

Warszawa, den 27. April 2020

**Betr. Sektoren „Logistik und Mobilität“ in der Zeit der Pandemie COVID-19 –
Situation der in Polen registrierten Fuhrunternehmen**

Seit Mitte März 2020 arbeitet in Polen das Netz der Kompetenz „Logistik und Mobilität“, das von Herrn Prof. Dr. Wojciech Paprocki, Direktor des Institutes für Infrastruktur, Transport und Mobilität an der SGH Warsaw School of Economics geleitet wird. Man hat am 22.04.2020 einen umfassenden Bericht, der von vier Autoren: Dr. Sylwia Kotecka, Prof. Dr. Anna Maryniak, Prof. Dr. Piotr Banaszyk (alle von der Wirtschaftsuniversität in Poznan) und Prof. Dr. Wojciech Paprocki ausgearbeitet wurde.

I. Einführung

Die Pandemie COVID-19 hat eine tiefe Krise in der ganzen Welt verursacht. Man analysiert das Verhalten von Investoren und Top-Managern und stellt fest, dass sie ein Sentiment Richtung „positive Entwicklungsszenarien“ zeigen. Das bedeutet, dass man nicht ausreichend komplex die bestehende Geschäftsrealität betrachtet. Das stellt ein Risiko dar, dass die unternehmerischen Entscheidungen nicht optimal gestaltet werden. Es ist aus diesem Grund notwendig, dass man aus den akademischen Kreisen sowohl die Decision-Maker im Business als auch die Politiker und Beamte berät, wie sich die Krise entwickeln kann und welche Entscheidungen sind vorteilhaft, um die bestehende Krise zu bekämpfen. Wenn eine schwere Krankheit (in wörtlichen und in breiten Sinne) herrscht, braucht man Medikamente, die nicht unbedingt schmecken aber wirkungsvoll sind. Der Berichtsentwurf wurde im Transportgewerbe zur Diskussion in der 16. KW vorgestellt. Einige Vertreter der Arbeitsgebervereine haben sich mit den Worten geäußert: „bittere Vorschläge, man soll sie doch in Betracht ziehen“.

II. Gewerbe „Strassengueterverkehr“ in Polen

Am Ende 2019 wurden in Polen registriert:

- ca. 60 Tsd. Fuhrunternehmen im nationalen Strassengueterverkehr,
- ca. 30 Tsd. im Kuriergeschaef,ft,
- ca. 35 Tsd. Fuhrunternehmen im internationalen Strassengueterverkehr.

Es wurden ca. 700 Tsd, Lkw-Fahrer im gewerblichen Strassengueterverkehr taetig.

Die Lkw-Flotte (alle Gewichtklassen, inklusive Vans) umfasst ca. 500 Tsd. Fahrzeuge, am meisten von der deutschen Industrie hergestellt (Daimler, MAN, Scania, VW).

Die sehr wichtige Rolle spielen die Transportunternehmen, die im internationalen Verkehr taetig sind. Sie sind aktiv in zwei Segmenten des europaeischen Marktes:

- Bedienung von Export- und Importware, in diesem Segment die wichtigste Rolle spielt der Verkehr zwischen Polen und Deutschland,
- Bedienung von „Cross-Trade“ innerhalb von EU, in diesem Segment eine von den wichtigsten Relationen ist Verkehr nach/aus UK.

Die polnischen Lkw-Unternehmen setzen ihre Flotte auch im Kabotage-Verkehr in einigen EU-Laendern, u.a. in Deutschland.

Die von den polnischen Frachtfuehrern erbrachten Dienstleistungen werden in EU-Laendern hoch bewertet. In verschiedenen Marktanalysen wird immer wieder berichtet, dass man die hohe Qualitaet und die angemessenen Frachtsaetze seitens der auslaendischen Verladern lobt.

In den letzten 15 Jahren stieg die Zahl von den in Polen registrierten Fuhrunternehmen und deren Flotte sehr schnell. Diese Entwicklung bestaetigen Zahlen, die unten in der Tabelle 1 zusammengefasst werden.

III. Zusammenbruch des Transportmarktes seit Anfang Maerz 2020

Die Maut-Zahlen zeigen sehr gut, wie schnell die Nachfrage am Lkw-Transportmarkt schrumpft. Man kann von der Abbildung 1 erfahren, dass die in Polen registrierten Fuhrunternehmen in der 15. KW mehr als 27% von Auftraegen verloren haben.

Wenn man annimmt, dass in den naechsten Monaten die Nachfrage am europaeischen Transportmarkt um mindestens 20% reduziert wird, soll man mit folgenden Szenarien rechnen:

- die Angebotsseite wird sich mit Verzoegerung und sehr langsam an die Marktlage anpassen; es kommt zu einem langfristigen Preiskampf, was allen Fuhrunternehmen grosse Schaden bringt,
- die Behoerden (an der EU- und Staatsebene) werden mit voller Kraft eingreifen, um die Angebotsseite sofort zu begrenzen.

Wenn man seitens von verschiedenen europaeischen Verbaenden des Lkw-Sektors die Forderung hoert, dass man die Frachtfuehrer finanziell unterstuetzen soll, bekommt man den Eindruck, dass man die bestehenden Flotten und Belegschaften voruebergehend einfrieren soll, um sie nach der Krise vollstaendig einsetzen koennen. Das ist aber ein falscher Weg. Wenn man die Angebotsseite schnell reduziert, wird ein Gleichgewicht wieder da. In solcher Situation wird man die Frachtsaetze stabilisieren und die Fuhrunternehmen koennen weiter stabil funktionieren. Die Leasingraten werden bezahlt.

Falls man die öffentlichen Mitteln fuer Finanzierung von Frachtfuehrer mit ihrer vollen Kapazitaeten verwendet, werden die Frachtsaetze fallen. Dann wird man ueber die Lkw-Unternehmen die Logistikoperatoren oder die verladende Wirtschaft indirekt subventionieren. Dieser Weg ist als uneffiziente Loesung zu betrachten.

IV. Makrooekonomische und wirtschaftspolitische Analyse

In Bezug auf die vorhandenen statistischen Daten aus dem polnischen Statistikamt hat man eine makrooekonomische Analyse durchgefuehrt. Es ist zu merken, dass man im Landverkehr (Bahn- und Lkw-Verkehr zusammen) in 2020 keinen Gewinn erwirtschaften wird, wenn das Transportaufkommen von 2.394 Mio. Tonnen in 2018 um 9,8% faellt. In einem „Katastrophaszenario B“ wird das Aufkommen um 20% kleiner als in 2018. Das Ergebnis im Landverkehr wuerde im solchen Fall einen Verlust von ca. 4.158 Mio. PLN (ca. 900 Mio. EUR) betragen.

Man soll in Betracht ziehen, dass die in Polen registrierten internationalen Frachtfuehrer in jedem Monat ca. 220 Mio. EUR an die Leasinggesellschaften zahlen. Falls die Frachtsaetze am Markt fallen, werden diese Unternehmen nicht mehr in der Lage das Geld zu ueberweisen.

Wenn man die Frachtsaetze im europaeischen Strassengueterverkehr soweit reduzieren laesst, dass die Fuhrunternehmen die vollen Kosten nicht mehr decken koennen, werden sie auf Austausch von den Lkw verzichten. Die in Polen registrierten Fuhrunternehmen verfuegen ausschliesslich ueber ganz neue Fahrzeuge, die nicht aelter als 4 Jahre alt sind. In jedem Jahr wird minimum 30 Tsd. Lkw von den europaeischen Produzenten in Polen beschafft. Diese Bestellungen sind fuer die Industrie in Europa auch in 2020 und 2021 sehr wichtig.

Es ist merkwuerdig, dass die Deutschen in den letzten Wochen laut wiederholen, dass man in der globalen Wirtschaft ein Protektionismus vermeiden soll und gleichzeitig darauf bestehen, dass man die in Polen registrierten Fuhrunternehmen nicht mehr auf den westeuropaeischen Autobahnen „sehen will“, weil sie – aehnlich wie Frachtfuehrer von anderen zentraleuropaeischen Laendern – die Arbeit von den westeuropaeischen Fahrer „klauen“.

Die verladende Wirtschaft in Westeuropa soll auf diese Doppelmoralpolitik verzichten. Wenn man die guten und preiswerten Dienstleistungen, die von den zentraleuropaeischen Frachtfuehrern erbracht werden, nicht mehr bestellt, wird man kurzfristig einen lokalen Erfolg erzielen. Es wird aber nicht lange dauern, dass man ein Mangel an Frachtraum in Westeuropa feststellt. Es gibt echt zu wenige Deutsche, die nach Polen, in die Tschechische Republik, nach Rumaenien fahren wollen, um den Gueteraustausch unter den VW-, Audi- usw. Werken, die sich europaweit befinden, zu bedienen. Die auslaendischen Fachkraefte in Deutschland sind nach wie vor noetig, das weiss jeder Landwirt, wenn er die Leute fuer Spargelernte sucht.

V. Rekommandationen

Im Bericht befinden sich drei Rekommandationen:

1. Der Staat soll umgehend die alten Lkw (Euro 3 und weniger) von den nationalen und internationalen Frachtunternehmen abkaufen. Man soll in einem Schritt ca. 20% der Flotte vom Markt nehmen und damit ein Gleichgewicht wieder am Transportmarkt erreichen. Damit wird man den moerderischen Preiskampf vermeiden.
2. Der Staat soll den Leasinggesellschaften eine Richtlinie festlegen, dass die neuen Lkw-Beschaffungen nur dann zugelassen werden, wenn das private Fuhrunternehmen minimum 30% des Nettowertes mit eigenen Mitteln finanziert. Diese Regelung kann man in Zukunft lockern, wenn Nachfrage zu wachsen anfaengt.
3. Die polnische Regierung soll umgehend die diplomatischen Verhandlungen aufnehmen, um mit EU Kommission und anderen Regierungen zu vereinbaren, dass die Marktinterventionen in allen Mitgliedlaendern gleichzeitig und fair durchgefuehrt werden. Falls das nicht passiert, wird man einen moerderischen Preiskampf dulden, dessen Schaden sowohl das Lkw-Gewerbe als auch die europaeische verladende Wirtschaft mehrere Jahre spueren werden.

Die aufgelisteten Rekommandationen bilden einen Vorschlag. Man kann ueber Einzelheiten diskutieren, aber nicht zu lange. Je laenger die Krise dauert, wird sich die Lage von den Fuhrunternehmen weiter verschlechtern.

Prof. Dr. Wojciech Paprocki
Direktor

Abbildung 1 / Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

