

# Neue Themenfelder im Kosmos der Vegatrans

In der internationalen Nutzfahrzeugindustrie ist die Botschaft angekommen, dass die CO<sub>2</sub>-Vermeidung ein Riesenthema wird. Dafür hat das Salzburger Logistikunternehmen Vegatrans eigene Zugsysteme eingeführt, die sich erfolgreich entwickeln und ausgebaut werden. Ein weiteres Thema ist die Implementierung des ECG-Kostenindex.

WALS-SIEZENHEIM. Vegatrans ist das, was man unter einem „Hidden Champion“ versteht. Das Salzburger Unternehmen überführt weltweit Nutzfahrzeuge, Busse und Trailer. Letztes Jahr wurden rund 120.000 Einheiten per eigener Achse, per Zug und per Verschiffung bewegt. Davon entfielen 50.000 Stück auf den Nahverkehr per Straßen-transport. Die verbleibenden 70.000 Fahrzeuge legten teilweise lange Strecken von den Produktionsstätten in die Absatzmärkte zurück, etwa die Hälfte davon auf der Schiene. Dafür hat Vegatrans

drei Zugsysteme mit zusammen sechs Rundläufen in der Woche eingeführt. Es handelt sich um die Verbindungen Triest – Karlsruhe, Triest – Rheine und Suzara – Rheine.

Das sei erst der Anfang. Der Trend gehe weiter klar in Richtung Schiene, sagt Peter Blum. Der Vegatrans-Betriebsleiter empfiehlt seinen Gesprächspartnern aus der Fahrzeugindustrien eindringlich, sich spätestens jetzt Gedanken über die Bahnlogistik zu machen. Zwar müsse die Lösungsbereitschaft der Eisenbahnverkehrsunternehmen in manchen Bereichen noch steigen. Das bezieht sich vor allem auf die Beseitigung von Infrastrukturproblemen und von Zugausfällen. Jedoch seien die Trassen auf den Hauptachsen jetzt schon sehr stark ausgelastet. Wer da noch mit Regelverkehren auf eigenes oder fremdes Risiko zum Zug kommen wolle, müsse rasch handeln, um die gewünschten Trassen zu bekommen. Ansonsten könnten neue Interessenten am Ende des Tages mit leeren Händen dastehen.

Bei Vegatrans tut man alles dafür, um das zu vermeiden. Das Familienunternehmen mit aktuell



Bild: Vegatrans

*Mit ihren Zugsystemen hat die Firma Vegatrans im Vorjahr 30.000 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart.*

Für Fahrzeugtransporte auf Kurzstrecken bleibt der Verkehrsträger Straße in Zukunft elektrisch.



Bild: Vegatrans

900 Mitarbeitenden an Standorten in 12 Ländern und 115 Mio. Euro Umsatz im Jahr 2022 entwickelt gerade drei neue Bahn-Rundläufe. Sie führen von Italien nach Spanien und Polen sowie von Deutschland nach Polen und gehen nach dem aktuellen Stand der Dinge noch in diesem Jahr an den Start. Die Fahrzeugindustrie ist aus Sicht von Peter Blum gut beraten, wenn sie die Nutzung der Bahnlogistik ernsthaft in Erwägung zieht. „Die Kapazitäten auf der Straße werden immer knapper. Hinzu kommen der sich stetig verschärfende Lkw-Fahrermangel und allgemeine Kostensteigerungen. Nicht zu vergessen der finanzielle Mehraufwand, hervorgerufen durch die CO<sub>2</sub>-Besteuerung.

Was das Salzburger Unternehmen dringend benötigt, ist eine faire Abgeltung der Kostenstei-

gerungen durch die Kunden. „Es kann nicht sein, dass unsere Branche bestimmte externe Entwicklungen immer in den eigenen Reihen ausbaden muss“, sagt Peter Blum. So denken offenbar auch die Mitglieder der ECG Association of European Vehicle Logistics. Gemeinsam mit dem Beratungsunternehmen PwC Österreich hat die Vereinigung einen branchenbezogenen Kostenindex für die Transportbereiche Straße, Schiene, Seefracht mit Fokus RoRo und Compounds entwickelt. Er bezieht sich auf acht Länder, die zusammen rund 80 Prozent des europäischen Marktes für Fertigfahrzeugtransporte ausmachen, und wird quartalsweise neu erstellt.

Mit dem ECG-Kostenindex (vgl. nachfolgender Bericht) könnten die Logistikunternehmen die



**QUALITÄT ÜBERZEUGT**  
 WIR SIND IMMER AUF KURS  
[www.systempo.com](http://www.systempo.com)

**systempo**  
 LOGISTIK  
 DIE MARKE DER STÜCKGUTLOGISTIK

Kostenentwicklungen im 3-Monats-Intervall transparent an die Kunden weitergeben. „Uns ist im Interesse aller Beteiligten eine faire Vorgehensweise wichtig“, bemerkt Peter Blum. Er verweist auf die Ergebnisse der ersten Analyse von PwC Österreich. Demnach sind die Kosten für Fertigfahrzeugtransporte im Zeitraum von Jänner 2019 bis September 2022 auf der Straße um 32,8 Prozent gestiegen, auf der Schiene um 24,2 Prozent,

in der Seefracht (RoRo) um 113,9 Prozent und im Bereich Compounds (Lagerung) um 21,4 Prozent. Kumuliert ergibt das mit 54 Prozent einen Wert, den die Branche allein nicht tragen kann. Als umso wichtiger betrachten die Fahrzeuglogistiker die Etablierung des ECG-Kostenindex als allgemein akzeptiertes Messinstrument.

JOACHIM HORVATH



Bild: AdobeStock

## Erster Kostenindex für die europäische Fertigfahrzeuglogistik

Vor kurzem hat die Europäische Gesellschaft für Fahrzeuglogistik (Association of European Vehicle Logistics - ECG) den ersten europäischen Kostenindex für die Fertigfahrzeuglogistik veröffentlicht. Dieser ist in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC Österreich entwickelt worden, um Kostenschwankungen in einzelnen Logistiksegmenten besser darstellen zu können.

Erstellt wird der Kostenindex auf Basis gesicherter Datenquellen mit vordefinierten Kostenfaktoren, Gewichtungen und Ländern. Unterteilt ist er in die vier Logistiksegmente Straße, See, Schiene und Compounds für acht repräsentative europäische Staaten (Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien, Polen, Spanien, Schweden und Großbritannien).

Auf Grundlage der für die Fertigfahrzeugbranche relevanten Kostenfaktoren je nach Logistiksegment, ausgewählten Ländern und repräsentativen Datenquellen macht der Gesamt-Kostenindex 153,9 aus. Das bedeutet, dass die Kosten in der Branche von Jänner 2019 bis September 2022 um 53,9 Prozent gestiegen sind. Daraus wurden für die vier Segmente folgende Einzelergebnisse abgeleitet:

- **Logistiksegment Straße:** Der Kostenindex Straße liegt bei 132,8, was einem Gesamtkostenanstieg von 32,8 Prozent zwischen Jänner 2019 und September 2022 entspricht. Der weitreichende

Mangel an Lkw-Fahrern in ganz Europa, steigende Fahrerlöhne und der dramatische Anstieg der Dieselpreise - um durchschnittlich 69 Prozent in den ersten sieben Monaten des Jahres 2022 - haben die Kostenentwicklung in diesem Logistiksegment erheblich beeinflusst.

- **Logistiksegment See:** Der Seekostenindex für die Fertigfahrzeuglogistik beläuft sich auf 213,7, was einen Gesamtkostenanstieg von 113,7 Prozent zwischen Jänner 2019 und September 2022 bedeutet. Dieser signifikante Kostenanstieg im Seesegment ist in erster Linie auf die angespannte Angebot-Nachfrage-Situation auf dem Markt für Pkw- und Lkw-Transportschiffe (PCTC) zurückzuführen, die die Zeitcharterraten für PCTC-Schiffe auf ein Rekordhoch getrieben hat, sowie auf die kontinuierlich steigenden Anlagenwerte für PCTC-Schiffsneubauten.

- **Logistiksegment Schiene:** Der Bahnkostenindex für die Fertigfahrzeuglogistik liegt bei 124,2, was einen Gesamtkostenanstieg von 24,2 Prozent zwischen Jänner 2019 und September 2022 bedeutet. Unter anderem haben die gewachsenen Arbeits-, Kraftstoff- und FVL-Schienanlagekosten die Entwicklung der Bahnkosten stark beeinflusst.

- **Logistiksegment Compounds:** Der Kostenindex für die Fertigfahrzeuglogistik von und zu den Compounds liegt bei 121,4, was einen Gesamtkostenanstieg von 21,4 Prozent zwischen Jänner 2019 und September 2022 bedeutet. Diese Kostenentwicklungen sind größtenteils an die Immobilien- und Arbeitskosten der Compounds gebunden, die neben anderen Faktoren häufig an den Verbraucherpreisindex (VPI) gekoppelt sind und daher während des untersuchten Zeitraums eine hohe Volatilität aufgewiesen haben.