaufträge. Es handelt sich um eine nicht unbedeutende Technologie, die die Schaffung privater Börsen in Verbindung mit der Automatisierung der Überprüfung der Frachtführer (Einhaltung der Vorschriften).

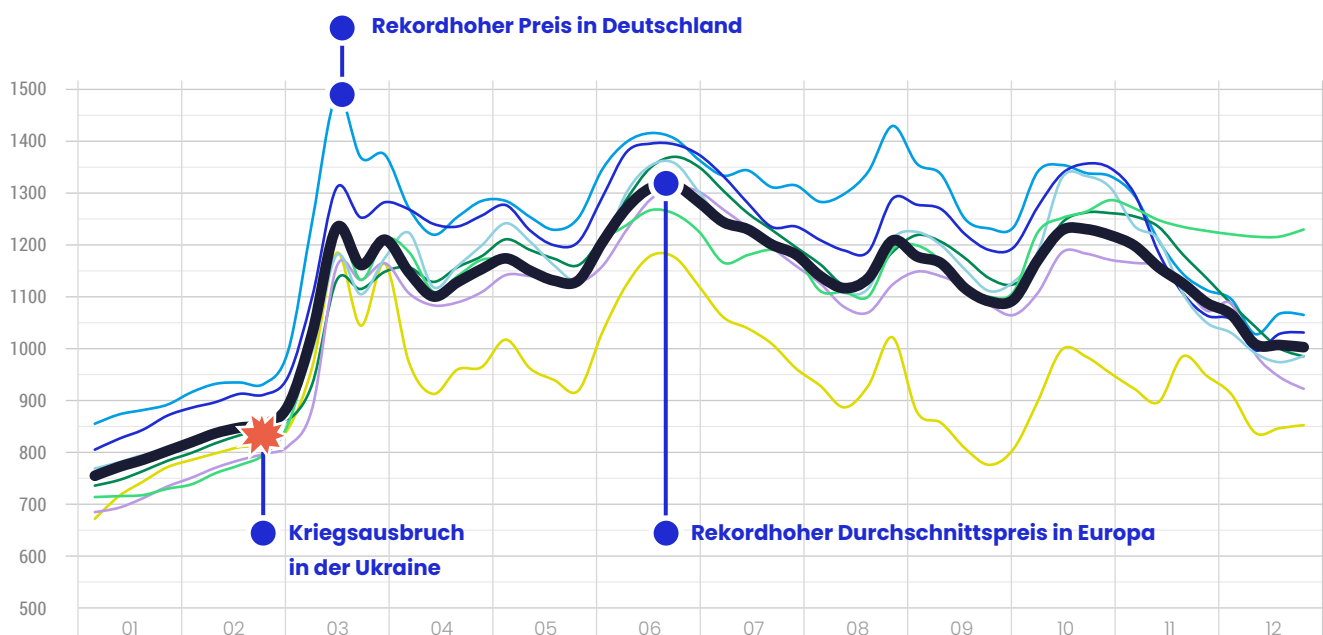
03

Ein zunehmender Trend ist die Digitalisierung der Lieferkette, in der Transportmanagementsysteme ein wichtiger Bestandteil sind. Die Digitalisierung hat viele Lieferketten bei aufeinander folgenden Lockdowns gerettet – und die Manager wissen das. Die Erfahrungen mit der Pandemie zeigen, dass die Automatisierung der Logistik (und der Managementprozesse im Allgemeinen) zu spürbaren Einsparungen führt.

Die Kraftstoffkrise

DER DIESELPREIS IN EUROPA IM JAHR 2022 (€/1000L)

IM HINTERGRUND SCHWANKUNGEN DER RATEN IN AUSGEWÄHLTEN EUROPÄISCHEN LÄNDERN ● DE ● FR ● ES ● IT ● NL ● BE ● PL



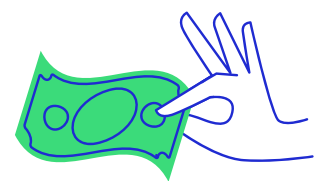
Quelle: Wöchentliches Öl-Bulletin, Europäische Kommission

Die Energiekrise und die hohen Rohstoffpreise, die durch den Ausbruch des Krieges in der Ukraine verursacht wurden, waren die Hauptgründe für die hohen Kraftstoffpreise im vergangenen Jahr. Der durchschnittliche Dieselpreis (ohne Zollgebühren und Steuern) im Jahr 2022 war um 69,3 % höher als der Durchschnittspreis im Jahr 2021. Die Frachtführer waren auch von dem

drastischen Anstieg der Preise für den katalytischen Zusatzstoff AdBlue betroffen, der zusammen mit den Ölpreisen die Frachtpreise fast sofort in die Höhe trieb. Hinzu kam die hohe Nachfrage nach Energierohstoffen schon vor dem Ausbruch des Krieges, die durch die Wiederbelebung der Wirtschaft nach der Pandemie verursacht wurde.

Entgegen den schlimmsten Befürchtungen des Transport- und Logistikmarktes begann der Dieselpreis jedoch ab Mitte des Jahres zu fallen, was sich sofort in niedrigeren Frachtpreisen niederschlug. Ende Juni erreichte der durchschnittliche Dieselpreis einen Jahreshöchststand von 1.302,98 €/Tausend Liter, doch dann begann sich die Lage an den Weltbörsen zu beruhigen. Infolgedessen gingen die Preise im letzten Quartal des vergangenen Jahres stetig zurück (eine vorübergehende Unterbrechung des Abwärtstrends schienen die früheren Anstiege im August und Anfang September zu sein). Die höchsten Dieselpreise wurden in Deutschland verzeichnet. Berücksichtigt man zusätzlich, dass deutsche Frachtführer auch LNG-Antrieb nutzen – und von den

gigantischen Preissteigerungen betroffen waren – so befand sich der deutsche Transportmarkt im Jahr 2022 in einer nicht beneidenswerten Situation. Die Treibstoffkosten haben die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Frachtführer in Europa beeinträchtigt. Der Rekordkraftstoffpreis in Europa (1.472,46 €/Tausend Liter) wurde Mitte März letzten Jahres in Deutschland erreicht. Auch die niederländische Wirtschaft hatte fast das ganze Jahr 2022 über mit hohen Kraftstoffpreisen zu kämpfen.



WIE GEHT'S WEITER?

01

Dieses Jahr bietet einen moderaten Optimismus für den Kraftstoffmarkt. Der durchschnittliche europäische Dieselpreis lag Ende des vergangenen Jahres bei 996,42 €/Tausend Liter, so dass wir die Preise im Jahr 2023 mit mehr Zuversicht betrachten können. Doch wie es so bei Wirtschaftsprognosen üblich ist, gibt es immer ein Aber... Worum geht es? Die große Unbekannte ist die Auswirkung des Embargos der Europäischen Kommission auf russische Energieressourcen ab dem 5. Februar dieses Jahres. Ist wieder mit einem systematischen Anstieg der Dieselpreise zu rechnen, oder bleibt der Markt ruhig? Leider sind selbst Experten für den Kraftstoffmarkt nicht in der Lage, diese Frage zweifelsfrei zu beantworten.

02

Obwohl es viele Unbekannte gibt, scheint der stabilisierende Faktor für die Preise die sinkende Nachfrage nach Transportdienstleistungen zu sein. Die Konjunkturabschwächung, die wir in Europa und weltweit erleben, der Rückgang der Industrieproduktion in China und das geringere Hafenaufkommen scheinen darauf hinzudeuten, dass der Trend eines Überangebots gegenüber der Nachfrage langfristig ist. Die geringere Nachfrage nach Kapazitäten – und damit nach Treibstoff – wird sicherlich ein Faktor sein, der den schnellen Preisanstieg bremst.

03

Diese Ansichten scheinen auch von Experten von JP Morgan und Goldman Sachs – den größten US-Investmentbanken – bestätigt zu werden. Sie prognostizieren, dass der durchschnittliche Ölpreis im Jahr 2023 wahrscheinlich niedriger sein wird als noch vor ein paar Monaten angenommen. Dies wird auf einen Angebotsüberhang auf dem Transportmarkt zurückzuführen sein. Die jüngsten Prognosen dieser Finanzinstitute deuten darauf hin, dass sich der durchschnittliche Ölpreis an den Weltbörsen bei 92–98 Dollar pro Barrel gestalten wird.

04

Die geringere Kapazitätsnachfrage und die erwartete Stabilisierung auf dem Markt für Energierohstoffe werden gleichzeitig zu einer Beruhigung der Frachtpreise oder sogar zu deren Reduzierung beitragen.

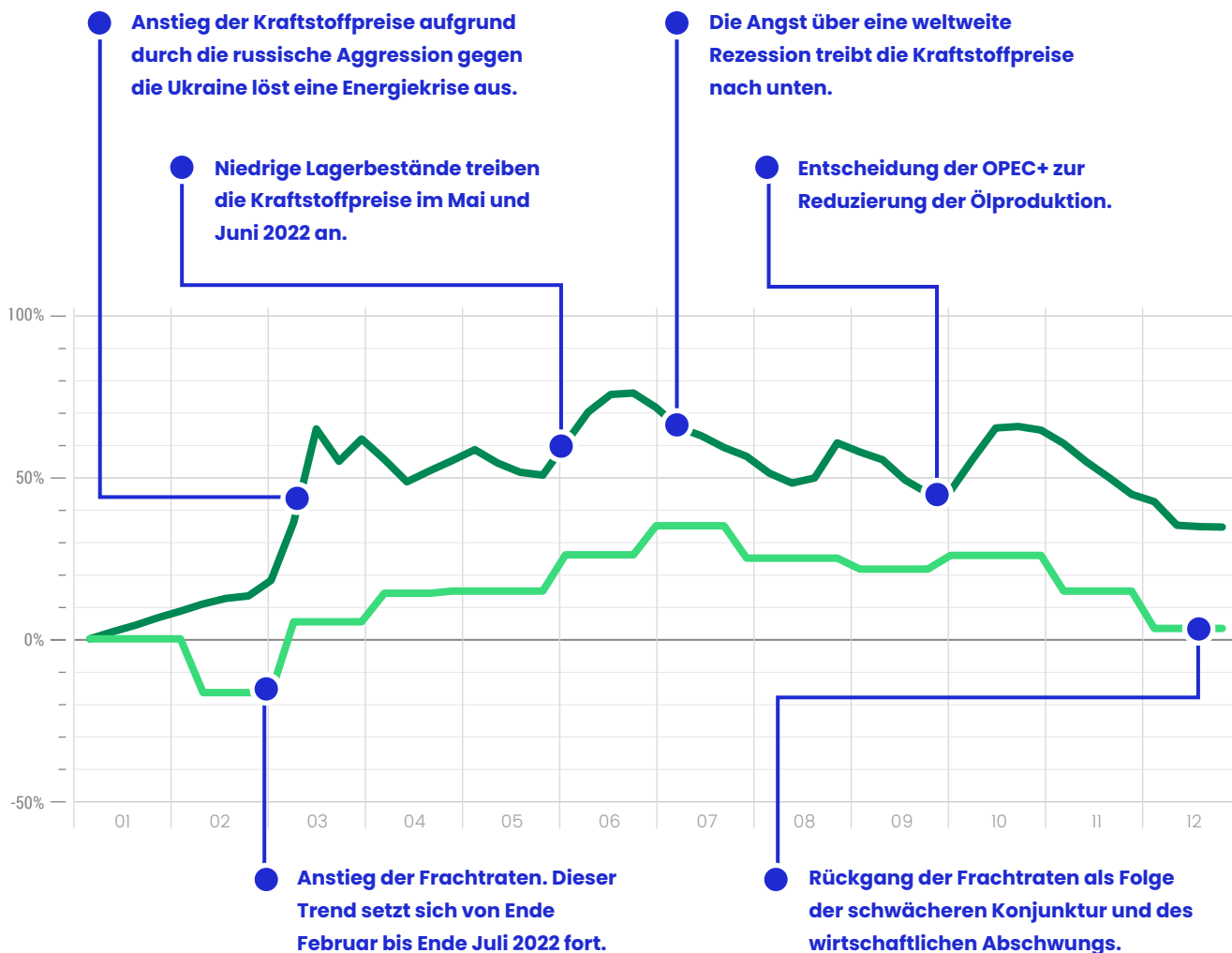
Kraftstoff und Frachten



WIE SICH DIE KRAFTSTOFFPREISE AUF DIE EUROPÄISCHEN FRACHTPREISE IM JAHR 2022 AUSWIRKTEN

● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)

● NATIONALE RATEN (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Quelle: CargoON-Plattform, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Europäische Kommission

Index: Nationaler Straßenverkehr in europäischen Länder 2022 (Durchschnitt DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Wöchentliche Verbraucherpreise für Diesel ohne Zölle und Steuern (Durchschnitte DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referenz: EU-Durchschnitt, 3. Januar 2022

Die Analyse zeigt eindeutig einen direkten Zusammenhang zwischen Diesel- und Frachtpreisen. Der Beginn der durch die russische Aggression verursachten Energiekrise führte fast gleichzeitig zu einem Anstieg der Frachtraten. Der Aufwärtstrend der Frachtpreise wurde Ende Juli 2022 – als Reaktion auf den Beginn des Rückgangs der Dieselpreise etwa zwei Wochen zuvor – gestoppt. Experten bringen die niedrigeren Kraftstoffpreise mit den ersten stärkeren Anzeichen einer wirtschaftlichen Rezession in Europa in Verbindung, insbesondere in Deutschland, das von einer steigenden Inflation und den Auswirkungen der Energiekrise geplagt wird.

(Die deutsche Wirtschaft war – wie keine andere – von den russischen Energieressourcen abhängig).

Die Entscheidung der OPEC+-Länder, die Ölproduktion um rund 2 Millionen Barrel pro Tag (ab Oktober 2022) zu drosseln, führte zu einer sofortigen Reaktion an den Weltbörsen und zu einem Anstieg des Öl- und folglich auch des Dieselpreises. Allerdings stiegen die Frachtpreise diesmal nur geringfügig, um dann im November und Dezember – zur Zeit des Weihnachtstfrachtansturms – stetig zu fallen. Auch die Lage auf dem Kraftstoffmarkt stabilisierte sich rasch, und die

Dieselpreise gingen bis zum Jahresende kontinuierlich zurück. Betrachtet man jedoch das gesamte Jahr 2022, so fällt es schwer, die enge Beziehung zwischen den Energierohstoffpreisen und den Frachtpreisen zu übersehen. Es scheint, dass diese Beziehung noch nie so stark war wie heute. Grund dafür ist die Veränderung der Kostenstruktur der Frachtunternehmen. Bisher entfielen die Kosten mehr oder weniger gleichmäßig auf folgende Gruppen: Wartungskosten für den Fuhrpark, Personalkosten und Kraftstoffkosten. Die Energiekrise hat dieses Paradigma verändert: Die Kosten für den Erwerb von Brennstoffen machen nun

einen immer größeren Teil an den Gesamtkosten aus. Es wird geschätzt, dass sie derzeit durchschnittlich 40–50 % der Frachtkosten ausmachen.

Im letzten Quartal des vergangenen Jahres reagierte der Markt nicht mehr so stark auf den Anstieg der Ölpreise, weil ein anderer Trend stärker war: Die wirtschaftliche Rezession in Europa und der Rückgang der Industrieproduktion führten zu einer geringeren Nachfrage nach Kapazitäten. Daher der Rückgang der Frachtraten trotz des traditionellen Konsumrausches im November und Dezember.

WIE GEHT'S WEITER?

01

Wenn sich die Lage auf dem Markt für Energierohstoffe stabilisiert und die Frachtführer nicht mehr von Preisspitzen betroffen sind, wird der Zusammenhang zwischen Frachtpreisen und Dieselpreisen nicht mehr so groß sein. Vieles hängt jedoch von den Folgen des im Februar dieses Jahres eingeführten EU-Embargos für die Einfuhr von Energierohstoffen aus Russland ab.

02

Der Rückgang der Frachtnachfrage infolge der anhaltenden weltweiten Konjunkturabschwächung (Krise?) wird wahrscheinlich dazu führen, dass sich die Frachtpreise stärker als vor einem Jahr stabilisieren. Die geringen Gewinnspannen der Frachtführer werden durch die hohe Inflation, den Druck auf die Löhne der Fahrer und die hohen Kraftstoffpreise (trotz der Stabilisierung in den letzten Monaten) aufgezehrt. Nun sind es die Frachtführer, die sich in ihrer Beziehung zu den Verladern in einer schwierigeren Situation befinden, zumindest auf dem Spotmarkt. Sie müssen fahren, um zu überleben.

03

Hersteller und Händler spüren angesichts einer immer schlechter werdenden Konjunktur den Druck, ihre Effizienz schneller zu verbessern und auch das Kostenmanagement vernünftiger zu gestalten. Beide Ziele sind ohne eine fortgeschrittene Digitalisierung der Lieferkette nicht zu erreichen. Die Automatisierung von Such- und Bestellvorgängen im Transportwesen wird zu einer Notwendigkeit und ist nicht nur ein schicker Werbeslogan. Ein wichtiges Element ist jedoch nach wie vor die wirksame und effiziente Verwaltung von Frachtführeranweisungen für Frachtführer beim Be- und Entladen.

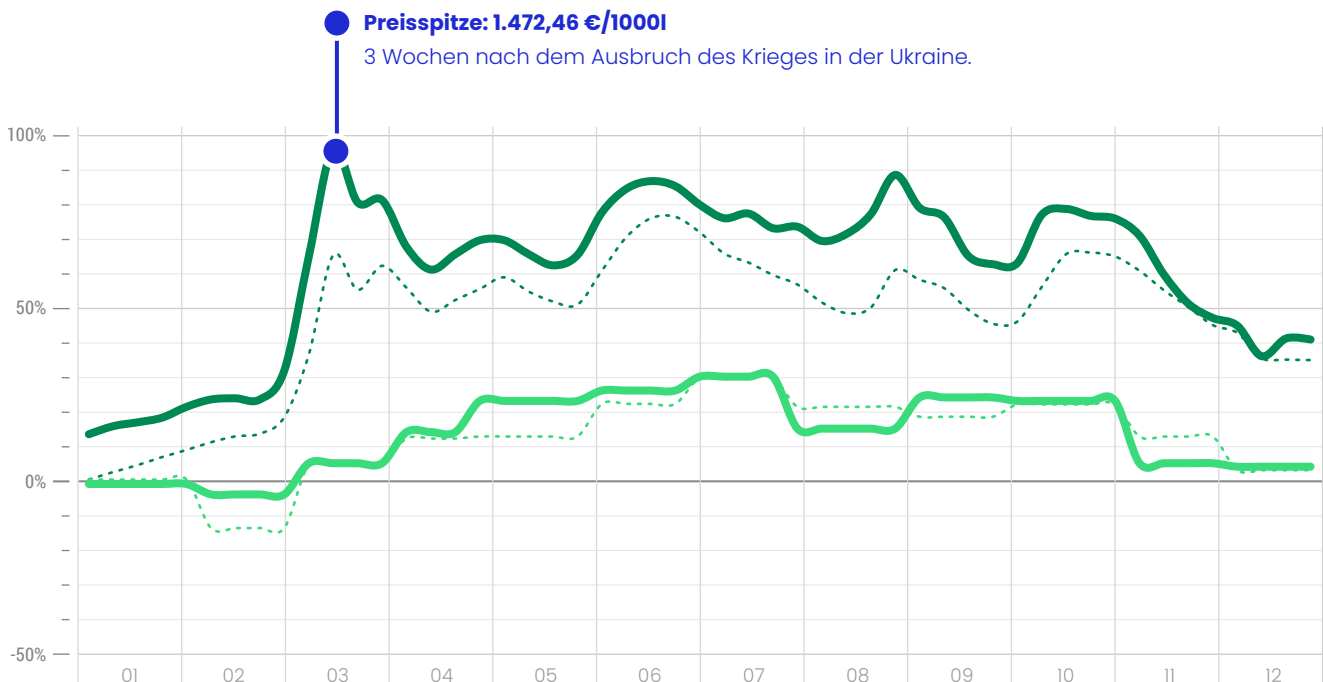


Deutschland:

Kraftstoff hat die Wettbewerbsfähigkeit zerstört

DIESELKOSTEN UND FRACHTPREISE IN DEUTSCHLAND IM VERGLEICH ZU EUROPA

● DIESEL (DE) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● NATIONALE RATEN (DE) ● NATIONALE RATEN (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Quelle: CargoON-Plattform, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Europäische Kommission

Index: Nationaler Straßenverkehr in europäischen Länder 2022 (Durchschnitt DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Wöchentliche Verbraucherpreise für Diesel ohne Zölle und Steuern (Durchschnitte DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referenz: EU-Durchschnitt, 3. Januar 2022



61,6%

So stark ist der Dieselpreis in Deutschland im Jahr 2022 gestiegen.

Der Höchstpreis lag bei **1.472,46 €/Tausend Liter** und die Differenz zwischen Höchst- und Mindestpreis betrug sogar **561,35 €**.

Quelle: Trans.eu



Seit dem Ausbruch des Krieges in der Ukraine hat Deutschland mit hohen Kraftstoffpreisen zu kämpfen. In erster Linie Diesel, aber auch LNG, das von einer zunehmenden Zahl von Frachtführern auf dem deutschen Markt verwendet wurde. Die Kraftstoffkosten haben die wirtschaftliche Lage der deutschen Frachtführer (neben Polen, Spanien und den Niederlanden führend im europäischen Güterkraftverkehr) erheblich verschlechtert. Denn trotz des Anstiegs der Frachtpreise waren die Frachtführer gezwungen, ihre bisherigen Gewinnspannen aufzugeben, um auf den europäischen Strecken wettbewerbsfähig zu bleiben. Die hohen Preise für Energierohstoffe in Deutschland (die höchsten in Europa), die u. a. durch die starke Abhängigkeit von russischen Lieferungen verursacht werden, trugen ebenfalls zur Verschärfung der Inflation und des Wirtschaftsabschwungs bei.

Der konjunkturelle Abschwung in Deutschland, dem führenden Wirtschaftsstandort in Europa, hat sich auch auf die anderen Volkswirtschaften ausgewirkt. Der Rückgang der deutschen Lieferungen hat die Lage vieler Hersteller und Händler nicht nur auf dem Alten Kontinent verschlechtert. Im vergangenen Jahr wuchs das deutsche BIP nur um 1,4 %, obwohl Experten zu Beginn des Jahres von einem Wachstum von über 4 % ausgingen. Die Ökonomen der Bundesbank schätzen, dass die deutsche Wirtschaft im Jahr 2023 um weitere 0,5 % schrumpfen wird. Im letzten Quartal – mit dem Rückgang der Treibstoffpreise – sind auch die Frachtpreise gesunken, zeitweise sogar unter den europäischen Durchschnitt. Es muss jedoch hinzugefügt werden, dass die Treibstoffkosten bereits vor dem Krieg in der Ukraine gestiegen sind und der Krieg selbst diesen Prozess nur sehr stark beschleunigt hat.



WIE GEHT'S WEITER?

01

Kein anderes Land ist von den gestiegenen Kosten für Energierohstoffe – vor allem Erdgas, aber auch Diesel – so stark betroffen wie Deutschland. Der Rückgang der Dieselpreise und der Frachtpreise Ende 2022 bietet jedoch eine gute Grundlage für eine Preisstabilisierung auf dem Transportmarkt im Jahr 2023. Dies liegt daran, dass die Rohölpreise an den Weltbörsen in den letzten sechs Monaten des vergangenen Jahres gefallen sind. (Mit Ausnahme des Vorfalls im Oktober nach dem Beschluss der OPEC+ zur Produktionskürzung). Das größte Fragezeichen ist die Reaktion des Brennstoffmarktes auf das EU-Embargo für Energieimporte. Dies gilt nicht nur für die Situation unmittelbar nach dem 5. Februar 2023, sondern auch für die folgenden Quartale. Denn die Frage ist: Kann Europa die Kontinuität der Versorgung mit Energierohstoffen sicherstellen, nachdem es sich von Russland abgeschnitten hat?

02

Die Verlader, d.h. die Industriehersteller und die Vertriebsunternehmen, können mit einer Stabilisierung der Frachtpreise rechnen (vorausgesetzt, es kommt nicht zu einem drastischen Anstieg der Kraftstoffpreise).

03

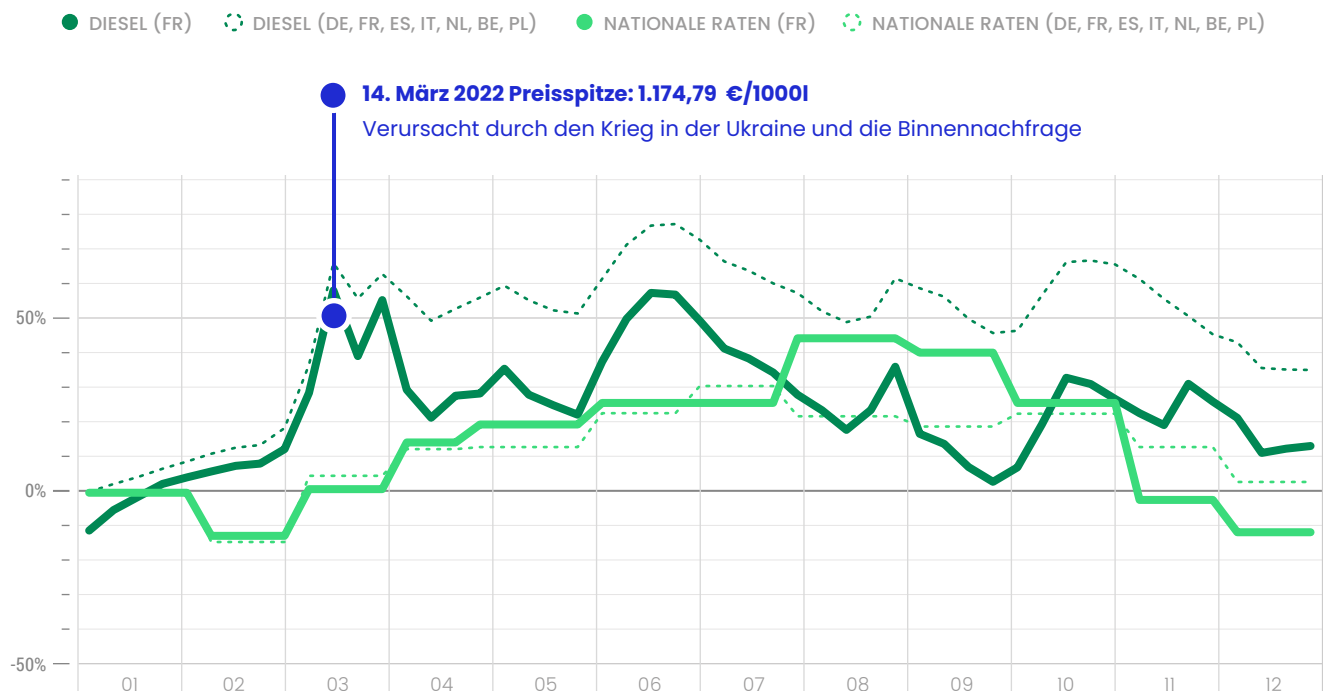
Die Nachfrage nach Kapazitäten wird zurückgehen, aber die Situation wird sich durch die systematische Entwicklung des E-Commerce-Marktes etwas verbessern. Es werden sowohl Lufttransporte als auch vor allem internationale Straßentransporte und Lieferungen auf der letzten Meile benötigt.

04

Das Ausmaß der wirtschaftlichen Rezession in Deutschland wird das Schicksal der Lieferketten auf dem gesamten Kontinent bestimmen. Im Dezember 2022 stieg der ifo-Geschäftsklimaindex leicht an, was Anlass zur Hoffnung gibt, dass die wirtschaftliche Rezession sich nicht zu einer tiefen Krise entwickeln wird.

Frankreich widerstandsfähig nach Covid

KRAFTSTOFF- UND FRACHTRATEN IM VERGLEICH ZUM EUROPÄISCHEN DURCHSCHNITT AUSGEWÄHLTER LÄNDER (2022)

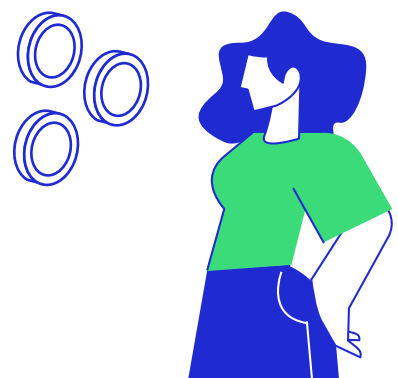


Quelle: CargoON-Plattform, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Europäische Kommission

Index Nationaler Straßenverkehr in europäischen Länder 2022 (Durchschnitt DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Wöchentliche Verbraucherpreise für Diesel ohne Zölle und Steuern (Durchschnitte DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referenz: EU-Durchschnitt, 3. Januar 2022

Die französische Wirtschaft hat sich von allen europäischen Volkswirtschaften am besten von den aufeinanderfolgenden Lockdowns erholt. Im postpandemischen Jahr 2021 verzeichnete Frankreich einen beeindruckenden Aufschwung von 6,8 %, der sich auch im folgenden Jahr positiv auswirkte. Das Land an der Seine ist jedoch keine eigenständige Insel, sondern die zweitgrößte Volkswirtschaft Europas, die mit zahlreichen ausländischen Lieferanten verbunden ist. Steigende Inflation und Energiekosten taten ihr Übriges. Ein deutlicher Nachfragerückgang und eine Verlangsamung der französischen Wirtschaft traten im letzten Quartal des vergangenen Jahres ein, als das BIP nur noch um 0,1 % wuchs. Zählt man jedoch das Jahr 2022 mit, so kann die französische Wirtschaft dieses Jahr alles in allem als ein recht gutes Jahr bezeichnen. – "Die Lage unserer Wirtschaft ist etwas besser als unsere kollektive Stimmung", kommentierte der Chef der französischen Zentralbank, François Villeroy de Galhau, kurz nach der Bekanntgabe der Zahlen zum Wirtschaftswachstum des vergangenen Jahres. Obwohl das Wachstum 2,6 % betrug, sagen Ökonomen für das Jahr 2023 eine Rezession an der Seine voraus, wenn auch keine tiefe.

Trotz der starken Nachfrage, die auf die Erholung der Lieferketten nach der Pandemie zurückzuführen ist, sind die Dieselpreise an der Seine nicht so stark gestiegen wie zum Beispiel in Deutschland. (Die Hauptursache für den raschen Anstieg der Kraftstoffpreise war übrigens der Ausbruch des Krieges in der Ukraine). Die Prosperität der Wirtschaft zumindest für die erste Hälfte des Jahres 2020 und die im Vergleich zu Deutschland wettbewerbsfähigen Dieselpreise haben zu einem stabilen Anstieg der Frachtraten geführt – zeitweise über dem europäischen Durchschnitt. Auch der Rückgang der Fracht und der Frachtpreise war im letzten Quartal geringer als in den restlichen Staaten der Europäischen Union.



01

Experten schätzen, dass die Inflation im Jahr 2023 auf 4,4 % sinken und das Wirtschaftswachstum auf 0,4 % pro Jahr zurückgehen wird. Für das Jahr 2024 wird eine Rückkehr zum wirtschaftlichen Aufschwung prognostiziert.

02

Alles deutet darauf hin, dass die Verlader etwas mehr für Fracht zahlen werden als im letzten Jahr. Allerdings unter der Voraussetzung, dass das EU-Embargo nicht zu einem Anstieg der Dieselpreise führt. Wenn es nicht zu einem drastischen Anstieg kommt – und gleichzeitig die Nachfrage nach Fracht weiter sinkt – können die Preise für Transportdienstleistungen sogar leicht sinken.



CARGO ON
FREIGHTS

FREIGHTS ON

Management von Frachtaufträgen

Automatisierung: voll parametrisierbare Ladungszuweisung

Ein vollständiger digitaler Arbeitsablauf durch unsere einzigartige kollaborative Webplattform

Alle Informationen werden zentralisiert, um den Zugang, die gemeinsame Nutzung und die Einhaltung von Vorschriften zu erleichtern.

Jederzeit sichere Transportkapazitäten durch die Kombination von Vertrag und Spot

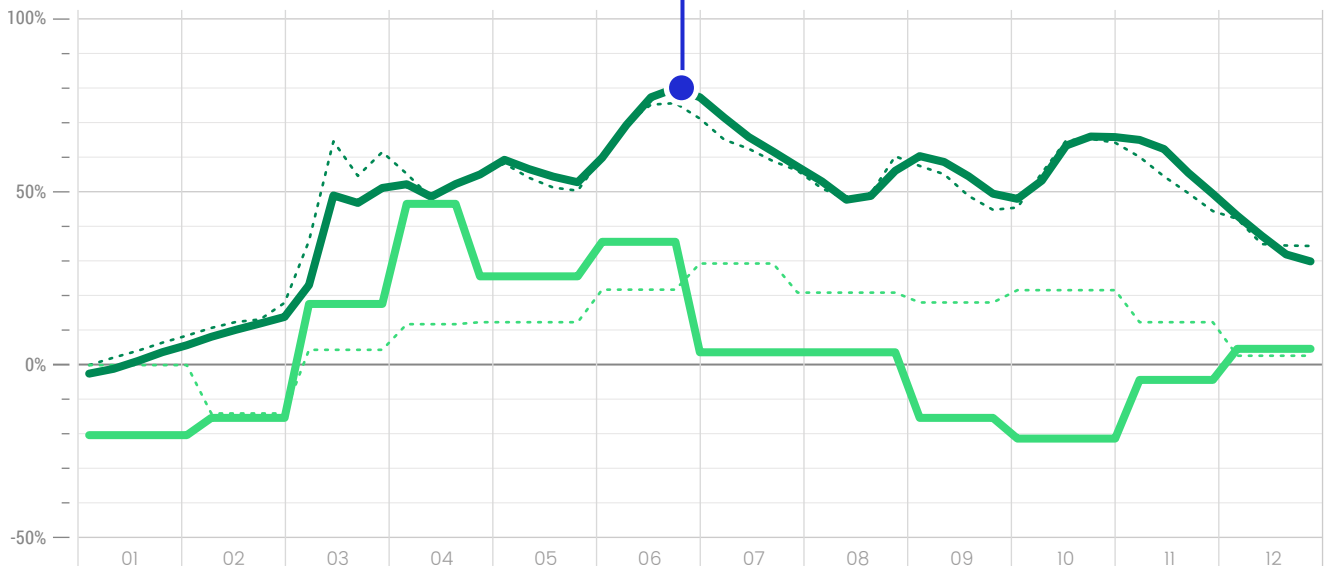
KOSTENLOSE DEMO BEANTRAGEN

Spanien: niedrigere Raten, alte Probleme

KRAFTSTOFF- UND FRACHTRATEN IM VERGLEICH ZUM EUROPÄISCHEN DURCHSCHNITT AUSGEWÄHLTER LÄNDER (2022)

● DIESEL (ES) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● NATIONALE RATEN (ES) ● NATIONALE RATEN (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)

Höchster Preis 1.356,93 €/1000l (26. Juni 2022)
Teureres Öl an den Börsen und niedrige Lagerbestände treiben die Kraftstoffpreise im Juni in die Höhe.



Quelle: CargoON-Plattform, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Europäische Kommission

Index: Nationaler Straßenverkehr in europäischen Länder 2022 (Durchschnitt DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Wöchentliche Verbraucherpreise für Diesel ohne Zölle und Steuern (Durchschnitt DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referenz: EU-Durchschnitt, 3. Januar 2022

Die Dieselpreise in Spanien lagen in der Nähe des EU-Durchschnitts, und die Frachtpreise folgten – wie in der gesamten Europäischen Union – den Dieselpreisen. Die Frachtpreise unterschieden sich geringfügig von den Spotpreisen der wichtigsten Transportländer. Fast bis Ende Juni lagen die Frachtpreise der spanischen Frachtführer über dem europäischen Durchschnitt, um dann in der zweiten Jahreshälfte darunter zu liegen

und im Dezember dem europäischen Durchschnitt zu entsprechen (Deutschland, Frankreich, Spanien, Italien, Niederlande, Belgien, Polen). Der Höchstpreis für Dieselmotor lag in Spanien bei 1.356,93 €/Tausend Liter, was einer Preisveränderung von 70,4 % gegenüber dem Vorjahr entspricht, die vor allem kleine und mittlere Transportunternehmen zu spüren bekamen.

WIE GEHT'S WEITER?



Laut Prognosen von Transport Intelligence wird der internationale Transportmarkt in Europa bis 2023 nur um 1,1 % zunehmen. Die Schwellenländer (z. B. Kroatien, Bulgarien) werden überdurchschnittlich wachsen, während die alten EU-Länder, zu denen auch Spanien gehört, ein langsames Wachstum verzeichnen werden (z. B. wird für Deutschland ein negatives Wachstum prognostiziert). Für den Inlandsverkehr wird ein noch geringeres Wachstum erwartet (0,7 %).

02

Der Druck der spanischen Verlager geht dahin, die Raten auf dem Niveau vom Ende des letzten Jahres zu halten. Die spanischen Frachtführer befinden sich in einer schwierigen Situation. Experten gehen davon aus, dass ihre Kosten in diesem Jahr um 10-12 % steigen werden, und dabei sind mögliche Kraftstoffpreiserhöhungen noch gar nicht eingerechnet. Angesichts des Rückgangs der Kapazitätsnachfrage wird es für die Frachtführer jedoch schwierig sein, alle neuen Kosten an die Produktions- oder Vertriebsunternehmen weiterzugeben.

03

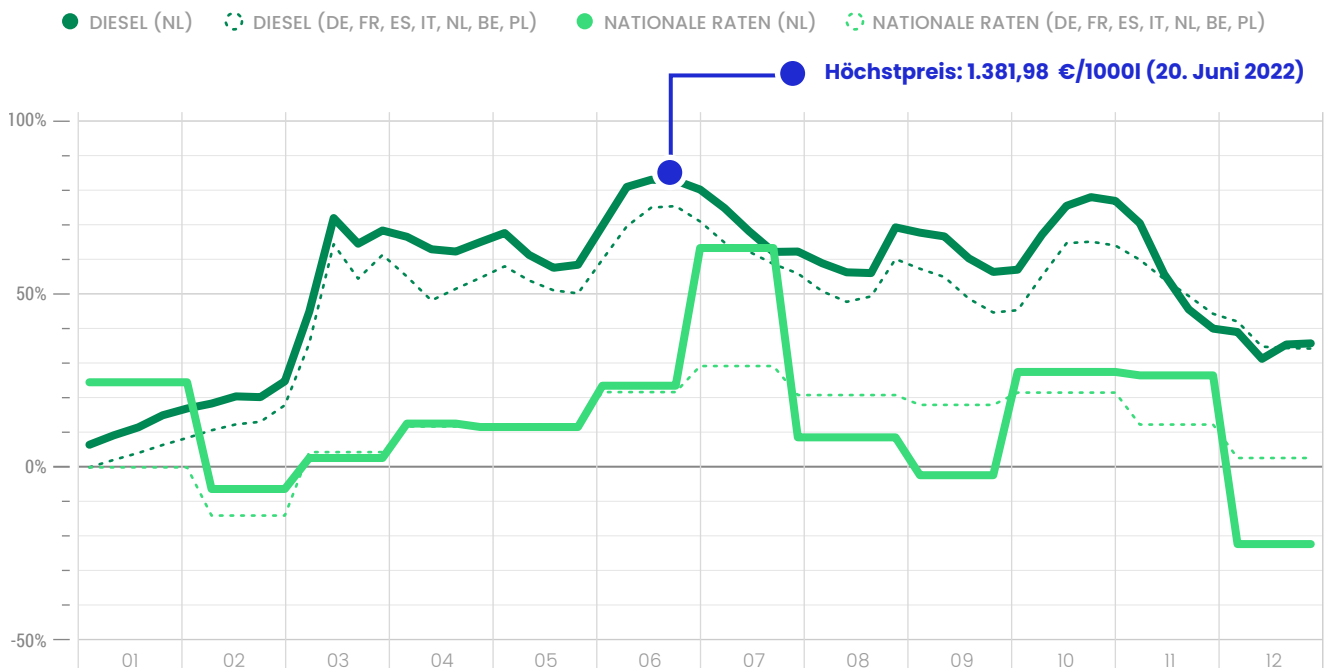
Der drastische Anstieg der Kraftstoffpreise im letzten Jahr und die steigende Inflation haben zu einem ebenso drastischen Rückgang der Gewinnspannen für Frachtführer – insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen – und häufig zur Erbringung von Dienstleistungen zu Dumpingpreisen geführt. Das Ministerium für Verkehr, Mobilität und urbane Agenda hat jedoch einen nationalen Kontrollplan für den Straßenverkehr für 2023 verabschiedet, um solche Praktiken zu verhindern und die Arbeit der Frachtführer häufiger zu überprüfen. Dies kann jedoch zum Konkurs kleinerer Unternehmen führen und letztlich das Angebot an Transportkapazität auf dem Markt weiter verringern.

04

Aber es gibt auch positive wirtschaftliche Anzeichen in Spanien. Das Land kommt immer besser mit der Inflation zurecht: Noch im Sommer 2022 lag sie bei fast 11 %, um dann ab August regelmäßig zu sinken und im November 6,8 % zu erreichen. Infolgedessen können auch die Transport- und Logistikkosten in der gesamten Lieferkette sinken.

Die Niederlande rechnen die Kosten um

KRAFTSTOFF- UND FRACHTRATEN IM VERGLEICH ZUM EUROPÄISCHEN DURCHSCHNITT AUSGEWÄHLTER LÄNDER (2022)



Quelle: CargoON-Plattform, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Europäische Kommission

Index: Nationaler Straßenverkehr in europäischen Länder 2022 (Durchschnitt DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Wöchentliche Verbraucherpreise für Diesel ohne Zölle und Steuern (Durchschnitte DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referenz: EU-Durchschnitt, 3. Januar 2022

Die Kraftstoffpreise in den Niederlanden gehörten zu den höchsten in Europa, was sich in gewissem Maße in einer geringeren Wettbewerbsfähigkeit der niederländischen Frachtführer auf europäischen Strecken niederschlug. (Um auf dem Markt zu bleiben, waren sie gezwungen, ihre Frachtraten zu senken oder einen Teil ihrer Gewinnspanne aufzugeben). In der Spitze lag der Höchstpreis bei fast 1.382 €/Tausend Liter Diesel, während in Polen beispielsweise der höchste Preis bei 1.274,82 € lag. Der Dieselpreis begann nach Ausbruch des Krieges in der Ukraine stark anzusteigen und fiel

bzw. stieg später im Einklang mit dem europäischen Trend (nur auf höherem Niveau). In den letzten Monaten des vergangenen Jahres begann der Dieselpreis zu sinken und die Frachtraten blieben auf einem gleichmäßigen Niveau. Dies änderte sich im Dezember, als die Frachtraten stark zurückgingen, was nicht direkt mit den Dieselpreisen zusammenzuhängen scheint, die zu diesem Zeitpunkt stabil waren. Stattdessen kam der Anstieg der Frachtraten schon früher, nämlich kurz nach der Kraftstoffspitze im Juni/Juli 2020.

WIE GEHT'S WEITER?

01

Der Transport- und Logistiksektor in den Niederlanden hat ein weiteres Jahr mit großen Sorgen begonnen. Nach Angaben des niederländischen Statistikamtes (CBS) erreichte die Inflation im Jahr 2022 einen Rekordwert von 11,6 % – das ist der höchste Wert in den Niederlanden seit 1975. Die hohe Inflation wurde durch Rekordpreise für Energie, Kraftstoffe und Lebensmittel verursacht. Der erwartete Rückgang der Industrieproduktion wird gleichzeitig zu einem Rückgang der Kapazitätsnachfrage und bei den Transportunternehmen zu einem Anstieg der Betriebskosten führen.

02

Verlader und Frachtführer müssen sich auch mit dem neuen Tarifvertrag in den Niederlanden und einer Erhöhung des Mindestlohns um 10 % auseinandersetzen. Nach Berechnungen der Forschungsagentur Panteia werden die Straßenverkehrskosten in den Niederlanden im Jahr 2023 um 8 – 11,3% steigen. So werden beispielsweise die Abschreibungskosten um 8 % und die Versicherungskosten um 8,8 % steigen. Bei der prognostizierten Kostensteigerung sind die Preise für Diesel, Ad-Blue und LNG nicht berücksichtigt. Dies liegt daran, dass nicht bekannt ist, wie der Markt in den nächsten Wochen auf das Embargo gegen russische Energieressourcen reagieren wird.

03

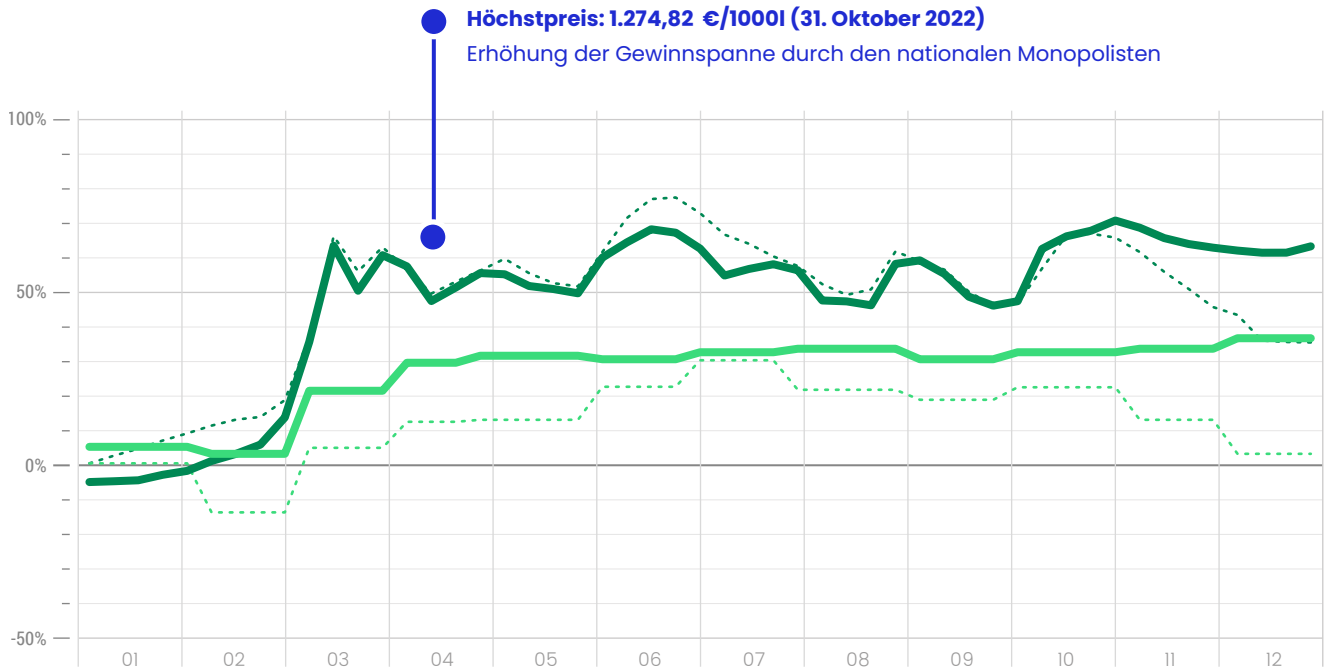
Hersteller und Vertriebsunternehmen können mit kleinen Sprüngen bei den Transportpreisen rechnen – vorausgesetzt, der Kraftstoffmarkt stabilisiert sich. Der Anstieg der Kosten für Transportaktivitäten wird bis zu einem gewissen Grad vom Transportsektor mit den Kunden – den Verladern – geteilt. Allerdings gibt es vorerst keine Anzeichen für einen signifikanten Anstieg des Frachtaufkommens im internationalen Verkehr.



Polen: der größte Frachtführer Europas

KRAFTSTOFF- UND FRACHTRATEN IM VERGLEICH ZUM EUROPÄISCHEN DURCHSCHNITT AUSGEWÄHLTER LÄNDER (2022)

● DIESEL (PL) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● NATIONALE RATEN (PL) ● NATIONALE RATEN (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Quelle: CargoON-Plattform, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Europäische Kommission

Index: Nationaler Straßenverkehr in europäischen Länder 2022 (Durchschnitt DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Wöchentliche Verbraucherpreise für Diesel ohne Zölle und Steuern (Durchschnitte DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referenz: EU-Durchschnitt, 3. Januar 2022

Polnische Frachtführer sind seit mehreren Jahren führend im europäischen Straßentransport und befördern derzeit rund 20 % des europäischen Volumens. Im Falle Polens ist die Beziehung zwischen den Kraftstoffpreisen und dem Anstieg der Frachtraten nicht so eindeutig. Obwohl die Preise für Frachtdienste nach dem Ausbruch des Krieges in der Ukraine stiegen (erheblicher Anstieg der Dieselpreise), stabilisierten sich die Tarife schnell auf einem Niveau. Trotz der Veränderungen bei den Kraftstoffpreisen blieben die Frachtraten bis zum Jahresende nahezu unverändert.

Der Durchschnittspreis für Diesel lag über viele Monate hinweg leicht unter dem europäischen Durchschnitt. (Der größte Unterschied wurde in den Sommermonaten festgestellt). Im November und Dezember kehrte sich die Situation um, da sich herausstellte, dass die Treibstoffkosten aufgrund einer Margenerhöhung des nationalen Monopolisten (Orlen) deutlich über dem EU-Durchschnitt lagen.

WIE GEHT'S WEITER?



Entgegen früheren Vorhersagen läuft die polnische Wirtschaft besser als erwartet. Obwohl Polen in Bezug auf die Inflation zu den europäischen Rekordhaltern gehört (nach Angaben des Zentralen Statistikamtes GUS betrug die durchschnittliche jährliche Inflationsrate im Jahr 2022 14,4 %), lag das Wirtschaftswachstum leicht über 4 %, was im Vergleich zum EU-Durchschnitt ein überraschend gutes Ergebnis ist.

02

Einem Bericht des Instituts für Wirtschaftsprognose und -analyse zufolge wird das BIP-Wachstum in 2023 auf etwa 1,5 % zurückgehen, was im Vergleich zu Europa ebenfalls kein schlechtes Ergebnis ist. Vieles hängt von der Lage der deutschen Wirtschaft ab, die stark mit Polen verbunden ist. (25 % der polnischen Ausfuhren gehen nach Deutschland). Ein größerer Einbruch des Frachtmarktes scheint jedoch nicht bevorzustehen, auch wenn die steigenden Kosten zu einer schnelleren Konsolidierung der Branche führen könnten.

03

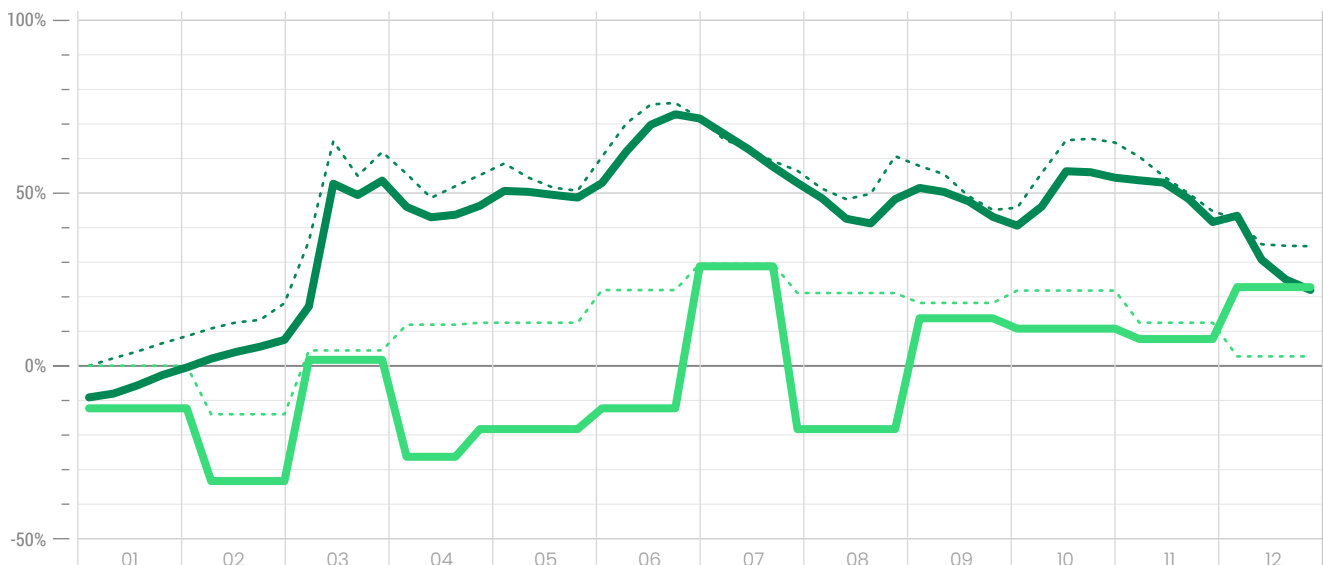
Die Frachtraten werden wahrscheinlich stabil bleiben oder, wenn sie steigen, dann nur leicht. Es bleibt jedoch abzuwarten, wie sich das ab 5. Februar verhängte EU-Embargo gegen russische Energierohstoffe letztlich auswirken wird. Der Dieselpreis wird nicht so sehr von der Höhe der Kraftstoffreserven abhängen, sondern von der Verfügbarkeit von Rohstoffen.



Droht **Italien** eine Rezession?

KRAFTSTOFF- UND FRACHTRATEN IM VERGLEICH ZUM EUROPÄISCHEN DURCHSCHNITT AUSGEWÄHLTER LÄNDER (2022)

● DIESEL (IT) ● DIESEL (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) ● NATIONALE RATEN (IT) ● NATIONALE RATEN (DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL)



Quelle: CargoON-Plattform, Trans.eu, Weekly Oil Bulletin, Europäische Kommission

Index: Nationaler Straßenverkehr in europäischen Länder 2022 (Durchschnitt DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Wöchentliche Verbraucherpreise für Diesel ohne Zölle und Steuern (Durchschnitte DE, FR, ES, IT, NL, BE, PL) Referenz: EU-Durchschnitt, 3. Januar 2022

In Italien waren die Frachtpreise im grenzüberschreitenden Verkehr wie auf den meisten europäischen Märkten stark an die Kosten für Dieselmotorkraftstoff gekoppelt. Die Treibstoffkosten lagen im Jahr 2022 leicht unter dem europäischen Durchschnitt, was auch die Beibehaltung niedrigerer Frachtpreise ermöglichte und somit die Wettbewerbsfähigkeit italienischer Transportunternehmen stärkte. (Obwohl sich natürlich nicht nur die Dieselpreise auf die steigenden Kosten der Spediteure auswirkten, war dies allerdings der dominierende Faktor. Derzeit machen die Kraftstoffkosten etwa 40–50 % aller Kosten der Verkehrsunternehmen aus.)

Zu den größten Hindernissen für die Entwicklung der italienischen Liefernetze gehören die Wartezeiten beim Be- und Entladen der Waren, die laut Centro Studi di Federtrasporti durchschnittlich vier Stunden betragen. Infolge der restriktiven österreichischen Rechtsvorschriften für den Brennerpass verfügen die italienischen Spediteure über weniger Kapazität. Denn sie beschränken den Verkehr in Richtung Deutschland als wichtigem Handelspartner für Italiener. Wie in anderen EU-Ländern herrscht auch in Italien ein Mangel an Fahrern (derzeit rund 20.000).

WIE GEHT'S WEITER?

01

Nach Angaben der Forschungsagentur Transport Intelligence erreicht das Wachstum des Verkehrsvolumens in Italien mit rund 0,3 % im Jahr 2023 einen der niedrigsten Werte in Europa. Als Hauptursachen für diese Situation werden die hohe Inflation, die steigenden Zinssätze und die hohen Energiekosten angesehen. Einerseits geht die Nachfrage der Verbraucher zurück, andererseits steigen die Kosten der Unternehmen. Diese sind ihrerseits aufgrund der gestiegenen Energiepreise zu Preiserhöhungen bei Produkten und Dienstleistungen gezwungen.

02

Die Prognosen für das Wirtschaftswachstum sind widersprüchlich. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds droht Italien (und auch Deutschland) eine leichte Rezession. Beide Länder sind nach Ansicht des IWF am stärksten gefährdet, vom russischen Gas abgeschnitten zu werden. Um die Lage zu stabilisieren, versucht Italien, mehr Gas aus Algerien zu importieren, da das Land durch eine Offshore-Pipeline mit dem Land verbunden ist. Im Gegensatz dazu soll die italienische Wirtschaft laut dem EY Italian Macroeconomic Bulletin im Jahr 2023 um 0,6 % wachsen.

03

Die italienische Regierung versucht, den Verkehrssektor durch öffentliche Unterstützung zu schützen. Der Geldfluss wird jedoch seit Monaten durch die Bürokratie blockiert, was bei den Verkehrsverbänden auf Kritik stößt. Damit sollen die Ausgaben für Dieselmotorkraftstoff kompensiert werden, u. a. mit 200 Mio. € aus dem Haushaltsgesetz und weiteren 85 Mio. € im Rahmen des Erlasses Aiuti ter. Eine Erhöhung der Staatsverschuldung durch die Unterstützung anfälliger Wirtschaftssektoren kann dagegen die Inflationsspirale weiter anheizen.

04

Als positiver Impuls, der Hoffnung für die Lieferketten macht, gelten die Ergebnisse der LKW-Verkäufe für 2022. Obwohl der Verkauf von Lieferwagen zurückging (entgegen den erwarteten Rückgängen im Inlandsverkehr), stieg der Verkauf von Lastkraftwagen (über 16 Tonnen Gesamtgewicht) um 4,1 %.

WACHSENDE BEDEUTUNG DER DIGITALISIERUNG



Damiano Frosi

Direktor des Observatoriums für Kontraktlogistik am Politecnico di Milano (MIP), gibt Einblicke in den italienischen Markt. Das Beobachtungszentrum führt regelmäßig Untersuchungen über den italienischen Kontraktlogistikmarkt durch, der den europäischen Trends sehr ähnlich ist.



01

Bereits während der Covid-19-Pandemie haben sich die Lieferketten als sehr widerstandsfähig erwiesen, was die Fortsetzung der Geschäftstätigkeit ermöglichte. Nach einer starken Erholung im Jahr 2021 hat sich das Frachtvolumen in der zweiten Jahreshälfte 2022 stabilisiert, was ich als ein positives Signal für den Markt für Logistikdienstleistungen ansehe. Es gibt jedoch zahlreiche Herausforderungen, denen sich die Logistikdienstleister stellen müssen, vor allem im Zusammenhang mit den steigenden Betriebskosten.

02

Hinzu kommt eine zunehmende Zahl von Fusionen und Übernahmen, die zum Entstehen großer internationaler Marktteilnehmer führen. Sie zeichnen sich durch ein hohes Maß an Integration und eine größere Ausdehnung aus. Infolgedessen steigen in diesen Unternehmen auch CAPEX (Capital Expenditures) – also das Investitionsniveau im Verhältnis zu den laufenden Ausgaben – an. Außerdem haben die meisten Unternehmen ihre Herangehensweise an den Transport geändert und konzentrieren sich stärker auf die Zusammenarbeit zwischen Versender, Empfänger und Logistikdienstleister.

03

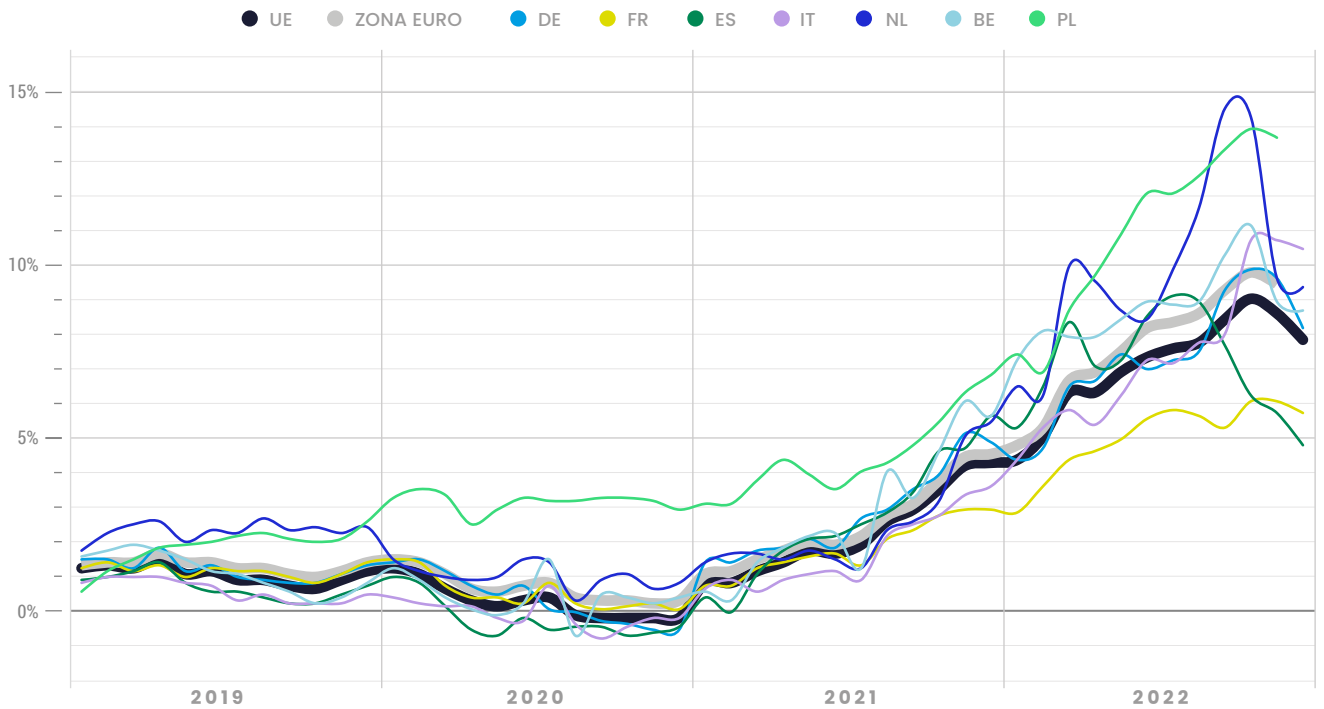
Logistik 4.0, d.h. eine stärkere Ausrichtung auf Automatisierung und Digitalisierung in der Lieferkette, wird in der Unternehmensrealität immer allgegenwärtiger. Die italienischen Unternehmen konzentrieren sich besonders auf Lösungen im Bereich der Digitalisierung, d. h. auf die Einführung von Technologien zur Erfassung und Verwaltung digitaler Daten. Sie investieren auch in Systeme zur Automatisierung von Lagerprozessen und in Datenanalysetools wie Big Data.

Inflation im Rückwärtsgang?

Was die HVPI-Inflationsraten anbelangt, so war der Oktober der schwärzeste Monat des vergangenen Jahres. Unter den aufgeführten Ländern (+ Durchschnitt in den Ländern der Eurozone) verzeichnete Polen die höchste Inflation – dies ist seit Anfang des Jahres der Fall. Im Unglücksmonat Oktober erreichte die Inflation in Polen 16,4 %, während die Rate in der Europäischen Union bei 11,5 % und in der Eurozone mit 10,6 % sogar noch niedriger war. In der Tat war die Inflation in den Ländern der Eurozone im vergangenen Jahr niedriger als in den übrigen Gemeinschaftsstaaten. Die hohe und steigende Inflation in Europa wurde natürlich stark von

der Energiekrise beeinflusst, einschließlich eines drastischen Anstiegs der Dieselpreise und damit der Transportkosten. Und der Transportsektor hat bekanntlich in jedem Land einen hohen Anteil am BIP. In gewisser Weise hat sich das Eurogebiet als Schutzschild gegen die noch schwereren Auswirkungen des Inflationsschweres erwiesen. Deutschland ist ein typisches Beispiel dafür. Obwohl die deutsche Wirtschaft von den höchsten Dieselpreisen betroffen ist, ist die Inflation hier nicht so stark angestiegen wie in Polen, der Tschechischen Republik oder Rumänien (in dem letztgenannten Land lag sie Ende des Jahres bei 16,8 %).

EUROPÄISCHER DURCHSCHNITT IM VERGLEICH ZUR INFLATION IN AUSGEWÄHLTEN LÄNDERN UND DER EUROZONE (2022)



Quelle: eigene Darstellung

WIE GEHT'S WEITER?

01

Die letzten beiden Monate des vergangenen Jahres brachten jedoch etwas Hoffnung, da die Inflation in allen Ländern der Europäischen Union langsam zurückging. Ob sich der Abwärtstrend als langfristig erweisen wird, werden wir frühestens im Frühjahr erfahren. Denn am 5. Februar dieses Jahres ist das Embargo für Energieressourcen aus Russland in Kraft getreten, und seine endgültigen Auswirkungen sind noch nicht absehbar. Weitere wichtige Kriterien sind das Niveau der Verbrauchernachfrage, die Lebensmittelpreise und die Stimmung in der Wirtschaft, die sich letztlich in der Investitionsbereitschaft niederschlagen wird.

02

Nach Prognosen der Europäischen Kommission wird die Inflation auf dem europäischen Markt im Jahr 2023 auf 7 % und im darauffolgenden Jahr auf 3 % sinken. In den mittel- und osteuropäischen Ländern könnten diese Zahlen um einige Prozentpunkte höher liegen.



Alle in diesem Material verwendeten Daten stammen von der Trans.eu-Plattform



02

Kommentare und Prognosen

Im Jahr 2023 werden sich viele Trends überlappen.

Noch nie zuvor in der Nachkriegsgeschichte der europäischen Wirtschaft haben wir uns in einem ähnlichen Moment befunden.



Unberechenbare Lieferketten

Noch nie zuvor in der Nachkriegsgeschichte der europäischen Wirtschaft haben wir uns in einem ähnlichen Moment befunden. In den letzten zwei Jahren ist ein wahres Armageddon über Europa und die Welt hereingebrochen. Die Covid-19-Pandemie, der Krieg in der Ukraine, gigantische Preissteigerungen bei den Energierohstoffen, die rasende Inflation. Und jetzt haben wir das Jahr 2023, über das die Wirtschaftsexperten oft geteilter Meinung sind. Und Supply Chain Manager fragen sich: Wann wird dieser Wahnsinn ein Ende haben? Leider hat bisher noch niemand eine gute Antwort darauf.

Allerdings muss man zugeben, dass das Ende des letzten Jahres etwas Hoffnung brachte. Die Inflation in der Eurozone fiel zum Jahresende auf 9,2 %, und in den meisten EU-Ländern (außer Ungarn) geht sie langsam, aber stetig zurück. Die niedrigste Inflationsrate wurde Ende des Jahres in Spanien verzeichnet, und das Ergebnis von 5,5 % scheint ein gutes Zeichen für den Rest Europas zu sein. Damit ist Spanien auch als internationaler Transportdienstleister (führend in Europa) in einer guten Position, um auf den wichtigsten Strecken des Kontinents zu konkurrieren. Es muss jedoch hinzugefügt werden, dass das laufende Jahr für die meisten Frachtführer und Produktions- und Vertriebsunternehmen eine Zeit der Wahrheit sein könnte.

Angst vor dem Chaos

– Die größte Herausforderung für die Liefernetzwerke werden die anhaltende Rezession, die immer noch hohe Inflationsrate und die Energiekosten sein, bestätigt **Guido Kuckartz**, Lieferkettenexperte und Leiter der DACH-Region bei Trans.eu. – In Deutschland und dem Rest der Region ist ein Produktionsrückgang zu spüren, und selbst Amazon rechnet mit einem Rückgang der Lieferungen um 30–40 %. Einige Wirtschaftszweige wie FMCG, Landwirtschaft und Baugewerbe verfügen über eine eigene Lkw- und Transporterflotte, so dass sie nicht von den auf dem Markt verfügbaren Kapazitäten abhängig sind, fügt Kuckartz hinzu.

Was in den Aussagen der Logistikmarktexperten vorherrscht, ist natürlich die Angst vor dem Chaos in den Lieferketten, was für die Manager ein weiteres Jahr ohne Planung, sondern nur im Hier und Jetzt bedeutet. Und

solange der Krieg in der Ukraine nicht vorbei ist und die Ölpreise einen vorhersehbaren Höchststand erreicht haben, wird man wahrscheinlich diesen Wahnsinn weiterhin managen müssen. **Xavier Villetard**, Partner bei der Lieferkettenberatung bp2r, sieht die aktuelle Situation jedoch gelassen. – Der Güterkraftverkehrsmarkt befindet sich in einer Übergangsphase mit unsicheren Aussichten für das laufende Jahr. Die Transportunternehmen sind mit guten Ergebnissen in das vergangene Jahr gestartet, aber die Nachfrage hat sich allmählich abgeschwächt – kommentiert er die französische



Martin Bulheller

Sprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL)

Verzögerungen in den Logistikzentren

In Deutschland gibt es seit vielen Jahren das Problem langer Wartezeiten beim Ent- oder Beladen von Waren. Viele Produktions- und Handelsunternehmen haben ihr eigenes Lagerpersonal reduziert und setzen häufig Lkw-Fahrer zur Unterstützung ein. Andererseits nutzen viele Verlager bereits digitale Lösungen, zum Beispiel in Form von Online-Avisierungssystemen. Eine Herausforderung sind jedoch die häufigen Staus auf deutschen Autobahnen, die die Ankunftszeiten unberechenbar machen. Auch der zunehmende Fahrmangel verhindert es, das Problem der pünktlichen Lieferungen zu lösen.



Energiekosten bremsen die Wirtschaft

Im vergangenen Jahr waren die italienischen Produktions- und Vertriebsunternehmen stark von der Verknappung des Laderaums betroffen, wobei die mittelgroßen Unternehmen, die täglich 30-40 Transportaufträge erteilen, am stärksten betroffen waren. Viele Unternehmen haben daher technologische Lösungen zur Optimierung des Lieferflusses und zur Vermeidung von Staus vor den Lagern eingeführt. Laut einer aktuellen Studie von Politecnico di Milano ist die Digitalisierung der Lieferkette ein starker Trend und die Richtung, die die meisten Unternehmen einschlagen. Auch die Transportunternehmen setzen zunehmend technologische Lösungen ein. Hemmend wirkt sich jedoch die Wirtschaftslage aus. Steigende Produktionskosten, insbesondere die Energiepreise, belasten die finanzielle Situation der Unternehmen.

Nicolò Calabrese

Experte für Lieferketten
in Italien, Manager
bei CargoON



Marktsituation, die auch den Trend in den meisten Ländern der Europäischen Union widerspiegelt.

Die französische Wirtschaft begann das neue Jahr auf einer soliden Grundlage. Die BIP-Wachstumsraten gehörten im Jahr 2022 zu den höchsten in Europa, und trotz der Inflation und einer Verlangsamung in der zweiten Jahreshälfte konnte das Jahr mit einem Wachstum von 2,6 % abgeschlossen werden. – Die Rentabilität der Frachtführer blieb angemessen, da die hohen Diesel-

preise durch den gesetzlichen Preisindexierungsmechanismus der Unternehmen und staatliche Beihilfen ausgeglichen wurden. Die Inflation treibt jedoch die Produktionskosten weiter in die Höhe, und dennoch investieren die Unternehmen in die Digitalisierung und die Dekarbonisierung ihres Geschäfts. Trotz der rückläufigen Nachfrage nach Transportdienstleistungen sind die Transportunternehmen aufgrund der Kräfteverhältnisse immer noch im Vorteil. Wie lange noch – das ist die Frage – ergänzt Villetard.

Eine Welt ohne Kohle

Der französische Experte berührte einen wichtigen Punkt, der von allen unseren Gesprächspartnern angesprochen wurde und der sich auf einen Satz zusammenfassen lässt: Chaos ist das Eine, aber die Unternehmer dürfen nicht vergessen, die Digitalisierung des Geschäftstätigkeit fortzusetzen und sich auf ihre vollständige Dekarbonisierung vorzubereiten. Die Unternehmen erinnern sich noch gut an die nicht allzu fernen Zeiten der Pandemie und wissen, dass sie die schlimmsten Momente nur durch die Automatisierung von Managementprozessen überstehen konnten. Die meisten Akteure der Lieferkette haben auch den so genannten europäischen Green Deal im Blick, d. h. die Erreichung der Klimaneutralität bis 2050. Das bestätigt **Jordi Espin**, Sekretär von TRANSPRIME, des spanischen Verladersvereins. – Die Verringerung der Kohlendioxidemissionen ist in diesem Jahr eine der wichtigsten Prioritäten für die europäischen Industrie- und Vertriebsunternehmen. Das scheint wichtiger zu sein als die derzeitige betriebliche Effizienz – argumentiert er.

Sekretär Espin weiß, wovon er spricht: TRANSPRIME ist Teil des European Shippers' Council (ESC), der sich seit mehreren Jahren auf globale Veränderungen in der Funktionsweise der Vertriebsnetze vorbereitet. Gemeinsam mit der Internationalen Straßentransport-Union (IRU) und dem Internationalen Transportforum (ITF) hat ESC ein Protokoll für bewährte Praktiken in Lieferketten erarbeitet. Ein Teil davon ist das so genannte "Shipper Good Practice Certificate", das derzeit in Spanien als Pilotland eingeführt wird. – Es geht darum, angemessene Beziehungen zwischen Verladern und Frachtführern zu fördern, zum Beispiel durch die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer an den Be- und Entladestellen, fügt Jordi Espin Vallbona hinzu.

ESC setzt sich für eine weltweit nachhaltige Lieferkette ein. Und die wichtigste Voraussetzung dafür ist die



Hohe Inflation und unsichere Nachfrage

Obwohl in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres ein Rückgang des Frachtaufkommens zu verzeichnen war, sind die Verlagerer auf neue Unterbrechungen der Lieferketten vorbereitet. Und sie konzentrieren sich im Vorfeld auf die Sicherung von Kapazitäten. Das laufende Jahr wird in der Transport- und Logistikbranche als besonders unsicher eingeschätzt. Die hohe Inflation und die unsichere Nachfrage sind besorgniserregend, und die Industrie steht immer noch vor einem tiefgreifenden energetischen und digitalen Wandel. Eine wachsende strukturelle Herausforderung ist auch der zunehmende Mangel an Fahrern. Die Lieferketten wandeln sich, um flexibler und widerstandsfähiger zu werden, wobei Risikomanager versuchen, die Lieferanten zu diversifizieren und Technologien zur Verwaltung des Logistiknetzes in Echtzeit einzusetzen. All dies, um eine Unterbrechung der Lieferketten zu vermeiden.



Ricardo Ochoa de Aspuru

Gründer und Leiter des Logistikportals Cadena de Suministro (cadenadesuministro.es)

Digitalisierung und noch mehr Digitalisierung, bekräftigen die ESC-Manager. – Die Lieferkette kann nur verbessert werden, wenn man weiß, wo die Engpässe im Warenfluss liegen. Dazu gehören zum Beispiel die längsten Transportstillstandzeiten oder die Höhe des Kraftstoffverbrauchs – kurzum, es geht um die Definition der Punkte, an denen die wichtigsten Kosten anfallen. All diese nützlichen Daten können nur durch die Digitalisierung gewonnen werden, argumentieren beispielsweise die niederländischen Manager **Machiel van der Kuijl** und **Johan Kerver** gegenüber Management Scope.

Transport, das Herzstück des Systems

Die schrittweise Dekarbonisierung von Industrie und Verkehr und die Digitalisierung der Lieferkette sind übrigens zwei untrennbar miteinander verbundene Prozesse, die zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele führen. (Und vergessen wir nicht, dass das Klimaziel der EU im Rahmen des verabschiedeten Gesetzespakets Fit for 55 darin besteht, die Emissionen bereits bis 2035 auf 55 % zu senken, und dass Fahrzeuge mit herkömmli-

chen Motoren nicht mehr zugelassen werden). Die Uhr tickt bereits, aber die europäischen Volkswirtschaften machen nur langsam Fortschritte auf dem Weg zum Ziel.

Logistikmanager und Führungskräfte in Unternehmen haben in dieser Situation einen gordischen Knoten zu entwirren. Warum? Denn die Wirtschaft befindet sich im Abschwung, die Liefermengen und die Verbrauchernachfrage gehen zurück, und in der Zwischenzeit muss man sich Gedanken über die Digitalisierung der Arbeitsprozesse und damit über erhebliche Ausgaben machen. Aber auch kleine Investitionen, z. B. in Avisierungssysteme für die Auslieferung oder die Transportorganisation, können schnelle und messbare Ergebnisse bringen. Denn trotz der Verlangsamung der europäischen Volkswirtschaften wird der Transport das Herzstück des gesamten Systems bleiben, und alles deutet darauf hin, dass die Frachtführer weiterhin sehr gefragt sein werden. Vieles hängt natürlich von der Region und der Branche ab.

– Es wird erwartet, dass die Lebensmittelproduktion in Europa in diesem Jahr zurückgehen wird, was zweifellos zu einem Rückgang der Nachfrage nach Kühlket-

Die Industrie steht vor Investitionen



Wir leben in sehr unsicheren Zeiten, und es ist sehr schwierig, die Lage auf dem Transportmarkt vorherzusagen. Die Covid-19-Pandemie ist in eine weitere Phase eingetreten, sie ist noch nicht vollständig überwunden, und die globalen Logistikketten spüren noch immer ihre Auswirkungen. Darüber hinaus wird die Arbeit der Logistikketten durch den Konflikt in der Ukraine stark beeinträchtigt, und es gibt keine Anzeichen für ein baldiges Ende. Frachtführer und der Logistiksektor stehen vor der Entscheidung, wo strategische Investitionen getätigt werden sollen. Schließlich stehen wir vor der Umsetzung des europäischen Green Deal, der Dekarbonisierung des Straßentransports und dem Übergang zu alternativen Kraftstofftechnologien.

Raluca Marian

Leiterin der IRU (International Road Transport Union)-Vertretung bei der Europäischen Union



ten-Dienstleistungen führen wird – erklärt **Viet Nguyen**, Analyst für Lebensmittellogistik bei Rabobank Food & Agribusiness. – Ein Rückgang des Angebots wird jedoch nicht überall vorhergesagt. – Zwar mache sich dies im Fleischsektor bereits bemerkbar, da beispielsweise die Schweinefleischexporte nach China zurückgingen, aber im Frischwarenbereich bleibt die Produktion in den meisten europäischen Ländern stabil – fügt er hinzu.

Rückgang der Frachtraten? Eher unwahrscheinlich.

Sowohl Nguyen als auch viele andere Supply-Chain-Analysten stellen jedoch die Verfügbarkeit von Frachtraum in Frage. Obwohl die Kapazitätsnachfrage auf dem gesamten Kontinent rückläufig ist, deuten alle Analysen darauf hin, dass Frachtführer dennoch genügend Arbeit haben werden und die Frachtpreise wahrscheinlich nicht sinken werden. Wie kommt es dazu? Die Frachtführer stehen vor der Wand, wenn es darum geht, rentabel zu bleiben – sie reduzieren ihre Gewinnspannen, sie geben einige Kosten vorsichtig an die Kunden weiter, aber eine Senkung der Frachtraten könnte für viele Transportunternehmen den Bankrott bedeuten.

Und im Jahr 2023 werden die Kosten noch viel höher sein. Wie das belgische Institut für Straßentransport und Logistik (ITLB) kürzlich berechnet hat, werden die Kosten im internationalen Transport im Durchschnitt um 12,0 –13,5% je nach Land steigen (höhere Fahrergehälter, höhere Anschaffungskosten für den Fuhrpark, höhere Straßenbenutzungsgebühren und Versicherungsbeiträge usw.). Der wichtigste Kostenfaktor, nämlich der Dieselpreis, ist in der Analyse nicht berücksichtigt. Das liegt daran, dass niemand vorhersagen kann, wie sich die Kraftstoffproduzenten und die Weltbörsen nach dem jüngsten Embargo (gültig ab 5. Februar dieses Jahres) für Energielieferungen aus Russland auf lange Sicht verhalten werden.

Außerdem hat der Transport- und Logistikmarkt mit einem großen strukturellen Problem zu kämpfen, nämlich dem Fahrermangel, und dieses Problem nimmt rapide zu. Das Durchschnittsalter eines europäischen Fahrers liegt bei etwa 50 Jahren, aber in Polen zum Beispiel, welches 1/5 des Gütervolumens befördert, ist der durchschnittliche Fahrer 56 Jahre alt. Junge Menschen sind kaum für diesen Beruf zu begeistern, und die Bemühungen von Verkehrsunternehmen, Logistikunternehmen und Branchenverbänden, die versuchen, die Qualität der Arbeit des Fahrers zu verbessern und sein bisheriges Image zu ändern, haben bisher nicht die erwarteten Ergebnisse gebracht. Die Zahl der Fahrer wird

im Laufe dieses Jahres rapide zurückgehen, und der Bedarf ist nach wie vor groß. Nach Berechnungen der IRU könnten im Jahr 2026 rund zwei Millionen Fahrer fehlen! Dies bleibt nicht ohne Einfluss auf die Verfügbarkeit von Kapazitäten und damit auch auf die Frachtraten.

Digitalisierung, Digitalisierung

Wie können sich also Produktions- und Handelsunternehmen in diesem hektischen, chaotischen Markt behaupten? **Tomasz Łyszega**, Global Account Manager für den Verladermarkt bei CargoON, sieht einen Trend, den wir schon oft erwähnt haben.

– Der Logistikmarkt beginnt sich langsam an die Schwankungen der Transportpreise und die sich dynamisch verändernde Verfügbarkeit von Fahrzeugen anzupassen. Verlader greifen gleichermaßen nach neuen Tools, die einen reibungslosen Übergang zwischen Vertrags- und Spotfracht ermöglichen. Allerdings, glaube ich, dass eine der größten Herausforderungen im Jahr 2023 die Verbesserung der Transportprozesse sein wird, da diese einen erheblichen Einfluss auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen haben, erklärt er. Obwohl er sich auf den polnischen

Markt bezieht, ist ein ähnlicher Trend zur Automatisierung von Transportaufträgen, die zunehmende Digitalisierung und die Suche nach fehlenden Kapazitäten an der Transportbörse auch von Experten in anderen Märkten bestätigt worden.

Das Ideal ist jedoch noch lange nicht erreicht; wir haben noch nicht einmal die Hälfte des Prozesses der vollständigen Digitalisierung der Lieferkette hinter uns. Selbst scheinbar fortschrittliche Märkte haben einen großen Nachholbedarf. – Der Verkehrssektor ist in Frankreich nach wie vor ein sehr wenig digitalisierter Sektor. Viele Verlader arbeiten immer noch per E-Mail, Telefon und sogar per Fax. Der Anteil der Verlader, die mit einem Transportmanagementsystem (TMS) ausgestattet sind, liegt bei etwa 15 %. Die Verknappung des Laderaums und die steigenden Frachtkosten zwingen die Unternehmen jedoch dazu, nach neuen Lösungen zu suchen, erklärt **Xavier Villetard**, Supply-Chain-Experte der Pariser Beratungsfirma bp2r.

Was kann man noch hinzufügen? 2023 wird ein weiteres interessantes Jahr werden. Und möge es keine Zeit der tiefen Krise sein, sondern eher einer leichten Rezession.



Neue Regeln für Lieferketten

Die Verringerung der Kohlendioxidemissionen ist in diesem Jahr eine der wichtigsten Prioritäten für die europäischen Industrie- und Vertriebsunternehmen. Sie scheint wichtiger zu sein als die derzeitige betriebliche Effizienz. Allerdings wird die Dekarbonisierung die Lieferketten zusätzlich belasten und einen Paradigmenwechsel in der Logistik bewirken. Als Vertreter der Verlader wollen wir Teil dieses Wandels sein und dafür sorgen, dass das Versorgungsnetz besser funktioniert. Wir haben mit der Bill of Cargo Rights begonnen, die von der Global Shippers' Alliance initiiert wurde, in der Verlader aus Europa, Asien und Nordamerika zusammengeschlossen sind. Es geht darum, Hindernisse zu beseitigen und Regeln einzuführen, die zu einem reibungsloseren Frachtfluss in den Logistikanälen führen. Wichtig ist auch die flächendeckende Einführung der Zertifizierung für verantwortungsbewusste Verlader, die wir derzeit in Spanien umsetzen.



Jordi Espín Vallbona

Generalsekretär von TRANSPRIME, Asociación Española De Empresas Cargadoras, die dem Europäischen Verladerat angehört



03

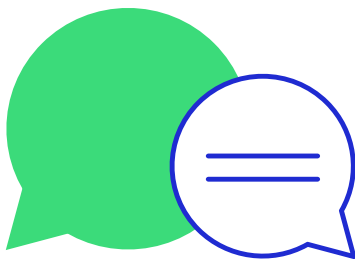
Herausforderungen und Trends 2023

Laut Prognosen von Managern und Vorstandsvorsitzenden europäischer Unternehmen stehen die Volkswirtschaften und Lieferketten im laufenden Jahr zwar vor vielen Herausforderungen, aber es muss nicht wieder ein Jahr der drastischen Abschwächung der Handelsströme sein.



Worüber reden Führungskräfte?

Laut Prognosen von Managern und Vorstandsvorsitzenden europäischer Unternehmen stehen die Volkswirtschaften und Lieferketten im laufenden Jahr zwar vor vielen Herausforderungen, aber es muss nicht wieder ein Jahr der drastischen Abschwächung der Handelsströme sein. Wir haben die häufigsten Antworten von Logistikmanagern und Vorstandsvorsitzenden hinsichtlich der Herausforderungen in 2023 zusammengefasst.



Kostenoptimierung. Noch nie war es so wichtig, die Effizienz zu steigern und nach Einsparungen zu suchen. Angesichts der ständig zunehmenden Geschäftsbeziehungen und umfangreichen Lieferketten ist dies ohne eine aggressive (sprich: schnelle) Digitalisierung des gesamten Liefernetzes nicht möglich. Auf diese Weise soll rechtzeitig erkannt werden, wo übermäßige Kosten entstehen.

Hohe Kosten für Energierohstoffe. Die hohen Preise für Diesel, Gas (einschließlich des im Transport verwendeten LNG), Strom und AdBlue bereiten den Unternehmen, einschließlich der Frachtführer, großes Kopfzerbrechen. Das Problem ist, dass niemand vorhersagen kann, wie das zukünftige Ereignisszenario aussehen wird. Wir befinden uns kurz nach dem endgültigen Embargo für die Lieferung von Energierohstoffen aus Russland (5. Februar dieses Jahres), was zu dauerhaften Störungen an den Rohstoffbörsen führen kann – oder auch nicht.

Nicht nur Öl, sondern vor allem Gas könnte knapp werden. Nach Berechnungen des renommierten Jagiellonen-Instituts wird für das Jahr 2023 ein Gasdefizit zwischen 25 und 49 Milliarden Kubikmeter erwartet. Die Rettung besteht darin, Geld zu sparen und die LNG-Leitungen von Spanien und Italien ins Innere des Kontinents

effizienter zu gestalten. Und wieder – wie zuvor – ist Datenanalyse durch IT-Systeme erforderlich, um den Einsatz von Diesel und Gas in der Lieferkette möglichst zu optimieren.

Lieferkettenmanagement mithilfe von Big Data. Das Analysieren, Verarbeiten und Ziehen von Schlussfolgerungen aus der zunehmenden Menge digitaler Daten ist für Unternehmen der einzig mögliche Weg in die Zukunft. Wer schneller weitere technologische Lösungen implementiert, um Geschäftsentscheidungen effizient zu treffen, wird der Konkurrenz voraus sein und vor allem im Marktdschungel überleben. Wichtig ist, dass nicht alle technologischen Investitionen mit hohen Kosten verbunden sind. So ist beispielsweise die Nutzung einer geeigneten Plattform für die ständige Zusammenarbeit mit Frachtführern und die Bestellung von Transporten eine kleine Investition, die schnell umgesetzt werden kann. Und das wird fast sofort zu Einsparungen für den Verlager führen.

... **Es gibt kein Patentrezept für eine effiziente Gestaltung von Lieferketten. Aber wenn wir vernünftig handeln wollen, sollten wir in die Digitalisierung investieren.**

Inflation und wirtschaftlicher Abschwung. Nach Angaben der Europäischen Zentralbank wird sich die Inflation in der Europäischen Union in diesem Jahr verlangsamen. Und wird durchschnittlich 6,3 % betragen (gegenüber 8,4 % im Jahr 2022). Europa als Ganzes wird auf der Konjunkturbremse stehen, das BIP wird in allen Ländern zurückgehen, obwohl eine Rezession auf dem Kontinent keineswegs sicher ist. Nach den Prognosen der Europäischen Kommission könnte das Wirtschaftswachstum im Jahr 2023 bei 0,3 % liegen, in der Eurozone aber bereits bei 3,1 %. Eine Bedrohung für die europäischen Lieferketten ist die ernsthaft schwächelnde deutsche Wirtschaft, die in eine leichte Rezession abrutschen könnte (wenn die prognostizierten -0,6 % Wachstum eintreten).

Zunehmende Bedeutung des intermodalen Verkehrs. Angesichts der steigenden Diesel- und Gaspreise und

des Trends zur "grünen Logistik" nimmt die Bedeutung des intermodalen Verkehrs zu. Dies gilt umso mehr, als der Schienengüterverkehr entlang der so genannten Neuen Seidenstraße, die die chinesischen Provinzen mit den westeuropäischen Ländern verbindet, trotz des Krieges in der Ukraine zunimmt.

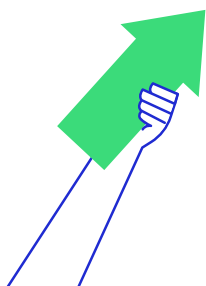
Investitionen in die "grüne Lieferkette" in Lagern. Steigende Strom- und Heizkosten treiben die Kosten für den Unterhalt von Lagern in die Höhe (und damit auch die Mietpreise). Investitionen in alternative Energiequellen, wie z. B. Fotovoltaikanlagen, oder zumindest die Diversifizierung der Energiequellen werden notwendig sein, um die Kosten zu senken und umweltfreundliche Lösungen einzuführen. Der Lagermarkt wird zunehmend von BREEAM- oder LEED-zertifizierten Einrichtungen profitieren. Dieser Prozess ist bereits im Gange und wird im Jahr 2023 weiter an Dynamik gewinnen.

12 – 13,5%

So stark werden die Kosten im internationalen Verkehr in der Europäischen Union im Jahr 2023 durchschnittlich steigen. Dies ist unter anderem auf höhere Kosten für Fahrergehälter, Anschaffungspreise für den Fuhrpark und Leasingkosten sowie auf höhere Mautgebühren und Versicherungsbeiträge zurückzuführen.

Die Höhe der Kosten ist nicht endgültig, da sie mögliche Veränderungen auf dem Kraftstoffmarkt nicht berücksichtigt. Frachtführer werden versuchen, einen Teil der Kostensteigerungen an die Verlager abzuwälzen. Sie haben keine andere Wahl, wenn sie sich auf dem Markt behaupten wollen.

Quelle: Institut für Straßentransport und Logistik Belgien 2022



HERAUSFORDERUNGEN FÜR DIE VERSORGUNGSNETZE

Kommentar von **Piotr Rocznik**,
Experte für Lieferketten, Unternehmensberater
bei Trans.eu und CargoON.



Zweifellos befinden sich die Lieferketten in einer Phase des dynamischen Wandels. Führungskräfte werden mit Trends konfrontiert, die eine Anpassung an die wirtschaftliche Realität erfordern.

01

Flexibilität

Die Beschaffungsstrategien im Bereich des Straßentransports sollten den Markttrends Rechnung tragen und an die aktuelle Situation angepasst werden können. Die Fähigkeit, datengestützte Entscheidungen zu treffen (Benchmark-Raten), scheint daher von entscheidender Bedeutung zu sein. Dies bringt greifbare Vorteile beim Zugang zu Transportmitteln (Kapazitäten) und ermöglicht eine effizientere Verwaltung des Transportbudgets.

02

Verträge und Spots

Ein Trend, der im Zusammenhang mit der Flexibilität gesondert betrachtet werden sollte, ist der rasche Übergang zwischen Modellen zur Kapazitätssuche. Produktions- und Handelsunternehmen werden gezwungen sein, vertragliche Vereinbarungen, aber auch schnelle Spotmarktvereinbarungen zu nutzen. Dieses Modell der Zusammenarbeit mit Frachtführern im Straßentransport hat sich bereits im vergangenen Jahr bewährt.

03

Transparenz und Sichtbarkeit in der Lieferkette

Für ein Hersteller- oder Vertriebsunternehmen scheint es besonders wichtig zu sein, Informationen über Lieferanten auf niedrigeren Ebenen zu erhalten, mit denen es keine direkte Beziehung hat. Im Straßenverkehr wird eine digitale Verbindung zwischen den Anbietern unter Verwendung von Transportmanagementplattformen besonders wichtig sein. Doch die Verknüpfungen auf der Plattform sollten noch weiter gehen: Zunehmend werden Frachtführer, mit denen der Verlader keine direkte Geschäftsbeziehung hat, die aber im Auftrag eines Dritten Waren ausliefern oder abholen, in das Umfeld des Verladers einbezogen. Diese vollständige Transparenz des gesamten komplexen Handelskanals ermöglicht es, effizientere Geschäftsentscheidungen zu treffen.

04

Vereinfachung der Ausschreibungen

Bereits im vergangenen Jahr haben viele Verlader in ihren Einkaufsprozessen Technologie eingesetzt, aber 2023 werden wir einen dauerhaften Paradigmenwechsel erleben und weg von langwierigen Ausschreibungsverfahren hin zu dynamischen Ausschreibungen für kürzere Zeiträume. Auf diese Weise wird das Marktpotenzial besser ausgeschöpft und die Transportmittel für die Lieferung gesichert (Auftragsausführung). Schnelltender scheinen eine Lösung zu sein, aus der es kein Entkommen gibt: Die wirtschaftlichen Umstände ändern sich zu oft.

05

Nachhaltigkeit

Im Jahr 2023 treten neue Rechtsvorschriften zur Bestimmung der Emissionen des Straßenverkehrs in Kraft. Hier geht es um die Umsetzung der nächsten Stufe des Greenhouse Gas Protocol (GHG) und die so genannten Scope 3-Emissionen. Transport und Vertrieb fallen unter die Verpflichtung, die CO₂-Emissionen (Carbon Footprint) in der Lieferkette zu messen und zu melden. Darüber hinaus unterliegen große Unternehmen dem EU-Standard für die nichtfinanzielle Berichterstattung, der auch die Nachhaltigkeit (einschließlich des Umweltschutzes) abdeckt. In beiden Fällen sind Investitionen in Technologien erforderlich, mit denen die Quellen der Kohlenstoffemissionen in der Lieferkette ermittelt werden können.

06

Beziehungen zu Lieferanten und Kunden

Der Aufbau eines gemeinsamen technologischen Umfelds, in dem der Verlader zusammen mit Lieferanten und Kunden eigene und fremde Transportmittel nutzen kann, gewinnt zunehmend an Bedeutung. Eine Plattform, die die Zusammenarbeit erleichtert und die Transparenz in der Lieferkette fördert, ermöglicht es auch, die Transportkosten zu optimieren und die CO₂-Emissionen durch eine bessere Nutzung der Transportmittel wirksam zu verringern.

Autoren



Piotr Roczniak

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. Bei der Arbeit mit seinen Kunden verfolgt er 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. In Polen war er einer der ersten, 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
Nicolò Calabrese**

Projektkoordination:

Monika Kulej – Ślusarska

Grafische Gestaltung:

Anna Sikora

Projektunterstützung:

**Anna Palluch-Przybyła
Verónica Rodríguez
Ernesto Bonetti
Paulina Sobolewska**

Februar 2023



BY (T) TRANS.EU

Noch Fragen?

Bitte kontaktieren Sie uns:

info@cargoon.eu



www.cargoon.eu