



Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

27. Oktober 2015

Autor

Eric Heymann
+49 69 910-31730
eric.heymann@db.com

Editor

Lars Slomka

Deutsche Bank AG
Deutsche Bank Research
Frankfurt am Main
Deutschland
E-Mail: marketing.dbr@db.com
Fax: +49 69 910-31877

www.dbresearch.de

DB Research Management
Ralf Hoffmann

Der Logistikstandort Deutschland ist geprägt von innovativen und diversifizierten Unternehmen sowie von sehr guten Standortfaktoren. Konjunkturelle und strukturelle Gründe sprechen jedoch dafür, dass das Umsatzwachstum in den nächsten Jahren relativ moderat ausfällt. So konnte der Sektor zwischen 2003 und 2008 seinen nominalen Umsatz um 4,6% pro Jahr steigern. Im Anschluss an die Rezession, also von 2009 bis 2014, sank die Zuwachsrate auf 3,4% p.a. (bei etwas niedrigerer Inflationsrate). In den nächsten fünf Jahren dürfte das jahresdurchschnittliche nominale Umsatzwachstum eher zwischen 2 und 3% liegen. Damit würde der Sektor die Umsatzschwelle von EUR 300 Mrd. überschreiten.

Ein strukturell schwächerer Welthandel, die nur langsame wirtschaftliche Erholung in Europa sowie die Investitionszurückhaltung wichtiger Kundengruppen in Deutschland (Industrie) sprechen für das künftig etwas geringere Wachstum der Logistik. Der scharfe Wettbewerb bleibt charakteristisch für die Branche; dies gilt vor allem für einfache, leicht austauschbare Dienstleistungen. Deutschland ist nicht zuletzt wegen seiner zentralen Lage in Europa ein hart umkämpfter Logistik- und Transportmarkt. Der Marktanteil ausländischer Transportunternehmen am mautpflichtigen Straßengüterverkehr liegt bei 40%.

Die Logistikwirtschaft wird weiterhin im Fokus staatlicher Regulierung stehen; dies gilt vor allem für die bedeutende Transportsparte. Die Politik strebt bei allen Verkehrsträgern eine Reduktion bzw. Begrenzung der Schadstoff- und CO₂-Emissionen an. Hinzu kommen verkehrsträgerspezifische Regelungen wie die Lkw-Maut im Straßenverkehr oder lärmabhängige Trassenpreise im Schienenverkehr. Für die Politik gilt es grundsätzlich, Augenmaß zu wahren und aus Wettbewerbsgründen die Rahmenbedingungen im Ausland zu berücksichtigen.

Vielen deutschen Logistikunternehmen gelingt es, den Wettbewerbsdruck durch anspruchsvolle und maßgeschneiderte Angebote für ihre Kunden zu verringern (Kontraktlogistik, Mehrwertdienste). Dabei erfolgt eine im Zeitablauf immer engere Integration des Logistikunternehmens in die Wertschöpfungskette des Kunden. Dies ermöglicht höhere Margen und das Erschließen von Wachstumspotenzialen. Eine Herausforderung für die Logistikunternehmen besteht darin, ihre Dienstleistungen auch an die zunehmende Digitalisierung und weitere Automatisierung der Produktionsprozesse ihrer Kunden anzupassen (Industrie 4.0, Internet der Dinge). Dies kann hohe Investitionen in die eigenen technologischen Ausrüstungen oder die Schulung des Personals erforderlich machen.

Es ist offensichtlich, dass nicht alle Unternehmen der Logistikwirtschaft über das Know-how oder die finanziellen Ressourcen verfügen, um diese Marktsegmente bedienen zu können. Kooperationen zwischen kleineren Unternehmen könnten hier zwar eine Lösung sein. Letztlich ist jedoch eine größere qualitative Spreizung zwischen den Unternehmen der Logistikbranche wahrscheinlich.

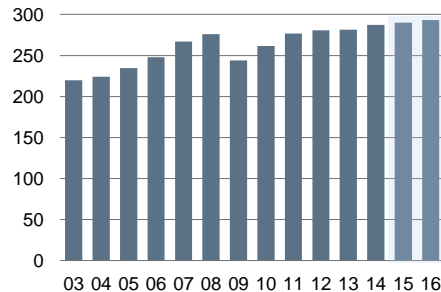


Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Umsatz nähert sich allmählich der 300-Milliarden-Euro-Grenze

1

Umsatz* im Bereich Verkehr und Lagerei**, DE, EUR Mrd.



* Die Berechnung basiert auf der Strukturerhebung im Dienstleistungsbereich für das Jahr 2013. Die übrigen Werte wurden auf Basis der Wachstumsraten aus der Konjunkturstatistik zurückgerechnet. Abweichungen zu früheren Umsatzzahlen aus der Strukturstatistik resultieren aus unterschiedlichen statistischen Abgrenzungen. Die Werte für 2015 und 2016 sind eigene Prognosen.

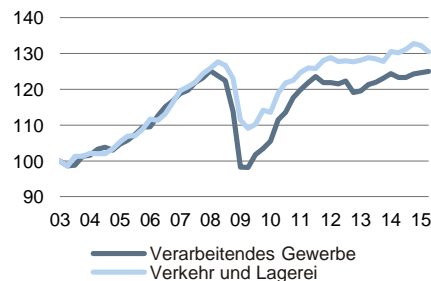
** Knapp 20% des Umsatzes entfallen auf personenbezogene Dienstleistungen.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bank Research

Industriekonjunktur wichtiger Impulsgeber für Verkehr und Lagerei

2

Reale Industrieproduktion u. nom. Umsatz in der Branche Verkehr/Lagerei, sb., DE, Q1 2003=100

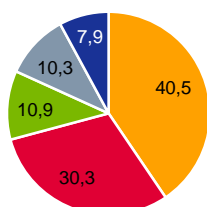


Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bank Research

Speditionsgewerbe vorn

3

Umsatzanteile in der Branche Verkehr und Lagerei, Deutschland, 2013, %



- Lagerei, sonst. Dienstl. f. d. Verkehr*
- Landverkehr u. Transport in Rohrfernln.
- Schifffahrt
- Post-, Express- und Kurierdienste
- Luftfahrt

* Sparte wird von Speditionen dominiert

Quelle: Statistisches Bundesamt

1. Logistik in Deutschland: Gedämpfte Konjunktur 2015/16

Die Logistikbranche ist als solche weniger eindeutig in der amtlichen Statistik abgegrenzt als andere Dienstleistungssektoren wie der Einzelhandel oder traditionelle Industriezweige. Die Dienstleistungsbranche „Verkehr und Lagerei“ umfasst jedoch sämtliche Tätigkeiten, die gemeinhin unter dem Begriff „Logistik“ zusammengefasst werden (Transport, Umschlag und Lagerung von Gütern sowie verwandte Dienstleistungen wie das Speditionsgewerbe oder der Betrieb von Güterverkehrszentren, Häfen und anderen Infrastruktureinrichtungen).

Der Umsatz der Branche Verkehr und Lagerei in Deutschland erreichte 2014 knapp EUR 290 Mrd. Der Wirtschaftszweig beschäftigte rd. 2 Mio. Mitarbeiter. Zum Vergleich: Die Automobilindustrie (inklusive Zulieferer) erwirtschaftete 2014 in Deutschland einen Umsatz von EUR 270 Mrd.¹ und war Arbeitgeber für knapp 740.000 Beschäftigte. Die Branche Verkehr und Lagerei verzeichnet den höchsten absoluten Umsatz unter den (überwiegend) unternehmensnahen Dienstleistungen. Knapp 20% des Umsatzes innerhalb des Bereichs Verkehr und Lagerei entfallen jedoch auf primär personenbezogene Dienstleistungen; hierbei dominieren der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie der Luftverkehr. Eine Trennung zwischen unternehmensnahen und personenbezogenen Dienstleistungen ist zum Teil nur schwer möglich. So wird innerhalb des Luftverkehrs in Passagierflugzeugen auch Luftfracht transportiert.

Die größte Sparte innerhalb des Bereichs Verkehr und Lagerei ist die „Lagerei und sonstige Erbringung von Dienstleistungen für den Verkehr“, welche von den Speditionen dominiert werden. Auf Platz 2 folgt der Landverkehr (inklusive Transport in Fernleitungen), wobei hier wiederum der Straßengüterverkehr die Sparte mit dem höchsten Umsatzanteil ist.

Zuletzt nur gedämpftes Umsatzwachstum

Die Umsätze im Bereich Verkehr und Lagerei entwickelten sich in den letzten Jahren nur wenig dynamisch. Von 2012 bis 2014 lag der jahresdurchschnittliche nominale Umsatzzuwachs lediglich bei 1,3%. Damit schnitt die Sparte in diesem Zeitraum schlechter ab als andere unternehmensnahe Dienstleistungen insgesamt. Ein wichtiger Grund für die geringe Wachstumsdynamik dürfte darin liegen, dass die inländische Industrieproduktion im genannten Zeitraum kaum gewachsen ist. Traditionell ist die Industrie der wichtigste konjunkturelle Impulsgeber für die Logistikbranche. Die Industrieproduktion und die Umsätze in der Branche Verkehr und Lagerei folgen daher prinzipiell einem ähnlichen konjunkturellen Muster. Als belastender Faktor für die Logistik kam in den Jahren 2012 bis 2014 hinzu, dass sowohl die inländische Investitionstätigkeit (vor allem die Ausrüstungsinvestitionen) als auch der deutsche Außenhandel im langfristigen Vergleich nur unterdurchschnittlich stark gestiegen waren. Dies wirkte dämpfend auf die Auftragseingänge bei den Logistikunternehmen.

Unter den einzelnen Sparten der Branche Verkehr und Lagerei schnitt die Schifffahrt, die von der Seeschifffahrt dominiert wird, von 2012 bis 2014 am schlechtesten ab. Vor allem im Jahr 2012 sanken die nominalen Umsätze um rd. 10%. Die globale Seeschifffahrt ist noch immer durch Überkapazitäten und niedrige Fracht- und Charraten geprägt. Zudem bekommt sie das im langfristigen Vergleich nur geringe Wachstum des Welthandels zu spüren (siehe Kapitel 2). Vor dem Rezessionsjahr 2008/09 zeichnete sich die Schifffahrt dagegen regelmäßig durch besonders hohe Umsatzzuwächse aus.

¹ Diese Umsatzzahl bezieht sich auf die statistische Abgrenzung nach den so genannten „fachlichen Betriebsteilen“. Basierend auf den „Betrieben“ lag der Umsatz der Automobilindustrie in Deutschland 2014 bei EUR 368 Mrd.

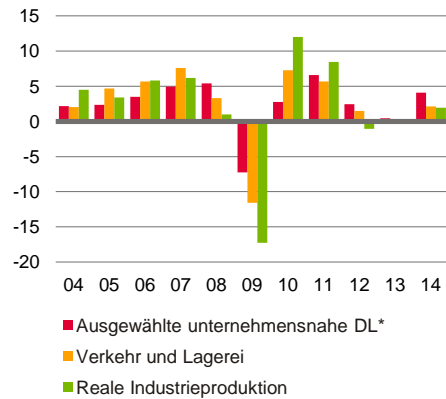


Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Seit 2011 wächst die Logistik unter-
durchschnittlich

4

Nominaler Umsatz in Dienstleistungsbranchen
und reale Industrieproduktion, DE, % gg. Vj.



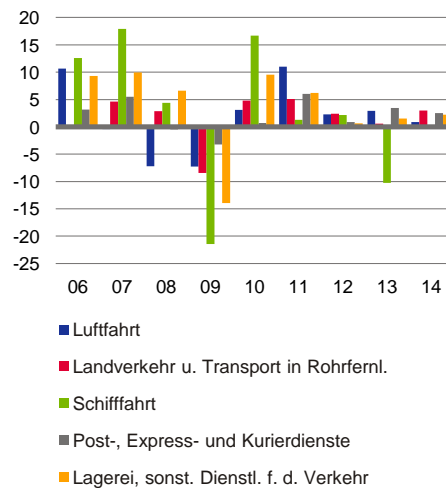
* Darin sind folgende Dienstleistungssparten enthalten:
Verkehr und Lagerei (NACE-Code H), Information und
Kommunikation (J), freiberufliche, wissenschaftliche und
technische Dienstleistungen (M) sowie sonstige
wirtschaftliche Dienstleistungen (N)

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bank
Research

Wachstumsdynamik seit einigen
Jahren nur noch gering

5

Nominale Umsatzentwicklung in einzelnen Sparten
der Branche Verkehr und Lagerei, DE, % gg. Vj.

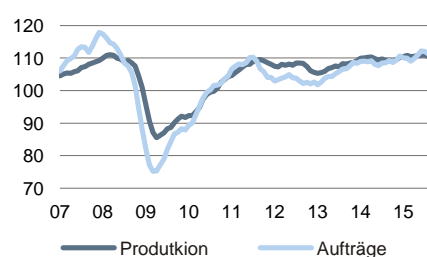


Quelle: Statistisches Bundesamt

Industrieproduktion tendiert seitwärts

6

Produktion und Auftragseingang im Verarb. Gew.
in DE, sb. und geglättet, 2010=100



Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bank
Research

In den anderen Sparten des Bereichs Verkehr und Lagerei gab es in den vergangenen drei Jahren keine besonderen Ausreißer nach oben oder unten. Das durchschnittliche nominale Umsatzwachstum reichte in den Jahren 2012 bis 2014 von 1,5% p.a. in der Sparte Lagerei und sonstige Dienstleistungen für den Verkehr bis zu 2,3% pro Jahr bei den Post-, Kurier- und Expressdiensten. Keine andere Sparte außer der Schifffahrt musste in den Jahren seit 2012 einen nominalen Umsatzrückgang hinnehmen.

Die Beschäftigung in der Branche Verkehr und Lagerei nahm seit 2010 stetig zu, und zwar um durchschnittlich gut 2% pro Jahr. Damit lag der Beschäftigungsaufbau in diesem Zeitraum zwar etwas unter dem Wert bei allen unternehmensnahen Dienstleistungen (+3% p.a.), aber deutlich über den Zuwächsen vor dem Rezessionsjahr 2008/09. Erfreulich ist, dass die Zahl der Unternehmensinsolvenzen in der Branche seit 2009 stetig zurück geht und im letzten Jahr um knapp 29% unter dem Niveau von 2009 lag.

Konjunktureller Ausblick für die Logistik: Gemischte Signale

Die deutsche Wirtschaft ist in solider Verfassung. Laut unserer aktuellen Prognose dürfte das deutsche BIP – trotz vielfältiger wirtschaftlicher und geopolitischer Risiken in und außerhalb Europas – 2015 real um 1,7% und 2016 sogar um 1,9% expandieren (2014: 1,6%). Eine wesentliche Konjunkturstütze ist dabei in beiden Jahren der private Verbrauch. Er dürfte 2015 um real 2% und 2016 um 1,8% steigen und damit im Durchschnitt annähernd doppelt so stark zulegen wie im langfristigen Vergleich. Impulse gehen dabei vom Arbeitsmarkt aus, der durch eine hohe Beschäftigung und niedrige Arbeitslosigkeit geprägt ist. Hinzu kommen Lohnerhöhungen, die über dem langfristigen Durchschnitt liegen. Darüber hinaus resultieren reale Einkommenszuwächse aus den derzeit niedrigen Mobilitäts- und Energiepreisen. Auch die hohe Netto-Zuwanderung nach Deutschland trägt zum kräftigen Wachstum des privaten Verbrauchs bei.

Im laufenden und im nächsten Jahr werden zwar auch die realen Anlageinvestitionen zum BIP-Wachstum beitragen. Die Dynamik bleibt jedoch nur verhalten. Angesichts der noch immer recht niedrigen Kapazitätsauslastung in vielen Branchen – zumindest auf europäischer Ebene – agieren die Unternehmen bei Erweiterungsinvestitionen vorsichtig. Daher fallen die Nachfrageimpulse für die Logistikbranche von dieser Seite gering aus. Etwas besser als in den letzten drei Jahren wird sich nach unserer aktuellen Prognose 2015 und 2016 dagegen der Außenhandel entwickeln; der im langfristigen Vergleich relativ schwache Euro und die allmähliche wirtschaftliche Erholung in der Eurozone sind dabei ein stützender Faktor. Das steigende Handelsvolumen mit wichtigen europäischen und einigen außereuropäischen Partnerländern (2015 vor allem die USA) geht einher mit einem höheren Bedarf an Transport-, Lager- und Umschlagsdienstleistungen. Allerdings bekommen die deutschen Exporteure das geringere Wachstum bzw. die Rezession in einigen Schwellenländern zu spüren (China, Russland, Brasilien); so werden die Ausfuhren in diese Staaten 2015 sinken.

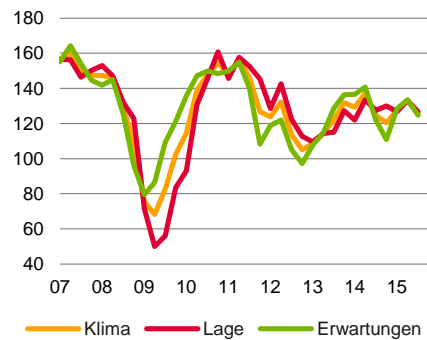
Für die wirtschaftliche Performance der Logistikbranche ist die Entwicklung der inländischen Industrieproduktion besonders wichtig. Hier rechnen wir für 2015 und 2016 jeweils mit einem Wachstum von real 1%, wobei aktuell die Risiken zunehmen, dass wir unsere Prognose für die Industrieproduktion nach unten revidieren. So lagen die Geschäftserwartungen im Verarbeitenden Gewerbe in den letzten Monaten nur knapp im positiven Bereich. Die Kapazitätsauslastung sank im 2. und 3. Quartal 2015, erholte sich zu Beginn des 4. Quartals jedoch wieder leicht. Mit einem Wachstum der Industrieproduktion von (bestenfalls) 1% würde der Anteil der Industrie an der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung 2015 und 2016 sinken. Zwar hat sich die deutsche Industrie in den letzten Jahren – trotz der Nachfrageschwäche in Westeuropa – im internationalen



Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Stimmung trübt sich zuletzt ein 7

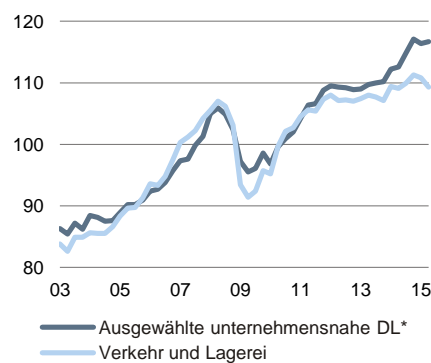
Logistik-Indikator, DE, Normalniveau=100



Quellen: Bundesvereinigung Logistik, Institut für Weltwirtschaft

Verkehr und Lagerei: Wachstum zuletzt unterdurchschnittlich 8

Nominaler Umsatz, sb., DE, 2010=100

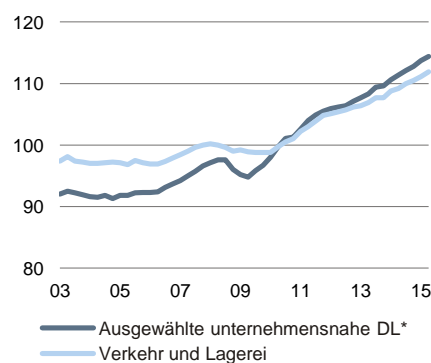


* Darin sind folgende Dienstleistungssparten enthalten: Verkehr und Lagerei (NACE-Code H), Information und Kommunikation (J), freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen (M) sowie sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen (N)

Quelle: Statistisches Bundesamt

Seit Ende der Rezession 2008/09 stetiger Beschäftigungsaufbau 9

Beschäftigte in Deutschland, sb., 2010=100



* Darin sind folgende Dienstleistungssparten enthalten: Verkehr und Lagerei (NACE-Code H), Information und Kommunikation (J), freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen (M) sowie sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen (N)

Quelle: Statistisches Bundesamt

Wettbewerb gut behauptet. Aber (maximal) 1% reales Wachstum der Industrieproduktion ist angesichts anhaltend niedriger Zinsen, gesunkener Energie- und Rohstoffpreise sowie der günstigen Bewertung des Euro gegenüber den Währungen wichtiger Handelspartner kein berauschendes Ergebnis. Dies gilt auch für die zuvor erwähnte inländische Investitionstätigkeit.

Stimmung in der Logistikbranche zuletzt wieder etwas schlechter

Nimmt man die gemischten gesamtwirtschaftlichen Signale als Maßstab, ist es durchaus nachvollziehbar, dass die Stimmung der Logistikbranche im bisherigen Jahresverlauf keinem eindeutigen Trend folgte. So stieg der Logistik-Indikator, der vom Institut für Weltwirtschaft (IfW) im Auftrag der Bundesvereinigung Logistik (BVL) auf Quartalsebene berechnet wird, in den ersten beiden Quartalen von 2015 jeweils an. Vor allem die Erwartungskomponente konnte in dieser Zeit stark zulegen. Die Stimmung der Unternehmen könnte sich auch dadurch aufgehellt haben, dass der Preis für Dieselmotoren in den ersten Monaten von 2015 deutlich unter dem Niveau von 2014 lag. Dies führt im wichtigen Transportsegment (z.B. Straßengüterverkehr) zu einer Entlastung auf der Kostenseite. Im 3. Quartal schätzten die Unternehmen aber sowohl die aktuelle Lage als auch ihre Erwartungen wieder schlechter ein.

2015 und 2016 nur moderates Umsatzwachstum

Die zuletzt etwas schlechtere Stimmung der Logistikunternehmen deckt sich mit der jüngsten Entwicklung der Umsätze in der Branche Verkehr und Lagerei. In den ersten beiden Quartalen von 2015 sind die nominalen Umsätze in saisonbereinigter Betrachtung um 0,4% bzw. 1,4% gg. Vq. gesunken (Werte für das 3. Quartal liegen noch nicht vor). Dabei ist zu beachten, dass die Branche Ende des letzten Jahres ein hohes Umsatzniveau erreicht hatte. Im Vorjahresvergleich liegen die Umsätze der Branche im 1. Halbjahr 2015 daher noch um 0,9% über dem entsprechenden Vorjahresniveau. Das geringste Umsatzwachstum verzeichnete in diesem Zeitraum der Landverkehr. Dabei könnten wiederum die niedrigen Dieselpreise eine Rolle gespielt haben. Denn der intensive Wettbewerb etwa im Straßengüterverkehr dürfte dazu führen, dass die geringeren Kosten für Kraftstoffe von den Transportunternehmen zum Teil an ihre Kunden weitergegeben werden müssen. Wenn dann die Preise für Beförderungsdienstleistungen sinken, wirkt dies dämpfend auf die nominalen Umsätze der Branche.

In Summe rechnen wir damit, dass die nominalen Umsätze im Bereich Verkehr und Lagerei 2015 und 2016 um jeweils etwa 1% zulegen werden. Damit fiel die Dynamik im Vergleich zu früheren Jahren geringer aus. Ein höherer Zuwachs wird vor allem durch die nur wenig steigende Industrieproduktion sowie die verhaltene Investitionstätigkeit verhindert. Der nominale Umsatz könnte 2016 zwar stärker wachsen, wenn die Kraftstoffpreise spürbar anziehen und diese höheren Kosten auf die Preise für Beförderungsdienstleistungen aufgeschlagen würden. Bis ins Jahr 2016 hinein dürften die Ölpreise jedoch aufgrund des hohen Ölangebots relativ niedrig bleiben. Der moderate Beschäftigungsaufbau in der Branche dürfte sich im laufenden und im nächsten Jahr fortsetzen, wobei die Branche auch davon profitiert, dass sie zusätzliche Aufgaben industrieller und sonstiger Kunden übernimmt (siehe Kapitel 2).

Straßenverkehr dominiert Modal Split und gewinnt zuletzt wieder Marktanteile

Analysiert man die Entwicklung der Anteile einzelner Verkehrsträger am Güterverkehr (Modal Split), fällt die Dominanz des Straßengüterverkehrs ins Auge. Er kam 2014 auf einen Anteil am Verkehrsaufkommen (beförderte Menge) von 83,7% und an der Verkehrsleistung (Tonnenkilometer, also beförderte Menge in

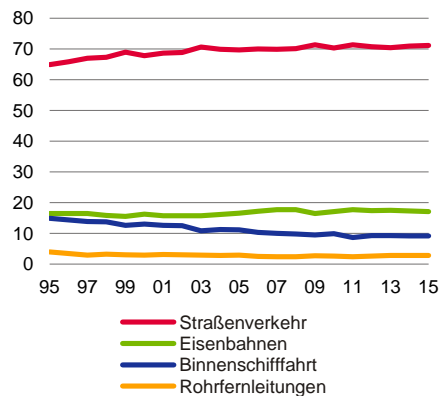


Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Straße dominiert

10

Anteile der Verkehrsträger an der Güterverkehrsleistung in Deutschland, %



Quellen: DIW, Transport Consulting International

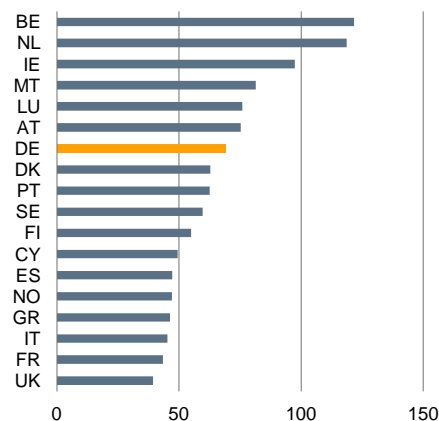
Tonnen multipliziert mit der zurückgelegten Entfernung in Kilometern) von 70,9%. Der Schienengüterverkehr erreichte einen Anteil von 8,7% am Verkehrsaufkommen. Der Anteil der Schiene an der Verkehrsleistung liegt mit 17,3% deutlich höher. Der Unterschied zwischen Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung liegt darin begründet, dass die durchschnittliche zurückgelegte Entfernung bei Transporten auf der Schiene in der Regel höher ist als im Straßengüterverkehr; zudem werden auf der Schiene – relativ gesehen – mehr schwere Massen- und Schüttgüter transportiert (z.B. Kohle, Erze).

Auffällig ist, dass der Schienengüterverkehr in den letzten Jahren wieder tendenziell Marktanteile verloren hat und auch 2015 verlieren wird. 2014 und 2015 dürften die streikbedingten Ausfälle im Schienenverkehr der wesentliche Grund hierfür sein. Zudem profitiert die Straße im aktuellen Jahr vom niedrigen Dieselpreis, wodurch ihre relative Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Schiene gestärkt wird. Noch in der letzten Dekade konnte der Schienengüterverkehr etwas schneller wachsen als andere Verkehrsträger und damit Marktanteile gewinnen. Im Zuge der Liberalisierung traten neue Anbieter in den Markt für Schienengütertransporte ein. Der Wettbewerb in diesem Segment intensivierte sich. Zudem wurde der Straßengüterverkehr durch neue regulatorische Maßnahmen (z.B. die Lkw-Maut) und zwischenzeitlich hohe Dieselpreise belastet. Diese „Renaissance der Schiene“ erfährt aktuell jedoch einen Dämpfer.

Deutschland unter großen Volkswirtschaften besonders offen

11

Offenheitsgrad: Warenausfuhr plus Wareneinfuhr im Verhältnis zum BIP, 2014, %



Quellen: Eurostat, Deutsche Bank Research

2. Mittelfristige Wachstumsperspektiven der Logistik intakt, aber geringere Dynamik – strukturelle Herausforderungen stehen an

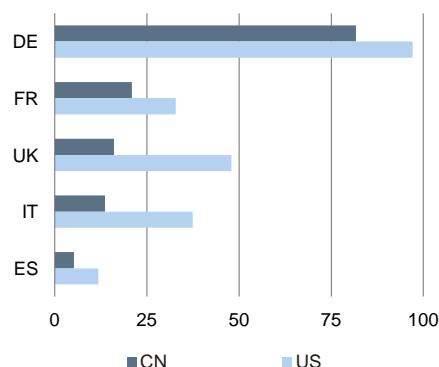
Eine Reihe von Gründen spricht dafür, dass die Logistik in Deutschland auch in den kommenden Jahren Umsatzzuwächse erzielen kann. Ein Faktor auf der Angebotsseite ist die Leistungsfähigkeit der hiesigen Unternehmen. Hier reicht die Bandbreite von großen, global agierenden Konzernen, die sich im internationalen Wettbewerb behaupten, bis hin zu kleinen und mittelständischen Betrieben, die z.B. auf bestimmte Regionen oder produkt- bzw. kundenspezifische Logistikdienstleistungen fokussiert und in Nischen erfolgreich sind.

Ein weiterer Vorteil für den Logistikstandort Deutschland ist seine Lage in der Mitte Europas. Die wirtschaftliche Integration der osteuropäischen EU-Staaten ist noch nicht abgeschlossen. Eine (noch) engere Verflechtung der alten mit den neuen EU-Ländern sowie weiteren osteuropäischen Staaten dürfte den Unternehmen in Deutschland zugutekommen, denn sie bedeuten eine Mehrnachfrage nach Logistikdiensten; in diesem Zusammenhang wirkt aktuell freilich die Wirtschaftskrise in Russland dämpfend. Im Zuge der EU-Osterweiterung und der Liberalisierung des europäischen Güterverkehrsmarktes hat sich natürlich auch der Wettbewerbs- und Kostendruck in der Branche verschärft, was vor allem für einfache Transportdienstleistungen gilt.

Deutschland pflegt enge Handelsbeziehungen mit den USA und China

12

Exporte* ausgewählter EU-Staaten in die USA und nach China, USD Mrd., 2014



* Abweichungen von nationalen Statistiken möglich

Quelle: IWF

Neben seiner zentralen Lage in Europa wirkt auch Deutschlands wirtschaftliche Offenheit positiv auf die Logistikbranche. Der Anteil der Summe aus Warenausfuhren und -einfuhren am BIP ist in keinem anderen großen europäischen Flächenland derart hoch wie in Deutschland. Für die global agierenden deutschen Unternehmen der Logistikbranche ist dabei von Vorteil, dass Deutschland auch zu außereuropäischen Volkswirtschaften sehr intensive Handelsbeziehungen unterhält. So übersteigen etwa die deutschen Exporte in die USA oder nach China in absoluter Betrachtung die Ausfuhren anderer europäischer Staaten deutlich. Auch in relativer Betrachtung haben die USA und China ihren Anteil an den deutschen Warenausfuhren in den letzten Jahren ausgebaut.

Polyzentrische Wirtschaftsstruktur und hoher Industrialisierungsgrad vorteilhaft

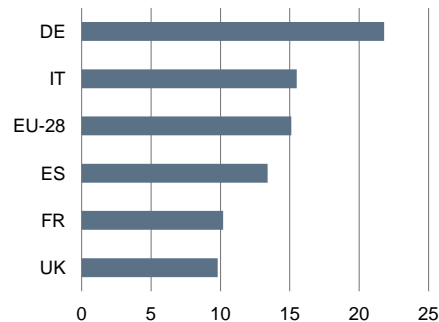
Die Logistikunternehmen in Deutschland werden durch weitere positive Standortfaktoren begünstigt. So führt die im Vergleich zu Frankreich oder Großbritan-



Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Deutschland mit hohem Industrieanteil 13

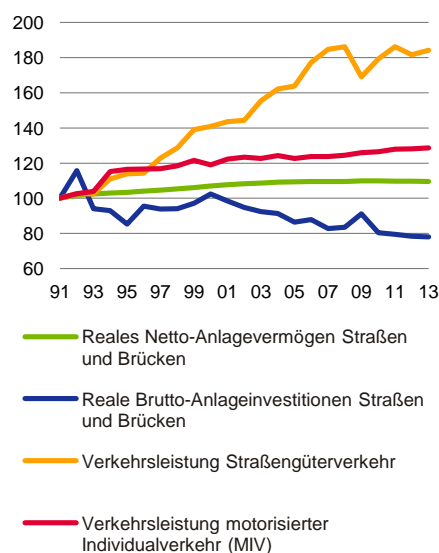
Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an gesamtwirtschaftlicher Bruttowertschöpfung, 2013, %



Quelle: Eurostat

Straßeninfrastruktur: Nachfrage wächst schneller als Angebot 14

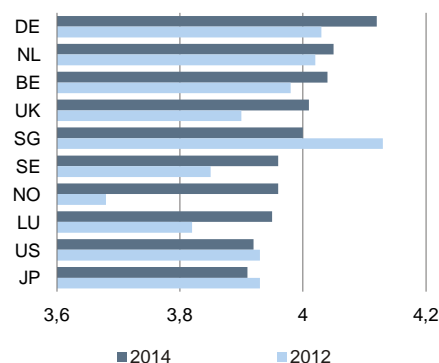
Deutschland, 1991=100



Quellen: DIW, DB Research

Deutschland zurück an der Spitze der führenden Logistik-Standorte 15

Logistics Performance Index; 1=niedrig, 5=hoch



Quelle: Weltbank

nien sehr polyzentrische Wirtschaftsstruktur zu einer erhöhten Nachfrage nach Logistikdienstleistungen: In Deutschland existieren sehr viele wirtschaftlich starke Regionen, die arbeitsteilig miteinander verwoben sind. Dies macht u.a. Gütertransporte zwischen den einzelnen Wirtschaftszentren erforderlich. Der hohe Industrialisierungsgrad Deutschlands kommt als weiterer günstiger Aspekt hinzu. Der Anteil des Verarbeitenden Gewerbes an der gesamtwirtschaftlichen Bruttowertschöpfung lag hierzulande 2013 bei rd. 22% und damit um knapp 7%-Punkte über dem durchschnittlichen Niveau der EU.

Essentiell wichtig für eine funktionierende Logistikwirtschaft ist eine gut ausgebaute Infrastruktur, was vor allem für Verkehrswege gilt. Seit vielen Jahren beklagen Unternehmensverbände, von der Politik eingesetzte Kommissionen oder wirtschaftswissenschaftliche Institute, dass in Deutschland zu wenig in die Verkehrsinfrastruktur investiert werde. Tatsächlich ist der Modernitätsgrad der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur in den letzten 20 Jahren langsam, aber stetig gesunken. Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur hielten nicht mit dem gestiegenen Verkehrsaufkommen Schritt. Lokale Nadelöhre belasten den Verkehrsfluss seit vielen Monaten und führen zu höheren Kosten für die verladende Wirtschaft und Transportunternehmen. Die Anbindung der großen Seehäfen an das Hinterland erfolgt nur langsam. Über den Befund unzureichender Verkehrsinfrastrukturinvestitionen herrscht weitgehend Einigkeit. Zum Ausmaß der öffentlichen Infrastrukturlücke gibt es dagegen unterschiedliche Aussagen. Deutsche Bank Research hat in einem Bericht von Ende 2014 den jährlichen Mehrbedarf an Investitionen in die (Verkehrs-) Infrastruktur auf EUR 5 bis 10 Mrd. beziffert.² Als positives Signal ist zu werten, dass die Bundesregierung in den nächsten Jahren höhere Ausgaben für den Erhalt und den Ausbau der Bundesverkehrswege plant.³ Dies sollte langfristig verstetigt werden. Gleichwohl dürfte es noch einige Jahre dauern, bis die Versäumnisse der Vergangenheit bei den Investitionen in die Verkehrswege aufgeholt sind.

Trotz der unzureichenden Investitionen der letzten Jahre schneidet die deutsche Verkehrsinfrastruktur im internationalen Vergleich noch immer sehr gut ab. Bei dem von der Weltbank errechneten Logistics Performance Index (LPI) belegt Deutschland beim Beurteilungskriterium Infrastruktur sogar den 1. Platz. Es wäre für Deutschland fatal, wenn es seine (bislang noch existenten) Vorteile bei der Verkehrsinfrastruktur durch dauerhaft unzureichende Investitionen aufs Spiel setzte. Denn eine gut funktionierende Infrastruktur ermöglicht volkswirtschaftliche Effizienzgewinne und kann Nachteile bei anderen Standortfaktoren (z.B. Arbeitskosten) zumindest zum Teil kompensieren.

Globalisierung schaltet ein bis zwei Gänge zurück

Die bisherigen Ausführungen im 2. Kapitel haben gezeigt, dass Deutschland ein hervorragender Logistikstandort ist. Tatsächlich belegt Deutschland im oben erwähnten LPI-Ranking der Weltbank unter Berücksichtigung aller Kriterien den 1. Rang. Dank dieser Voraussetzungen ist es wahrscheinlich, dass die Logistikwirtschaft in Deutschland auch mittelfristig ihre Umsätze steigern kann. Gleichwohl sprechen einige Gründe dafür, dass das Umsatzwachstum in den nächsten Jahren nur moderat ausfallen wird.

Einer dieser Gründe ist die aus unserer Sicht strukturelle Schwäche des Welt Handels, die noch einige Zeit anhalten dürfte. Während in früheren Jahren der Welthandel im Durchschnitt sehr viel schneller gewachsen ist als das globale BIP, haben sich die Wachstumsraten seit 2012 angeglichen. Die internationale Arbeitsteilung und Handelsverflechtung haben seither an Tempo eingebüßt.

² Vgl. Rakau, Oliver (2014). Mehr Infrastrukturinvestitionen – trotz fragwürdiger „Lückenanalyse“. Deutsche Bank Research. Standpunkt Deutschland. Frankfurt am Main.

³ Vgl. Pro Mobilität (2015). Verkehrsetat 2016. Informationen zu den Haushaltsberatungen von Bundestag und Bundesrat. Berlin.

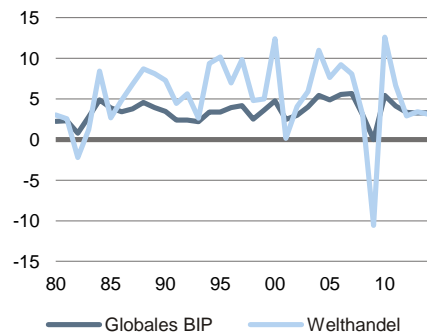


Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Welthandel wächst zuletzt nur noch so schnell wie das globale BIP

16

% gg. Vj., real

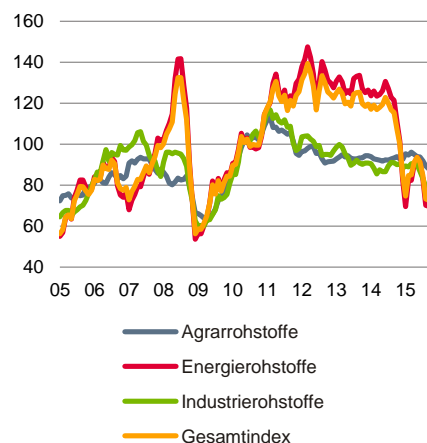


Quelle: IWF

Niedrige Rohstoffpreise

17

2010=100, Deutschland, Euro-Basis

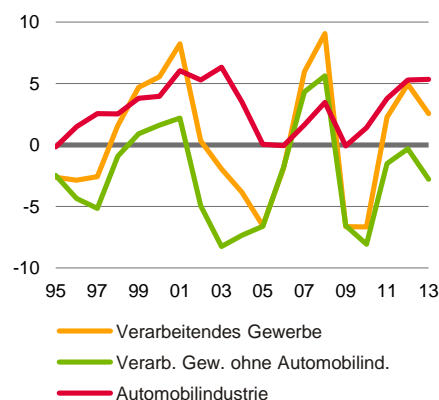


Quelle: HWWI

Automobilindustrie investitionsfreudig

18

Nettoanlageinvestitionen*, DE, EUR Mrd.



* Bruttoanlageinvestitionen abzüglich Abschreibungen

Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsche Bank Research

Hierfür sind verschiedene Faktoren maßgeblich. So ist China derzeit bestrebt, sein Wachstumsmodell umzustellen. Statt einer Fokussierung auf Investitionen und Exporte soll sich der private Verbrauch zu einer wichtigeren Stütze der chinesischen Volkswirtschaft entwickeln. Durch diese Binnenfokussierung fallen die Impulse für den Welthandel geringer aus. Maßgeblich für einen strukturell langsamer wachsenden Welthandel sind ferner die ausbleibenden Fortschritte bei der Handelsliberalisierung auf WTO-Ebene. In den letzten Jahren haben bilaterale Handelsabkommen an Bedeutung gewonnen. Diese sind jedoch stets nur „zweitbeste Lösungen“. Und selbst hier erfolgen die Fortschritte nur langsam. Verhandlungen stoßen oftmals auf politische Widerstände, wie die aktuell zwischen der EU und den USA verhandelte transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft (TTIP) zeigt.⁴ Darüber hinaus sind derzeit keine singulären Ereignisse in Sicht, die den internationalen Handel regional oder gar global beflügeln. In der ersten Dekade des laufenden Jahrhunderts gab es hier noch den WTO-Beitritt Chinas (2001) oder die EU-Osterweiterung (2004). Schließlich wird die Dynamik des Welthandels dadurch gedämpft, dass einige große Schwellenländer aktuell unter wirtschaftlichen und (hausgemachten) politischen Problemen leiden. So bekommen Russland und Brasilien als wichtige Rohstoffexporteure die niedrigen Rohstoffpreise zu spüren. Sie sind zudem aufgrund ausbleibender innenpolitischer Reformen, hoher Inflationsraten und Wechselkursrisiken für ausländische Investoren derzeit nicht attraktiv.

Wirtschaftliche Erholung in Europa erfolgt nur langsam

Dämpfend auf die mittelfristigen Perspektiven der deutschen Logistikwirtschaft wirkt auch die voraussichtlich nur schleppende wirtschaftliche Erholung in Europa. Zwar gibt es einige Länder innerhalb der EWU, die nicht zuletzt dank erfolgreicher Strukturreformen wieder wachsen und Impulse von den Exporten erhalten (z.B. Spanien). In anderen Staaten des Euroraums kommen solche Reformen dagegen langsamer voran (z.B. Italien, Frankreich). Insofern dürfte die EWU, gemessen an der wirtschaftlichen Dynamik, ein heterogener Wirtschaftsraum bleiben. Letztlich ist auch die anhaltend expansive Geldpolitik der EZB ein Zeichen dafür, dass sich Euroland noch immer in einer Art Krisenmodus befindet. Die hohe Arbeitslosigkeit in einzelnen EU-Ländern wird nicht kurzfristig abzubauen sein.

Investitionszurückhaltung in der deutschen Industrie

Zu diesen belastenden Faktoren von Seiten des Außenhandels könnten auch die Impulse von der Binnenwirtschaft für die deutsche Logistik künftig geringer ausfallen. Dies gilt speziell für die Industrie in Deutschland als wichtigem Auftraggeber der Logistikunternehmen. Auffällig ist nämlich, dass sich die Industrie mit Investitionen am Standort Deutschland in den letzten Jahren zurückgehalten hat; eine Ausnahme ist dabei die Automobilindustrie. Insgesamt hat der Anteil der (für die Logistik weniger relevanten) Investitionen in Forschung und Entwicklung an den gesamten Investitionen zugenommen, während die Investitionen in physische Ausrüstungen (z.B. Maschinen) und vor allem Bauten schwächer ausgefallen sind. Die Gründe für diese Entwicklung sind vielfältig.⁵ Die Gefahr besteht, dass die Investitionszurückhaltung in der Industrie mittelfristig auch das Wachstumspotenzial des Verarbeitenden Gewerbes in Deutschland schmälert, da Produktivi-

⁴ Vgl. Heymann, Eric et al. (2015). Kräftiger Gegenwind für deutsche Exportwirtschaft trotz Euroabwertung. In: Deutsche Bank Research. Aktuelle Themen. Ausblick Deutschland. Frankfurt am Main. Ferner: Peters, Heiko und Stefan Schneider (2014). Schleppende deutsche Exportentwicklung: Zyklisch oder strukturell? In: Deutsche Bank Research. Aktuelle Themen. Ausblick Deutschland. Frankfurt am Main.

⁵ Vgl. hierzu Heymann, Eric (2014). Investitionen in Deutschland auf Branchenebene. Dienstleister (noch) expansiv. Industrie schrumpft leicht. Deutsche Bank Research. Aktuelle Themen. Frankfurt am Main.

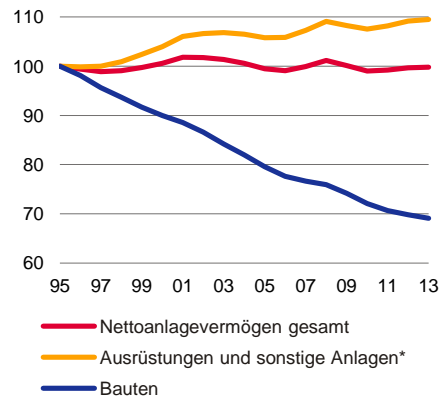


Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Investitionen der Industrie in Gebäude sinken stetig

19

Reales Nettoanlagevermögen im Verarbeitenden Gewerbe, Deutschland, 1995=100



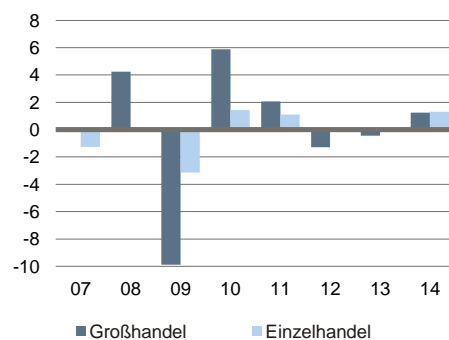
* Inklusive aktivierte F&E-Aufwendungen

Quelle: Statistisches Bundesamt

Handel nur mit geringer Dynamik

20

Umsatzentwicklung, Deutschland, real, % gg. Vj.



Quelle: Statistisches Bundesamt

Diesel könnte stärker in den Fokus der Politik rücken

tätsfortschritte dauerhaft nur möglich sind, wenn auch der Kapitalstock erneuert wird. Ein geringeres Wachstum der Industrie würde – ceteris paribus – weniger Aufträge für die Logistikwirtschaft bedeuten.

Der Groß- und Einzelhandel in Deutschland zählt ebenfalls zu den wichtigen Kundengruppen der hiesigen Logistikwirtschaft. Auch von dieser Seite dürften die mittel- bis langfristigen Nachfrageimpulse für die Logistik in den nächsten Jahren nur gering ausfallen. Dafür spricht die demografische Entwicklung (langfristig sinkende Bevölkerungszahl). Darüber hinaus ist bei einem großen Teil der über den Einzelhandel vertriebenen Produkte eine gewisse Sättigungsgrenze erreicht (z.B. Lebensmittel, Textilien und Bekleidung, Möbel, Haushaltsgegenstände). Innerhalb des Einzelhandels werden sich die Marktanteile weiterhin weg vom stationären hin zum Online-Handel (E-Commerce) verschieben. Daraus resultiert auch künftig eine Zunahme kleinteiliger Lieferungen, was Wachstumschancen für die Logistiksparte Kurier-, Paket- und Expressdienste bedeutet.

Regulatorische und technologische Herausforderungen nehmen weiter zu

Betrachtet man nach den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die deutsche Logistikwirtschaft auch das regulatorische Umfeld, fallen erneut einige Herausforderungen ins Auge, vor denen die Branche mittelfristig stehen wird. Grundsätzlich wird die Logistikbranche in Deutschland seit vielen Jahrzehnten durch staatliche Regulierung beeinflusst. Im Fokus stand dabei seit jeher die Transportbranche, die u.a. von fiskal- und umweltpolitisch motivierten Maßnahmen betroffen ist. Es ist sehr wahrscheinlich, dass sich diese Entwicklung künftig fortsetzen wird. Im Folgenden skizzieren wir einige aktuelle und künftige mögliche Regulierungen, die das Transportgewerbe betreffen:

- Im *Straßengüterverkehr* sind Steuern auf Kraftstoffe seit vielen Jahren ein wesentlicher Kostenfaktor. Derzeit wird in Deutschland zwar nicht darüber diskutiert, die Mineralölsteuer (als Teil der Energiesteuer) zu erhöhen; längerfristig kann dies jedoch nicht ausgeschlossen werden. Bei der Lkw-Maut sind künftig ebenfalls höhere Mautsätze bzw. eine Erweiterung der Maut auf weitere Fahrzeuge und/oder Straßen denkbar bzw. wahrscheinlich. Seit Anfang Oktober 2015 sind z.B. auch Lkw ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen mautpflichtig. Zum 1. Juli 2015 wurde die Lkw-Maut auf zusätzlich ca. 1.100 Kilometer autobahnähnliche Bundesstraßen erweitert. Bis Mitte 2018 soll die Maut auf allen Bundesstraßen erhoben werden.

Eine schärfere Regulierung ist im Straßengüterverkehr auch bezüglich der Schadstoff- und CO₂-Emissionen von Lkw zu erwarten. Bei den Schadstoffemissionen gilt aktuell die Euro-6-Norm, die von allen neu zugelassenen Lkw erfüllt werden muss. Auch hier ist eine strengere Regulierung derzeit nicht geplant, zumal bei der Typprüfung von schweren Lkw – anders als bei Pkw – bereits Emissionsmessungen im realen Fahrbetrieb vorgenommen werden (Portable Emissions Measurement System, PEMS). Im Zuge der aktuellen Affäre um den Einbau einer Manipulationssoftware bei Diesel-Pkw der Volkswagen AG könnte der Diesel-Motor aber insgesamt stärker in den Fokus der Politik geraten. Hinsichtlich der CO₂-Emissionen existieren bislang lediglich für Transporter (Vans) konkrete CO₂-Obergrenzen auf EU-Ebene. Schwere Nutzfahrzeuge sind noch nicht betroffen. Jedoch stehen auch die CO₂-Emissionen des Schwerlastverkehrs auf der Agenda der EU-Kommission. In einem ersten Schritt soll die Messung der CO₂-Emissionen der Fahrzeuge geklärt werden. Die EU-Kommission erwähnt konkrete CO₂-Emissionsgrenzwerte für Lkw ausdrücklich als ein mögliches Regulierungsinstrument.

Letztlich verursachen die (möglichen oder zu erwartenden) strengeren Anforderungen an die Schadstoff- und CO₂-Emissionen der Fahrzeuge höhere



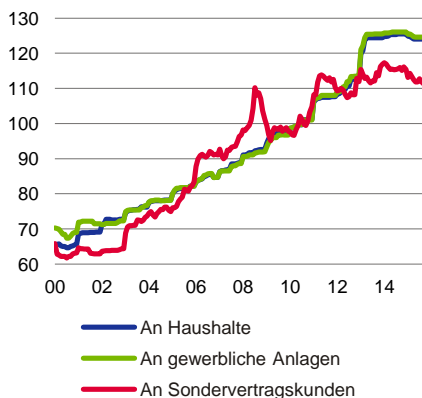
Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Zielkonflikt zwischen Schadstoff- und CO₂-Reduktion

Langfristig starker Strompreisanstieg

21

Erzeugerpreisindex Strom bei Abgabe an verschiedene Kunden, DE, 2010=100

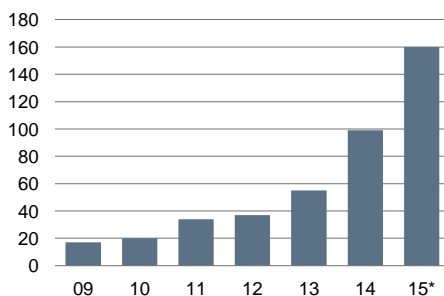


Quelle: Statistisches Bundesamt

Steigende EEG-Kosten für den Schienenverkehr

22

Kosten für den Schienenverkehr der Deutschen Bahn durch das EEG, EUR Mio.



* Vorschau

Quelle: Deutsche Bahn AG

Kosten bei den Lkw-Herstellern. Diese arbeiten zwar ohnehin stetig an weniger umweltschädlichen und effizienteren Fahrzeugen, die neben der Motortechnologie auch das Design und andere Eigenschaften der Fahrzeuge umfassen. Im Schwerlastverkehr ist es jedoch kurzfristig und zu vertretbaren Kosten nicht möglich, auf alternative Antriebstechnologien oder Kraftstoffe umzusteigen. Zu berücksichtigen ist in der Debatte, dass Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffemissionen von Lkw in der Regel mit einer geringeren Energieeffizienz und daher mit höheren CO₂-Emissionen einhergehen. Dieser Zielkonflikt spricht – ceteris paribus – ebenfalls für höhere Kosten bei der Entwicklung und Produktion künftiger Lkw. Die Hersteller werden die höheren Kosten an ihre Kunden, u.a. das Transportgewerbe, weiterreichen. Diesen höheren Kosten dürften jedoch niedrige Ausgaben im Fahrbetrieb gegenüberstehen (z.B. geringere Mautsätze für schadstoffarme und niedrigere Kraftstoffkosten für sparsame Fahrzeuge).

Der Straßengüterverkehr könnte künftig auch hinsichtlich der Anforderungen an die Sicherheit der Lkw (etwa zur Vermeidung von Verkehrsunfällen) stärker reguliert werden. Auch hier arbeiten die Lkw-Hersteller an technologischen Lösungen. Zudem könnten die Ansprüche an die Lenk- und Ruhezeiten für Lkw-Fahrer verschärft werden. Würden die Sozialstandards im Transportgewerbe innerhalb der EU angeglichen, verbesserte sich die Position deutscher Unternehmen gegenüber der Konkurrenz z.B. aus Osteuropa; dies dürfte jedoch nur langsam erfolgen.

- Im *Schieneverkehr* resultiert aus der künftigen Entwicklung der Energiewende die größte (umweltpolitisch motivierte) regulatorische Unsicherheit. Der gesamte elektrifizierte Schienenverkehr zählt zu den großen Stromverbrauchern in Deutschland. Die ambitionierten energie- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung sprechen dafür, dass die Strompreise in Deutschland künftig tendenziell steigen. Bislang noch existierende Ausnahmeregelungen für die Schiene im Rahmen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) könnten in den nächsten Jahren (weiter) reduziert werden. Schon in den letzten Jahren sind die EEG-Kosten für den Marktführer im Schienenverkehr, die Deutsche Bahn AG, stetig gestiegen. Weitere Kosten für den elektrifizierten Schienenverkehr resultieren auch aus dem EU-Emissionshandel. Aktuell sind die Preise für CO₂-Zertifikate jedoch gering.

Die Schadstoffemissionen von Diesellokomotiven oder die Lärmemissionen von Schienenfahrzeugen sind weitere Aspekte, an denen die Regulierung künftig (stärker als bislang) ansetzen könnte. So legte die EU-Kommission im Herbst 2014 einen Vorschlag für eine Verordnung vor, die strengere Emissionsgrenzwerte für neue Verbrennungsmotoren vorsieht, welche außerhalb des Straßenverkehrs eingesetzt werden (also auch Diesellokomotiven). Bezüglich der Lärmemissionen trat Ende 2012 eine Richtlinie des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Kraft. Diese regelt die Förderung von Maßnahmen, mit denen die Lärmemissionen von Schienengüterwagen im Bestand vermindert werden können. Zentrales Instrument ist dabei ein lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS). Ein solches System hat die DB Netz AG zum Fahrplanwechsel Ende 2012 für den Schienengüterverkehr eingeführt. Nach diesem System werden seit Juni 2013 für laute Güterzüge lärmabhängige Aufschläge auf den Trassenpreis erhoben; leisen Güterzügen wird von der DB Netz AG dagegen ein Bonus gewährt. Unter dem Strich kann also einerseits die Umrüstung von Güterwagen über die Richtlinie des BMVBS gefördert werden; und leise Züge profitieren von niedrigeren Trassenpreisen. Andererseits fallen für laute Güterwagen höhere Trassenpreise an. Die Lärmemissionen des Schienenverkehrs dürften in den nächsten Jahren auf der politischen Agenda bleiben.



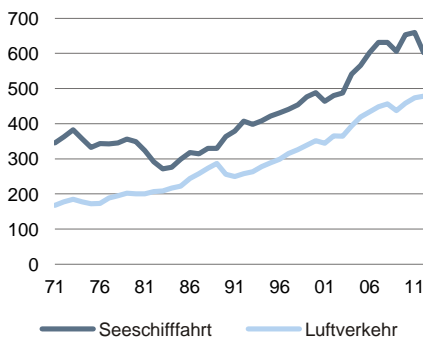
Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Konkurrenz zu Fluggesellschaften
und Airports in den Golf-Staaten
nimmt zu

Steigende CO₂-Emissionen

23

CO₂-Emissionen in der int. Seeschifffahrt und
im int. Luftverkehr, Mio. Tonnen



Quelle: Internationale Energieagentur

Konkrete CO₂-
Emissionsminderungsziele für See-
schifffahrt angestrebt

— Im *Luftverkehr* hat sich in den letzten Jahren die Debatte über die regulatorischen Rahmenbedingungen des Luftverkehrsstandorts Deutschland sowie dessen internationale Wettbewerbsfähigkeit intensiviert. Tatsächlich ist der Luftverkehrsmarkt in Deutschland (und Europa) stärker reguliert als in vielen anderen Regionen der Erde. Zwar existiert keine Steuer auf Kerosin. Und einige gesetzliche Regelungen, z.B. die deutsche Luftverkehrsteuer, gelten nur für den Passagierverkehr. Dennoch ist auch der Luftfrachtverkehr von vielfältigen regulatorischen Maßnahmen betroffen. Die Integration des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ist auf die EU begrenzt, was außereuropäische Fluggesellschaften und auch Flughäfen begünstigt. Ferner schränken strenge Nachtflugregelungen (Nachtflugverbote) den Frachtverkehr an vielen deutschen Flughäfen ein oder verhindern ihn. In den letzten Jahren verweisen die betreffenden Unternehmen – Fluggesellschaften und Airports – vermehrt auf die Nachteile gegenüber den Konkurrenten außerhalb Europas (speziell die Golf-Staaten). Diese betreffen Unterschiede hinsichtlich der Belastung durch Steuern und Gebühren, der Lärmschutzvorschriften der staatlichen Einflussnahme oder hinsichtlich der Arbeits- und Sozialstandards. Weitere Vorschriften auf deutscher oder europäischer Ebene, die den hiesigen Luftverkehr belasten, sind künftig nicht auszuschließen. Die Standortnachteile gegenüber der außereuropäischen Konkurrenz würden damit weiter vergrößert.

— In der *Schifffahrt* stehen bislang vor allem die Schadstoffemissionen der Schiffe im Fokus der Regulierung. So existieren in der Seeschifffahrt so genannte Emission Control Areas (ECA). Dies sind bestimmte – zumeist küstennahe – Zonen, in denen strengere Vorschriften hinsichtlich der Schadstoffemissionen (SO_x, NO_x, Rußpartikel) gelten. Hier sind in den nächsten Jahren weitere Verschärfungen vorgesehen. Schon zum 1. Januar 2015 wurden in einigen dieser ECAs (z.B. in der Nord- und Ostsee) die Grenzwerte für den maximal zulässigen Schwefelgehalt der Brennstoffe abgesenkt. Es gibt verschiedene Optionen, um den strengeren Vorschriften (künftig) zu genügen, etwa der Einbau von Filtern. Auch die Umstellung auf alternative (schadstoffärmere) Kraftstoffe, die in den betreffen Kontrollzonen verwendet werden, ist möglich (Dual Fuel Operation). Kurzfristig kommt hier Marinediesöl statt Schweröl in Frage. Mittel- bis längerfristig ist Flüssiggas (LNG) eine viel diskutierte Option in der Schifffahrt. Die Umrüstung der Schiffe würde natürlich Investitionskosten verursachen. Auch in der Binnenschifffahrt liegt der Fokus auf den Schadstoffemissionen. Der oben erwähnte Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zu den Emissionen von neuen Verbrennungsmotoren außerhalb des Straßenverkehrs betrifft auch die Binnenschifffahrt. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt sowie der Verband für Schiffbau und Meerestechnik lehnen die im Verordnungsvorschlag genannten schärferen Grenzwerte ab und bezeichnen sie als technisch nicht umsetzbar.

Die CO₂-Emissionen der Seeschifffahrt sind bislang noch nicht reguliert. Allerdings wird die Politik in den nächsten Jahren bestrebt sein, den Anstieg der Emissionen dieses Sektors zu begrenzen. Die EU präferiert dabei einen globalen Ansatz unter Einbindung der International Maritime Organisation (IMO). Da die Fortschritte in Richtung einer global abgestimmten Klimaschutzpolitik in der Seeschifffahrt bislang aber nur langsam erfolgen, will die EU zumindest erste Maßnahmen ergreifen, die die CO₂-Emissionen des Sektors adressieren. So soll bis 2018 ein Rechtsrahmen u.a. gewährleisten, dass die CO₂-Emissionen von großen Schiffen gemessen, berichtet und überprüft werden, sobald sie Häfen in der EU anlaufen. Dies soll also für Fahrten der betreffenden Schiffe zwischen einzelnen EU-Häfen sowie zwischen Häfen in der EU und Drittstaaten gelten. Dies wäre eine wichtige Voraussetzung für konkrete Emissionsminderungsziele in der Seeschifffahrt.



Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Diesel-Preis auf niedrigem Niveau

24

Verbraucherpreis für Dieselkraftstoff in Deutschland, Cent pro Liter



Quelle: Mineralölwirtschaftsverband

Ölpreis aktuell sehr niedrig

25

USD pro Barrel, Monatsdurchschnitte der Sorten Brent, WTI und Dubai



Quelle: HWWI

Kundenspezifische Mehrwertdienste vermindern Margendruck

Die Ausführungen zeigen, dass die Politik den Transportsektor – als wichtigen Teil der Logistikwirtschaft – künftig weiter stark beeinflussen wird. Darauf müssen und werden sich die betroffenen Unternehmen (z.B. Fahrzeugbau, Speditionsgewerbe, Transportwirtschaft) einstellen. Durch staatliche Eingriffe wird auch jeweils die relative Wettbewerbsfähigkeit zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und damit der Modal Split verändert.

Logistikbranche fürchtet Nachwuchsprobleme

Die Logistikwirtschaft nennt in einer IfW-Umfrage vom 2. Quartal 2015 die demografische Entwicklung bzw. den Fachkräftemangel als größten Risikofaktor. So ist die Branche seit vielen Jahren bestrebt, das Image des Berufskraftfahrers zu verbessern, um Engpässen vorzubeugen. Der autonom fahrende Lkw ist zwar kein technologisches Hirngespinnst, es wird aber wohl noch Jahrzehnte dauern, bis die Branche komplett auf Berufskraftfahrer verzichten kann. Weitere bedeutende Risikofaktoren sind gemäß der Umfrage die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur sowie die Streiktendenz in Deutschland. Die Kraftstoffkosten wurden nicht als gesonderter Risikofaktor abgefragt, was an den derzeit niedrigen Kraftstoffpreisen liegen könnte. In der mittleren bis längeren Frist dürften die Ölpreise jedoch wieder steigen, zumal aufgrund der aktuell niedrigen Notierungen viele Investitionen in das Erschließen neuer Felder zurückgestellt werden und die globale Ölnachfrage mittelfristig weiter wachsen dürfte.

Wettbewerb bleibt intensiv – Mehrwertdienste erhöhen Wachstumspotenzial

Der scharfe Wettbewerb bleibt auch künftig charakteristisch für die Logistikwirtschaft; dies gilt vor allem für einfache, leicht austauschbare Dienstleistungen (z.B. reines Transportgeschäft). Ein Grund hierfür sind die Überkapazitäten in einzelnen Sparten des Sektors. Diese drücken umso mehr auf die Margen, je geringer das Wachstum der Branche ausfällt. Deutschland ist auch wegen seiner zentralen Lage ein hart umkämpfter Transportmarkt. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) spricht von einem Marktanteil ausländischer Transportunternehmen am mautpflichtigen Straßengüterverkehr von 40%. Insofern ist für die nächsten Jahre nicht mit einer Entspannung in Sachen Wettbewerb zu rechnen – im Gegenteil. Selbst wenn einzelne Unternehmen aus wirtschaftlichen Gründen aus dem Markt ausscheiden, verringern sich nicht unbedingt die Kapazitäten, denn Fahrzeuge und andere Ausrüstungen können von den verbleibenden Unternehmen übernommen werden.

Vielen deutschen Logistikunternehmen gelingt es seit Jahren, den Wettbewerbsdruck durch anspruchsvolle und maßgeschneiderte Angebote für ihre Kunden zu verringern. Die Stichworte lauten hier Kontraktlogistik oder Mehrwertdienste. Dabei erfolgt eine im Zeitablauf immer engere Integration des Logistikunternehmens in die Wertschöpfungskette des Kunden und sogar dessen Zulieferer oder Abnehmer; dies setzt gegenseitiges Vertrauen voraus. Im Zuge eines solchen Prozesses kann z.B. ein Industrieunternehmen die eigenen Kapazitäten verringern und sich auf seine eigentlichen Stärken konzentrieren. Das Logistikunternehmen kann im Gegenzug eine höhere Marge erzielen, nicht zuletzt weil die angebotenen Dienstleistungen spezialisiert und damit weniger austauschbar sind. So lassen sich – relativ unabhängig von den erwähnten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen – neue Wachstumspotenziale originär erschließen. Die Tätigkeiten reichen dabei vom Bestandsmanagement über die Qualitätskontrolle, zusätzliche Montagearbeiten, die Etikettierung der Produkte, den Regalservice bis hin zum Aufbau von Call Centern für den Kunden⁶. Dabei können jeweils branchen- oder kundenspezifische Besonderheiten eine

⁶ Vgl. Deutscher Speditions- und Logistikverband (2015). Zahlen, Daten, Fakten aus Spedition und Logistik. Berlin.



Logistik in Deutschland: Vorerst nur geringe Dynamik

Industrie 4.0 wird auch Logistikwirtschaft betreffen

Rolle spielen. Eine Herausforderung für die Logistikunternehmen besteht darin, ihre Dienstleistungen auch an die zunehmende Digitalisierung und weitere Automatisierung der Produktionsprozesse ihrer Kunden anzupassen (Stichworte Industrie 4.0 und Internet der Dinge). Dies kann hohe Investitionen in die eigenen technologischen Ausrüstungen oder die Schulung des Personals erforderlich machen. Werden die Logistiker frühzeitig in diesen Prozess eingebunden, erwachsen freilich neue Wachstumschancen. Klar ist letztlich aber auch, dass nicht alle Unternehmen der Logistikwirtschaft über das Know-how oder die finanziellen Ressourcen verfügen, um die beschriebenen Marktsegmente bedienen zu können. Kooperationen zwischen kleineren Unternehmen könnten hier zwar eine Lösung sein, jedoch ist durchaus eine größere qualitative Spreizung zwischen den Unternehmen der Logistikbranche wahrscheinlich.

3. Fazit und Ausblick

Der Logistikstandort Deutschland ist intakt. Er ist geprägt von innovativen und diversifizierten Unternehmen sowie von grundsätzlich sehr guten Standortfaktoren. Konjunkturelle und strukturelle Gründe sprechen jedoch dafür, dass das Umsatzwachstum in den nächsten Jahren relativ moderat ausfällt. Zwischen 2003 und 2008 konnte die Branche ihren nominalen Umsatz um 4,6% pro Jahr steigern. Im Anschluss an die Rezession, also von 2009 bis 2014, sank die Zuwachsrate auf 3,4% p.a. (bei etwas niedrigerer Inflationsrate). In den nächsten fünf Jahren dürfte das jahresdurchschnittliche nominale Umsatzwachstum dagegen eher zwischen 2 und 3% liegen. Der Wettbewerb bleibt umso intensiver, je „einfacher“ die jeweiligen Logistikdienstleistungen sind. Kundenspezifische Dienstleistungen, die zum Teil weit über das traditionelle Repertoire eines Logistikunternehmens hinausgehen, können dazu beitragen, den Margendruck zu vermindern und neue Wachstumspotenziale zu erschließen. Dies wird jedoch nicht allen Unternehmen gelingen.

Staatliche Regulierung bleibt auch künftig ein belastender Faktor für die Branche, was vor allem auf das Transportgewerbe zutrifft. Dabei gilt es für die Politik, Augenmaß zu wahren und aus Wettbewerbsgründen die jeweiligen Rahmenbedingungen im Ausland zu berücksichtigen. Aus politischer Sicht ist für die deutsche Logistikwirtschaft natürlich essentiell, dass die wichtigen inländischen Kunden (vor allem die Industrie, aber auch der Handel) nicht übermäßig belastet werden. Die jüngeren Beschlüsse der Großen Koalition zur Arbeitsmarkt- und Rentenpolitik sowie die ambitionierte deutsche Energiepolitik dürften bei vielen Unternehmen eine vorsichtige Haltung hinsichtlich umfangreicher Investitionen auslösen. Dies träge auch die deutsche Logistik.

Eric Heymann (+49 69 910-31730, eric.heyman@db.com)

© Copyright 2015. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Limited, Tokyo Branch, genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.

Druck: HST Offsetdruck Schadt & Tetzlaff GbR, Dieburg