

Transport und Logistik

Kurzbericht zur Branche

Aus der Not wird eine Tugend: „Grüne Welle“ für Transport und Logistik

Die Ertragssituation der Transport- und Logistikbranche verschlechtert sich zusehends. Dies liegt nicht nur an der aktuellen Rezession, sondern insbesondere auch an den strukturellen Rahmenbedingungen, die zu weiter steigenden Transportkosten führen. In diesem Zusammenhang kann sich der Einsatz von „Grüner Logistik“ zur Erfolg versprechenden Zukunftsstrategie entwickeln.

In den letzten Jahren hat die deutsche Transport- und Logistikbranche vom starken Anstieg der globalen Güterströme profitiert. Trotz des konjunkturellen Abschwungs und der weltweiten Finanzkrise wird die Branche in 2008 mit etwa 5,5 % noch einmal spürbar zulegen und ein Umsatzvolumen von etwa 90 Mrd. Euro generieren. Allerdings beinhaltet das nominale Umsatzwachstum einen Preisanstieg von ca. 3 %. Zudem hat die Wachstumsdynamik im 4. Quartal 2008 stark nachgelassen, und die Erwartungen für 2009 haben sich deutlich verschlechtert.

Ertragsdruck wird zunehmend stärker

Ausgehend von einer Rezession in 2009 (reale BIP-Veränderung: –0,5 bis –1 %), wird die gesamte Branche im kommenden Jahr erstmals seit 2002 kein reales Wachstum erzielen und lediglich stagnieren, nominal dürfte noch eine geringe Steigerung von ca. 1 % erreicht werden (s. die Grafik auf S. 2 oben). Dabei sind alle Verkehrsträger von einem rückläufigen Güteraufkommen betroffen. Korrespondierend mit einer leichten konjunkturellen Erholung, ist in 2010 wieder eine höhere Steigerungsrate (etwa 3,5 %) für die Transport- und Logistikumsätze möglich.

Allerdings hat sich der Ertragsdruck in der Logistikbranche spürbar verschärft. Die stark erhöhten Transportkosten (Ölpreis, Lohnkosten) werden bereits in 2008 zu einem deutlichen Anstieg der Insolvenzzahlen um etwa 20 % führen und damit die rückläufige Entwicklung der letzten beiden Jahre umkehren. In 2009 wird der Wachstumseinbruch zu einer weiteren Steigerung der Zahl der Insolvenzen in ähnlicher Größenordnung führen, sodass der Höchststand der letzten Jahre (2002: 1703 Unternehmensinsolvenzen) in etwa erreicht werden dürfte.

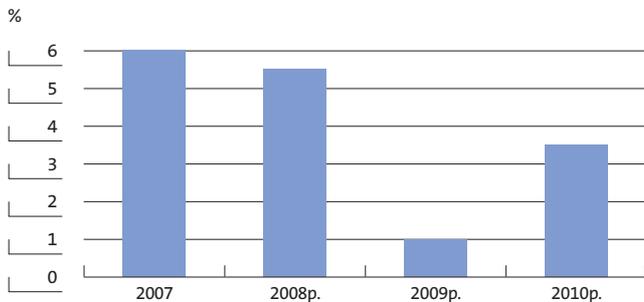
Logistikmarkt/-branchen: In der vorgenommenen Marktabgrenzung beziehen sich alle Angaben (z.B. Umsatzvolumen, Wachstumsraten) ausschließlich auf die von externen Transport- und Logistikdienstleistern erbrachten Leistungen und nicht auf die Werkslogistik, die von den Unternehmen aus Industrie, Handel und verladender Wirtschaft selbst erbracht wird.

Transportdienstleister: Der Umsatzschwerpunkt liegt bei Transporten im Straßengüterverkehr, aber das Angebot schließt in geringem Umfang auch logistische Dienste mit ein.

Logistikdienstleister: Der Fokus liegt auf Dienstleistungen, die über den reinen Transport hinausgehen, wie Lagerung, Frachtumschlag, expeditionelle Dienste, Mehrwertdienste, Kontraktlogistik.

Entwicklung der Transport- und Logistikumsätze in Deutschland

Veränderung gegenüber dem Vorjahr

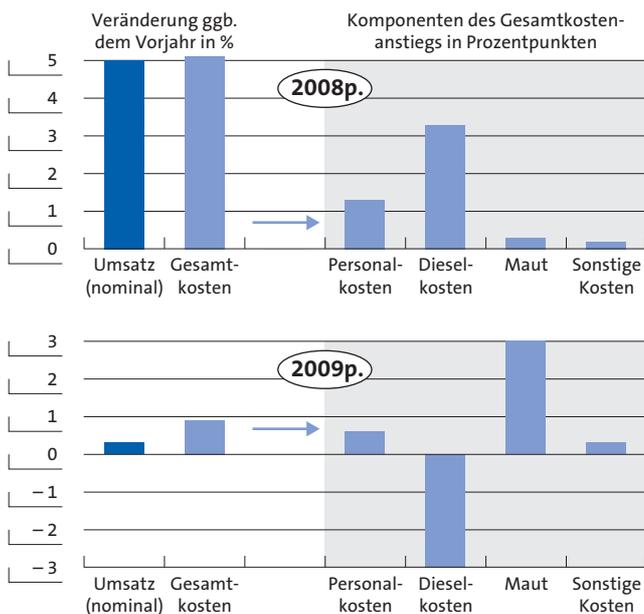


p. = Prognose

Quellen: Feri; IKB-Berechnungen und -Prognose



Transportdienstleister: Durchschnittliche Umsatz- und Kostenentwicklung im Vergleich



p. = Prognose

Quellen: Feri; BGL; BAG; IKB-Berechnungen und -Prognose



Insbesondere für die Transportdienstleister im Straßengüterverkehr wird sich die Ertragslage merklich verschlechtern. Schon in 2008 dürfte der Anstieg der durchschnittlichen Gesamtkosten das Umsatzwachstum leicht übertreffen (s. die mittlere Grafik). Hierzu trägt maßgeblich die Entwicklung der Kostenblöcke „Personal“ und „Treibstoff“ bei, die einerseits vom neuen EU-Fahrpersonalrecht getrieben werden und andererseits von der Dieselpreisentwicklung (trotz deutlicher Rückgänge im 4. Quartal im Jahresvergleich immer noch 10 bis 15 % höher).

Jedoch dürfte sich die Situation noch verschärfen. Zum 1. Januar 2009 steigt die Lkw-Maut gemäß Schätzungen um durchschnittlich 50 %, was zu einer Gesamtkostenerhöhung von ca. 3 % führen dürfte (s. die untere Grafik). Es ist nicht davon auszugehen, dass die zusätzlichen Mautkosten in der aktuellen konjunkturellen Lage – in der die Auftraggeber selbst unter enormem Kostendruck stehen – komplett überwältigt werden können. Dagegen wirkt der auf Jahresbasis sinkende Dieselpreis (Prognose: Rückgang um 10 bis 13 %) in 2009 kostensenkend, allerdings dürfte dieser Vorteil in den meisten Fällen aufgrund von vertraglichen Dieseleitklauseln an die Auftraggeber durchgereicht werden. Ferner werden steigende Finanzierungskosten (unter „Sonstige“) sowie ein unterdurchschnittlicher Anstieg des Personalaufwands aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen angenommen.

Trotz des beschriebenen kompensatorischen Effekts (Diesel- versus Mautkosten) wird die Ertragskraft merklich belastet. Ursächlich hierfür ist die Kombination zweier Entwicklungen: Einerseits ist ein leichter realer Umsatzrückgang zu erwarten und andererseits kann der Gesamtkostenanstieg preislich nicht komplett überwältigt werden. Daher steigen die Gesamtkosten erneut stärker als der Umsatz. Die Rentabilitätssituation würde noch dramatischer ausfallen, wenn die Kraftstoffkosten steigen würden.

Im Trend ist jedoch weiter von steigenden Dieselpreisen auszugehen. Bei Betrachtung der Preisveränderungen seit 1991 wird insgesamt – trotz Rückgängen in einzelnen Jahren – der langfristige Wachs-

tumstrend ersichtlich (s. die Grafik). Auch inflationsbereinigt (real) hat sich der Dieselpreis im Betrachtungszeitraum mehr als verdoppelt. Da sich die entscheidenden preisbildenden Komponenten (hohe Nachfrage, Ressourcenknappheit) auf absehbare Zeit tendenziell nicht ändern, wird sich zukünftig diese Entwicklung fortsetzen.

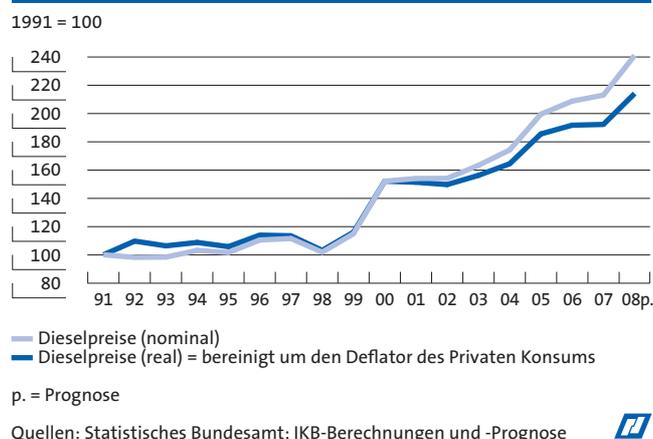
Als **Zwischenfazit** bleibt festzuhalten, dass die Transport- und Logistikbranche aufgrund des zunehmenden Ertragsdrucks ihren Ressourceneinsatz weiter optimieren muss. Diese Forderung wird durch weitere strukturelle Rahmenbedingungen, die zukünftig vorherrschen werden, noch verstärkt.

Zukünftig noch stärkere ökologische Anforderungen an den Güterverkehr

In Deutschland besteht das klimapolitische Ziel, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahre 2020 um 40 % gegenüber 1990 zu senken; bis 2006 wurde eine Reduktion um 18,5 % erreicht (Vorgabe: 21 %). Es müssen demnach weitere Anstrengungen unternommen werden, damit das angestrebte Ziel nicht verfehlt wird. Auch der Verkehrssektor samt Güterverkehr muss hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Der Anteil des Verkehrsbereichs (Personen- und Güterverkehr ohne Luft- und Seeverkehr) an den gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland beträgt ca. 18 % und wird fast ausschließlich durch den Straßenverkehr (Personen- und Güterverkehr) bestimmt (s. die Tabelle). Der reine Güterverkehr ist

Entwicklung der Dieselpreise (Großverbraucher)



zwar lediglich für ca. 6 % aller CO₂-Emissionen verantwortlich, jedoch nimmt sein Ausstoßanteil am gesamten Verkehr – derzeit etwa 30 % – kontinuierlich zu.

Insbesondere der Güterverkehr muss gemäß den klimapolitischen Zielen deutliche Effizienzsteigerungen erzielen. Während die gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland seit 1991 um 15 % gesunken sind (s. die Grafik auf S. 4 oben) – auch der Verkehr insgesamt bzw. die Straße konnten ihre Ausstöße verringern –, sind die Emissionen im Güterverkehr seither (bis 2005) um rund 20 % gewachsen. Allerdings ist im gleichen Zeitraum die Güterverkehrsleistung um annähernd 50 % angestiegen, womit bereits deutliche Effizienzverbesserungen erreicht werden konnten (z. B. geringerer Kraftstoffverbrauch, bessere Kapazitätsauslastung). Jedoch ver-

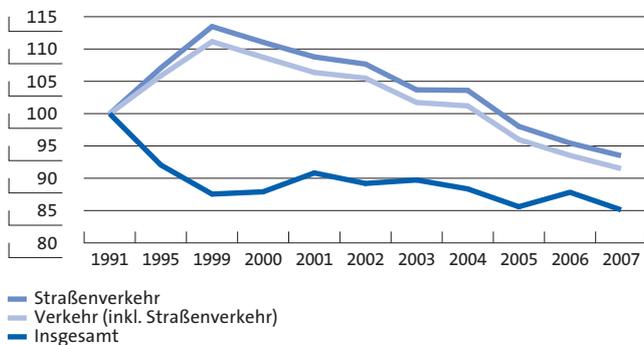
Fakten zum Verkehr 2007

Verkehr allgemein	Güterverkehr				
	Verkehrsträger	Anteil an den CO ₂ -Emissionen des Güterverkehrs		Anteil an der Güterverkehrsleistung	
		2007	Prognose 2025	2007	Prognose 2025
Verkehr: 18 %	Straße Eisenbahn Binnenschiff	ca. 90 %	ca. 89 %	72 %	75 %
Straßenverkehr: 17 %		ca. 6 %	ca. 5 %	18 %	16 %
Güterverkehr*: 6 % (2005)		ca. 4 %	ca. 6 %	10 %	9 %
*ohne Flugverkehr					
Quellen: Umweltbundesamt; Öko-Institut; VSL; IML; BVU; IKB-Berechnungen					

Entwicklung der CO₂-Emissionen in Deutschland

auf Tonnenbasis

1991 = 100

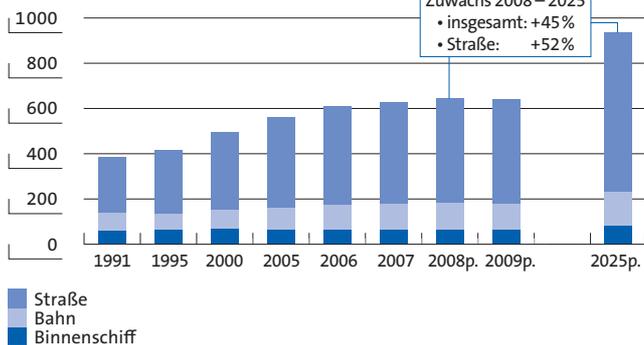


Quellen: Umweltbundesamt; IKB-Berechnungen



Entwicklung der Güterverkehrsleistung in Deutschland nach Verkehrsträgern

Mrd. tkm



p. = Prognose

Quellen: ProgTrans; BVU; IKB-Berechnungen



ursacht der Straßentransport pro gefahrenem Tonnen-km im Vergleich zu den Verkehrsträgern Bahn und Schiff mehr als das Dreifache an CO₂-Emissionen, wobei die Bahn die niedrigsten Emissionswerte aufweist. Daher sind weitere Reduktionsmaßnahmen zwingend erforderlich. Dies zeigt ein Forschungsbericht (Öko-Institut, VSL, IML), nach dem der Straßengüterverkehr bis zum Jahr 2020 jährliche Effizienzsteigerungen von 1 % erzielen muss, um das heutige Niveau an CO₂-Emissionen pro Tonnen-km stabilisieren zu können.

Dass die Straße innerhalb des Güterverkehrs der dominante Emissionsverursacher ist, liegt hauptsächlich am hohen Anteil an der Güterverkehrsleistung. Binnenschifffahrt und Bahn haben hierbei seit 1991 stetig Marktanteile verloren. Immerhin konnte die Bahn in den letzten Jahren ihre Position wieder leicht verbessern und sich somit stabilisieren (s. die untere Grafik). Jedoch wird die Straße ihre Stellung in Zukunft sogar weiter ausbauen, was auch durch die europäischen Infrastrukturinvestitionen beeinflusst wird, denn diese werden schwerpunktmäßig für den Straßengüterverkehr vorgenommen.

Absolut betrachtet dürfte der Güterverkehr bis zum Jahr 2025 um etwa 45 % wachsen, der Straßengüterverkehr sogar um mehr als 50 % (dies entspricht einem jährlichen Anstieg von ca. 2,5 %). Diese langfristige Entwicklung ist eine Folge der Globalisierung, die trotz der aktuellen schwerwiegenden Krise nicht aufzuhalten ist, auch wenn in 2009 erstmals seit 1993 wieder ein leichter Rückgang beim Güterverkehr zu erwarten ist.

Der Güterverkehr wird somit zukünftig immer stärker in das Blickfeld der Umweltpolitik geraten und auf der politischen Agenda eine höhere Priorität erhalten. Insbesondere dem Straßengüterverkehr dürften europaweit zusätzliche klimapolitische Maßnahmen auferlegt werden (z. B. Mauteinführungen bzw. -erhöhungen, Anstieg der Mineralölsteuer), welche die Transportkosten weiter nach oben treiben werden. Die Mautanhebung ab 2009 in Deutschland ist hier lediglich als Zwischenschritt zu betrachten.

Obwohl der Luft- und Seeverkehr unter klimapolitischen Gesichtspunkten bislang ein Schattendasein fristet und nicht der Berichterstattung des Kyoto-Protokolls unterliegt, dürfte sich dies zukünftig ändern. Die Einbindung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ab 2012 ist bereits beschlossen. Der Seeverkehr steht unter Beobachtung, da er sich als eigentlicher Globalisierungsgewinner eindeutig an die erste Stelle unter den Verkehrsträgern gesetzt hat. Der Seetransport hat mittlerweile einen Anteil von 80 % an der gesamten Transportleistung der alten EU-15. In der politischen Diskussion wirkt sich für den Seeverkehr sein relativ geringer CO₂-Ausstoß je Ladeinheit vorteilhaft aus.

„Grüne Logistik“ als Erfolgsstrategie

Der Einsatz von umweltschonenden Maßnahmen dient etlichen Unternehmen bisher lediglich als Marketinginstrument zur eigenen Imagepflege. Jedoch erfordern die zukünftigen strukturellen und politischen Rahmenbedingungen von den Transport- und Logistikdienstleistern ein grundsätzliches Umdenken. Der weiter zunehmende Ertragsdruck durch steigende Transportkosten sowie der politische Wille zur Emissionsreduktion lassen den Unternehmen letztendlich keine Wahl. Je früher die Ausweitung ressourcen- und umweltschonender Maßnahmen fester Bestandteil der eigenen Geschäftsstrategie wird, desto besser wird das Unternehmen für die anstehenden Herausforderungen gewappnet sein.

Hierzu zählen längst bewährte Maßnahmen wie beispielsweise optimiertes Flottenmanagement zur Vermeidung von Leerfahrten, der Einsatz von Kraftstoff sparenden Fahrzeugen oder Fahrerschulungen. Es wird aber auch immer wichtiger, unter den genannten Gesichtspunkten den Verkehrsträgermix kompletter Transportketten neu zu gestalten. Hierbei kann eine Verlagerung von der Straße auf Bahn oder Schiff durchaus sinnvoll sein. Allerdings sollten die Verlagerer umweltschonende Konzepte nicht zum Nulltarif einfordern. Dies schließt zum Beispiel auch die Bereitschaft ein, bei zeitunkritischen Gütern längere Transportzeiten zu akzeptieren. Grundvoraussetzung ist jedoch ein adäquater Infrastrukturausbau, der sich an der tatsächlichen Verkehrsentwicklung orientiert. Ohne diesen Ausbau drohen sinnvolle neue Konzepte zu scheitern. Nur so kann sich „Grüne Logistik“ zur Erfolg versprechenden Zukunftsstrategie entwickeln, von der langfristig alle profitieren.

Die in dieser Studie enthaltenen Informationen beruhen auf Quellen, die von der IKB Deutsche Industriebank AG („die IKB“) für zuverlässig erachtet werden. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der in der Studie enthaltenen Informationen übernimmt die IKB jedoch keine Gewähr. Die von den Autoren geäußerten Meinungen sind nicht notwendigerweise identisch mit Meinungen der IKB. Die Studie ist weder als Angebot noch als Empfehlung zum Kauf oder Verkauf eines Wertpapiers oder eines sonstigen Anlagetitels zu verstehen.

Autor: Claus Korschinsky, Telefon: +49 (0)211 8221-4622, E-Mail: Claus.Korschinsky@ikb.de

(Stand: 17. Dezember 2008)

Redaktion IKB-Branchenberichte: Dr. Günter Kann, Petra Heidrich, E-Mail: Petra.Heidrich@ikb.de
Bereich Volkswirtschaft, Research und Marketing der IKB Deutsche Industriebank AG, Wilhelm-Bötzkes-Straße 1, 40474 Düsseldorf

IKB Deutsche Industriebank AG

Düsseldorf

Wilhelm-Bötzkkes-Straße 1 · 40474 Düsseldorf
Postfach 10 11 18 · 40002 Düsseldorf
Telefon +49 (0)211 8221-0
Telefax +49 (0)211 8221-3959
www.ikb.de · E-Mail: info@ikb.de

Berlin

Markgrafenstraße 47 · 10117 Berlin
Telefon +49 (0)30 31009-0
Telefax +49 (0)30 31009-3800

Frankfurt

Eschersheimer Landstr. 121 · 60322 Frankfurt (Main)
Telefon +49 (0)69 79599-0
Telefax +49 (0)69 79599-3860

Hamburg

Heidenkampsweg 79 · 20097 Hamburg
Telefon +49 (0)40 23617-0
Telefax +49 (0)40 23617-3820

Leipzig

Käthe-Kollwitz-Straße 84 · 04109 Leipzig
Telefon +49 (0)341 48408-0
Telefax +49 (0)341 48408-3830

München

Seidlstraße 27 · 80335 München
Telefon +49 (0)89 54512-0
Telefax +49 (0)89 54512-3884

Stuttgart

Löffelstraße 4 · 70597 Stuttgart
Telefon +49 (0)711 22305-0
Telefax +49 (0)711 22305-3870

London

80 Cannon Street · London EC4N 6HL · United Kingdom
Telefon +44 (0)20 709072-00
Telefax +44 (0)20 709072-72

Madrid

Palazzo Reale
Paseo de la Castellana, 9-11 · 28046 Madrid · España
Telefon +34 (0)91 700-1116
Telefax +34 (0)91 700-1463

Mailand

Via Dante 14 · 20121 Milano · Italia
Telefon +39 (0)2 7260-161
Telefax +39 (0)2 7260-1651

Paris

374, rue Saint-Honoré · 75001 Paris · France
Telefon +33 (0)1 703977-77
Telefax +33 (0)1 703977-47

IKB Capital Corporation

555 Madison Avenue · New York, NY 10022 · USA
Telefon +1 212 485-3600
Telefax +1 212 583-8800

IKB International S.A.

12, rue Erasme · 1468 Luxembourg · Luxembourg
Telefon +352 42378-70
Telefax +352 42378-7599
www.ikb-international.de

IKB Private Equity GmbH

Wilhelm-Bötzkkes-Straße 1 · 40474 Düsseldorf
Telefon +49 (0)211 8221-4900
Telefax +49 (0)211 8221-2900
www.ikb-pe.de

IKB Equity Finance GmbH

Wilhelm-Bötzkkes-Straße 1 · 40474 Düsseldorf
Telefon +49 (0)211 8221-14
Telefax +49 (0)211 8221-3949

IKB Leasing GmbH

Heidenkampsweg 79 · 20097 Hamburg
Telefon +49 (0)40 23626-0
Telefax +49 (0)40 23626-5278
www.ikb-leasing.com

Movesta Lease and Finance GmbH

Uerdinger Straße 90 · 40474 Düsseldorf
Telefon +49 (0)211 8221-6282
Telefax +49 (0)211 8221-6382
www.movesta.de

IKB Immobilien Management GmbH

Uerdinger Straße 90 · 40474 Düsseldorf
Telefon +49 (0)211 8221-11
Telefax +49 (0)211 8221-3911
www.ikb-img.de