



Disruptive Lieferketten

Eine Einschätzung aus transporttechnischer Sicht

Vorstellung Referent



Markus Widmer

Präsident Spedlogswiss Sektion Zürich

Vizepräsident Spedlogswiss Schweiz

Head of Ocean Freight - Schenker Schweiz AG



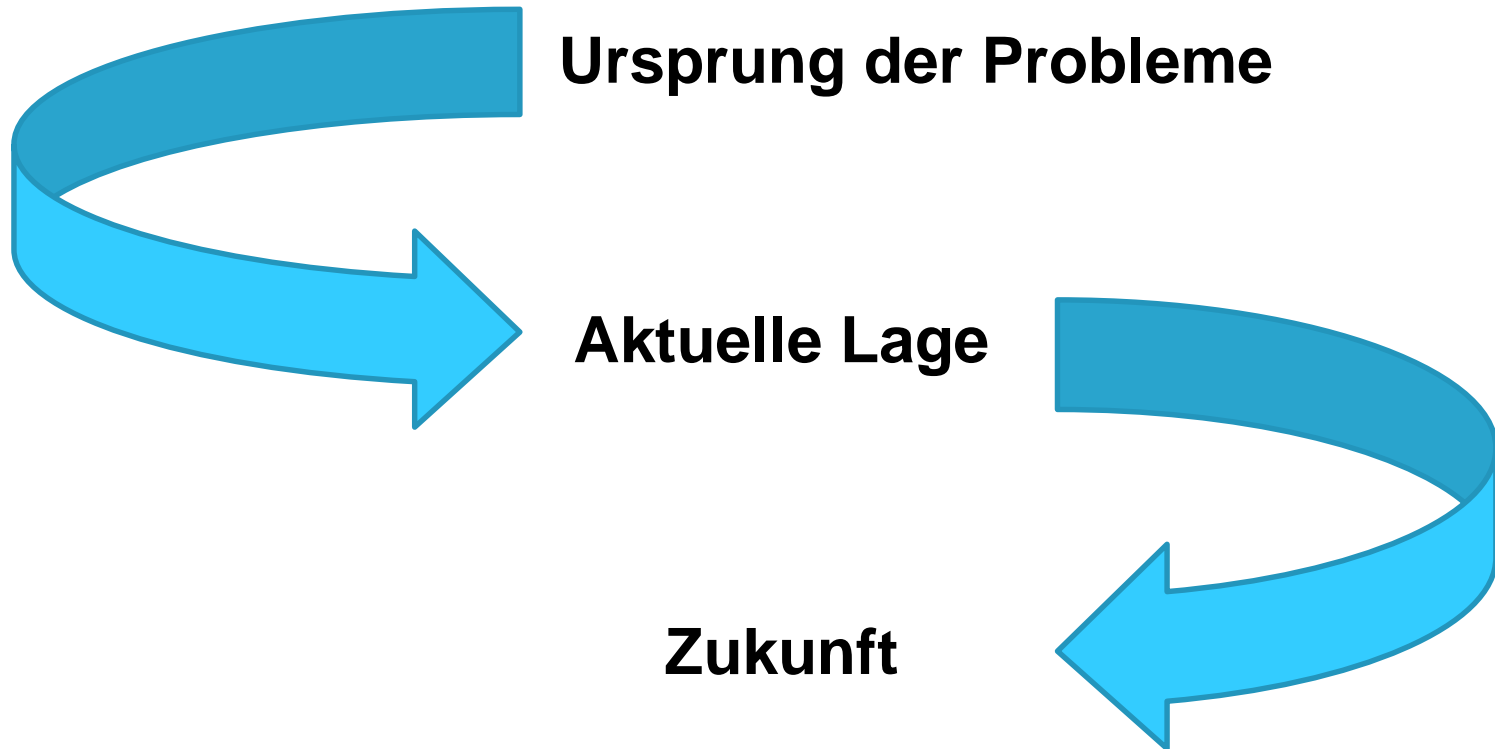
- Gelernter Speditionskaufmann
- Dipl. Aussenhandelsleiter
- Prüfungsexperte BIVO – Intern. Speditionslogistik
- Akkreditierter und geprüfter Incoterms® Trainer der ICC Germany (DE/2019-0123)
- Fachdozent bei der Swiss School for International Business (SSIB) in Zürich (seit 2005)

Spedlogswiss

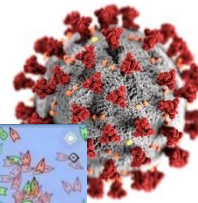
- **SPEDLOGSWISS ist der Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen**
- Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert mehr als 95 % der Speditionsbranche in der Schweiz
- SPEDLOGSWISS vertritt die Interessen von 348 Mitgliedsfirmen aus Spedition und Logistik
- Der Logistikmarkt Schweiz beschäftigt ca. 180'000 Mitarbeiter, wovon 26'000 in der Speditionswirtschaft
- Anteil am CH-BIP: ca. 4%
- Wertschöpfung: 5 Mia CHF pro Jahr
- Güteraufkommen Total: 451 Mio Tonnen pro Jahr
- Zollanmeldungen Schweiz: Ca. 33 Mio (Import, Export, Transit)

Disruptive Lieferketten

Wieso funktioniert „Transport“ nicht mehr ?



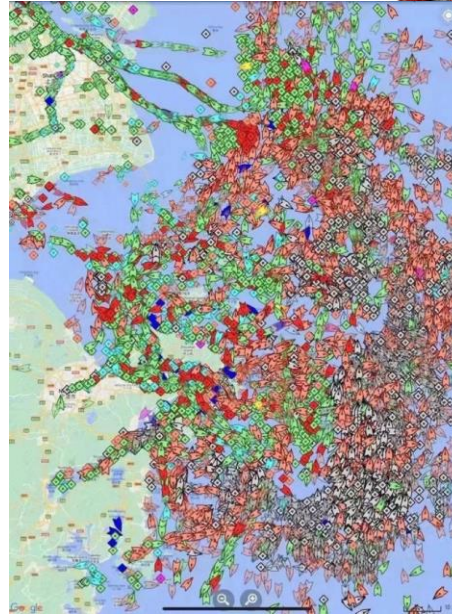
Was liegt hinter uns ?



Feb 2022



Jan/Feb 2020



Mai 2022



Aug 2022



Mrz/Apr 2021



Sept 2021

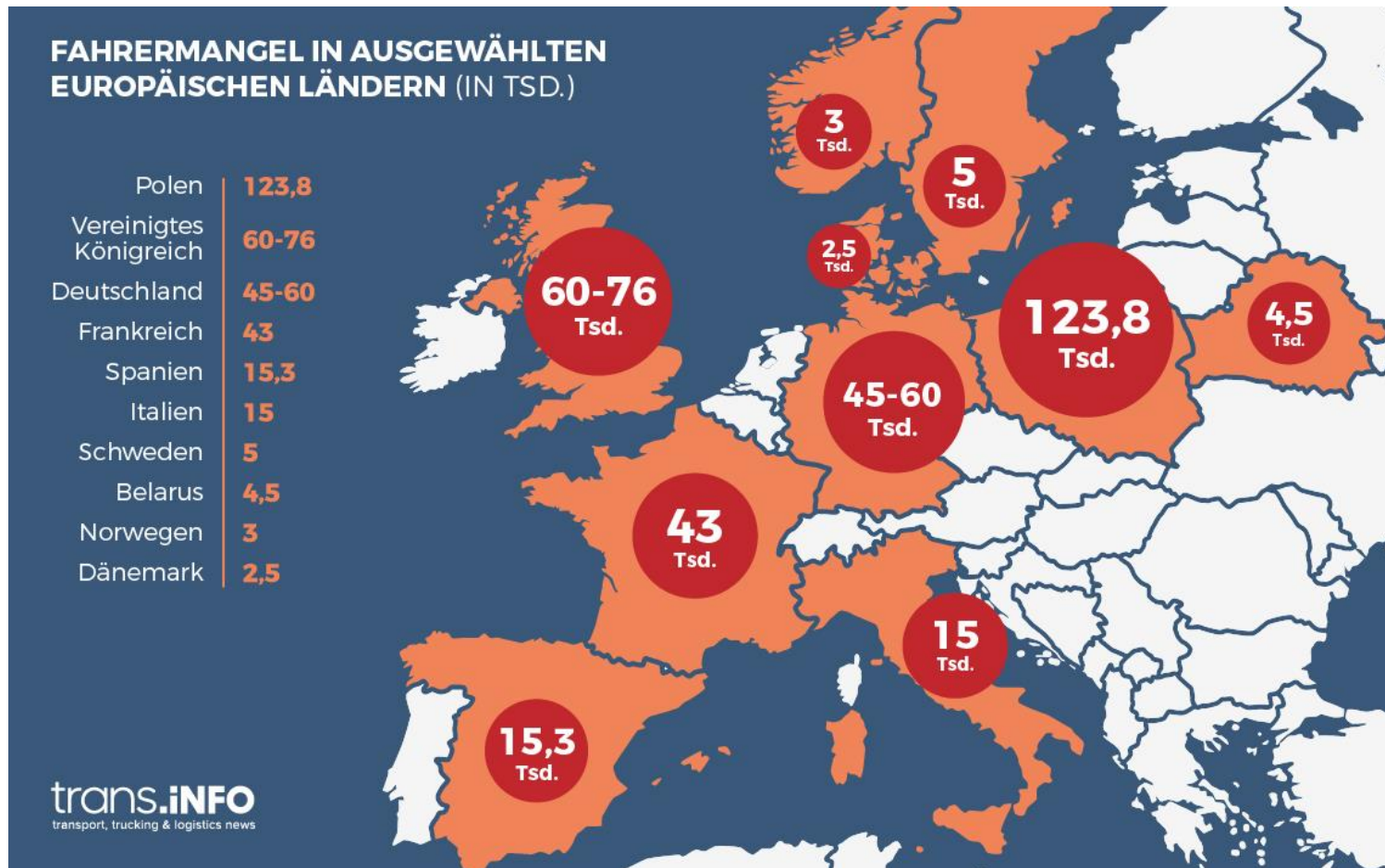


Feb 2022



Aug 2022

Ein Blick auf Europa



Neue Regeln = Neue Probleme

EU Mobility Package, in Kürze...



Fahrer

- Alle 4 Wochen „nach Hause“ oder zum Heimatstandort (Fahrer hat Wahlrecht), bereits in Kraft
- IMI Entsendebescheinigungen, in Kraft seit 01.02.2022
- ggf. Beachtung lokaler Mindestlöhne oder anderer Unterschiede (bilateral, Transit, etc.)



Kabotage

- 3 Kabotagetransporte in 7 Tagen (keine Änderung)
- Nach 3 Transporten (oder 1 Transport nach Rückkehr aus 8-Wochen-Regel) Cool-Down-Phase (96 Stunden)
- Kombiregel (verschiedene Interpretationen in verschiedenen Mitgliedsstaaten)

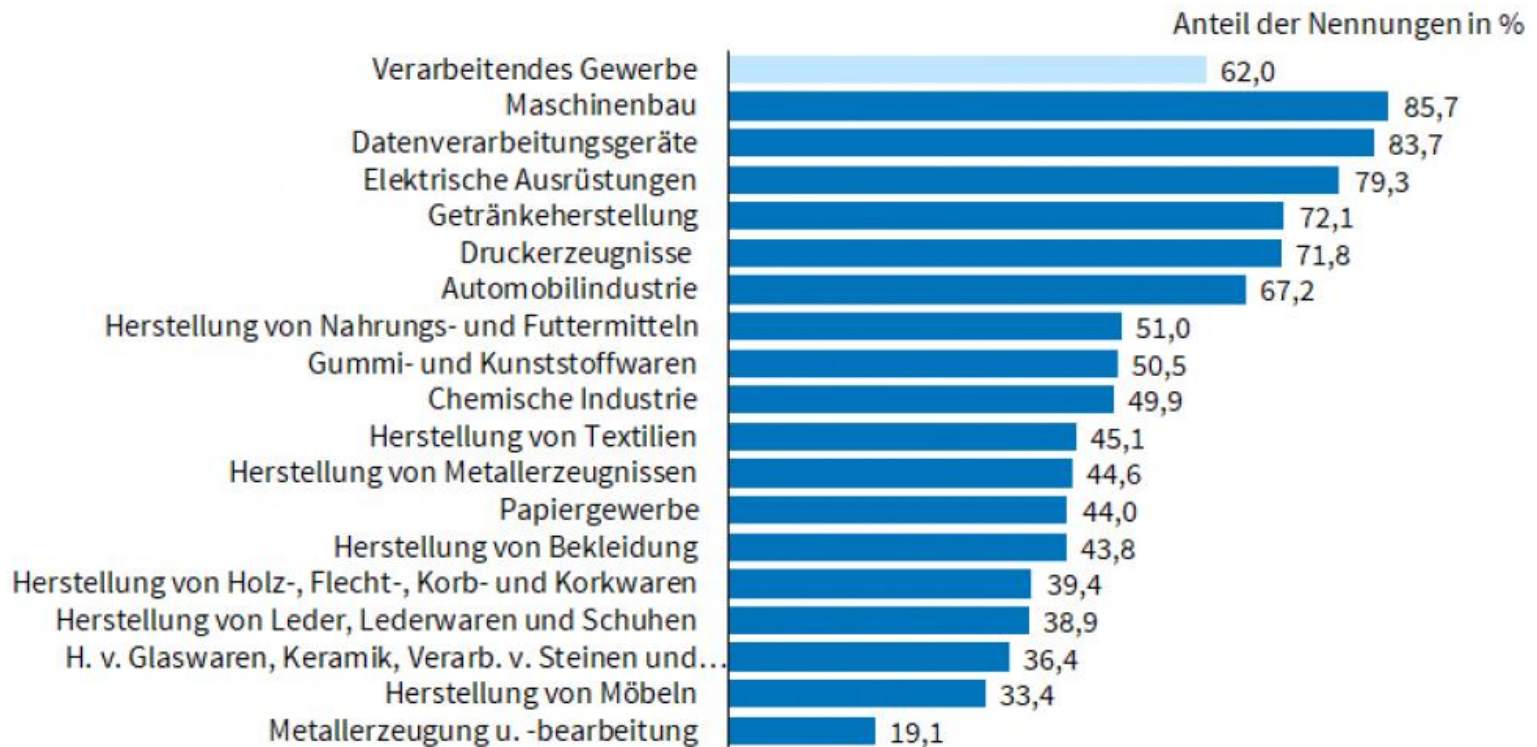


Fahrzeuge

- 8-Wochen-Regel (ab 21.02.22), Rückkehr zum Zulassungsort
 - Regelungen zur Benutzung des digitalen Tachos, Übergangsfristen

Aktuelle Mangellage im August 2022

Knaptheit von Vorprodukten im Verarbeitenden Gewerbe



Quelle: ifo Konjunkturumfragen, August 2022.

© ifo Institut

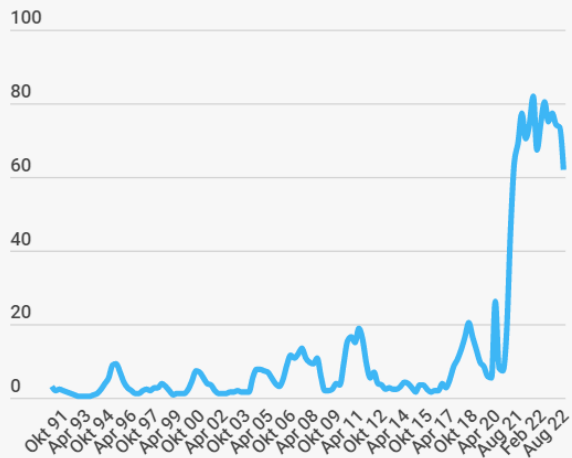
Aktuelle Mangellage



Knappeitsindikator
Anteil der deutschen Hersteller,
die einen Materialmangel melden*,
August 2022 vs. Vormonat

Lieferengpässe lassen nach

62,0% | 73,3%



* Umfrage quartalsweise, ab August 2021 monatlich
Quelle: Ifo Institut; Grafik: DVZ

Es klemmt nachwievor



Esc drücken, um das Vollbild zu beenden.

Seeverkehr
17. August 2022

So viele Waren stecken fest

Anteil der Gütermenge, die sich global auf wartenden Containerschiffen befindet in Prozent

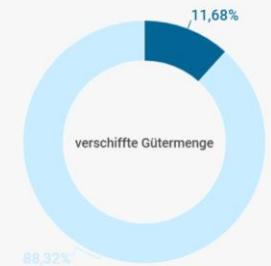


11,68%

August

11,53%

Vormonatswert



Anteil auf unbewegten Schiffen Rest

Quelle: Fleetmon, IFW-Berechnungen; Grafik: DVZ

1/3

DVZ

Weitere Störfaktoren...



China: Hitzewelle stört Lieferketten



Mangel an Lkw-Fahrern und teurer Diesel treiben die Preise im Güterverkehr in ungeahnte Höhen

Deutschland fehlen Lastwagen-Fahrer. Das treibt die Kosten für den Güterverkehr mit Rekordtempo in die Höhe - mit Folgen für die Inflation.

businessinsider.de

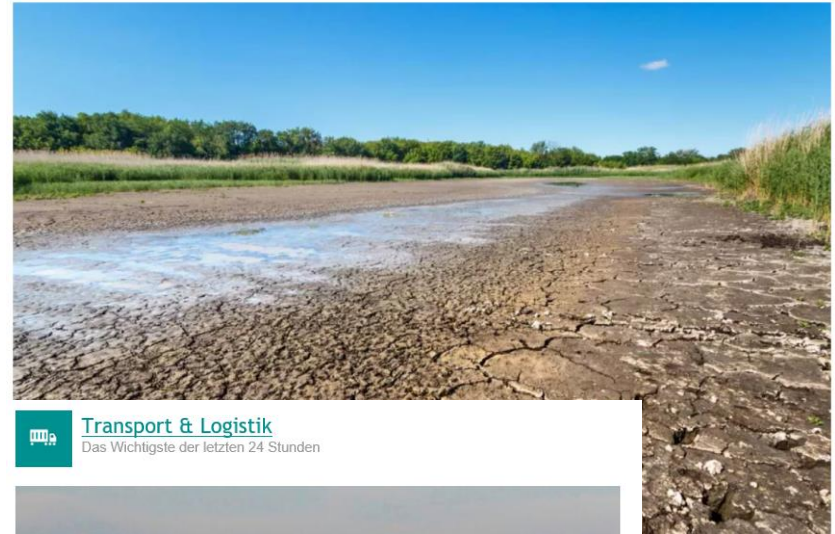
Wirtschaft

18. Aug. 2022 | 11:52 Uhr | von Dörte Neitzel

Stromausfälle Wassermangel

Chinesische Provinz Sichuan schließt Fabriken wegen Dürre

In China können Teile der Halbleiter- und Solarindustrie wegen extremer Dürre nicht mehr produzieren. Aber noch eine wichtige Branche ist betroffen.



Transport & Logistik

Das Wichtigste der letzten 24 Stunden



Gestörter Warentransport: Containerstau in der Nordsee wird länger

Der Stau von Containerschiffen vor wichtigen Häfen stört weltweit die Lieferketten. Für einen besonderen Engpass halten Forscher derzeit die Deutsche Bucht.

tagesschau.de

Was bringt die Zukunft

Es bleiben viele Unsicherheiten

Ob es zu einer weiteren Entspannung kommt, ist angesichts der vielen geopolitischen Einflüsse höchst unsicher. Speziell in Deutschland deutet vieles noch darauf hin, dass die Lieferketten- und Logistikprobleme zusammen mit den hohen Kosten für Energie, Rohstoffe und importierte Vorprodukte in den nächsten Monaten die Produktion weiter behindern. Wie stark die Einschränkungen sein werden, wird auch davon abhängen, inwieweit es zu Engpässen bei Erdgas kommen wird.

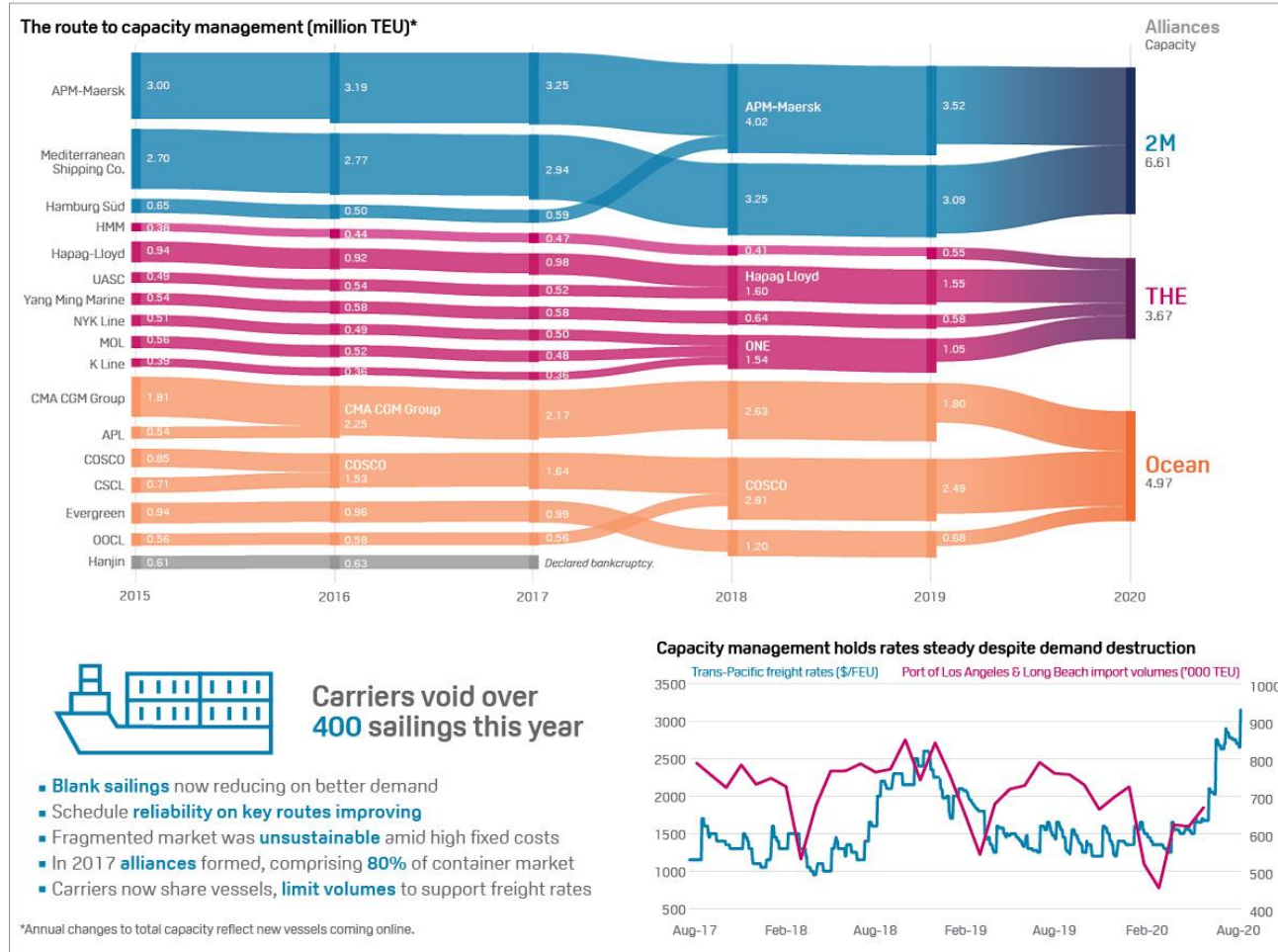
Zu den großen Gasverbrauchern gehören Branchen, die wiederum Ausgangspunkt für viele andere Industrien sind. Besonders viel Erdgas benötigen die Chemieindustrie, aber zum Beispiel auch die Stahl-, Aluminium- und Ernährungsindustrie sowie die Glas- oder Papierbranche. Glas zum Beispiel spielt eine entscheidende Rolle in zahlreichen Lieferketten, so zum Beispiel in der Autoindustrie, der Nahrungsmittelbranche oder im Baugewerbe. Und die Chemieindustrie steht laut Branchenverband VCI am Beginn von 80 bis 90 Prozent aller Wertschöpfungsketten.

Auszug aus der DVZ vom 02.09.2022

Zunehmende Marktmacht der Reedereien

CONTAINERS IN CONTROL: FLEET CONSOLIDATION HELPS CONTAINER LINERS SUPPORT FREIGHT RATES

COVID-19 has sent seismic waves through global trade and all the goods transported around the world on container ships. However, carriers moved fast and decisively to remove volumes and reduce overcapacity in the face of weaker demand which has supported freight rates throughout. This is thanks to consolidation in the carrier industry in recent years which culminated in three key shipping alliances able to manage capacity.

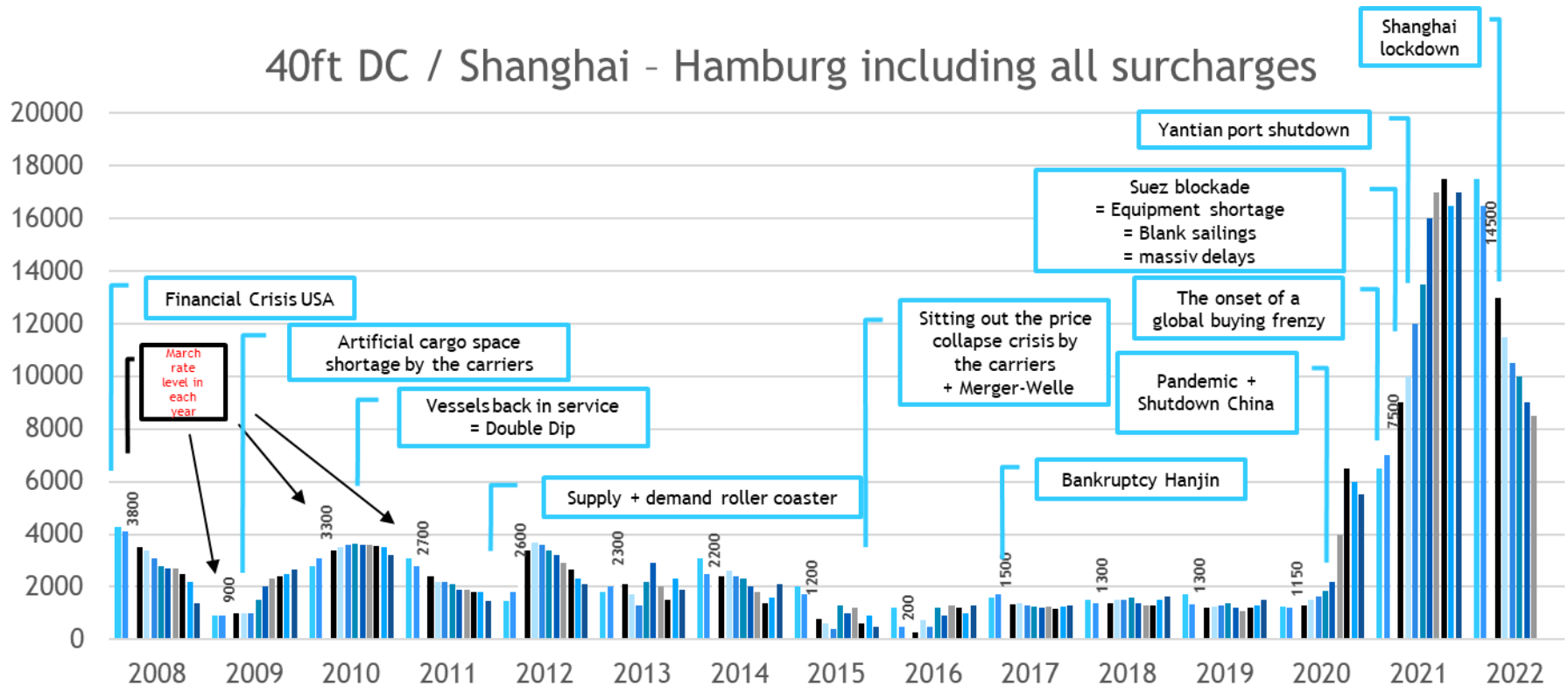


Source: S&P Global Platts

Marktmacht der Reedereien

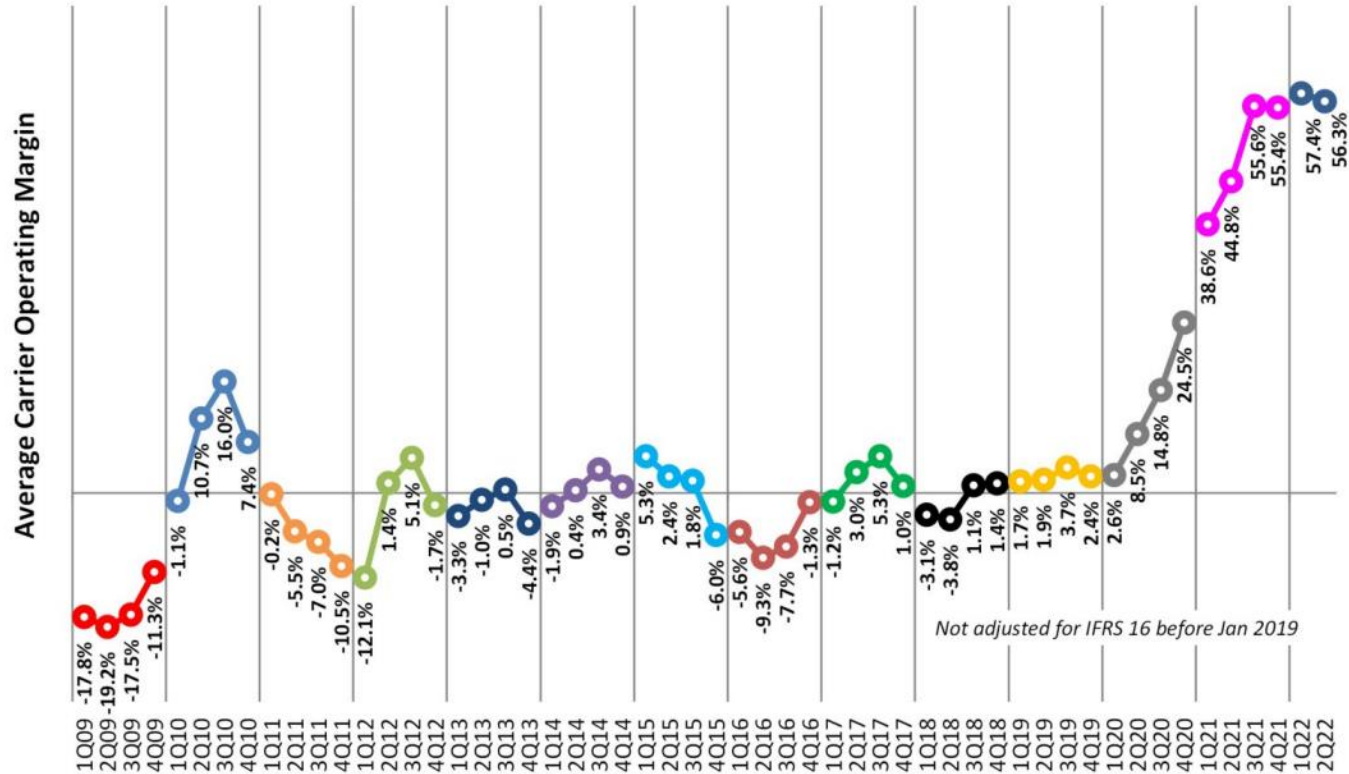
- Es gibt noch 9 Gross-Reedereien (Vor 10 Jahren noch 20)
- 90% der Volumen werden durch 3 Allianzen kontrolliert
- Die EBIT-Marge der Reedereien betrug 2021 zwischen 50% und 70%
- Kapazitätssteuerung durch Blank Sailings
- Umrüstung der Schiffe auf „grünen“ Treibstoff bringt Unsicherheiten
- Verlader + Spediteure haben wenig bis keine Marktmacht

Zustand der Weltwirtschaft erklärt anhand einer simplen Grafik



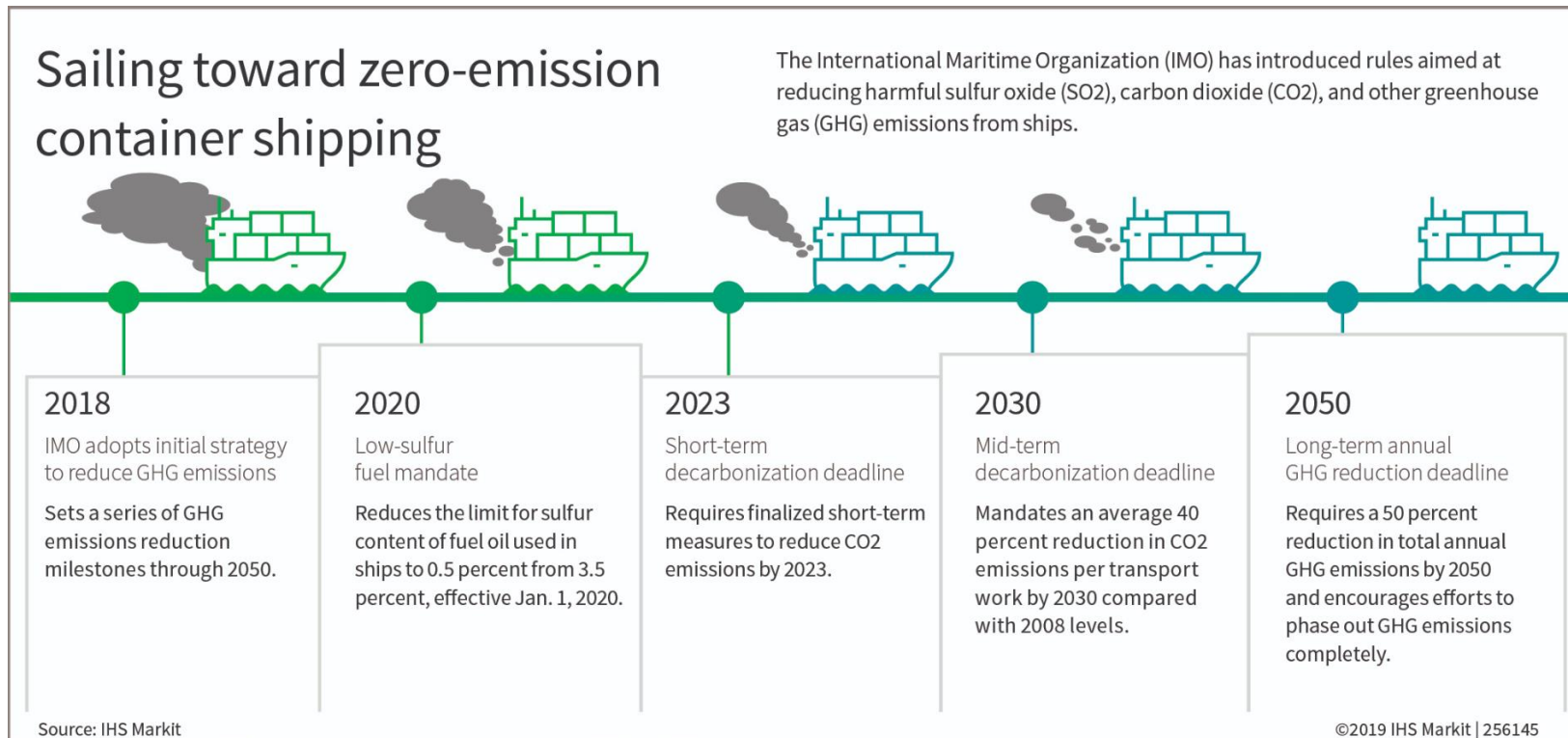
EBIT Marge der Carrier seit 2009

Main carriers: Average core EBIT margin by quarter



Average of CMA CGM (incl APL to 2Q 2016), COSCO Shg (since 1Q 2019), CSCL (to 1Q 2016), EMC, Hanjin (to 3Q 2016), Hapag Lloyd (incl CSAV to 2014), HMM, Maersk (Ocean from Q120), ONE (from 2Q 2018, formerly KL/MOL/NYK), WHL, YML, Zim

Weitere Kostentreiber der nächsten Jahre



Welche Strategien beobachtet die Spedlogwiss auf Verloaderseite

- Massive Laufzeiten-Ausdehnung bei der Produktionsplanung
- Nearshoring
- Aufbau neuer Lieferanten (double/tripple sourcing)
- Aufbau der Lagerhaltung am Produktionsstrandort
- Aufbau von Distributions-Lager in den Absatzmärkten
- Duale Transportstrategien See/Luftfracht

«JUST IN TIME» war gestern.....

- Achtung bei unbedachten Laufzeitversprechen an Ihre Kunden und/oder entsprechende Vertragsklauseln
- Verzögerungen und Kosten für unvorhergesehene Standgelder gehen i.d.R. immer zu Lasten der Ware !
- Keine Laufzeitgarantien seitens der Frachtführer/Spediteure zu erwarten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

