

Teuer und wenig Platz

Die deutsche Wirtschaft brummt und es gibt derzeit keine Anzeichen, dass sich daran etwas ändert. Gemäss einer Kaufkraftstudie steigt die Kaufkraft der Deutschen dieses Jahr um 2,8% und sogar der notorisch klamme Staat darf ein bisschen Geld ausgeben. Nach Einschätzung des Bundesrechnungshofs verfügt die neue Bundesregierung über einen Spielraum von 45 Mrd. EUR.

Sinkender Einfluss des Dieselpreises

Die Wirtschaftslage beeinflusst selbstverständlich auch die Logistikbranche wie der Transport Market Monitor des dritten Quartals 2017 aufzeigt. Die Analyse, die die Transportplattform Transporeon und Capgemini Consulting zusammen erstellen, wartet mit zwei Extremen auf. Die Frachtkosten sind so hoch wie seit Sommer 2015 nicht mehr. Innerhalb der letzten zwölf Monate ermittelten die Analysten einen Anstieg von 7%. Der Grund für diese Entwicklung ist die hohe Nachfrage. Diese führt dazu, dass die Kapazitäten der Lkw chronisch zu gering sind. Gegenüber dem zweiten Quartal 2017 legte der Kapazitätsindex zwar um 2,6% zu, doch im Vergleich mit dem Vorjahresquartal liegt er 20,5% tiefer.

Der Transport Market Monitor setzt auch den Dieselpreis in einen Index. Sinkt dieser, führt das im Normalfall zu tieferen Preisen. Das ist derzeit nicht der Fall. Der Dieselpreis sinkt seit einem Jahr, während die Gesamtpreise leicht ansteigen. Grund dafür ist neben der hohen Nachfrage auch der Fahrerangel. 2016 schieden 150 000 Fahrer in Deutschland aus dem Berufsleben aus und konnten nur begrenzt ersetzt werden. *mw*

Lifefair Forum

Ringen um die Zukunft

Wie sieht die Logistik in der Schweiz von morgen aus? Diese Frage umtrieb eine Gruppe von Fachleuten am Lifefair Forum in Zürich. Einen Konsens fanden sie zwar nicht, dafür gab es eine Palette von Forderungen und Wünschen an Politik und Wirtschaft.

Das Verkehrsaufkommen auf Schweizer Strassen und Schienen nimmt unbestritten zu. Wie man den Güterverkehr der Zukunft managt, ist dagegen eine kontroverse Frage. Das Lifefair Forum in Zürich widmete sich dem Thema und fühlte Fachleuten mit unterschiedlichen Hintergründen auf den Zahn. Frank Furrer vom Cargo Forum plädierte vehement für eine Besserstellung des Schienengüterverkehrs und weniger Privilegien für Passagierzüge. Ein Ja zur Schiene gab es auch von Peter Sutterlütli. Er setzt mit dem Projekt Cargo sous Terrain allerdings auf den Untergrund und eine kühne Vision.

für Güterumschlag in Stadtnähe fordert, will Röhliberger die Strassen intelligenter nutzen und punktuell ausbauen. Das sorgte bei Matthias Müller vom Umweltverband VCS für Kopfschütteln: Weniger Bauprojekte, dafür höhere Preise seien das Erfolgsrezept. Herbert Ruile, Professor für Supply Chain

Das Ziel ist hehr, der Weg zur nachhaltigen Logistik ist herausfordernd.




Foto: Lifefair Forum

Mehr Platz für die Logistik

Die Strasse bleibt dennoch unverzichtbar. Da sind sich Unternehmer Josef Jäger (Camion Transport) und Jürg Röhliberger, Direktor des Bundesamts für Strassen einig. Während Jäger mehr Platz

Management holte die Runde mit einer nüchternen Feststellung auf den Boden der Tatsachen zurück: «Die Schweiz hat sich im Transport- und Logistiksektor bisher nicht als Innovationstreiber hervorgetan.» Wie die Zukunft aussieht, werde wohl woanders entschieden. *Marco Wölfli*



Saint-Louis-Strasse 31
CH-4056 Basel
TELEFON 061 385 13 13
FAX 061 385 13 65
info@moortrans.ch
www.moortrans.ch

- **Sammelverkehre Europa**
- **Spezialverkehre Übersee**
- **Verzollungen**
- **Lager**
- **Verteilung**
- **Transitlager**