

Bundesvereinigung Logistik erwartet noch stärkere Störungen in den Lieferketten und sinkende Verfügbarkeit wichtiger Rohstoffe – Kritische Lage bis mindestens Mitte 2023

Der Vorstand der Bundesvereinigung Logistik (BVL) setzte bei seiner Sitzung vergangene Woche in Duisburg auch eine aktuelle Stunde zu den aktuellen Herausforderungen in den Lieferketten und bei der Beschaffung von Rohstoffen und Vorprodukten an. Dabei zeichneten die Vorstände einhellig ein düsteres Bild für den weiteren Jahresverlauf. Demnach sind alle bisherigen Prognosen noch deutlich zu optimistisch.

„Die Zahl der Schiffe, die vor Shanghai auf die Entladung waren, hat eine ganz neue Dimension. Allein das wird die Wirtschaft massiv belasten“, so **Dorothea von Boxberg, Vorstandsvorsitzende von Lufthansa Cargo**. Auch **Josip T. Tomasevic, Senior Vice President bei der AGCO Corporation** (u.a. Fendt), warnte: „Da kommt noch eine Welle auf uns zu. Selbst optimistisch gesehen werden die Probleme bis mindestens Mitte 2023 andauern.“ „Die Lieferketten kann man zurzeit nicht kontrollieren. Das wird eine riesige Dimension bekommen und Verzögerungen, die wir so noch nicht kennen“, ergänzte **Tim Scharwath, CEO DHL Global Forwarding Freight**.

BVL-Marktextperte Prof. Dr. Christian Kille vergleicht den Effekt mit einem Stau auf der Autobahn: „Selbst wenn der Schiffsstau vor Schanghai sich auflöst und die meisten Fabriken in China aus dem Lockdown gehen, wird es viele Monate dauern, bis sich die Lieferketten normalisieren. Das ist wie bei einem Stau auf der Autobahn, der sich weiterverbreitet und sich aufschaukelt, obwohl der eigentliche Grund für den Stau sich längst aufgelöst hat. Bis die Hinterlandverkehre wieder funktionieren und die Leercontainer den Weg zur nächsten Beladung gefunden haben, werden Monate vergehen. Das Beispiel USA zeigt, dass das Nadelöhr einfach auf die Landseite wandert. Zwar sind irgendwann die Schiffe leer, aber die Hafensflächen voll. Der Schiffsstau wird sich zudem zunächst auf die europäischen Häfen verlagern, weil diese den Ansturm nach der Pause nicht bewältigen können.“ Die Verzögerungen durch den Stau im Suezkanal durch die Evergreen und die kurzzeitig wegen Corona geschlossenen Terminals in China im Frühjahr und Mitte 2021 konnten nach Zahlen des Kiel Trade Indicator wohl bis heute nicht vollständig aufgelöst werden.

Als größte aktuelle Gefahr bezeichneten Teilnehmer aus der Industrie die Energiekrise und die Rohstoffknappheit. „Es gibt derzeit zwei Standortnachteile für Europa: Den Krieg und die Energie“, so **Josip Tomasevic**.

Eine „wirtschaftliche Vollbremsung“ konstatierte **Stephan Wohler, Vorstand bei EDEKA Minden-Hannover**, für den Lebensmittelbereich. Nach einem guten 2021 führten die rasant steigenden Preise zu Nervosität bei den Verbrauchern und eine Konzentration auf Preiseinstiegsprodukte statt auf bekannte Marken.

Auf die Folgen der Krise für Investitionen der öffentlichen Hand, insbesondere Infrastrukturprojekte wies **Dr.-Ing. Christian Jacobi, Geschäftsführer agiplan**, hin: „Rohstoffmangel und Kostensprünge sorgen dafür, dass geplante Bauvorhaben nicht realisiert werden oder sich verzögern. Auch die Investitionen des Staates werden sich verlagern, denn er kann auf Dauer nicht alle geplanten Maßnahmen bezahlen. Die Kriegsfolgen und Kompensationsprogramme aufgrund der Corona-Pandemie werden dazu führen, dass Finanzierungstöpfe kleiner oder zeitlich gestreckt werden. Viele Unternehmen werden aufgrund des Mangels an Vorprodukten und Rohstoffen sowie der hohen Energiekosten wieder in Kurzarbeit gehen müssen. Insgesamt steht Deutschland vor großen Herausforderungen.“

Der **BVL-Vorstandsvorsitzende Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer** zeigte sich ernüchert: „Die Einschätzungen unserer Vorstandsmitglieder aus Industrie, Handel und Logistikdienstleistung gehen deutlich über die bisher veröffentlichten Prognosen hinaus.“

Bevor wir vielleicht irgendwann in 2023 eine Besserung erwarten können, wird die Situation bei den Lieferketten und Rohstoffen in den nächsten Monaten deutlich schlimmer werden. Darauf müssen sich Unternehmen wie Verbraucher einstellen.“ Wimmer verwies darauf, dass nicht alle Unternehmen gleichermaßen betroffen sind: „Wenn Unternehmen frühzeitig ihr Risikomanagement angepasst und zusätzliche oder alternative Lieferanten erschlossen haben, wenn die Beziehungen zu Reedereien und Speditionen langfristig gepflegt wurden und so noch Kapazitäten verfügbar waren, sind sie weniger stark betroffen. Aber letztendlich fahren alle zurzeit nur auf Sicht.“ Für die Zukunft müsse sich die Haltung vieler Unternehmen ändern, so **BVL-Marktexperte Kille**: „Unabhängigkeit wird wichtiger, auch Flexibilität und Zuverlässigkeit – und das kostet mehr. Wenn Unternehmen unabhängiger und autarker agieren sollen, sind Investitionen und Partnerschaften mit anderen in der Nähe notwendig, auch in bisher vernachlässigten Regionen. Das Argument der Wettbewerbsfähigkeit bei den Preisen ist vor dem Hintergrund der Konkurrenz aus Fernost nachvollziehbar. Deshalb ist die Änderung des eigenen Mindsets notwendig, um zu hinterfragen, welche Potenziale sich dabei noch verbergen. Kürzere Strecken zahlen z.B. auch auf den Weg zur Klimaneutralität ein, auch ermöglichen sie künftig eine leichter umsetzbare Kreislaufwirtschaft.“

Rückfragen bitte an

Christian Stamerjohanns, Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Tel.: 0421 173 84 21, Mail: stamerjohanns@bvl.de

Die 1978 gegründete Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. ist eine gemeinnützige, neutrale und überwiegend ehrenamtliche Organisation. Als Plattform für Manager der Logistik in Industrie, Handel und Dienstleistung, für Wissenschaftler und Studierende bildet sie mit heute rund 10.000 Mitgliedern eine Brücke zwischen Wirtschaft und Wissenschaft und ist Podium für den nationalen und internationalen Gedankenaustausch zwischen Führungskräften aus Logistik und Supply Chain Management. Mehr unter www.bvl.de