

Kostenfaktor Treibstoff Floating-Modell

Das Floating-Modell

Kostenfaktor Treibstoff

Wie die Entwicklung der Treibstoffkosten die Gesamtkosten beeinflusst – Funktionsweise des Floating-Modells und rechnerische Herleitung

Die Schenker Deutschland AG hat durch eine Ist-Kostenanalyse ermittelt, dass im Bereich Stückgut-/Netzwerkverkehre von Kosten der speditionellen Gesamtleistung 12 Prozent (Stand 4. Quartal 2005) auf Treibstoff entfallen. Bei Teil- und Komplettladungsverkehren liegt der Treibstoff-Anteil deutlich höher, und zwar zwischen 25% und 30%.

Um die Auswirkungen steigender Treibstoffkosten bei der Preisbildung korrekt zu berücksichtigen, legt die Schenker Deutschland AG den Index des Statistischen Bundesamtes für „Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher“ als Basis zugrunde. Dieser Index stellt für alle Marktteilnehmer einen neutralen und somit anerkannten Bezugswert für das sogenannte Floating-Modell dar. Danach steigt oder fällt der Diesel-Zuschlag im Bereich Stückgut-/Netzwerkverkehr um 0,5 Prozentpunkte, wenn sich der Dieselpreis-Index um 4 Prozent nach oben oder unten bewegt. Aufgrund des doppelt so hohen Kraftstoffkostenanteils an den Gesamtkosten verändert sich für Ladungsgeschäfte (LTL/FTL) der Basiswert pro +/-4% Veränderung des Indexes um +/-1,0%-Punkte.

Ein Beispiel im Bereich Stückgut-/Netzwerkverkehr soll dieses Prinzip verdeutlichen:

- Bei einem Anteil von 12 Prozent für Kraftstoff (Diesel) an den Kosten der speditionellen Gesamtleistung entfallen von 100 Euro Gesamtkosten 12 Euro auf Diesel. Steigt der Diesel-Preis um 4 Prozent, ergeben sich Mehrkosten von 0,48 Euro (4 Prozent aus 12 Euro = 0,48 Euro). Die auf 12,48 Euro gestiegenen Kraftstoffkosten erhöhen die Kosten der Gesamtleistung somit auf 100,48 Euro. Dies entspricht einem Anstieg der Gesamtkosten von 0,5 Prozent (Wert gerundet).

Selbstverständlich verhält sich die prozentuale Veränderung des Diesel-Index völlig identisch zur prozentualen Veränderung der realen Dieselpreise, so dass der Index eine legitime Basis darstellt.



Hieraus ergibt sich für die Schenker Deutschland AG folgende Formel:

- Ausgehend von einem Kraftstoff-Kostenanteil von 12 Prozent an den Gesamtkosten (Stückgut-/Netzwerkverkehre) erhöht ein um 4 Prozent steigender Diesel-Index die Gesamtkosten um 0,5 Prozentpunkte. Aufgrund des doppelt so hohen Kraftstoffkostenanteils an den Gesamtkosten verändert sich für Ladungsgeschäfte (LTL/FTL) der Basiswert pro +4% Veränderung des Indexes um +1,0%-Punkte.
- Ein um mindestens 4 Prozent fallender Diesel-Index senkt den Zuschlag im Bereich Stückgut-/Netzwerkverkehr analog um 0,5 Prozentpunkte ab. Aufgrund des doppelt so hohen Kraftstoffkostenanteils an den Gesamtkosten verändert sich für Ladungsgeschäfte (LTL/FTL) der Basiswert pro -4% Veränderung des Indexes um -1,0%-Punkte.
- Bemessungsgrundlage für das Floating-Modell (Stückgut und Ladungsgeschäfte LTL/FTL) ist der Mittelwert des Diesel-Index aus dem 4. Quartal 2005 bzw. der Mittelwert des Dieselpreises aus 4. Quartal 2005. Beide Werte korrelieren.

	Mittelwert Index (Basisjahr 2015)	Mittelwert Index (Basisjahr 2021)	Mittelwert Preis EUR je 100l
4. Quartal 2005	100,8	steht noch nicht zur Verfügung	92,00

- Der Zuschlag betrug bei Einführung des Floating-Modells +4 Prozent.

Die Veränderung des Zuschlags in Höhe von jeweils 0,5 Prozentpunkten im Stückgut/Netzwerkverkehr bzw. 1 Prozentpunkt im Bereich Ladungsgeschäfte erfolgt dabei immer dann, wenn eine Differenz zur Basis von mindestens 4 Prozent (plus oder minus) erreicht wird. Schwankungsbreiten bis einschließlich 3,9 Prozent bleiben ohne Auswirkung auf die Höhe des Zuschlags.

Effizienzsteigerungen bewirken viel – sie reichen aber nicht aus

Die Energiepreisentwicklung kann ein Wirtschaftsunternehmen nicht beeinflussen. Sehr wohl kann es aber Maßnahmen ergreifen, um den Verbrauch zu reduzieren.

In dieser Hinsicht unternimmt die Schenker Deutschland AG seit Jahren beträchtliche Anstrengungen:

- Verstärkter Einsatz von Großraumzügen
- Durchführung von Fahrerschulungen zum Thema „Sparsames Fahren“
- Steuerung der Verkehre über zentrale Hubs (Vermeidung von Leerfahrten, bessere Lkw-Auslastung, Optimierung der Verkehrsabläufe).

Diese und viele weitere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung reduzieren den Energieverbrauch. Eine Kompensation der gestiegenen Dieselpreise ist auf diese Weise allerdings nicht möglich.