

COMMERZBANK

Die Bank an Ihrer Seite



Branchenreport

Transport und Logistik

in Deutschland





Nach Abgrenzung der Wirtschaftszweigsystematik des Statistischen Bundesamtes (WZ 2008) umfasst die Transport- und Logistikbranche die folgenden Bereiche:

- Beförderung von Personen und Gütern auf Straßen und Schienen sowie von Gütern in Rohrfernleitungen (**WZ 49**)
- Personen- und Güterbeförderung zu Wasser im Linien- oder Gelegenheitsverkehr (**WZ 50**)
- Personen- und Güterbeförderung in der Luft- und Raumfahrt (**WZ 51**)
- Lagerei sowie die Erbringung von anderen Dienstleistungen für den Verkehr (**WZ 52**)
- Post-, Kurier- und Expressdienste wie die Abholung, Beförderung und Zustellung von Brief- und Paketpost nach verschiedenen Regelungen (**WZ 53**)

Dieser Bericht wurde im Juli 2018 abgeschlossen und wird regelmäßig aktualisiert (Datenstand 2.7.2018).

Inhalt

- 04 Branche auf einen Blick**
- 05 SWOT und Megatrends**
- 06 Executive Summary**
- 08 Branchen Kennzahlen**
- 10 Entwicklung und Prognose**
- 24 Trends und Innovationen**
- 32 Erfolgs- und Risikofaktoren**
- 35 Regulatorisches Umfeld**
- 38 Glossar**

Aufteilung der Nachfragerbranchen im landgebundenen Ladungsverkehr



2,7 Mio.
Beschäftigte 2016
(+2,4 % ggü. 2015)

258 Mrd. €
Umsatz 2016
(+1,2 % ggü. 2015)



Eigenkapitalquote 2016:

- 21,77%** Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen
- 34,66%** Schifffahrt
- 16,36%** Luftfahrt
- 22,55%** Lagerei u. Erbringung von sonst. DL für den Verkehr
- 18,75%** Post-, Kurier- und Expressdienste



GK-Rentabilität 2016:

- 7,70%** Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen
- 4,26%** Schifffahrt
- 3,96%** Luftfahrt
- 6,45%** Lagerei u. Erbringung von sonst. DL für den Verkehr
- 9,95%** Post-, Kurier- und Expressdienste



EK-Rentabilität 2016:

- 16,54%** Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen
- 7,44%** Schifffahrt
- 7,66%** Luftfahrt
- 17,60%** Lagerei u. Erbringung von sonst. DL für den Verkehr
- 12,27%** Post-, Kurier- und Expressdienste

Die sechs Marktbereiche der Logistik in Deutschland

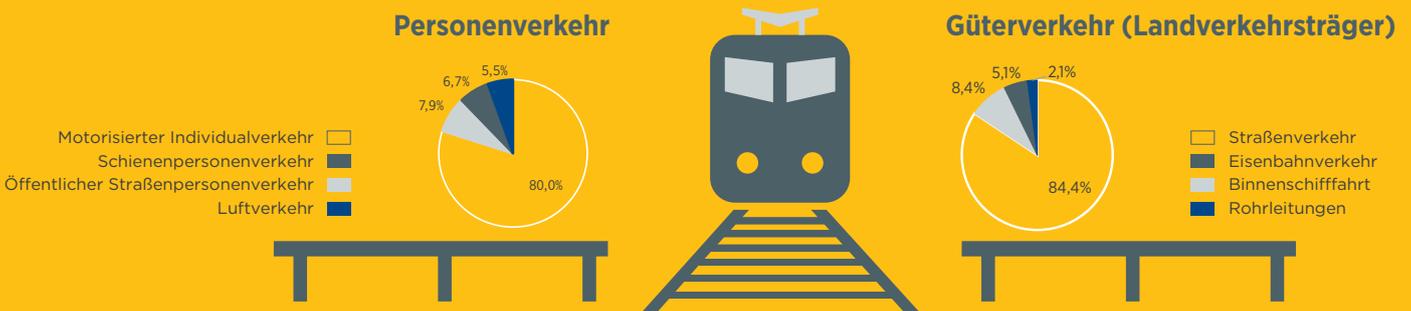
im Jahr 2015 (Marktvolumen in Mrd. €)



Die Branche auf einen Blick

Modal Split Güter- und Personenverkehr

in Deutschland 2016



Quellen: Fraunhofer SCS 2017, Statistisches Bundesamt 2017, Creditreform 2018, BMVI und SSP Consult 2018

STÄRKEN/ STRENGTHS

S

- Deutsche Logistikunternehmen sind für ihre gute Qualität bekannt und zum Teil auf hochwertige Dienstleistungen spezialisiert
- Hohes Marktpotenzial aufgrund der zentralen geografischen Lage in Europa (Drehscheibe) sowie starker, exportorientierter deutscher Industrie
- Verfügbarkeit von hoch qualifizierten Arbeitskräften
- IT-Kompetenz und Asset-Light-Konzepte steigern die Flexibilität und reduzieren die Überkapazitäten in der Branche
- Auf den Kunden bzw. die Branche zugeschnittene Logistikdienstleistungen
- Klare Nischen- und Spezialisierungsstrategie

SCHWÄCHEN/ WEAKNESSES

W

- Anhaltend starker Wettbewerbsdruck im klassischen Ladungsverkehr durch osteuropäische Konkurrenten und niedrige Eintrittsbarrieren
- Überkapazitäten lassen tendenziell wenig Spielraum für Preispolitik
- Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur
- In der Schifffahrt schwierige Kapazitätssteuerung
- Kleinere Unternehmen arbeiten vermehrt als Subunternehmer großer Logistiker; kaum Verhandlungsmacht; geringe Margen
- Im Passagierluftverkehr Sonderlasten wie Luftverkehrsteuer oder Kohlenstoffdioxid-Emissionshandel

CHANCEN/ OPPORTUNITIES

O

- Steigendes Güterverkehrsaufkommen
- Industrie lagert neben klassischen Logistikdienstleistungen vermehrt auch logistikfremde Leistungen aus
- Kooperationen bringen Größen- und Netzwerkvorteile vor allem bei mittleren Betrieben
- Green Logistics als Instrument zur Wettbewerbsdifferenzierung
- Logistik für Onlinehandel global stark wachsend
- Beratungs-Know-how bei Logistik 4.0
- Liberalisierung im europäischen Bahnverkehr ermöglicht Effizienzgewinne und Zugang zu neuen Märkten
- Verkehrsprobleme in den Ballungsräumen begünstigen den Öffentlichen Personennahverkehr
- Chancen durch weitere Industrialisierung der Logistikprozesse in China

RISIKEN/ THREATS

T

- Abhängigkeit von einzelnen Kunden
- Steigende Kosten bei Energie und Personal sowie schärfere Sicherheits- und Umweltauflagen
- Zunehmender Fahrer-/Fachkräftemangel
- Neue digitale Geschäftsmodelle & neue Wettbewerber
- Hoher Investitionsbedarf im Rahmen der Digitalisierung
- Verdrängung kleinerer Anbieter durch europaweite Netzwerke größerer Unternehmen
- Neue Anforderungen durch verkehrsübergreifende Vernetzung und mittelfristig regionale Verlagerungen von Warenströmen und Aufbau von Internet-Marktplätzen
- Anhaltend volatile Märkte erfordern flexiblere und kurzfristige unternehmerische Entscheidungen
- Überdurchschnittlich hohe Insolvenzanfälligkeit, insbesondere bei einfachen Transportdienstleistungen

Megatrends



Globalisierung und Arbeitsteilung

In den zwei Jahrzehnten vor der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/09 hat die zunehmende Globalisierung für einen starken Anstieg des Welthandelsvolumens gesorgt, das deutlich stärker gewachsen ist als die weltweite Warenproduktion im gleichen Zeitraum. Im Zuge der globalen Arbeitsteilung müssen Vor- und Zwischenprodukte mehrfach über Ländergrenzen transportiert werden, während das Wachstum des Bruttoinlandsproduktes (BIP) grundsätzlich jeweils nur die zusätzliche Wertschöpfung der einzelnen Bearbeitungsstufen erfasst. Diese Dynamik hat sich nach der Krise abgeschwächt, auch wenn das Volumen weiterhin stärker wächst als das BIP. Protektionistische Tendenzen in verschiedenen Teilen der Welt sowie der sich abzeichnende Handelskrieg zwischen den USA und China stellen eine Bedrohung für die Rückkehr zu den Verhältnissen vor der Krise dar.

Urbanisierung und geändertes Konsumentenverhalten

Aktuell lebt die Hälfte der Erdbevölkerung in Städten, zur Mitte dieses Jahrhunderts werden es etwa zwei Drittel sein. Nach Schätzungen der Vereinten Nationen aus dem Jahr 2014 könnte der Verstädterungsgrad, also der Anteil der Menschen, die in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern leben, in China bis 2050 um 22 Prozentpunkte auf 75,8 Prozent steigen. Der Trend der Urbanisierung geht mit einem geänderten Konsumentenverhalten einher, das einen höheren Anteil von Onlinebestellungen beinhaltet. Beide Entwicklungen haben auch Auswirkungen auf die Transport- und Logistikbranche, da die Belieferung von ländlichen Regionen mit einer geringeren Bevölkerungsdichte zunehmend unattraktiver und gleichzeitig eine effiziente Belieferung der Großstädte schwieriger wird.

Outsourcing als Treiber der Kontraktlogistik

Unter Kontraktlogistik wird die umfassende Zusammenarbeit zwischen einem Hersteller von Gütern und einem Logistikanbieter, die durch einen Dienstleistungsvertrag (Kontrakt) geregelt ist, verstanden. Vorteile der Kontraktlogistik liegen aufseiten der Nachfrager unter anderem in reduzierten Kapitalbindungskosten, einer Variabilisierung der Fixkosten sowie einer erhöhten Flexibilität bei Schwankungen der Nachfrage. Vorteile aufseiten der Anbieter liegen vor allem in den höheren Verdienstmöglichkeiten sowie in einer erhöhten Planungssicherheit aufgrund des Eingehens längerfristiger Geschäftsbeziehungen. Es besteht weltweit Potenzial für weiteres Outsourcing, sowohl in der Konsumgüterkontraktlogistik als auch in der industriellen Kontraktlogistik.

Digitalisierung

Der Begriff „Digitalisierung“ bezeichnet die Übersetzung analoger Tätigkeiten und Prozesse in eine von Maschinen lesbare Sprache. Dieser Trend bringt vielfältige Änderungen für die Transport- und Logistikbranche. So verändern sich das Marktumfeld und die Warenströme durch das Entstehen von digitalen Marktplätzen, die langfristig steigende Bedeutung additiver Fertigungsverfahren und die Entwicklung des Onlinehandels. Außerdem kann die Digitalisierung durch interne Prozessoptimierung dabei helfen, Kosten zu senken, beispielsweise durch Analysen unter Nutzung großer Datenmengen (Big Data). Diese werden zumeist zur Prognose des Verhaltens von Kunden und Konsumenten durchgeführt.

Executive Summary

Die Transport- und Logistikbranche ist mit rund 2,7 Millionen Beschäftigten der **drittgrößte Wirtschaftszweig** in Deutschland. Die deutschen Unternehmen verfügen aufgrund der zentralen Lage in Europa sowie der starken, exportorientierten deutschen Industrie weiterhin über ein hohes Marktpotenzial.

Charakteristisch für die deutsche Transport- und Logistikbranche ist die mittelständische Prägung. Jedoch zeichnet sich in den letzten Jahren eine **Marktkonsolidierung** ab. Aufgrund des starken inter- und intramodalen Wettbewerbs können zumeist nur geringe Margen verdient werden und kleinere Anbieter werden von Netzwerken größerer Unternehmen aus dem Markt verdrängt.

Die Branche ist aufgrund ihrer **globalen Ausrichtung** in besonderem Maße von den Entwicklungen auf den Weltmärkten abhängig, dies gilt insbesondere für den Luftfrachtverkehr und die Seeschifffahrt. Die Weltwirtschaft ist zuletzt auf einen moderaten Wachstumskurs eingeschwenkt, wir prognostizieren entsprechend für das Jahr 2018 ein globales Wirtschaftswachstum von 3,7 Prozent. China und Indien werden dabei hohe Wachstumsraten verzeichnen, wohingegen in den westlichen Ländern sowie in Russland und Brasilien das Wachstum nur leicht positiv sein wird.

Innerhalb **Deutschlands** ist der Straßengüterverkehr der wichtigste Bereich und nimmt auch noch weiter an Bedeutung zu. Im Jahr 2017 entfielen 84,4 Prozent des landgebundenen Güterverkehrsvolumens auf diesen Verkehrsträger. Negativ entwickeln sich hingegen die Binnenschifffahrt und der Schienengüterverkehr. Der Umschlag von Luftfracht und Luftpost stagniert seit Jahren. Der deutschen Verkehrsinfrastruktur wird in internationalen Vergleichsstudien regelmäßig ein guter Zustand attestiert. Gleichwohl bedrohen in der Vergangenheit unterlassene Investitionen diese Position.

Der größte **Kostenblock** im Transport- und Logistikbereich sind in der Regel die Personalkosten, wobei die Personalaufwandsquote je nach Verkehrsträger unterschiedlich hoch ausfällt. Im Landverkehr liegt diese zum Beispiel bei 31,5 Prozent, während sie in der Schifffahrt

nur bei 3,5 Prozent liegt. Die unter anderem durch die zunehmende Digitalisierung bedingten Veränderungen der Anforderungen an Mitarbeiter sowie der zunehmende Mangel an Fahrern und Fachkräften werden die Ausgaben für Personal weiter auf einem hohen Niveau halten, auch wenn durch Prozessautomatisierungen Einsparpotenziale bestehen.

In den zwei Jahrzehnten vor der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/09 hat die zunehmende **Globalisierung** für einen starken Anstieg des Welthandelsvolumens gesorgt, das deutlich stärker gewachsen ist als die weltweite Warenproduktion. Im Zuge der **globalen Arbeitsteilung** müssen Vor- und Zwischenprodukte mehrfach über Ländergrenzen transportiert werden, während das BIP grundsätzlich jeweils nur die zusätzliche Wertschöpfung der einzelnen Bearbeitungsstufen erfasst. Diese Dynamik hat sich nach der Krise abgeschwächt. Inwieweit sich diese Entwicklung fortsetzen wird, ist momentan schwer abzuschätzen, da zunehmend lokales Sourcing von Vorprodukten erfolgt, vermehrt protektionistische Tendenzen wieder aufkommen und sich auch Handelskonflikte abzeichnen.

Aktuell lebt die Hälfte der Erdbevölkerung in Städten, Mitte dieses Jahrhunderts werden es etwa zwei Drittel sein. Der Trend der **Urbanisierung** geht darüber hinaus mit einem **geänderten Konsumentenverhalten** einher, das einen höheren Anteil von Onlinebestellungen beinhaltet. Dies hat auch Auswirkungen auf die Transport- und Logistikbranche, da die Belieferung von ländlichen Regionen mit einer geringeren Bevölkerungsdichte zunehmend unattraktiver und gleichzeitig eine effiziente Belieferung der Großstädte schwieriger wird.

Ein weiteres Themengebiet mit Wachstumspotenzial für die deutschen Transport- und Logistikunternehmen ist die **Kontraktlogistik**. Der wesentliche Treiber dieser Entwicklung ist das Outsourcing von Logistikdienstleistungen. Die zumeist längerfristig angelegten Verbindungen der Kontraktlogistik unterscheiden sich von anderen Logistikdienstleistungen dadurch, dass sie in einem hohen Maße auf die speziellen Bedürfnisse des Kunden zugeschnitten sind.

3,7%

wird die **Weltwirtschaft** im Jahr 2018 wachsen.

Aufgrund des Outsourcingpotenzials bestehen weltweit weitere Wachstumsmöglichkeiten in diesem Bereich.

Durch die **Digitalisierung** ergeben sich für die Unternehmen der Transport- und Logistikbranche Potenziale sowohl zur Erschließung neuer Geschäftsfelder durch Veränderungen des Marktumfelds als auch zur Kostensenkung durch interne Prozessoptimierung. Das Marktumfeld wird sich zum Beispiel durch das Aufkommen **digitaler Marktplätze** verändern. Die Vermittlung zwischen einer großen Anzahl industrieller Nachfrager und einer Vielzahl kleiner oder mittelständischer Logistiker beziehungsweise dem Endkunden über eine unabhängige IT-Plattform bietet die Möglichkeit zur Reduzierung von Kosten, Leerfahrten, Lieferzeiten und Umweltbelastungen durch eine optimale Auslastung freier Kapazitäten und eine bestmögliche Routenplanung. Allerdings wird sich durch die mit den

digitalen Marktplätzen verbundene erhöhte Transparenz auch der Preisdruck erhöhen. Durch die steigende Verbreitung **additiver Fertigungsverfahren** (3D-Druck) könnten sich langfristig gesehen die Warenströme verändern, da Produkte nicht mehr selbst transportiert werden, sondern nur noch die für den jeweiligen Druck benötigten Rohstoffe und Materialien. Außerdem müssten Ersatzteile nicht mehr gelagert werden, sondern können bei Bedarf ausgedruckt werden. Kostensenkungspotenziale durch **interne Prozessoptimierung** lassen sich beispielsweise durch optimierte IT-Anwendungen realisieren. Netzwerke und Subunternehmen können besser gesteuert werden, und weniger Leerfahrten, eine bessere Auslastung sowie optimierte Routen bewirken Einsparungen von Zeit und Kraftstoff. Darüber hinaus können in Zukunft Big-Data-Analysen genutzt werden, um Prognosen über künftige Warenströme und die Verhaltensweisen der Kunden sowie der Konkurrenten zu geben.

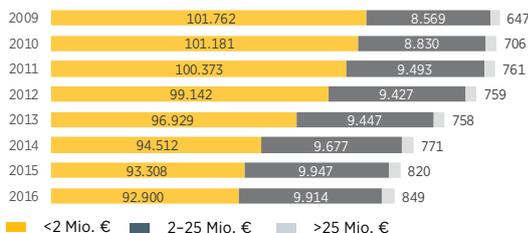


Branchenkennzahlen

Branchenstruktur

Die deutsche Transport- und Logistikbranche ist mittelständisch geprägt. Rund 90 Prozent aller umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen der Branche in Deutschland erzielten im Jahr 2016 Umsätze von weniger als 2 Millionen Euro (**siehe Grafik 1**). In der Grafik ist auch die Marktkonsolidierung erkennbar, da einige kleinere Anbieter aus dem Markt scheiden und die Zahl größerer Unternehmen absolut und relativ gesehen zunimmt. So hat sich die Anzahl der Unternehmen mit einem umsatzsteuerpflichtigen Umsatz von mehr als 25 Millionen Euro zwischen den Jahren 2009 und 2016 von 647 auf 849 erhöht, das heißt um mehr als 31 Prozent, während die Gesamtzahl der Unternehmen von circa 111.000 auf etwa 103.700 gesunken ist. Dies stellt einen Rückgang um mehr als 7 Prozent dar.

Grafik 1: Struktur der Transport- und Logistikbranche in Deutschland, Anzahl der umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen nach Umsatzgrößenklassen



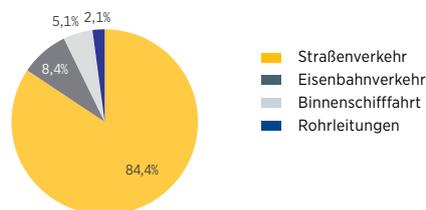
Quelle: Feri 2018

Umsatzentwicklung

Laut dem Statistischen Bundesamt waren im Jahr 2016 rund 2,7 Millionen Beschäftigte in Deutschland in der Transport- und Logistikbranche tätig, die einen Umsatz von mehr als 258 Milliarden Euro erwirtschaftet haben. Damit ist die Branche der drittgrößte Wirtschaftszweig in Deutschland. Verglichen mit dem Jahr 2015 stieg die Anzahl der Beschäftigten um 2,4 Prozent und der Umsatz um 1,2 Prozent.

Der Beitrag der verschiedenen Teilbereiche zum Güter- und Personenverkehr unterscheidet sich dabei voneinander (**siehe Grafiken 2 und 3**). So hatten der Straßenverkehr und der motorisierte Individualverkehr im Jahr 2017 einen Anteil von

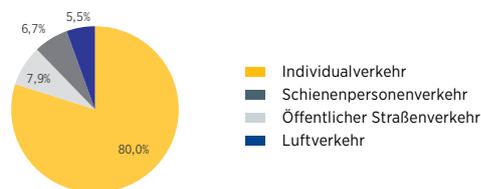
Grafik 2: Beiträge der Teilbereiche zum deutschen Güterverkehr* im Jahr 2017, Landverkehrsträger



* Ohne Rohrfernleitungen

Quellen: BMVI, SSP Consult 2018

Grafik 3: Beiträge der Teilbereiche zum deutschen Personenverkehr im Jahr 2017



Quellen: BMVI, BAG, Statistisches Bundesamt 2018

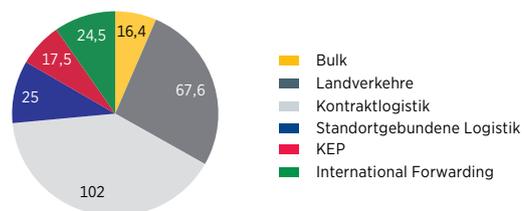
gut 80 Prozent. Und auch der Anteil der Eisenbahn ist mit 8,4 Prozent im Güterverkehr vergleichbar hoch wie der Anteil dieses Verkehrsträgers am Personenverkehr mit 7,9 Prozent. Unterschiede bestehen jedoch darin, dass das Flugzeug bei der Personenbeförderung eine Rolle spielt und das Schiff fast keine. Dies ist die umgekehrte Situation zur Güterbeförderung.

Marktbereiche in Deutschland

In der Transport- und Logistikbranche werden viele Aspekte zusammengefasst und somit lässt sich die Branche auch detaillierter in verschiedene Bereiche unterteilen. Im Jahr 2015 hatte die Kontraktlogistik von allen Marktbereichen laut Fraunhofer Supply Chain Services (SCS) mit 102 Milliarden Euro das größte Marktvolumen in Deutschland (**siehe Grafik 4 auf der nächsten Seite**), wobei die industrielle Kontraktlogistik etwa drei Viertel davon ausmachte und die Konsumgüterkontraktlogistik das verbleibende Viertel. Auf Platz 2 folgten die

Landverkehre mit 67,6 Milliarden Euro, zu denen neben dem landgebundenen Ladungsverkehr auch die Stückgutverkehre und die speziellen Ladungsverkehre gehören. Zu der standortgebundenen Logistik auf dem dritten Platz zählen Terminaldienste, Lagerei-, Umschlags- und sonstige auf Terminals bezogene logistische Mehrwertleistungen. Der Bereich International Forwarding umfasst die Seefracht mit 14,5 Milliarden Euro Marktvolumen und die Luftfracht mit 10 Milliarden Euro (siehe Grafik 4).

Grafik 4: Struktur der Logistikwirtschaft in Deutschland – Marktbereiche 2015, Marktvolumen in Mrd. €



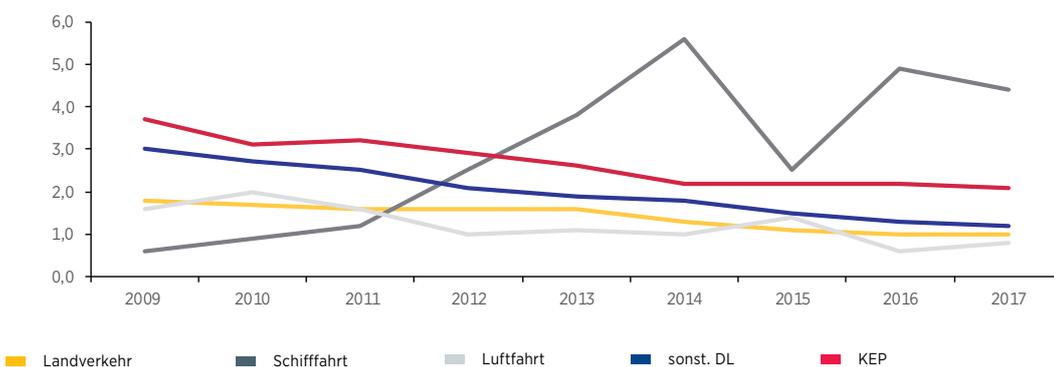
Quelle: Fraunhofer SCS 2017

Insolvenzen

Aufgrund des intensiven Wettbewerbs sind auch die Insolvenzquoten höher als in anderen Branchen. So schwankte zum Beispiel die Insolvenzquote des Verarbeitenden Gewerbes in den letzten zehn Jahren um einen Wert von einem Prozent. Bis auf vereinzelte Ausnahmen liegen die Teilbereiche der Transport- und Logistikbranche meist deutlich über diesem Wert (siehe Grafik 5). Ein Grund hierfür ist auch in der Kapitalschwäche der Unternehmen zu sehen.

Im Landverkehr, in der Luftfahrt, bei den sonstigen Dienstleistungen und den Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) gehen die Insolvenzquoten in den letzten Jahren insgesamt betrachtet zurück. So hat sich die Quote bei den KEP-Dienstleistungen von 3,7 Prozent im Jahr 2009 auf 2,1 im Jahr 2017 fast halbiert. Es ist jedoch hierbei zu beachten, dass die Quoten im Jahr 2009 aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise auch außergewöhnlich hoch waren. Lediglich die Schifffahrt weist in sechs der letzten sieben Jahre einen steigenden Trend auf und erreichte mit 5,6 Prozent im Jahr 2014 den höchsten Wert aller Teilbereiche seit dem Jahr 2009. Durch die Verwendung immer größerer Containerschiffe und die Bildung von Allianzen geraten hier vor allem Charterreeder unter Druck.

Grafik 5: Entwicklung der jährlichen Insolvenzquoten im Zeitablauf, in %



Quelle: Feri 2018

Entwicklung und Prognose

- Die Weltwirtschaft und auch die deutsche Wirtschaft befinden sich momentan auf moderaten Wachstumspfaden. Aufgrund der starken Abhängigkeit der Transport- und Logistikbranche von den Gegebenheiten auf den Weltmärkten sind dies limitierende Faktoren für die Entwicklung der Unternehmen der Branche. Außerdem droht sich auch das moderate Wachstum wegen der protektionistischen Tendenzen in zahlreichen Ländern und des sich abzeichnenden Handelskriegs zwischen der USA und China noch einmal abzuschwächen.
- Die Seeschifffahrt dominiert nach wie vor den interkontinentalen Güterverkehr, das Geschäft stagniert jedoch seit Jahren. In der jüngeren Vergangenheit wies auch der Luftfrachtverkehr wenig Dynamik auf, dies änderte sich aber (zumindest kurzfristig) im Jahr 2017. Schon seit langer Zeit hohe Wachstumsraten verzeichnet hingegen der Personenverkehr dieser beiden Verkehrsträger.
- In Deutschland stellt der Straßengüterverkehr nach wie vor den wichtigsten Zweig dar und wird diese Rolle auch mittelfristig behalten. Deutsche See- und Flughäfen weisen hinsichtlich des Frachturnschlags in den letzten Jahren eine außergewöhnlich geringe Dynamik auf. Der Schienengüterverkehr war auch 2016 wieder defizitär.
- Der niedrige Ölpreis sorgt theoretisch für eine Entlastung auf der Kostenseite. Überkapazitäten und intensiver Wettbewerb begrenzen allerdings die Verdienstmöglichkeiten. Außerdem muss der niedrige Preis in der Regel an die Kunden weitergegeben werden.

Konjunkturprognose

Die Transport- und Logistikbranche ist aufgrund ihrer globalen Ausrichtung außerordentlich von den Entwicklungen auf den Weltmärkten abhängig. In den vergangenen 15 Jahren war die globale Konjunktur vom Aufstieg der Schwellenländer geprägt. Vor allem China erwies sich als Wachstumsmotor. Das Expansionstempo in den Schwellenländern hat sich zuletzt jedoch deutlich eingetrübt und die Weltwirtschaft ist auf einen moderaten Wachstumskurs eingeschwenkt. Derzeit zeichnen sich weder große Wachstumsschübe noch ein tiefer Einbruch der Weltkonjunktur ab. Für 2018 rechnen wir mit einem Zuwachs des globalen Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 3,7 Prozent. Dies ist die gleiche Wachstumsrate wie im Jahr 2016. Ein großer Unsicherheitsfaktor für die globale Wirtschaft bleibt, ob den Ankündigungen protektionistischer Maßnahmen aus zahlreichen Ländern auch Taten folgen. Insbesondere der sich abzeichnende Handelskrieg zwischen den USA und China dürfte sich erheblich negativ auswirken.

Der Euroraum als wichtigster Exportmarkt der deutschen Wirtschaft hat im Jahr 2017 ein solides Wachstum von 2,6 Prozent verzeichnet.

Bislang haben weder das Votum der Briten für einen Austritt aus der Europäischen Union (EU) noch die protektionistischen Äußerungen aus den USA die Wachstumstendenz wesentlich beeinträchtigt. Dies dürfte sich jedoch in der nächsten Zeit ändern. Dabei werden nicht nur der angesprochene drohende Handelskrieg, sondern auch der festere Euro und eine nicht mehr ganz so lebhaftere globale Nachfrage Spuren hinterlassen. Der Einkaufsmanagerindex für das Verarbeitende Gewerbe ist im Mai den fünften Monat in Folge gefallen und auch der Einkaufsmanagerindex für den Dienstleistungssektor hat seit dem Hochpunkt im Januar mehr als vier Punkte verloren (Rückgang auf 53,8 im Mai). Wir sehen zwar in dem Rückgang der Stimmungsindikatoren kein Signal für ein Ende des Aufschwungs. Denn die sehr expansiv ausgerichtete Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) schiebt die Wirtschaft weiter an. Aber der fortgesetzte Rückgang der Einkaufsmanagerindizes zeigt, dass das schwächere Wirtschaftswachstum im ersten Vierteljahr kein Ausreißer nach unten war. Entsprechend erwarten wir für das Jahr 2018 ein Wachstum von nur noch 2,1 Prozent. Dieses dürfte sich im Jahr 2019 weiter reduzieren, auf dann 1,8 Prozent.

2,1%

lautet die Prognose für das
Wirtschaftswachstum im
Euroraum im Jahr 2018.

Die US-Wirtschaft hat im ersten Quartal 2018 mit einer Jahresrate von 2,2 Prozent gegenüber dem Vorquartal zugelegt. Das war etwas schwächer als in den vorangegangenen drei Quartalen, als das Wachstum jeweils etwa 3 Prozent betrug. Der zuletzt häufig für den Jahresauftakt gemeldete Einbruch der Wachstumsrate blieb aber aus. Für das zweite Quartal zeichnet sich eine neuerliche Beschleunigung ab. Nachdem die US-Wirtschaft im letzten Jahr um 2,3 Prozent expandierte, erhält sie in diesem Jahr zusätzlichen Schub von den Steuersenkungen. Wir rechnen daher für 2018 mit einem Wachstum von 2,7 Prozent. Im kommenden Jahr dürfte das Plus geringer ausfallen, da die Zinserhöhungen das Wachstum dämpfen. Denn die Federal Reserve Bank (Fed) hat mittlerweile den siebten Zinsschritt getan und den Zielkorridor für den Leitzins auf 1,75 bis 2,0 Prozent angehoben. Für 2019 rechnet die Fed mit drei zusätzlichen Schritten. Dies würde den Leitzins Ende nächsten Jahres erstmals leicht über das Niveau heben, das von der Fed-Führung als neutral eingeschätzt wird. Dazu kommen die Risiken durch die drohenden Handelskonflikte mit China und der EU. Wir rechnen dementsprechend für 2019 nur noch mit einem Wachstum von 2,0 Prozent.

Chinas Wirtschaft hat im ersten Vierteljahr gegenüber dem Schlussquartal 2017 nur noch um 1,4 Prozent zugelegt, nachdem sie im vierten Quartal 2017 noch ein Plus von 1,8 Prozent verzeichnet hatte. Auch wenn dies den zugrundeliegenden Tempoverlust überzeichnen dürfte und für die kommenden Quartale wieder etwas höhere Zuwächse zu erwarten sind, scheint die chinesische Wirtschaft an Fahrt zu verlieren. Wir gehen davon aus, dass sich diese Tendenz im weiteren Jahresverlauf fortsetzen wird. Hierfür spricht die hohe private Verschuldung und die Abkühlung am Immobilienmarkt. Aber auch die nach wie vor drohende Eskalation im Handelsstreit mit den USA überschattet den Wachstumsausblick. Obwohl Chinas Handelsüberschuss gesunken ist, weist das Land gegenüber den USA nach wie vor einen erheblichen Überschuss auf. Die Handelsstreitigkeiten dürften auf absehbare Zeit andauern. Damit droht der kräftige Rückenwind vom Außenhandel nachzulassen, was das Wirtschaftswachstum zusätzlich bremsen würde. Im Jahresdurchschnitt 2018 dürfte das Wirtschaftswachstum nur noch 6,4 Prozent betragen, während im ersten Quartal gegenüber dem Vorjahr noch ein Plus von 6,8 Prozent zu Buche stand. Für 2019 gehen wir von einem Wachstum von 6,2 Prozent aus.

In Bezug auf andere Schwellenländer zeigt sich ein gemischtes Bild: Indien dürfte mit einem Wachstum von 6,4 Prozent im Jahr 2017 und einer prognostizierten Wachstumsrate von 7,3 Prozent für 2018 erneut aufholen. Russland (Prognose 2018: 1,3 Prozent) und Brasilien (Prognose 2018: 1,7 Prozent) werden zwar nach Jahren der Rezession wieder auf einem niedrigen Niveau wachsen, aber beide Länder werden womöglich noch Jahre brauchen, um zu alter Stärke zurückzukehren. Das schwierige wirtschaftliche Umfeld in manchen Schwellenländern könnte somit Einsparungen auf staatlicher Ebene nach sich ziehen. Damit findet die Transport- und Logistikbranche trotz Konsolidierung der Weltkonjunktur in wichtigen Absatzländern ein weiterhin schwieriges Marktumfeld vor.

Sorgen bereitet zudem die anhaltende Globalisierungspause. Schließlich ist das reale Welt-handelsvolumen in der letzten Zeit nur wenig gewachsen (**siehe Weltmarkt**). Und wegen des um sich greifenden weltweiten Protektionismus und der drohenden Handelskonflikte wird sich dies in den kommenden Jahren wohl nicht grundlegend ändern. Diese Entwicklungen dürften die stark in den Welthandel eingebundene deutsche Transport- und Logistikbranche belasten.

Die deutsche Wirtschaft hat in den ersten drei Monaten 2018 mit 0,3 Prozent gegenüber dem letzten Vierteljahr 2017 weniger stark expandiert als in den Quartalen zuvor. Dies dürfte den Beginn einer etwa vier oder fünf Quartale dauernden Wachstumsdelle markieren. So lassen auch die zuletzt schwächeren Auftragseingänge und die fallenden Frühindikatoren erwarten, dass für die kommenden Quartale eher mit einer geringeren Dynamik zu rechnen ist. Damit dürfte die deutsche Wirtschaft in diesem Jahr etwas langsamer zulegen als 2017. Mit einem Plus von 2,0 Prozent im Jahresdurchschnitt dürfte das Wachstum aber erneut sehr ordentlich ausfallen. Denn der private Konsum bleibt ein Treiber für die Konjunktur. Dieser profitiert von der steigenden Beschäftigung und ordentlichen Lohnzuwächsen, wir rechnen 2018 bei den Tariflöhnen mit einem Plus von 2,8 Prozent. Außerdem sorgt die expansive Geldpolitik der EZB weiterhin für günstige Finanzierungsbedingungen. Weitere Impulse werden wohl wieder die Bauinvestitionen liefern, die von der hohen Nachfrage nach Immobilien angefacht werden. Im Laufe des Jahres 2019 dürfte sich die Wachstumsdelle allmählich ausweiten, auch wenn die

2,0%

wird das **BIP in Deutschland 2018** voraussichtlich wachsen.

Wachstumsraten wohl nicht mehr auf das Niveau von 2017 zurückkehren werden. Wir rechnen momentan für 2019 mit einem Wachstum von 1,6 Prozent. Der positive Gesamteindruck sollte indes nicht von den Risiken ablenken, die unter der Oberfläche lauern. Zwar wird Deutschland auf absehbare Zeit das ökonomische Kraft- und Wachstumszentrum in Europa bleiben, jedoch hat der Produktionsstandort aufgrund kräftiger Lohnsteigerungen gegenüber den anderen Ländern der Eurozone zuletzt an Wettbewerbsfähigkeit verloren. So ist die Schere der Lohnstückkosten im Vergleich zu den anderen Eurostaaten seit 2011 immer größer geworden.

Ein wichtiger Einflussfaktor auf die Kosten und damit auf die Marktsituation der deutschen Transport- und Logistikunternehmen ist der Ölpreis, da dieser einen direkten Einfluss auf die Beförderungskosten hat, wenngleich ein günstiger Ölpreis in der Regel an die Kunden weitergegeben werden muss. Ein Barrel Brentöl kostet derzeit mit gut 75 US-Dollar rund 5 Dollar weniger als im 3,5-Jahreshoch Mitte Mai (**siehe Grafik 6**). Maßgeblich für den Preisrückgang verantwortlich waren Signale aus Russland und Saudi-Arabien, ihre Ölförderung wegen der knappen Marktversorgung in der zweiten Jahreshälfte ausweiten zu wollen. Die Gemeinschaft der erdölexportierender Länder (OPEC), die sich zu den Produktionskürzungen verpflichtet haben, produzieren wegen des Einbruchs der Förderung in Venezuela deutlich weniger als im Kürzungsabkommen vorgesehen. Die globale Ölförderung reicht daher trotz des immensen Anstiegs in den USA nicht mehr aus, um die steigende Ölnachfrage zu decken. Weiter verschärft werden könnte diese Knappheit durch die angekündigten US-Sanktionen gegen den Iran, die zu einem Rückgang der iranischen Ölexporte führen dürften. Mittelfristig dürfte sich die Lage aber entspannen. Zum einen sprudelt die US-Produktion immer kräftiger. Ende 2019 sollen täglich über 12 Millionen Barrel produziert werden. Damit würden die USA zum weltgrößten Ölproduzenten aufsteigen. Zum anderen läuft das Kürzungsabkommen der OPEC Ende des Jahres aus. Eine nochmalige Verlängerung erwarten wir nicht. Bei einer moderat steigenden OPEC-Produktion wäre der Markt wieder ausreichend versorgt, zumal die hohen Preise die Ölnachfrage dämpfen. Die Ölpreise dürften deshalb in der zweiten Jahreshälfte unter Druck geraten, zum Jahresende dürfte ein Barrel Brentöl nur noch 65 US-Dollar kosten.

65 US-\$

wird der Preis für ein Barrel Brentöl zum Ende des Jahres 2018 betragen.

Grafik 6: Entwicklung des Brent-Ölpreises, in US-Dollar je Barrel



Quelle: Bloomberg 2018

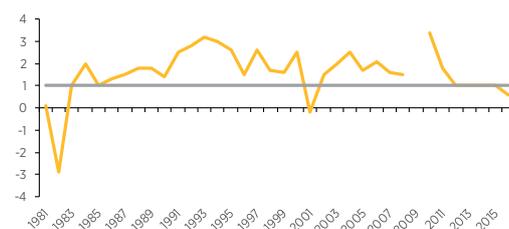
Weltmarkt

Güterverkehr

Die weltweite Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen war viele Jahre infolge zunehmender Globalisierung und internationaler Arbeitsteilung stärker als das Wirtschaftswachstum angestiegen. Dies kann anhand der Wachstumsraten des Welthandels illustriert werden. Diese waren lange Zeit etwa doppelt so hoch wie die der Weltwirtschaft (**siehe Grafik 7**), da im Zuge der globalen Arbeitsteilung Vor- und Zwischenprodukte mehrfach über Ländergrenzen transportiert werden, während das BIP-Wachstum grundsätzlich jeweils nur die zusätzliche Wertschöpfung der einzelnen Bearbeitungsstufen erfasst.

Die positive Entwicklung des Welthandels hatte neben der Globalisierung noch weitere Gründe. In Europa profitierte die Nachfrage von der zunehmenden Integration innerhalb der EU und der Öffnung Osteuropas. Insbesondere Deutschland

Grafik 7: Verhältnis der jährlichen Wachstumsraten des Welthandels und des Welt-BIPs



* Aufgrund der Ausnahmesituation im Jahr 2009 wird die Verhältniszahl nicht gebildet

Quelle: World Trade Organization 2017

konnte aufgrund seiner zentralen geografischen Lage als Logistikkreuzung hohe Verkehrszuwächse erzielen. Der ungewöhnlich starke Anstieg zwischen den Jahren 1990 und 2007 ist auf damals handelsbegünstigende Faktoren zurückzuführen, die in dieser Form nicht mehr existent sind, wie zum Beispiel ein Rückgang der Transportkosten, eine Reduzierung von Handelshemmnissen oder eine Abnahme der relativen Preise der gehandelten Rohstoffe und Dienstleistungen.

Zuletzt verlangsamte sich die Entwicklung des Welthandels jedoch. Das Welthandelsvolumen wuchs im Jahr 2016 laut der World Trade Organization (WTO) um 1,3 Prozent und lag somit im fünften Jahr in Folge unter einem Wachstum von 3 Prozent, weit entfernt von den durchschnittlich 5 Prozent pro Jahr der 1990er-Jahre. Damit ist auch der Abstand zwischen den Wachstumsraten der Weltwirtschaft und der Güterverkehrsnachfrage abgeschmolzen. Die Gründe für die schwachen Wachstumsraten der letzten Jahre liegen unter anderem in einem moderaten Wachstum der Exporte der entwickelten Volkswirtschaften und in einem schwachen Wachstum der Nachfrage nach Importen aus den Emerging Markets (**siehe Grafik 8**).

Inwiefern dies nur eine vorübergehende Phase ist oder in eine länger andauernde Globalisierungspause einmündet, ist derzeit kaum seriös zu beantworten. Zweifellos sind aber die Risiken für das weitere Voranschreiten der internationalen Arbeitsteilung angesichts des aufkommenden Nationalismus in vielen Ländern sowie der drohenden Handelskriege zwischen der USA und China sowie der Europäischen Union angestiegen. Gleichwohl konnte die WTO für das Jahr

2017 ein Wachstum des Welthandelsvolumens von 4,7 Prozent feststellen. Für das Jahr 2018 geht sie mit einer geschätzten Wachstumsrate von 4,4 Prozent von einem Wachstum in ähnlicher Höhe aus, das jedoch auch von einer weiteren Abschwächung des Wachstums in den Emerging Markets sowie der hohen Volatilität der Finanzmärkte bedroht wird.

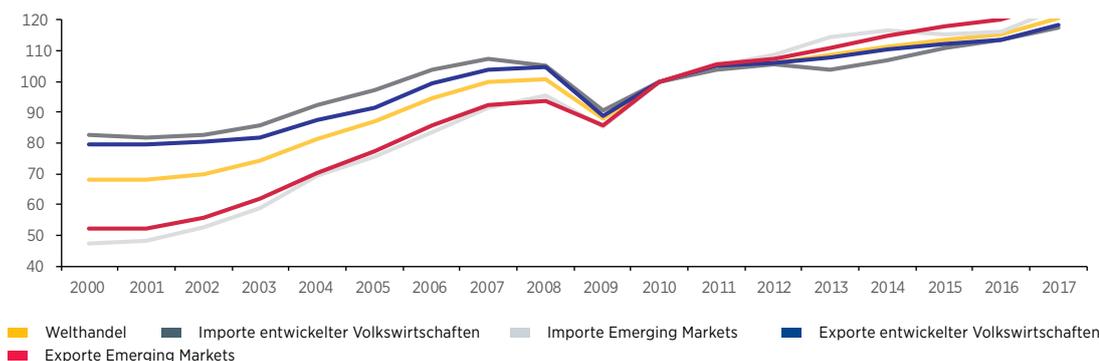
Die weiter oben ausgeführte Entwicklung der internationalen Arbeitsteilung mit der Verschiebung des Schwerpunkts der Produktion nach Asien als Bedingung für die Zunahme des Welthandels lässt sich durch die Betrachtung der Anteile der Kontinente an den weltweiten Warenexporten erläutern (**siehe Grafik 9 auf der nächsten Seite**). Im Jahr 1950 hatte Europa mit knapp 40 Prozent den größten Anteil vor Amerika mit 32,68 Prozent. Asien hatte einen Anteil von 16,51 Prozent. Die Verlagerung von Produktionsprozessen nach Asien in der Folge sorgte dafür, dass dieser Kontinent mit mehr als 40 Prozent Anteil im Jahr 2016 nun den ersten Rang einnimmt.

Mit Blick auf die Güterverkehrsträger ist die globale Betrachtung der Transport- und Logistikbranche in erster Linie für die Seeschifffahrt und die Luftfracht wichtig, während bei den anderen Güterverkehrsträgern nationale beziehungsweise regionale (europäische) Rahmenbedingungen eine wesentlich größere Rolle spielen – abstrahiert man davon, dass die per Wasser oder Luft transportierten Güter zuerst zu einem Hafen oder Flughafen gebracht werden müssen. Aus diesem Grund befasst sich dieses Kapitel mit diesen beiden Verkehrsträgern. Die landgebundenen Verkehrsträger mit Fokus auf Deutschland werden in dem anschließenden Unterkapitel (**siehe „Produktionsstandort Deutschland“**) behandelt.

4,4 %

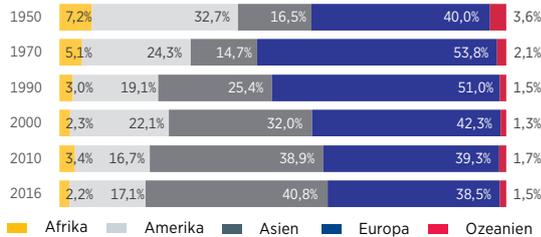
lautete die Prognose für das Welthandelsvolumen laut WTO für das Jahr 2018.

Grafik 8: Entwicklung des Welthandelsvolumens nach verschiedenen Kategorien, Index 2010 = 100, saisonbereinigt



Quelle: CPB 2018

Grafik 9: Anteile am weltweiten Warenexport in absoluten Zahlen, in %



Quelle: UNCTAD 2017

Den größten Anteil am interkontinentalen Güterverkehr hat mit mehr als 80 Prozent des mengenmäßigen Handels die Seeschifffahrt. Jedoch nahm laut der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD) die Wachstumsrate dieses Güterumschlags zwischen den Jahren 2010 und 2015 stetig ab (siehe Grafik 10). Im Jahr 2016 stieg diese Rate zwar wieder auf 2,6 Prozent, lag jedoch immer noch unter dem Durchschnitt von 3 Prozent der letzten vier Dekaden.

Grafik 10: Wachstumsraten des mengenmäßigen Güterumschlags in der globalen Seeschifffahrt



Quelle: UNCTAD 2017

Die wichtigsten Typen von Frachtschiffen sind Massen- und Schüttgutschiffe, Tankschiffe und Containerschiffe. Mit Massen- und Schüttgutschiffen werden beispielsweise Kohle, Erze, Bauxit, Phosphat, Zement und Getreide transportiert. Bei vielen dieser Produkte ist China der weltweit größte Nachfrager, weswegen sich hier die moderate wirtschaftliche Entwicklung des Landes in einer gesunkenen Nachfrage bemerkbar macht. Für die Haupt-Massen- und -Schüttgüter war laut UNCTAD beim mengenmäßigen Güterumschlag im Jahr 2016 ein leichtes Plus von etwa 1,6 Prozent zu verzeichnen.

In Tankschiffen werden zum Beispiel Rohöl, Ölprodukte und Gas transportiert. Nach dem schwachen Jahr 2014 mit einem leichten Rückgang des

Güterumschlags in diesem Segment nahm dieser laut UNCTAD im Jahr 2015 um 3,8 und im Jahr 2016 um 4,2 Prozent zu. Die höhere Nachfrage ist im Wesentlichen in dem niedrigen Ölpreis begründet (siehe „Konjunkturprognose“).

Die weltweite Containerumschlag wies zwischen 1990 und 2007 durchschnittlich jährliche Wachstumsraten von fast 10 Prozent auf. Im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise brach der globale Containerumschlag im Jahr 2009 dann um fast 9 Prozent ein. Seitdem hat sich das Wachstum zwar fortgesetzt, die Dynamik aber deutlich abgeschwächt (siehe Grafik 11). Dies liegt auch daran, dass das Wachstum darauf basierte, dass immer mehr Güter in Containern transportiert wurden. Dieser Effekt fällt heute quasi weg. Seit 2016 ist wieder eine erkennbar positivere Entwicklung zu beobachten, wie am Containerumschlag-Index des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) zu erkennen ist, auch wenn sie sich seit Beginn des Jahres 2018 abgeschwächt hat. Der Index basiert unter anderem auf den vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im Rahmen seiner Marktbeobachtung fortlaufend erhobenen Angaben zum Containerumschlag in internationalen Häfen. Wie weiter oben ausgeführt, wird der überwiegende Teil des internationalen Güterverkehrs auf dem Seeweg durchgeführt. Somit sind mit dem Index valide Rückschlüsse auf den Welthandel möglich. Da viele Häfen bereits in den 14 Tagen nach Ablauf eines Monats über ihre Aktivitäten berichten, ist die Nutzung des Indexes als Frühindikator für die Entwicklung des Welthandels zulässig.

Grafik 11: Containerumschlag-Index, Index 2010 = 100, saisonbereinigt

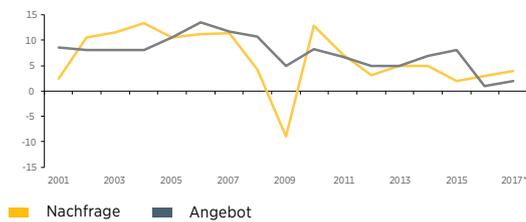


Quelle: RWI 2018

Zyklisch wiederkehrende Überkapazitäten und das Streben nach Größenvorteilen sorgen für einen heftigen Wettbewerb in der Seeschifffahrt. Diese Zyklizität kann auch anhand der Wachstumsraten von Angebot und Nachfrage

in der Containerschifffahrt illustriert werden (siehe Grafik 12). Die Frachtraten sind entsprechend starken Schwankungen unterworfen. Gerade in den letzten Jahren drängten viele neue Kapazitäten auf den Markt, ohne dass die steigende Nachfrage dies kompensieren konnte. Immerhin deutet die gegenwärtig schwache Auftragseingangsentwicklung bei den internationalen Werften darauf hin, dass in den nächsten Jahren wieder deutlich weniger Schiffe auf den Markt kommen. Der sowieso schon hohe Konzentrationsgrad in der Linienschifffahrt wird ungeachtet dessen durch Fusionen und Übernahmen weiter ansteigen. Ein Abbau der Kapazitäten ist damit meist sowieso nicht verbunden. Auch bei den Charterreedereien, dieses Segment ist deutlich weniger konzentriert (im Durchschnitt entfallen auf ein Unternehmen weniger als zehn Schiffe), wird der bereits eingesetzte Konzentrationsprozess weitergehen.

Grafik 12: Wachstumsraten des Angebots und der Nachfrage in der Containerschifffahrt

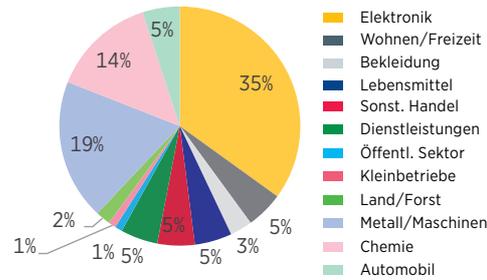


* Prognose
Quelle: UNCTAD 2017

Mit weniger als einem Prozent Anteil an dem globalen mengenmäßigen Güterhandel nimmt der Luftfrachtverkehr eine Nischenposition ein. Betrachtet man jedoch den wertmäßigen Transport, beträgt dieser Anteil mehr als 30 Prozent. Dies liegt daran, dass per Flugzeug vor allem leichte, aber wertvolle Güter transportiert werden. Dies zeigt sich auch bei der Betrachtung der Nachfragerbranchen nach „outbound“-Luftfracht-Dienstleistungen in Deutschland im Jahr 2015: Die Elektronikbranche nimmt mit 35 Prozent die mit Abstand wichtigste Position ein (siehe Grafik 13).

Zwischen den Jahren 2010 und 2015 nahm die Verkehrsleistung im globalen Luftfrachtverkehr, gemessen in Tonnenkilometern, jährlich im Durchschnitt nur um 1,5 Prozent zu. Dies stellte einen deutlichen Rückgang im Vergleich zu den jährlichen Wachstumsraten von mehr als 5 Prozent pro Jahr zwischen den Jahren 1993 und 2010 dar. Im Jahr 2017 verzeichnete der Luftfrachtverkehr jedoch wieder eine wesentlich höhere Dynamik.

Grafik 13: Aufteilung Teilmarkt „Luftfracht“ nach Nachfragerbranchen, Anteile in % im Jahr 2015



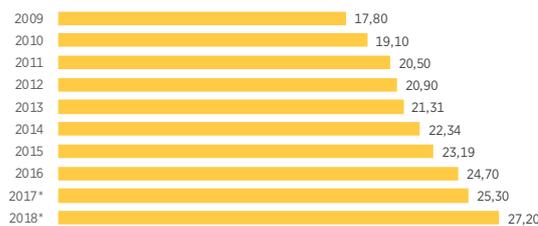
Quelle: Fraunhofer SCS 2017

Laut der International Air Transport Association (IATA) wiesen die globalen Frachttonnenkilometer zwischen März und August 2017 in fünf der sechs Monate zweistellige Wachstumsraten auf. Damit näherte sich die Luftfracht der guten Entwicklung in dem Luftpassagierverkehr an, denn im Zeitraum seit 2010 nahm dessen Leistung im Passagierverkehr um mehr als 6 Prozent pro Jahr zu (siehe unten). Der Höhepunkt dieses Aufschwungs ist nun aber bereits vorbei, bei den aktuellen Spannungen im Welthandel ist nicht davon auszugehen, dass diese Wachstumsraten bald wieder erreicht werden könnten. Nichtsdestotrotz geht die IATA für 2018 von einem Wachstum der internationalen Frachttonnenkilometer von etwa 4 Prozent aus.

Personenverkehr

Hohe Nachfragezuwächse erzielt aktuell die touristische Personenschifffahrt, die neben der allgemeinen Konjunkturerwartung auch von strukturellen Komponenten – wie einer spürbaren Angebotsausweitung sowie neuen Kundenschichten (z. B. Familien, Pauschalurlauber), die durch eine attraktive Preisgestaltung gewonnen werden – begünstigt wird. Entsprechend ist die Anzahl an Passagieren auf dem weltweiten Kreuzfahrtmarkt seit Jahren kontinuierlich gestiegen und es ist auch von einem weiteren Wachstum auszugehen (siehe Grafik 14).

Grafik 14: Anzahl der Passagiere auf dem weltweiten Kreuzfahrtmarkt, in Millionen



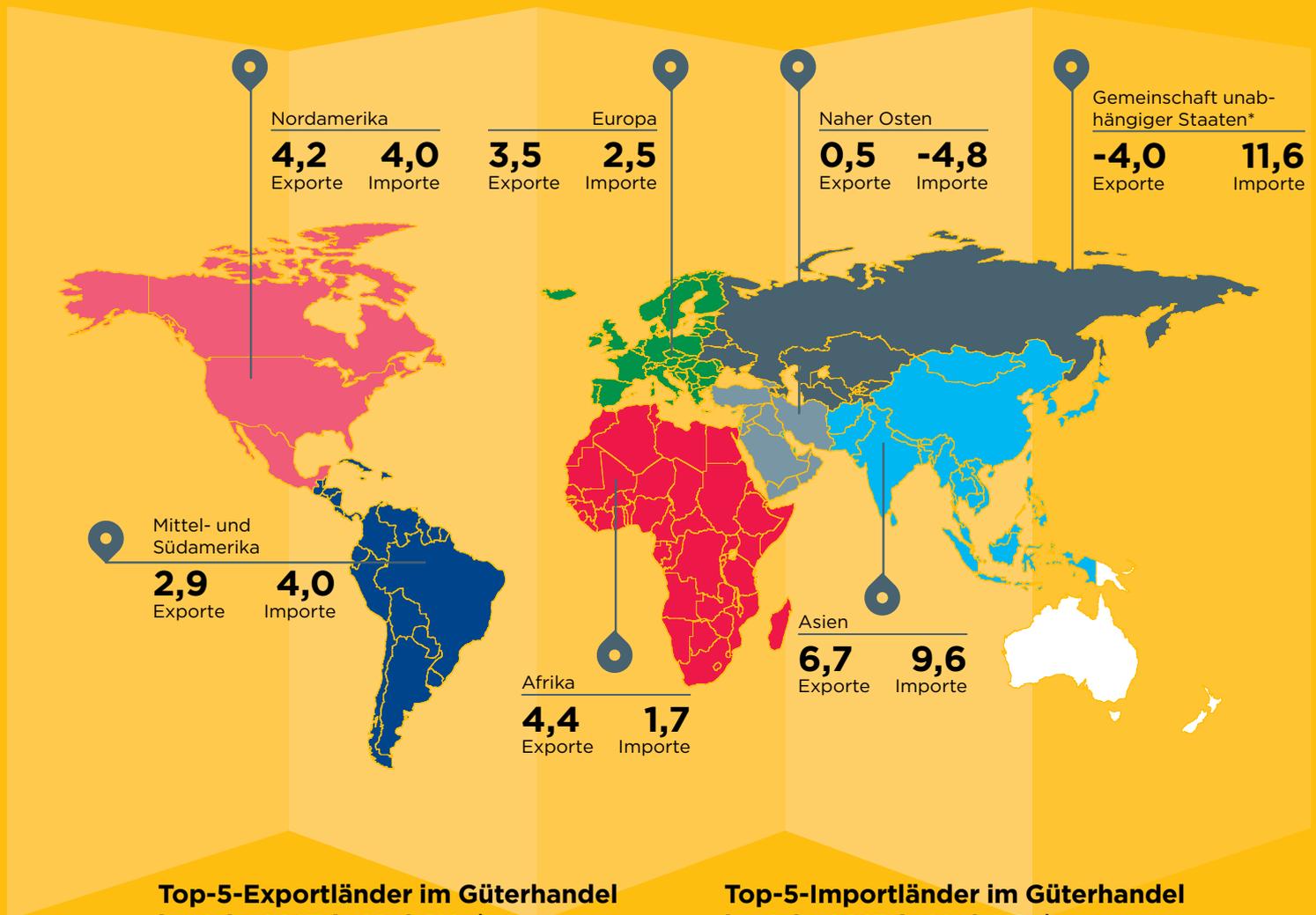
* Prognose
Quelle: CLIA 2017

30 %

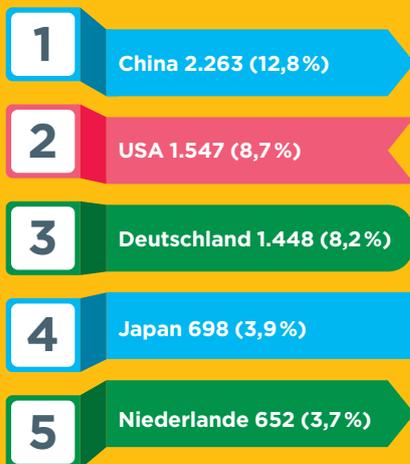
beträgt der Anteil der Luftfracht am globalen wertmäßigen Güterhandel.

Wachstum des Güterhandelsvolumens nach ausgewählten Regionen

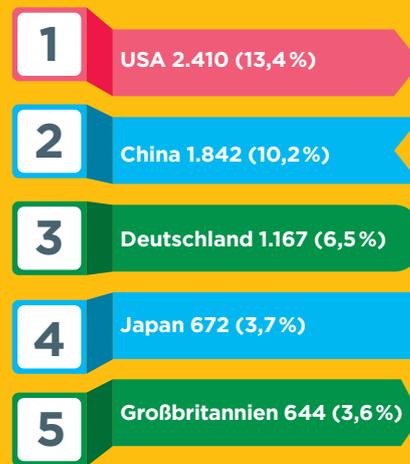
im Jahr 2017, jährliche Wachstumsraten in %



Top-5-Exportländer im Güterhandel im Jahr 2017, in Mrd. US-\$, Anteil weltweit in %



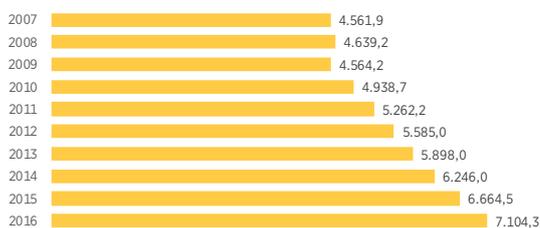
Top-5-Importländer im Güterhandel im Jahr 2017, in Mrd. US-\$, Anteil weltweit in %



* Einschließlich assoziierter und ehemaliger Mitglieder
Quelle: WTO 2018

Das weltweite Luftpassagier-Aufkommen stieg im Jahr 2016 um 6,6 Prozent auf den Rekordwert von 7.104 Milliarden Passagierkilometer (siehe Grafik 15). Bis zum Jahr 2035 rechnet das Unternehmen Boeing mit einem Anstieg der Zahl auf 17.793 Milliarden Passagierkilometer.

Grafik 15: Entwicklung des weltweiten Passagierflugverkehrs, in Milliarden Passagierkilometern



Quelle: Boeing 2017

Betrachtet man den weltweiten Markt des Luftpassagier-Aufkommens nach Regionen differenziert, so weist die Region Asien/Pazifik laut IATA im Jahr 2017 mit 33,7 Prozent aller Passagierkilometer den größten Anteil auf, vor Europa mit 26,5 Prozent. Den geringsten Anteil hat Afrika mit 2,2 Prozent. Asien/Pazifik verzeichnet mit 8,7 Prozent im Mai 2018 im Vergleich zum Mai 2017 auch das größte Wachstum.

Der Luftverkehr ist trotz vieler Liberalisierungsschritte international noch stark reglementiert. Vor allem Fusionen stehen nach wie vor viele Hürden im Weg, sodass in einer so international operierenden Branche trotz weltweiter Allianzen eine richtige Globalisierung bislang noch nicht stattgefunden hat. Gleichzeitig werden weiterhin zu viele Fluggesellschaften staatlich subventioniert, eine zur finanziellen Gesundung der Branche notwendige Kapazitätsbereinigung findet nicht statt.

Der brancheninterne Wettbewerb verschärft sich durch die Erfolge der Billigflieger, die durch günstigere Kostenstrukturen den etablierten Linienfluggesellschaften Konkurrenz machen, auch wenn im Jahr 2017 mit Alitalia, Air Berlin und Monarch drei dieser Gesellschaften Insolvenz anmelden mussten. Die Etablierten versuchen durch den Aufbau eigener Billiglinien auf der Nah- und Mittelstrecke, den Verlust der Verdienstmöglichkeiten zu stoppen. Selbst die Einführung des Billigflugkonzepts auf der Langstrecke ist geplant. Dabei zeichnet sich derzeit eine strikte Aufteilung des Gewerbes ab: Auf der Fernstrecke operieren die Netzwerkcarrier,

auf der Nah- und Mittelstrecke dominieren die Billigflugkonzepte und im Ferienflug bieten spezialisierte Touristikflieger ihre Leistungen an. Zudem intensiviert sich der Wettbewerb durch finanzstarke und staatlich geförderte Fluggesellschaften aus der Golfregion und der Türkei, die mit modernstem Fluggerät und vorteilhaften Betriebskosten immer mehr Passagiere aus Europa abziehen, um ihre größer werdenden Flotten und eigenen Drehkreuze auszulasten. So ist der im Bau befindliche neue Flughafen in Istanbul perspektivisch auf eine Kapazität von jährlich 150 Millionen Passagiere ausgelegt und soll damit der größte Flughafen der Welt werden. Er soll am 29. Oktober 2018 seinen Betrieb aufnehmen.

Produktionsstandort Deutschland

Angesichts des moderaten Wachstums der Weltwirtschaft sind auch die Entwicklungsmöglichkeiten der deutschen Transport- und Logistikunternehmen nach oben hin begrenzt. Nominal betrachtet stiegen die Umsätze dieser Branche in Deutschland zwischen den Jahren 2012 und 2016 jährlich um gut 1 Prozent. Sowohl der vorherigen Entwicklung der eigenen Branche in den Jahren 2003 bis 2008 mit 4,6 Prozent jährlich als auch den unternehmensnahen Dienstleistungen insgesamt gegenüber (2,6 Prozent jährlich im entsprechenden Zeitraum) ist dies ein deutlicher Rückschritt. Dieses geringe Wachstum dürfte auch in der nächsten Zeit bestehen bleiben. Die Binnenkonjunktur bleibt zwar stabil, insbesondere die Bautransporte dürften auch weiter spürbar wachsen. Demgegenüber sind aber die Risiken für den Außenhandel gestiegen. Die Gefahr protektionistischer Schritte in den USA ist unter dem Präsidenten Donald Trump hoch, wie die drohenden Handelskriege mit China und der Europäischen Union zeigen. Auch die Diskussionen um den Brexit haben die Unsicherheit erhöht und werden vermutlich negative Folgen haben. Die Nachfrage nach Transporten wird sich vor diesem Hintergrund kaum dynamisch entwickeln.

Die aktuelle Situation der deutschen Transport- und Logistikbranche wird regelmäßig durch verschiedene Indizes gemessen und teilweise im Zeitablauf, teilweise mit anderen Regionen (international) verglichen. Synthetische Indizes brechen komplexe Situationen auf einfach zu vergleichende Zahlen herunter und werden

1. Platz

Die Spitzenposition von 160 Ländern belegte Deutschland im Jahr 2016 im „Logistics Performance Index“.

deshalb auch kritisch gesehen. Sie können aber durchaus generelle Indikationen und Tendenzen ausweisen. Der „Logistics Performance Index“ der Weltbank wurde ursprünglich konzipiert, um die internationale Komponente von Wertschöpfungsketten zu messen, da Handels- und Transporterleichterungen im Jahr 2007 die primären Ziele von Reformen waren, als der Index eingeführt wurde. Zwar gab es in der Folge methodische Anpassungen, um auch die inländische Dimension abzubilden, der Index ist aber immer noch zur Bemessung vor allem des ersten Aspekts geeignet. Deutschland belegt im Jahr 2018 den ersten Rang von 160 Ländern, vor Luxemburg und Schweden. Ähnlich gelagert ist der „Global Competitiveness Report“ des World Economic Forum, der in der aktuellen Ausgabe 2017-18 die Qualität der Infrastruktur von 137 Ländern weltweit bemisst. Deutschland belegt hier den zehnten Platz. Bei der Qualität der Straßen, der Eisenbahninfrastruktur, der Hafen- und Flughafeninfrastruktur landet Deutschland jeweils unter den besten 18 Ländern.

Diese Position wird jedoch durch in der Vergangenheit unterlassene Investitionen in die Infrastruktur gefährdet. Auch aus diesem Grund hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Bundesverkehrswegeplan 2030 veröffentlicht. Dieser kündigt einen Anstieg der Investitionen in die Infrastruktur in den nächsten Jahren an. Zentrale Anliegen dieses Plans sind der Erhalt der Bestandsnetze und die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten. Er hat ein Gesamtvolumen von rund 269,6 Milliarden Euro. Davon fließen rund 141,6 Milliarden Euro in den Erhalt der Bestandsnetze und rund 98,3 Milliarden Euro in Aus- und Neubauprojekte.

Güterverkehr

Andere Indizes erfassen die Stimmung in der Branche, zum Beispiel der gemeinsam von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und dem ifo Institut-Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München herausgegebene „Logistik-Indikator“. Die Stimmung befindet sich seit Anfang 2016 in einem fast kontinuierlichen Anstieg, insbesondere was die Einschätzung der aktuellen Geschäftslage angeht. Es scheint jedoch mittlerweile der Höhepunkt erreicht zu sein, da seit Jahresbeginn die Geschäftserwartungen zurückgehen.

Den größten Anteil an der Transportleistung im deutschen Güterverkehr hat mit großem Abstand der Straßentransport. Laut BMVI betrug der Anteil der Straße am Güterverkehr in Deutschland

im Jahr 2017 etwa 84,4 Prozent. Im Rahmen einer Studie von SSP Consult wurde auch die Entwicklung der Anteile bis zum Jahr 2021 prognostiziert. Demnach wird sich an den grundsätzlichen Verhältnissen nichts ändern. Der zunehmende Transportbedarf für hochwertiges Stückgut bei gleichzeitig rückläufigem Aufkommen von Massengütern kommt vorwiegend dem Straßengüterverkehr zugute. Zudem erfüllt der Lkw mit seiner hohen Flexibilität in der Flächenbedienung, mit seiner Schnelligkeit und Pünktlichkeit die Erfordernisse der Wirtschaft nach zeitgerechter und verlässlicher (Just-in-time)-Belieferung von allen Verkehrsträgern am besten.

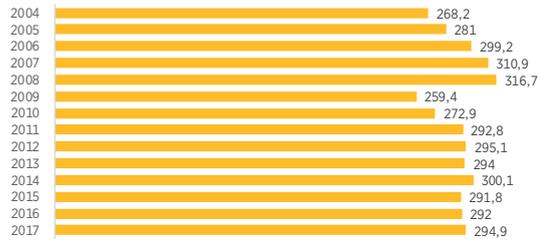
Im Gegensatz zur Quasimonopol-artigen Situation im Schienenpersonenfernverkehr gibt es im Schienengüterverkehr durchaus Konkurrenz für die Deutsche Bahn (DB) Cargo AG. So hat sich der Marktanteil der DB-Tochtergesellschaft am Schienengüterverkehr in den letzten Jahren von 80 Prozent im Jahr 2007 auf 54 Prozent im Jahr 2016 reduziert. Die Liberalisierung der Bahnmärkte hat sich in Europa lange Zeit hinausgezögert. Damit gab es für die staatseigenen Betriebe kaum Anreize, mit innovativen Lösungen auf die sich ändernden Kundenwünsche zu reagieren. Im grenzüberschreitenden Verkehr wird die Bahn zudem durch eine mangelnde technische Harmonisierung der Eisenbahnsysteme ausgebremst. Auch fehlt es an ausreichenden Kapazitäten. Gerade hierbei könnte die Bahn ihre komparativen Vorteile, die Bündelung großer Gütermengen über lange Distanzen, ausspielen.

Obwohl sich Deutschland in den vergangenen Jahren wirtschaftlich positiv entwickelt hat, wiesen die See- und Flughäfen in Deutschland nur eine außergewöhnlich geringe Dynamik im Hinblick auf den Frachtumschlag auf. Der Güterumschlag im Seeverkehr an deutschen Häfen lag im Jahr 2017 weiterhin in etwa auf dem Niveau des Jahres 2011 (**siehe Grafik 16 auf der nächsten Seite**). Dies stellt gegenüber dem Rekordwert aus dem Jahr 2008 sogar ein Defizit von fast 7 Prozent dar. Somit haben sich die deutschen Häfen in Bezug auf den mengenmäßigen Güterumschlag noch nicht von der jüngsten Wirtschafts- und Finanzkrise erholt. Die wichtigsten Auftraggeber sind die Branchen, die stark in das Exportgeschäft involviert sind (**siehe Grafik 17 auf der nächsten Seite**), die sich mit den „outbound“-Transporten und Speditionsleistungen befasst). Grundsätzlich werden per Seefracht aus Deutschland alle Güter transportiert, die aus der verarbeitenden Industrie oder aus der Land- und Forstwirtschaft stammen.

In der Seeschifffahrt wird der Wettbewerb der Unternehmen schon von jeher global geführt. Am Seegüterumschlag in deutschen Häfen hat der Anteil der Schiffe unter deutscher Flagge zuletzt abgenommen, weil die gegenüber anderen Nationen höhere Steuerbelastung und die höheren Personalkosten zur Ausflaggung in sogenannte Billigregister führten. Nur 330 der 2.823 Schiffe umfassenden deutschen Handelsflotte fuhren 2016 unter deutscher Flagge, was einen Anteil von 11,6 Prozent darstellt. Im Jahr 2010 betrug dieser noch 15,3 Prozent (571 von 3.716 Schiffen). In Bezug auf die Eigner der Schiffe – und nicht der Flagge nach – besaß Deutschland im Juli 2016 die viert-wertvollste Flotte der Welt (40,1 Milliarden US-Dollar). In der Containerschifffahrt besitzt Deutschland weltweit sogar mit Abstand die größte Flotte.

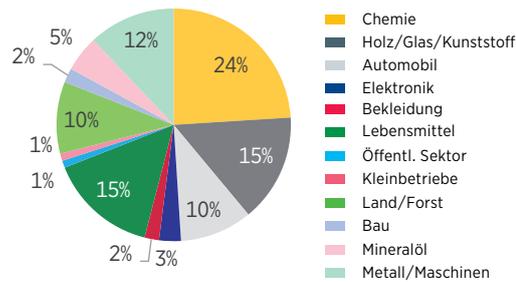
Seit dem Jahr 2011 ebenfalls nur verhalten gewachsen ist der Umschlag von Luftfracht und Luftpost an den deutschen Flughäfen. Damals lag die Beförderungsmenge in Deutschland bei 4,437 Millionen Tonnen. Im Jahr 2016 waren es 4,546 Millionen. Dies ist ein Anstieg von lediglich 2,4 Prozent in diesem Zeitraum. In den Jahren zwischen 2000 und 2008 lag die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des Luftfrachtumschlags an deutschen Flughäfen noch bei 4 Prozent. Im Jahr 2017 konnte jedoch ein kräftiger Anstieg auf 4,847 Millionen Tonnen verzeichnet werden.

Grafik 16: Entwicklung des Güterverkehrs in deutschen Seehäfen, in Milliarden Tonnen



Quelle: Statistisches Bundesamt 2018

Grafik 17: Aufteilung Teilmarkt „Seefracht“ nach Nachfragerbranchen, Anteile in % im Jahr 2015



Quelle: Fraunhofer SCS 2017



99 %

betrug der **Marktanteil der DB Fernverkehr AG** im Jahr 2016 im Schienenpersonenfernverkehr.

Personenverkehr

Der öffentliche Personenverkehr in Deutschland profitiert aktuell von der Steigerung der privaten Konsumausgaben. Darüber hinaus begünstigt die gute Situation auf dem Arbeitsmarkt berufsbedingte Fahrten. Belastend wirkt sich einzig der niedrige Ölpreis aus, der den motorisierten Individualverkehr attraktiver macht, der ohnehin schon mit Abstand den größten Beitrag zum Personenverkehr liefert (**siehe Tabelle 1**). Diese deutliche Spitzenposition wird der Individualverkehr auch in Zukunft behalten, wenngleich der Anteil am Modal Split laut einer Prognose von SSP Consult bis 2021 leicht zurückgehen wird und Eisenbahn- und Luftverkehr relativ gesehen stärker zunehmen werden. Grundsätzlich verlaufen Wachstumstrends und Verschiebungen der Anteile am Personenverkehr sehr moderat. Im Jahr 2016 stieg die Anzahl der beförderten Personen im öffentlichen Straßenverkehr in Deutschland um 1,16 Prozent. Für 2017 schätzt das BMVI einen Anstieg um 0,88 Prozent.

Im Nahbereich entwickelt sich der schienengebundene Verkehr im Allgemeinen besser als der öffentliche Straßennahverkehr. Er ist weniger von den strukturell bedingten Rückgängen im Ausbildungsverkehr betroffen und ist überwiegend in den Ballungsgebieten anzutreffen, in denen der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) generell eine überdurchschnittliche Entwicklung nimmt. Im öffentlichen Fernverkehr war die Bahn lange Zeit ebenfalls dynamischer unterwegs als die Straße. Wetter- und streikbedingte Zugausfälle sowie Verlagerungen zu den Fernbussen änderten dies aber in den Jahren 2014 und 2015. Seit dem Jahr 2016 deutet sich wieder eine günstigere Entwicklung an. So konnte im Jahr 2017 mit 142,3 Millionen

beförderten Personen ein neuer Rekord verzeichnet werden, da die DB Fernverkehr AG, nach wie vor Quasimonopolist auf der Zugfernstrecke, eine breit angelegte Kunden- und Preisoffensive gestartet hat. Der Eisenbahnverkehr insgesamt kann von Wachstumsraten in einer Höhe von circa 2 Prozent in den nächsten Jahren ausgehen.

Der Fernverkehr auf der Straße konnte zuletzt ebenfalls wachsen, verantwortlich dafür war der expansive Linienfernverkehr, der nach der Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs einen unerwarteten Aufschwung genommen hat. Im Jahr 2015 waren bereits über 23,2 Millionen Menschen in Fernbussen unterwegs (plus 45 Prozent gegenüber dem Vorjahr). Seit der Marktliberalisierung Anfang 2013 hat sich die Nachfrage - allerdings von einem niedrigen Niveau aus - damit fast verachtfacht. Inzwischen hat sich die Dynamik aber spürbar abgeschwächt, im Jahr 2016 hat sich die Anzahl der Fahrgäste erstmals reduziert, auf 23 Millionen.

Die touristische Personenschiffahrt entwickelt sich in den letzten Jahren ebenfalls positiv in Deutschland. So stieg die Anzahl der Passagiere aus Deutschland auf Kreuzfahrtschiffen im Jahr 2017 um mehr als 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr (**siehe Grafik 18 auf der nächsten Seite**).

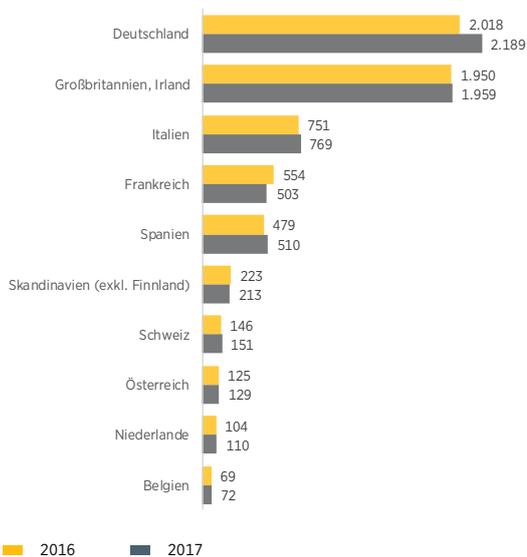
Die Passagierluftfahrt erreichte 2017 einen weiteren neuen Rekordwert: Auf deutschen Flughäfen wurden etwa 235 Millionen Passagiere abgefertigt. Dies stellt einen Zuwachs von 5,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr dar. Stimuliert wird die Nachfrage durch den intensiven Wettbewerb in der Branche, der zum einen zu attraktiven Preisofferten führt und zum anderen das Angebot an neuen Strecken erweitert.

Tabelle 1: Personenverkehr in Deutschland

	Volumen 2016		Veränderungsraten		
	in Millionen Personen	2015/16	2016/17*	2017/18*	2018/19*
Individualverkehr	59.241	1,43%	1,17%	0,98%	0,94%
Öffentlicher Straßenverkehr	9.571	1,16%	0,88%	0,68%	0,53%
Eisenbahnverkehr	2.771	2,36%	2,35%	2,05%	1,87%
Luftverkehr	201	3,61%	2,99%	2,90%	2,82%
Personenverkehr insgesamt	71.784	1,43%	1,18%	0,99%	0,93%

* Prognose
Quellen: BMVI, SSP Consult 2017

Grafik 18: Passagiere auf Kreuzfahrtschiffen, in Tausend



Quelle: CLIA Europe 2018

Gerade die Billigflieger expandieren weiter im deutschen Markt, trotz der Insolvenz von Air Berlin: Zunehmend bieten sie auch Streckenverbindungen von größeren Flughäfen an. Positiv wirkte sich darüber hinaus der geringe Kerosinpreis aus, der ebenfalls die Ticketpreise drückt. Für die nahe Zukunft ist mit einer geringeren Wachstumsdynamik zu rechnen: Politische Krisen und Terroranschläge in wichtigen Urlaubsgebieten haben zu einer großen Verunsicherung vieler Fluggäste geführt.

Kosten und Ertragslage

Kosten

Wichtige Kostenblöcke der Transport- und Logistikbranche betreffen das Personal, die Nutzung der Infrastruktur, die Energie, die Anschaffung der Fahrzeuge sowie Wartung und Reparatur. Von den gesamten Aufwendungen im Sektor „Verkehr und Lagerei“ entfielen 2015 in Deutschland nach einer Struktur-Erhebung des Statistischen Bundesamtes 21,8 Prozent auf Personalkosten. Besonders hoch ist die Personalaufwandsquote mit 29,2 Prozent bei den Kurier-, Express- und Paket (KEP)-Diensten und im Landverkehr (31,5 Prozent), niedriger liegt sie in der Schifffahrt (3,5 Prozent) und in der Luftfahrt (19,8 Prozent). Durch die steigende Nachfrage nach Transport- und Logistikdienstleistungen nimmt der Bedarf an qualifiziertem Personal spürbar zu. Dies treibt die Personalkosten weiter in die Höhe, zumal auch die Anforderungen an das Personal durch die zunehmende Digitalisierung steigen werden.

21,8 %

betrug der **Anteil der Personalkosten** im Sektor „Verkehr und Lagerei“ laut der Struktur-Erhebung im Jahr 2015.

Der zweite große Kostenblock sind die Energiekosten, die bis Mitte 2014 auch der größte Kostentreiber waren. Im Güterkraftverkehr beispielsweise erhöhten sich diese von Januar 2010 bis Juni 2014 um 20 Prozent, durch den zuletzt deutlich schwächeren Ölpreis gingen sie seitdem aber wieder zurück, sodass sie im Zeitraum zwischen Januar 2010 und Mai 2018 nur um insgesamt 11,2 Prozent gewachsen sind. Damit erwiesen sich über den gesamten Zeitraum ab 2010 die Personalkosten als der Kostenpunkt mit den größten Zuwächsen (**siehe Tabelle 2**).

Tabelle 2: Kosten im Güterkraftverkehr (Fernbereich Lkw)

	Anteile in % an Gesamtkosten* 2013	Kostenveränderung (in %) Mai 2017 – Mai 2018	Kostenveränderung (in %) Januar 2010 – Mai 2018
Personalkosten (Fahrer ohne Spesen)	28,6	1,4	24,0
Fahrerspesen	3,0	0,0	0,0
Fahrzeugeinsatzkosten	48,3	7,0	6,3
davon Kraftstoffkosten	25,7	13,8	11,2
Fahrzeughaltekosten (Fixkosten)	10,8	0,9	1,8
Verwaltungskosten	9,3	1,7	20,6
davon Personalkosten	5,1	1,3	27,8
Gesamtkosten	100,0	3,8	11,8

* Gesamtkosten beziehen sich auf die Betriebskosten eines Lkw
Quellen: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) 2018

21,4 %

war laut IATA der **Anteil des Kerosins** an den gesamten Kosten im Luftverkehr im Jahr 2017.

Mit einem dauerhaft so niedrigen Ölpreis kann die Branche allerdings kaum rechnen. Insofern wird das Thema hohe Energiekosten über kurz oder lang wieder in den Fokus des Kostenmanagements rücken. Durch gezieltes Fahrertraining, zum Beispiel für spritsparendes Fahren, Drosselung der Höchstgeschwindigkeit, Vermeiden von Leerfahrten und eine effiziente Kapazitätssteuerung können Transportunternehmen versuchen, einen geringeren spezifischen Kraftstoffverbrauch zu erreichen. Allerdings steigen auch die Anforderungen der Kunden bezüglich einer kontinuierlichen Erhöhung der Flexibilität. Trotz hoher Aufkommensunterschiede im Zeitablauf sollen die Lieferketten zuverlässig bedient werden, was eine effiziente Kapazitätssteuerung erschwert. Im Luftverkehr machten laut IATA die Kerosinkosten 2017 etwa 21,4 Prozent aller Kosten aus und könnten 2018 anteilmäßig weiter auf 24,2 Prozent steigen. Im Jahr 2013 waren es noch 33 Prozent (2003: 14 Prozent). In der Seeschifffahrt wird über eine Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeiten (Slow Streaming) eine Verringerung der Treibstoffkosten erreicht, mit dem positiven Nebeneffekt, einen Teil der Überkapazitäten aus dem Markt zu nehmen. Die beabsichtigte Integration der Seeschifffahrt in den EU-Emissionshandel und die seit Anfang 2015 durch strengere Umweltauflagen notwendige Umstellung auf schwefelarmen Dieselmotorkraftstoff (alternativ Umrüstung auf schadstoffarmes Flüssiggas oder Nachrüstung mit Partikelfiltern) verursachen aber zusätzliche Kosten.

Ertragslage

Wegen des hohen inter- und intramodalen Wettbewerbs, der zunehmenden Konkurrenz durch ausländische Anbieter sowie der meist hohen Überkapazitäten ist der Spielraum für Preiserhöhungen in der Transport- und Logistikbranche eng. Trotz ständiger Optimierungsprozesse und Produktivitätssteigerungen können Kostensteigerungen nicht immer kompensiert werden. Es besteht in der Regel ein spürbarer Margendruck und die Insolvenzquoten liegen regelmäßig über dem Durchschnitt anderer Wirtschaftszweige. Dabei ist aber zwischen den Anbietern der Transportleistung und denjenigen zu unterscheiden, die eine Transportleistung am Markt nur einkaufen und sich ansonsten auf das Organisieren des Transports einschließlich zusätzlicher Dienstleistungen konzentrieren. Erstere weisen in der Regel eine unterdurchschnittliche Rentabilität aus. Vor allem gilt dies für den Straßentransport und die Binnenschifffahrt. Sie

bieten wenig spezialisierte Leistungen an, die Dienstleistung ist austauschbar und es fehlen Markteintrittsbarrieren.

Im Jahr 2016 konnte sich die Ertragslage im Güterkraftverkehr laut Beobachtungen des Bundesamts für Güterverkehr auf dem guten Niveau des Vorjahres stabilisieren. Überdurchschnittliche Entgeltsteigerungen konnten weiter die Unternehmen durchsetzen, die in Marktnischen tätig oder stark in logistische Prozessketten ihrer Auftraggeber eingebunden waren. Dagegen waren auf Strecken, wo der Wettbewerb mit osteuropäischen Anbietern besonders intensiv war, Preiserhöhungen nicht möglich. Positiv auf die Ertragslage wirkten sich aber vor allem die geringeren Kosten aus, wobei die gesunkenen Kraftstoffkosten zum Teil durch erhöhte Personalaufwendungen kompensiert wurden. Transportunternehmen, die in ihren Verträgen Dieselpreisgleitklauseln vereinbart haben, mussten diese Kostenersparnisse zudem vollständig abgeben. Ungeachtet der leicht besseren Ertragssituation blieb die Branchenrentabilität im reinen Transportgeschäft gering. Nach Beobachtungen des Bundesamtes für Güterverkehr lag die Umsatzrendite 2016 im Straßengüterverkehr mehrheitlich in einer Bandbreite zwischen 1 und 3 Prozent. Bei Unternehmen, die zusätzliche logistische Dienstleistungen und Lagerhaltung anboten oder in speziellen Segmenten tätig waren, lagen die Umsatzrenditen teilweise bei über 5 Prozent.

Der Schienengüterverkehr konnte im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr ein Umsatzwachstum von 2,2 Prozent verzeichnen. Diesem stand jedoch ein Anstieg der Kosten gegenüber, der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes weist für 2016 über alle Segmente einen Anstieg um durchschnittlich rund 0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr aus. Damit fiel der Anstieg deutlich geringer aus als in den Vorjahren. Und da die Kostensteigerungen nur zum Teil durch erzielte Entgelterhöhungen und Steigerungen der Effizienz kompensiert werden konnten, berichtete der überwiegende Teil der Gesprächspartner des Bundesamtes für Güterverkehr bei einer Unternehmensbefragung mit Blick auf das Jahr 2016 entweder von einer gegenüber dem Vorjahr geschmälernten oder konstanten, wenngleich positiven Ertragslage. Aufgrund der intermodalen Wettbewerbssituation, der neuen Möglichkeiten im Rahmen der Digitalisierung und strukturellen Veränderungen in angestammten Segmenten wie der Montan-

industrie sieht eine zunehmende Anzahl von Unternehmen des Schienengüterverkehrs die Notwendigkeit der Neuausrichtung des eigenen Unternehmens als gegeben an. Dabei geht es neben neuen Tätigkeitsfeldern auch um Steigerungen der Effizienz.

In der Seeschifffahrt hatte der Einbruch der Weltwirtschaft und die zunehmend auf den Markt kommende neue Tonnage ab Mitte 2008 zu einem dramatischen Verfall der Frachtraten mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage geführt. Die globale Schifffahrt stürzte in eine ihrer schwersten Krisen. In den Folgejahren verbesserte sich die Nachfrage nach Schiffsraum wieder, aber der Zuwachs an neuer Tonnage war unverändert hoch, sodass sich die Überkapazitäten teils noch vergrößerten. Immerhin brachte der geringere Ölpreis auf der Kostenseite zuletzt Entlastung. Trotz gelegentlicher Lichtblicke ist aber ein Ende dieser bislang längsten Schifffahrtsmarktkrise nicht in Sicht – im Gegenteil: Die großen Containerlinienreedereien setzen immer mehr auf moderne, spritsparende, ultra-

große Containerschiffe sowie Allianzen, um ihre Stückkosten zu reduzieren. Durch eine bessere Auslastung ihrer eigenen Kapazitäten brauchen sie weniger Mietschiffe, deren Verträge sie auslaufen lassen. Das Nachsehen haben die Charterreeder, die vor allem Eigner kleinerer, älterer Frachter sind. Mit ihrer Einkaufsmacht können die Allianzen zudem immer niedrigere Charterraten durchsetzen und vielen Schiffsvermietern droht das Aus. Aber auch die Linienreedereien sind gefährdet: Im Februar 2017 hat mit der südkoreanischen Hanjin Shipping die siebtgrößte Reederei der Welt den Betrieb eingestellt.

Im Luftverkehrsmarkt gab es im Jahr 2017 wieder eine Verschlechterung. Die Ebit-Marge der internationalen Linienfluggesellschaften lag laut IATA im Jahr 2016 bei 9,2 Prozent (Nordamerika 14,4 Prozent, Asien/Pazifik 9,9 Prozent, Europa 6,2 Prozent). Für 2017 wurde ein globaler Rückgang auf 8,3 Prozent ermittelt, wobei die Margen für Europa im Gegensatz zu den anderen Regionen stabil geblieben sind. Für das Jahr 2018 wird ein weiterer, leichter Rückgang auf 8,1 Prozent prognostiziert.

9,2%

betrug die **Ebit-Marge** der internationalen Linienfluggesellschaften laut IATA im Jahr 2016.



Trends und Innovationen

- In den zwei Jahrzehnten vor der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/09 hat die zunehmende Globalisierung für einen starken Anstieg des Welthandelsvolumens gesorgt, das deutlich stärker gewachsen ist als die weltweite Warenproduktion. Diese Dynamik hat sich nach der Krise abgeschwächt. Es ist offen, ob sich die Situation wieder dem Vorkrisenniveau annähert. Aufgrund der steigenden protektionistischen Tendenzen, der drohenden Handelskonflikte und des zunehmenden lokalen Sourcing ist dies nicht wahrscheinlich.
- Immer mehr Menschen leben in Großstädten. Dieser Trend der Urbanisierung geht in der Regel mit einer Wohlstandssteigerung einher, die sich in einer erhöhten Kaufkraft und damit auch einem geänderten Konsumentenverhalten äußert. Dies erhöht tendenziell den Anteil von Onlinebestellungen. Beide Entwicklungen haben auch Auswirkungen auf die Transport- und Logistikbranche, da die Belieferung von ländlichen Regionen mit einer geringeren Bevölkerungsdichte zunehmend unattraktiver und gleichzeitig eine effiziente Belieferung der Großstädte schwieriger wird.
- Das Outsourcing von Logistikdienstleistungen ist der zentrale Treiber der Kontraktlogistik. Mit dieser lassen sich, sofern die grundsätzlich höheren Risiken professionell gemanagt werden, höhere Margen über einen längeren Zeitraum verdienen als mit einfachen Transportdienstleistungen. Es besteht auch noch Potenzial für weiteres Wachstum in diesem Bereich.
- Der Megatrend Digitalisierung wird große Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeiten der Transport- und Logistikunternehmen haben. Durch die Teilnahme an Onlineplattformen und digitalen Marktplätzen lässt sich die Auslastung erhöhen. Die Digitalisierung bietet darüber hinaus diverse Möglichkeiten zu Kosteneinsparungen, beispielsweise durch die Durchführung von Big-Data-Analysen. Gleichzeitig wird sich das Marktumfeld unter anderem durch die Einführung additiver Fertigungsverfahren langfristig verändern.
- Die Erbringung nachhaltiger Dienstleistungen („Green Logistics“) wird in Zukunft immer notwendiger, um überhaupt im Markt bestehen zu können. Vorteile bei der Marge können damit kaum noch generiert werden.
- Der Fachkräftemangel wird in Zukunft ein wichtiges Thema werden. Das Anforderungsprofil an Beschäftigte in Transport- und Logistikunternehmen wird sich wandeln und verstärkt auf Höherqualifizierte abzielen. Aber auch der Mangel an Fahrern wird zunehmen.

Globalisierung und Arbeitsteilung

In den vergangenen Jahrzehnten war die zunehmende Globalisierung und die damit verbundene Internationalisierung der Arbeitsteilung der wesentliche Treiber für die positive Entwicklung der Transport- und Logistikbranche. Komplexe Produkte werden nicht mehr vorwiegend an einem einzigen Ort hergestellt, sondern zu unterschiedlichen Teilen in unterschiedlichen Regionen der Welt und erst spät zum finalen Produkt verarbeitet. Die dafür benötigten Rohstoffe sowie die erstellten Teilprodukte müssen entsprechend transportiert werden.

Diese Entwicklung kann durch den Vergleich der Warenproduktion mit dem Warenexport illustriert werden (**siehe Grafik 19 auf der nächsten Seite**).

Wird ein Index gebildet, der die weltweite Warenproduktion (in konstanten Preisen) im Jahr 1960 auf den Wert 1 festlegt, so lag der entsprechende Wert des Jahres 2008 bei 5,8. Im Vergleich dazu hat sich der Indexwert des weltweiten Warenexports in konstanten Preisen, der im Jahr 1960 ebenfalls auf den Wert 1 festgelegt wurde, im gleichen Zeitraum auf den Wert 15,6 erhöht. Dies zeigt, dass der Warenexport dreimal so stark gewachsen ist wie die Warenproduktion. Die globale Wirtschafts- und Finanzkrise der Jahre 2008/2009 stellte einen Einschnitt für diese Entwicklung dar, der reale Warenexport sank zwischen 2008 und 2009 um 12,1 Prozent. Zwar konnte in der Folge das Vorkrisenniveau schnell wieder erreicht werden, die Dynamik der Entwicklung hat sich seither jedoch abgeflacht; der

Warenexport wächst zwar immer noch schneller als die Warenproduktion, allerdings nicht mehr um das Dreifache. Die Gründe für die jüngsten Exportsteigerungen dürften in der wirtschaftlichen Entwicklung Asiens zu finden sein.

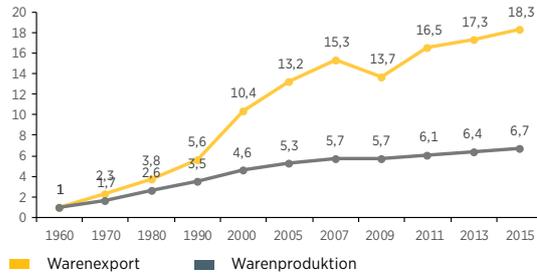
Deutlich wird diese Veränderung in der Beziehung auch, wenn die jährlichen Wachstumsraten des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandelsvolumens gegenübergestellt werden (siehe Grafik 20). Seit Beginn der 1980er-Jahre lagen die Wachstumsraten des Welthandelsvolumens mit Ausnahme von Krisenjahren deutlich über den Wachstumsraten des Welt-BIPs. Nach dem Anpassungsprozess infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009 liegen die Wachstumsraten jedoch in etwa gleichauf.

Das Ausmaß der Veränderung der internationalen Arbeitsteilung lässt sich illustrieren, indem man die Anteile an den weltweiten Warenexporten in absoluten Zahlen nach Regionen differenziert betrachtet (siehe Grafik 21). Insbesondere der Anteil der asiatischen Länder ist deutlich gestiegen, von 14,74 Prozent im Jahr 1970 auf 40,76 Prozent im Jahr 2016. Im gleichen Zeitraum hat sich der Anteil der europäischen Länder von 53,79 Prozent auf 38,5 Prozent reduziert.

Urbanisierung und geändertes Konsumentenverhalten

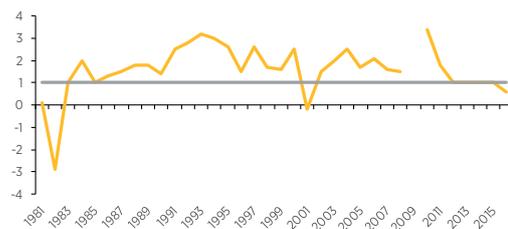
Einer der zentralen demografischen Trends der kommenden Jahrzehnte wird als „Urbanisierung“ bezeichnet und beinhaltet eine deutliche Erhöhung des Anteils der Menschen, die in Städten leben. Dies trifft heute bereits auf die Hälfte der Erdbevölkerung zu. Mitte des Jahrhunderts werden es etwa zwei Drittel sein. Nach Schätzungen der Vereinten Nationen (UN) aus dem Jahr 2014 könnte in China der sogenannte Verstärkergrad, also der Anteil der Menschen, die in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern leben, bis 2050 um 22 Prozentpunkte auf 75,8 Prozent steigen. In Deutschland könnte er ein Niveau von bis zu 83 Prozent erreichen (von 75,3 Prozent im Jahr 2015) und in den USA von 81,6 auf 87,4 Prozent anwachsen. Für die Transport- und Logistikbranche bedeutet dies, dass es zunehmend unattraktiver wird, ländliche Regionen mit geringer werdenden Bevölkerungen zu versorgen. Auf der anderen Seite wird es auch schwieriger, in den überlasteten Metropolen und Städten die eigenen Dienstleistungen kostengünstig und effizient anzubieten.

Grafik 19: Vergleich des weltweiten Warenexports mit der weltweiten Warenproduktion*, Index 1960 = 1



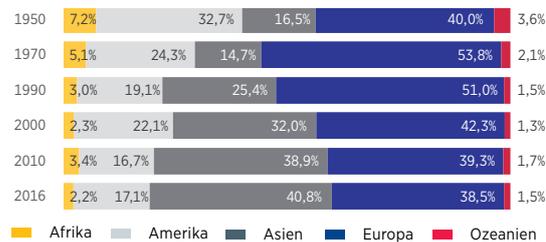
* In konstanten Preisen
Quelle: World Trade Organization 2017

Grafik 20: Verhältnis der jährlichen Wachstumsraten des Welthandels und des Welt-BIPs



* Aufgrund der Ausnahmesituation im Jahr 2009 wird die Verhältniszahl nicht gebildet
Quelle: World Trade Organization 2017

Grafik 21: Anteile am weltweiten Warenexport in absoluten Zahlen, in %



Quelle: UNCTAD 2017

Zu dieser Entwicklung parallel verläuft eine Änderung des Konsumentenverhaltens, die zum Teil auch durch die erhöhte Kaufkraft der urbanen Bevölkerung bedingt wird. Onlinehändler wie Amazon oder Alibaba verzeichnen stetig wachsende Marktanteile und sorgen in der Folge dafür, dass klassische Kaufhäuser in den Innenstädten unter Umsatzeinbußen leiden. Der

Onlinehandel weist entsprechend in der letzten Zeit eine hohe Wachstumsdynamik auf. Nach Angaben des Bundesverbandes E-Commerce und Versandhandel e. V. (bevh) verzeichnete der Onlinehandel im Jahr 2017 einen Umsatzanstieg von 8,3 Prozent. Der Handelsverband Deutschland (HDE) bestätigt das Wachstum in einer ähnlichen Größenordnung und weist eine Umsatzsteigerung von etwa 7 Prozent aus. Seit 2009 hat sich der Umsatz im Onlinehandel damit laut bevh mehr als verdreifacht.

Nicht alle neuen Onlineshops und -händler sind langfristig erfolgreich, allerdings wird der Handel über das Internet auch in Zukunft weitere Marktanteile gewinnen. Die darauf basierenden Veränderungen der Warenströme stellen auch andere Anforderungen an die Logistik. Die Kunden, die Waren im Internet bestellen, haben hohe Erwartungen an die Schnelligkeit der Lieferung, fordern eine hohe Transparenz über den aktuellen Stand und wünschen ein frei wählbares Liefer-Zeitfenster. Dies stellt hohe Herausforderungen an die IT-Strukturen der Logistikunternehmen, die Liefernetze und eine kundenfreundliche „letzte Meile“, wobei Letztere oft durch lokale, flexible Logistiker abgedeckt wird. Zukünftige Herausforderungen sind kleinere, zunehmend elektrifizierte Fahrzeuge, ein den Erfordernissen angepasstes Netzwerk von Lagern, die die sogenannte „same-day delivery“ ermöglichen, sowie eine verstärkte Ausrichtung an einem zunehmend international werdenden Onlinehandel. Eine Herausforderung besteht für die in diesem Bereich tätigen Unternehmen auch darin, dass Unternehmen wie Amazon ihren eigenen Lieferdienst etablieren wollen.

Der Trend geht aktuell zu immer schnelleren Lieferungen, lokale Lieferungen werden teilweise innerhalb einer Stunde abgewickelt. Mittelfristig könnte es aus ökonomischen und ökologischen Gründen zu unterschiedlichen Angebotsmodellen kommen. Denkbare Szenarien sind zum Beispiel ein deutlicher Aufpreis bei der Lieferung durch eine Drohne oder aber eine sehr preisgünstige Lieferung bei der generellen Nutzung von Leerkapazitäten. Eine Option zur Reduzierung von Fahrten auf der letzten Meile durch unterschiedliche Anbieter ist der Aufbau von Verteilzentren am Stadtrand mit der Bedienung der letzten Meile durch einen Anbieter, der über die entsprechende Konzession verfügt.

Outsourcing als Treiber der Kontraktlogistik

Ein weiterer wichtiger Trend in der Transport- und Logistikbranche ist das verstärkte Outsourcing von Logistikdienstleistungen von Kunden mit dem Ziel, die Kostenstrukturen zu verbessern oder flexibler zu gestalten. Dies ist der wesentliche Treiber hinter dem Anstieg der Bedeutung der Kontraktlogistik. Dienstleistungen der Kontraktlogistik unterscheiden sich von anderen Logistikdienstleistungen dadurch, dass sie in einem hohen Maße auf die speziellen Bedürfnisse eines Kunden zugeschnitten sind. Teilweise werden Kapazitäten und Mitarbeiter vom Kunden übernommen, teils aber auch extern zur Verfügung gestellt. Es können gegebenenfalls auch gegenseitige Abhängigkeiten zwischen dem Logistikdienstleister und dem Kunden bestehen, sodass es sich oft um längerfristige, vertrauensvolle Verbindungen handelt. Die Laufzeit der Verträge liegt in der Regel bei mindestens einem Jahr (durchschnittlich 3 - 5 Jahre). Diese lange Laufzeit geht im Normalfall mit einem Geschäftsvolumen von mindestens 500.000 Euro pro Jahr einher.

Die Kontraktlogistik teilt sich in die „Konsumgüterkontraktlogistik“ und die „Industrielle Kontraktlogistik“ auf. Unter die Konsumgüterkontraktlogistik fallen die Vertriebsaktivitäten für alle Ver- und Gebrauchsgüter. Insofern ist dieser Bereich als Business-to-Consumer (B2C) zu bezeichnen. Hier sind vorwiegend umsatzstarke Logistikunternehmen tätig: Die größten zehn Unternehmen in diesem Bereich decken nahezu zwei Drittel des Marktes ab. Laut der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (Fraunhofer SCS) sind die wichtigsten Branchen der Kunden die Nahrungsmittelindustrie (62 Prozent), die Chemiebranche (7 Prozent), die Land- und Forstwirtschaft (5 Prozent), die Textilindustrie (5 Prozent) und Baumärkte (5 Prozent). Diese Branchen sind gekennzeichnet durch eine geringe Zyklizität der Nachfrage, entsprechend stabile Umsätze, aber auch durch die aufgrund der großen Marktmacht der Kunden bedingten niedrigen Margen. Veränderungen in diesem Bereich werden durch den oben beschriebenen Onlinehandel entstehen.

Die industrielle Kontraktlogistik ist hingegen als Business-to-Business (B2B) zu bezeichnen. Sie beschäftigt sich unter anderem mit der Anlieferung und Bereitstellung industrieller Maschi-

62%

der **Nachfrager nach Dienstleistungen** der Konsumgüterkontraktlogistik kamen im Jahr 2015 aus der **Nahrungsmittelindustrie**.

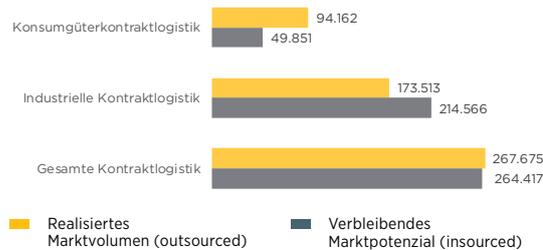
nen für die Produktion. Die Hauptaufgaben liegen jedoch darin, das Lager zu verwalten, die Vorprodukte zu organisieren, Transporte zu erledigen und teilweise die gesamte interne Logistik des Kunden zu übernehmen. Die Kunden stammen laut Fraunhofer SCS vorwiegend aus der Automobilbranche (25 Prozent), dem Metall- oder Maschinenbau (12 Prozent), der Holzindustrie (10 Prozent), der Chemiebranche (10 Prozent) und der Bauindustrie (9 Prozent). Ein wesentlicher Unterschied zur Konsumgüterlogistik besteht in der industriellen Kontraktlogistik darin, dass die zehn größten Unternehmen lediglich circa 25 Prozent Marktanteil haben. Insofern bestehen hier auch noch Chancen zur Partizipation für kleinere und mittelständische Unternehmen. Regionale Nähe, das Vorhandensein spezifischen Branchen-Know-hows, persönliches Unternehmertum und gute Kundenbeziehungen sind hier von hoher Bedeutung.

Durch den starken Wettbewerb im Markt der einfachen und standardisierten Dienstleistungen sind die Verdienstmöglichkeiten in diesen Bereichen gering. Die höherwertigen Dienstleistungen, die im Rahmen von Kontraktlogistik-Beziehungen durchgeführt werden, bieten ein Potenzial für profitableres Geschäft. Entsprechend hat die Kontraktlogistik in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Laut einer Umfrage des Beratungsunternehmens SCI Verkehr aus dem Oktober 2017 schätzen 67 Prozent der 200 Befragten aus der Transport- und Logistikbranche die Bedeutung der Kontraktlogistik in Deutschland als „sehr wichtig“ oder „wichtig“ ein. Das Marktforschungsunternehmen Transport Intelligence geht von einem Anstieg der Marktvolumina für die Kontraktlogistik in allen wirtschaftlich wichtigen Regionen für das Jahr 2017 aus.

In Deutschland lässt sich für die Kontraktlogistik eine Wachstumsprognose ausstellen. Dies ist mit dem noch vorhandenen Outsourcingpotenzial zu erklären (**siehe Grafik 22**). zeigt die Anzahl der Beschäftigten in der Kontraktlogistik unter Verwendung der Daten einer Studie von Fraunhofer SCS aus den Jahren 2012 und 2014. Es zeigt sich, dass insbesondere bei der industriellen Kontraktlogistik noch Potenzial für das Outsourcing an Kontraktlogistik-Dienstleister besteht.

Aufseiten der Nachfrager von Kontraktlogistik-Dienstleistungen lassen sich die Vorteile nach Kosten- und Leistungsaspekten differenzieren.

Grafik 22: Anzahl der Beschäftigten in der Kontraktlogistik im Jahr 2014



Quelle: Hans-Böckler-Stiftung 2015

Zu den Kostenaspekten zählen reduzierte Kapitalbindungskosten, eine Variabilisierung der Fixkosten durch volumenabhängige Verträge sowie geringere Faktorkosten aufgrund der niedrigeren Lohnkosten des Dienstleisters. Zu den Leistungsaspekten gehören eine verbesserte Servicequalität, eine erhöhte Flexibilität bei Schwankungen der Nachfrage oder allgemein auf den Inhalt bezogen, eine verringerte Komplexität und eine erhöhte Transparenz.

Digitalisierung

In den kommenden Jahren wird sich die Digitalisierungstendenz weiter fortsetzen und die Transport- und Logistikbranche zunehmend verändern. Geschäftsmodelle, Automatisierungsgrade, aber auch Kostenstrukturen werden beeinflusst. Das entsprechende IT-Know-how und die erforderlichen Investitionen sind die Herausforderungen. Beim professionellen Umgang mit dem Thema bieten sich aber auch Chancen für Wachstum und bessere Kostenstrukturen. Neben dem bereits angesprochenen Onlinehandel gibt es weitere Auswirkungen auf die Branche. Als größtes Risiko, das mit der Digitalisierung einhergeht, wird laut einer Studie, die die Unternehmensberatung Roland Berger in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität München im Jahr 2016 durchgeführt hat, die Sicherheit der Daten gesehen. Dies wird von mehr als zwei Dritteln der Befragungsteilnehmer angegeben.

Digitalisierung: Marktplätze über Logistikplattformen

Im Bereich des Personenverkehrs ist es bereits üblich, Buchungen über Taxivermittlungs-, Flugportale oder Hotelseiten vorzunehmen. Die zunehmende Digitalisierung in der Branche macht es möglich, diese disruptiven Geschäftsmodelle auch in der Güterlogistik zu etablieren. Es ist davon auszugehen, dass die Vermittlung von Transportdienstleistungen sowohl im B2B- als auch im

25%

der **Nachfrager nach Dienstleistungen** der industriellen Kontraktlogistik kamen im Jahr 2015 aus der **Automobilbranche**.

B2C-Bereich zwischen einer großen Anzahl industrieller Nachfrager und einer Vielzahl kleiner oder mittelständischer Logistiker oder dem Endkunden über eine unabhängige IT-Plattform zunehmen oder sogar Standard werden wird. Die Vorteile für die Logistikunternehmen liegen in einer besseren Auslastung freier Kapazitäten, sodass in Verbindung mit der bestmöglichen Routenplanung Kosten, Leerfahrten, Lieferzeiten und Umweltbelastungen reduziert werden können.

Die digitalen Marktplätze können dabei sowohl einen regionalen Fokus haben, sodass sie sich mit einer citynahen Logistik beschäftigen, als auch international aufgestellt sein und sich mit der Vermittlung globaler Sendungen über multimodale Verkehrsträger befassen.

Die Etablierung von digitalen Marktplätzen wird auf der einen Seite zu steigendem Wettbewerb führen, auf der anderen Seite können auch kleinere Logistiker und Transporteure über die Plattformen bisher nicht erreichbare Aufträge generieren. Durch die Integration des Internets geht der Trend jedoch immer mehr Richtung Echtzeittransaktionen beziehungsweise -informationen, mit steigenden Anforderungen an die Flexibilität des Logistikers. Da in einem solchen Szenario der Lieferprozess automatisiert über einen digitalen Marktplatz erfolgt, muss sich die traditionelle Spedition zunehmend zu einem höherwertigen Dienstleister entwickeln, verbunden mit entsprechenden Investitionskosten.

Digitalisierung: Kostenstrukturen

Generell, und damit unabhängig von digitalen Plattformen, lassen sich durch optimierte IT-Anwendungen Netzwerke und Subunternehmen deutlich besser steuern. Weniger Leerfahrten, eine bessere Auslastung sowie optimierte Routen bewirken Einsparungen von Zeit und Kraftstoff. Hinzu kommt die bessere Vernetzung mit eher wenigen, aber zuverlässigen Subunternehmen. Fahrerassistenzsysteme und eine verstärkte Vernetzung aller Lkws auf der Route tragen künftig auch zu Einsparungen beim Dieserverbrauch bei.

Digitalisierung: Big Data und Industrie 4.0

Durch die zunehmende Digitalisierung wird auch die Möglichkeit eröffnet, Big-Data-Analysen durchzuführen. Darunter versteht man das Sammeln und Verarbeiten von großen Datenmengen, auch zum Zwecke der Durchführung von Prognosen, zum Beispiel für künftige Warenströme. Besonders in der Kontraktlogistik spielt zudem

der sich selbst steuernde Produktionsprozess, Industrie 4.0 genannt, eine immer bedeutendere Rolle. Diese ist zwar eher evolutionär als revolutionär, aber insbesondere Logistiker mit Schwerpunkt auf technologisch affinen Branchen werden zunehmend von dem Thema betroffen sein beziehungsweise müssen sich verstärkt mit dem Thema beschäftigen. Das Wissen, wie die Kunden agieren und wie sich die Konkurrenten aufstellen, wird existenziell und bestimmt die Geschwindigkeit der eigenen Transformation.

Diese sich selbst organisierenden Produktionsprozesse bedingen auch eine adäquate Logistik 4.0, die Basis für eine sich weiter verstärkende Automatisierung. Die Einbindung in den von RFID-Chips oder Barcodes gesteuerten Entstehungsprozess, von der Beschaffung über die Produktion bis zum Vertrieb, wird mittel- bis langfristig eine Herausforderung, aber auch eine Chance für Logistiker. Die RFID-Technologie wird quasi auch zum Bindeglied zwischen Intralogistik und Extralogistik und gewinnt somit nicht nur in der Lager-/Kontraktlogistik an Bedeutung.

Bei großen Industriekunden sind derartige Abstimmungen der Prozesse werks- und sogar länderübergreifend zu erwarten. Tendenziell sollte die Kundenbindung steigen, die Einbindung von Subunternehmen dürfte aber anspruchsvoller werden. Da die Kunden mit unterschiedlichen Systemen arbeiten werden und zudem Sicherheitsaspekte und Cyberkriminalität eine neue Dimension erfahren, wird sich die Komplexität für die Logistiker entsprechend erhöhen. Es sind jedoch merkliche Kosteneinsparungen durch verstärkte Automatisierung, bei Aufrechterhaltung der Flexibilität, zu erwarten. Risiken sind neben den sicherheitsrelevanten Aspekten eine weiter steigende Abhängigkeit von der IT beziehungsweise potenziellen Störfällen, die Gefahr von Know-how-Verlust und die Beherrschung und die richtige Auswertung der Informationsflut. Die Minimierung redundanter Daten ist ein weiteres Zukunftsziel.

Additive Fertigungsverfahren

Ein Trend aus dem Bereich der Digitalisierung, der sich eher mittel- bis langfristig auf die Transport- und Logistikbranche auswirken wird, ist die Zunahme additiver Fertigungsverfahren. Bei additiven Fertigungsverfahren (auch als 3D-Druck bezeichnet) tragen Drucker Kunststoffe, Kunstharze, Metalle, Keramiken oder Gips Schicht für Schicht auf. Dieses Fertigungsverfahren

hat das Potenzial, wesentliche Veränderungen in der Branche herbeizuführen. Zum einen müssen dann nicht mehr die Produkte selbst transportiert werden, sondern nur noch die Materialien, die für den Druck der jeweiligen Produkte benötigt werden. Zum anderen können Ersatzteile erst dann gedruckt werden, wenn sie benötigt werden, und müssen nicht gegebenenfalls jahrelang gelagert werden.

Aufgrund der Nachteile dieses Fertigungsverfahrens bei einer Serienproduktion ist davon auszugehen, dass sich zwar die Proportionen verschieben werden, durch additive Fertigungsverfahren aber nicht die komplette Produktion in die Hochlohnländer zurückverschoben wird. Die Unternehmensberatung McKinsey geht ebenfalls davon aus, dass additive Fertigungsverfahren erst einmal eine Nischenstrategie bleiben werden.

Frachtkonsolidierung

Die Marktstruktur der Transportbranche kann als kleinteilig und sehr fragmentiert beschrieben werden, es gibt sehr viele kleine Anbieter (**siehe „Branchenkennzahlen“**), die entsprechend auch nur über eine begrenzte Frachtkapazität verfügen. Ebenso gibt es auch eine Vielzahl von Nachfragern nach Transportdienstleistungen, die für ihre Transporte zum Beispiel nicht immer eine volle Lkw-Kapazität benötigen. Die Folge dieser Marktsituation sind Ineffizienzen, da somit Verkehrsmittel nicht voll ausgelastet bewegt werden und auf Rückfahrten teilweise vollständig leer bewegt werden. Neben den damit verbundenen Kosten tragen diese nicht ausgelasteten Verkehrsmittel auch zu einer erhöhten Verkehrs- und Umweltbelastung bei.

Eine Möglichkeit zur Reduzierung dieser Ineffizienzen besteht in der Frachtkonsolidierung. Darunter versteht man die Bündelung von kleineren Warensendungen, die anschließend in einer größeren Sendung verschickt werden. Es wird dabei allgemein zwischen zeitlicher und räumlicher Konsolidierung differenziert. Erstere Variante wird auch als Bestandskonsolidierung bezeichnet. Dabei wird die Weiterleitung oder Auslieferung von Waren gegebenenfalls so lange herausgezögert, bis genügend Waren angesammelt wurden. Bei der räumlichen Konsolidierung werden Verkehrsströme zusammengeführt, indem ein Verkehrsmittel mehrere Stationen anfährt und dort Waren abholt.

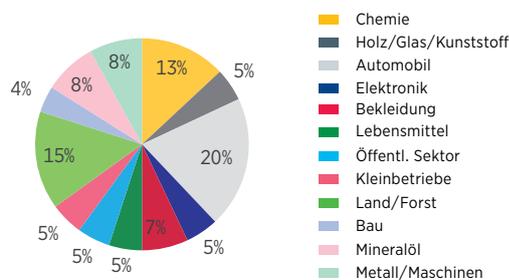
Der wesentliche Treiber hinter der Frachtkonsolidierung ist das Einsparen von Kosten, speziell in der Intralogistik, durch eine verbesserte Auslastung der Kapazitäten. Insbesondere bei dem Transport von Gütern, die eine spezielle Form des Transports voraussetzen, wie eine bestimmte Temperatur bei pharmazeutischen Gütern, können hier deutlich Kosten eingespart werden. Darüber hinaus gibt es Transportformen, die bestimmte Mengen voraussetzen, wie zum Beispiel Containerschiffe, die nur ganze Container akzeptieren. Insofern ist die Konsolidierung hier eine notwendige Voraussetzung. Die zunehmende Verbreitung von Onlineplattformen für die Organisation von Transport- und Logistikdienstleistungen kann bei der nicht trivialen Aufgabe helfen, die Konsolidierung unterschiedlichster Sendungen vorzunehmen. Insbesondere aufgrund des höheren Anteils an B2C-Sendungen geht die Tendenz in Zukunft eher zu einer noch stärkeren Fragmentierung von Sendungen.

Marktberreinigung im Stückgutverkehr

Als Stückgutverkehr wird der Versand von Sendungen verstanden, die ein Gewicht zwischen 50 und 2.500 Kilogramm aufweisen und die sich einzeln am Stück transportieren lassen, also Gebinde (zum Beispiel Maschinen, beladene Paletten, Kisten) sind. Die kleinste Einheit einer Warensendung sind dabei die sogenannten „Kolli“ (oft auch „Colli“). Dies sind einzelne Stücke, die in uneinheitlicher, unterschiedlicher Größe und Form vorliegen. In der Regel wird Stückgut auf geschlossenen Lkws, auf Pritschenwagen, in Containern oder im Laderaum von Flugzeugen transportiert. Nicht unter Stückgüter fallen Flüssiggüter und Gase sowie Schütt- oder Sauggüter wie Sand, Kohle und Getreide. Da so gut wie jede Branche Bedarf an Stückgut-Transportdienstleistungen hat, ist die Nachfrage sehr breit gestreut (**siehe Grafik 23 auf der nächsten Seite**).

Der Stückgutverkehr weist allgemein hohe Überkapazitäten auf, trotz des zunehmenden Transportbedarfs für hochwertiges Stückgut und eines gleichzeitig rückläufigen Aufkommens von Massengütern. Darüber hinaus gibt es Abwanderungsbewegungen von Volumina in die benachbarten Bereiche des Paketgeschäfts und des Ladungsverkehrs. Dementsprechend steht der deutsche Stückgutmarkt vor einer Konsolidierung und Marktberreinigung. Aufgrund der Wandlung der Nachfrage nach Stückgut-Transportdienstleistungen (zunehmend interna-

Grafik 23: Aufteilung Teilmarkt „Landgebundene Stückgutverkehre“ nach Nachfragerbranchen, Anteile in % im Jahr 2015



Quelle: Fraunhofer SCS 2017

tionale Lieferungen etc.) ist es für die Anbieter sehr empfehlenswert, Teil einer Kooperation oder eines Netzwerkes zu sein. Dies stellt auch im Fall einzelner Partnerinsolvenzen eine Flächendeckung sicher. Jedoch wird auch die Mitgliedschaft in einem Netzwerk nicht vor der Insolvenz schützen. Seit dem Rückgang der Preise im Zusammenhang mit der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008 und 2009 schrumpft die Rohertragsmarge. Die hohen Netzkapazitäten und die abgeleiteten hohen Fixkosten können die Versuchung erhöhen, Mengen um jeden Preis zu halten. Die adäquate Reaktion auf diese Entwicklung besteht in einer Selektion der Kunden, einer Kapazitätsanpassung sowie einer permanenten Produktivitätssteigerung.

Green Logistics

Als Green Logistics wird in den meisten Fällen eine ökologischere Logistik mit dem Ziel der CO₂-Reduktion beschrieben. Sie verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz über Strukturen, Prozesse und Systeme, um Ökonomie und Ökologie ressourcenschonend in Einklang zu bringen. Für die Unternehmen der Transport- und Logistikwirtschaft wird es zunehmend notwendiger, an dieser Entwicklung zu partizipieren, da ansonsten die Gefahr besteht, aus dem Markt gedrängt zu werden. Es besteht also kaum mehr eine Möglichkeit, sich durch das Angebot nachhaltiger Dienstleistungen von Wettbewerbern zu differenzieren. Nichtsdestotrotz ist für den Kunden die entsprechende CO₂-Dokumentation wichtig.

Möglichkeiten zur Erhöhung der Nachhaltigkeit der eigenen Dienstleistungen sind in der Intra-logistik beispielsweise eine energieeffiziente Fördertechnik, effiziente Beleuchtung, Heizung und Baumaterialien, bei der Supply-Chain eher Transporteffizienz und -optimierung. Durch eine

bessere Planung der Routen sinkt der Öl- und Kraftstoffverbrauch, was einen Vorteil besonders bei in Zukunft möglicherweise steigenden Energiekosten darstellen kann.

Automatisierung/Robotik

Aufgrund des hohen inter- und intramodalen Wettbewerbs in der Transport- und Logistikbranche besteht ein hoher Kostendruck. Eine Möglichkeit zur Reaktion auf diesen ist die zunehmende Verwendung automatisierter Prozesse. Diese bieten sich zum einen in der Lagerwirtschaft und zum anderen bei der Durchführung von Transportdienstleistungen an.

Automatisierung der Lager

Beim reinen Onlinegeschäft sind ein umfassender, unterbrechungsfreier Datenfluss und ein sehr hoher Automatisierungsgrad der Lager entscheidend. Der zunehmende Trend zum Multi-Channel-Handel ist jedoch grundsätzlich noch anspruchsvoller für den Logistiker. Die Belieferung sowohl der einzelnen Verkaufsstellen als auch der Onlinekunden sowie ein unter diesen Voraussetzungen optimiertes Management der Bestände müssen sichergestellt werden. Die Vermeidung von Fehlbeständen und damit die Sicherstellung der Lieferfähigkeit stehen im gleichen Rang mit dem Managen von Überbeständen. Datenbrillen, Augmented Reality, das heißt die Unterstützung des realen Arbeitsprozesses durch Einblendung von computergestützten Hinweisen, sowie autonom fahrende Transportroboter erleichtern die Arbeit im Lager und erhöhen die Produktivität. Die nachfolgende Tabelle zeigt die aktuelle Situation bezüglich des Einsatzes digitaler Technologien in der Lagerwirtschaft laut den 508 befragten Unternehmen einer Bitkom Research-Studie (**siehe Tabelle 3 auf der nächsten Seite**).

Automatisierung von Transportdienstleistungen

Des Weiteren ist ein zunehmender Einsatz von unbemannten Transportmitteln möglich. Paket- oder Logistikdrohnen sind unbemannte Luftfahrzeuge, mit deren Hilfe Waren transportiert werden können. Sie können sowohl innerbetrieblich als auch außerbetrieblich eingesetzt werden. Der Vorteil liegt in dem geringeren Personalaufwand, der den Transport generell kostengünstiger werden lässt, sowie in dem damit verbundenen Potenzial zur höheren Auslastung ohne Pausen oder andere Unterbrechungen. Nachteile bestehen in dem teils unklaren Rechtsrahmen bezüglich der außerbetrieblichen Einsetzbarkeit sowie der geringen Transportlast und dem noch limitierten Einsatzradius von

Tabelle 3: Aktueller Stand der digitalen Lagertechnologie (n= 508)

	Im Einsatz	Geplant
Fahrerlose Staplersysteme	19%	26%
Smart Container	20%	15%
Lagerroboter	16%	9%
Intelligente Regale	6%	11%
Intelligente Paletten	4%	10%

Quellen: Bitkom Research 2017

wenigen Kilometern. Insofern sind die Einsatzmöglichkeiten momentan auf leichte Transporte in Ballungsräumen begrenzt. Neben dem Einsatz von Drohnen werden auch vollständig autonome Lieferroboter getestet. Bei diesen ist jedoch davon auszugehen, dass ihr Einsatz sich auf spezifische Nischenmärkte wie die Auslieferung von Lebensmitteln beschränkt. Insofern werden Drohnen und Roboter vermutlich keinen Ersatz für die komplette Bandbreite an Transport- und Logistikdienstleistungen darstellen, sondern das Angebot ergänzen und vor allem Premiumdienste auf der letzten Meile anbieten, zum Beispiel, wenn kurzfristig Staus umgangen werden sollen.

Der deutsche Verband der Automobilindustrie (VDA) hat ein Stufensystem zur Klassifizierung des Automatisierungsgrades von Fahrzeugen entwickelt. Die Stufen 1 bis 3 umfassen Fahrerassistenzsysteme mit jeweils zunehmendem Funktionsumfang. Der Fahrer muss das System kontinuierlich überwachen (Stufen 1 und 2) oder in der Lage sein, jederzeit die Kontrolle zu übernehmen (Stufe 3). Auf Stufe 4 kann das System innerhalb eines spezifischen Anwendungsfalls, wie Fahren auf der Autobahn, alle Situationen automatisch bewältigen. Der Fahrer muss innerhalb des Anwendungsfalls nicht ständig bereit sein, die Fahraufgabe wieder zu übernehmen. Auf der letzten Stufe 5 kann das System während der gesamten Fahrt alle Situationen automatisch bewältigen, es ist kein Fahrer mehr erforderlich. Laut McKinsey kann ein voll automatisierter, fahrerloser Lkw bis zu 35 Prozent weniger Betriebskosten verursachen. Die Unternehmensberatung Strategy& beziffert das Kostenreduzierungspotenzial sogar auf 38,8 Prozent. Wenn kein Fahrer mehr benötigt wird, können Lkws weitaus

länger auf der Straße sein. Die höhere Auslastung gemessen in Fahrstunden pro Tag bringt die Möglichkeit mit sich, dass die Transportunternehmen ihre Fuhrparks verkleinern. Entsprechend können Kostensenkungen an den Kunden weitergegeben werden. Des Weiteren können Lkws automatisiert bremsen und beschleunigen, was den Benzinverbrauch reduziert; durch das Ausnutzen des Windschattens beim Fahren in Kolonnen („Platooning“) kann der Benzinverbrauch noch weiter verringert werden. Das autonome Fahren wird in der Breite allerdings eher eine mittel- bis langfristige Entwicklung sein.

Fachkräftemangel/Fahrermangel

Einer der Megatrends der kommenden Jahrzehnte für die deutsche Gesellschaft insgesamt ist der demografische Wandel. Hierunter werden verschiedene Tendenzen der Bevölkerungsentwicklung zusammengefasst, wie zum Beispiel ein Anstieg des durchschnittlichen Alters („Überalterung“). Als drittgrößter Wirtschaftszweig in Deutschland ist auch die Transport- und Logistikbranche hiervon stark betroffen. Eine Folge der Überalterung der Gesellschaft ist, dass es Unternehmen erschwert wird, eine ausreichende Anzahl an (jungen) qualifizierten Arbeitskräften zu finden.

Momentan schätzen 90 Prozent der Teilnehmer einer Studie der Bundesvereinigung Logistik (BVL) den Fachkräftemangel in der Transport- und Logistikbranche allgemein als bemerkbar oder stark bemerkbar ein. Jedoch ergibt sich beim Blick auf den jeweils eigenen Betrieb der Befragungsteilnehmer ein leicht besseres Bild, da hier nur 71 Prozent einen Fachkräftemangel bemerken oder stark bemerken. Ein noch differenzierteres Bild zeichnet sich ab, wenn die unterschiedlichen Arten von Fachkräften betrachtet werden. Laut der BVL-Studie herrscht momentan ein Mangel vor allem an IT-Fachkräften (47,3 Prozent), Fahrern und Zustellern (46,4 Prozent), Disponenten (41,1 Prozent) und Lagermitarbeitern (38,4 Prozent). Gleichwohl ist bei den Unternehmen ein Bewusstsein für die Bedeutung der Fachkräfte in der Zukunft vorhanden. Dementsprechend schätzen auch gut 82 Prozent der Befragten die Auswirkungen des Fachkräftemangels auf die Transport- und Logistikbranche langfristig als negativ oder stark negativ ein.

Erfolgsfaktoren

Kenntnis der individuellen Kundenbedürfnisse

In einer zum Beispiel durch die Etablierung von Onlineplattformen immer transparenter werdenden Branche ist zwar ein konkurrenzfähiger Preis eine absolute Grundvoraussetzung. Aber das eigentliche Asset bilden die Qualität, die Verlässlichkeit, die Problemlösungskompetenz für Kunden- und Marktsegmente, besonders in Krisensituationen, sowie der gelieferte Mehrwert durch die gesamte Logistikkette. Dadurch können langfristige Kundenbindungen und tendenziell höhere Margen generiert werden. Weitere Erfolgsfaktoren in diesem Zusammenhang sind Produkt- und Prozessinnovationen und ein überdurchschnittlicher Lieferservice bei tendenziell kleiner werdenden Auftragsgrößen aufgrund der steigenden Individualität.

Verständnis der Kundenbranche

Veränderungen und Trends in den jeweiligen Branchen können nur dann erkannt werden, wenn eine entsprechende Branchenexpertise vorhanden ist. Und nur auf dieser Basis können dem Kunden proaktiv Lösungsvorschläge gemacht werden oder sich bietende Chancen genutzt werden. Auch eigene Risiken aus strukturellen Veränderungen der Kundenbranchen werden schneller erkannt.

Begegnung des Wettbewerbsdrucks mit optimierten Kostenstrukturen

Gerade bei einem in Zukunft eventuell wieder steigenden Ölpreis werden Leerfahrten oder nicht optimal ausgelastete Fahrten immer teurer. Die Vorteilhaftigkeit von kombiniertem Verkehr (Schiene/Straße) ist für längere Strecken zu prüfen. Steigende Sicherheitsanforderungen, Lohnkostensteigerungen (auch im Zusammenhang mit dem Fachkräftemangel) sowie der flächendeckende Mindestlohn erhöhen den Kostendruck weiter. Je geringer das Alleinstellungsmerkmal des Unternehmens ist, desto größer sind die Anforderungen an die Kostenstrukturen beziehungsweise an zu generierende Effizienzsteigerungen. Bei Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) kann dies beispielsweise oft nur noch über Größenvorteile generiert werden.

Angemessene Diversifikation in Bezug auf Branchen, Kunden und Regionen

Ein breites und hochwertiges Dienstleistungsportfolio kann den Mehrwert aus einzelnen Kundenbeziehungen steigern, verbunden mit dem Vorteil einer stärkeren Bindung des Kunden und eines höheren Ertrags pro Kunde. Allerdings sollten sich die Aktivitäten an der bestehenden Expertise orientieren.

Sich den Herausforderungen der Industrie 4.0 / Logistik 4.0 stellen

Die Implementierung eines Chief Information Officers (CIO) auf höchster Ebene wird auch für mittelständische Unternehmen wichtig. Neben der generellen IT-Kompetenz werden auch sicherheitsrelevante Aspekte deutlich an Bedeutung gewinnen. Dies gilt zunächst vor allem für das eigene Unternehmen. Es kann aber auch Chancen für eine Beratung mittelständischer Kunden eröffnen.

Nutzung der Vorteile eines Netzwerks

Das Netzwerk sollte über eine kritische Größe verfügen, im Hinblick auf die eigenen und die Kundenbedürfnisse regional adäquat sein und gegebenenfalls schwankenden Kapazitätsanforderungen entsprechen. Expansionen auf der Kundenseite sowie eigene Akquisitionen müssen kostenoptimal, das heißt gegebenenfalls durch Subunternehmer, gemanagt werden.

Aufbau einer wettbewerbsfähigen IT-Kompetenz mit zeitgemäßer Hard- und Software

Um in Zukunft den Kundennutzen sowie die eigene Profitabilität nachhaltig gewährleisten zu können, müssen die Kunden-Schnittstellen sowohl Freiraum für individuelle Lösungen anbieten als auch ein hohes Maß an standardisierten Anwendungen aufweisen.

Mittelfristige Nutzung der Chancen in den Wachstumsmärkten

Dieser Erfolgsfaktor gilt in erster Linie für größere, international tätige Unternehmen. Bei sich verlagernden Produktionsmärkten wie zum Beispiel in der Automobilindustrie könnte dies jedoch auch für kleinere Logistiker-Kooperationen und -Allianzen notwendig beziehungsweise richtungsweisend werden.

Implementierung von systematischen Personalweiterbildungs- und -bindungsmaßnahmen

Zukünftig ist von einem Mangel an Fachkräften bei Fahrern, IT-Spezialisten und bei Disponenten auszugehen. Diesem ist durch eigene Ausbildungsmaßnahmen zu begegnen. Wie alle anderen Dienstleistungen profitiert auch die Transport- und Logistikbranche von gutem Personal, da zum Beispiel der Logistiker auch beim direkten Kundenkontakt beurteilt wird.

Ernstnehmen des „Green Logistics“-Gedankens

Neben der Erbringung eines Wettbewerbsvorteils senkt eine erhöhte Kohlenstoffdioxid(CO₂)-Effizienz zumeist auch die eigenen Energiekosten. In der Intralogistik kann dies zum Beispiel durch eine energieeffiziente Fördertechnik und effiziente Beleuchtung, Heizung und Baumaterialien erreicht werden, bei der Supply-Chain aufgrund von Transporteffizienz und -optimierung beispielsweise durch ein entsprechendes Fahrertraining und verbesserte Planung der Routen. Für den Kunden ist die entsprechende CO₂-Dokumentation wichtig.

Bestmögliche Nutzung von Logistik-Internetplattformen

Sofern diese noch nicht genutzt werden, gilt es in einem ersten Schritt, sich durch die Digitalisierung der Prozesse auf die Nutzung vorzubereiten. Zum einen wird dadurch die Flexibilität des Geschäftsmodells erhöht, zum anderen werden die eigenen freien Kapazitäten optimiert und dem Marktplatz zur Verfügung gestellt.

Ein etabliertes Risikomanagement

Auch kleine und mittlere Unternehmen müssen ein angemessenes Controlling-System implementiert haben. Jeder Logistiker sollte in der Lage sein, Aufträge bereits in der Angebotsphase zeitnah und vor allem richtig zu bewerten.

Ein Asset-Light-Konzept

Im Falle einer Rezession kann sich das Vorhalten hoher eigener Kapazitäten beziehungsweise vertraglich unflexibler Fremdkapazitäten negativ auf die Flexibilität des Geschäftsmodells auswirken. Jedoch kann auch ein Grundstock an eigenen Kapazitäten durchaus sinnvoll sein, da im Aufschwung die Preise für Subunternehmer steigen. Deshalb sollte sich der Anteil der eigenen Kapazitäten an der Stabilität der individuellen Kundenbranchen orientieren.

Nutzung des Branchen-Know-hows in der Kontraktlogistik

Eine Fokussierung auf einige Kernbranchen kann vorteilhaft sein. Die Wahrscheinlichkeit einer Ausweitung auf weitere, höherwertige Dienstleistungen mit demselben Kunden wird so erhöht. Aufgrund des langfristigen Charakters der Kontraktlogistik-Beziehung spielt die Vertragsgestaltung eine wichtige Rolle. Es müssen die Aufgaben, die zugrunde liegenden Volumina, die zeitlichen Anforderungen, die Weitergabemöglichkeiten von Kostensteigerungen und die Kongruenz von Assetbindung und Vertragslaufzeit definiert sein. Meistens müssen Preisanpassungsklauseln durch Kostendegression sukzessive kompensiert werden können.

Angebot höherwertiger Dienstleistungen

Eine systematische Weiterentwicklung des Unternehmens in den Bereichen höherwertiger Dienstleistungen vergrößert die Markteintrittsbarrieren neuer Konkurrenten und stärkt den Nutzen und die Bindung zum bestehenden Kundenstamm. In einer immer globaleren Wirtschaft besteht zudem hierfür ein wachsendes Potenzial.

Management hoher Überkapazitäten im Stückgutbereich

Beim Vorhandensein von Überkapazitäten in diesem Bereich stellen die Reduzierung eigener Kapazitäten, eine Straffung der Subunternehmen sowie eine Optimierung der Routen und Netzwerke mögliche Maßnahmen dar. Investitionen in bessere IT und papierlose Auftragsabwicklungen erleichtern das Management. Auch im Teilladungsmarkt kommt es verstärkt zu Kooperationen.

Risikofaktoren

Die gesamte Branche betreffend:

- Aufgrund der engen Verknüpfung der Logistikbranche mit der Wirtschaftsentwicklung und den hohen Kapazitäten würden ein globaler Wachstumsstopp bzw. Einschränkungen des freien Welthandels deutlich negative Auswirkungen zeigen.
- Der Ölpreis befindet sich momentan auf einem sehr niedrigen Niveau. Ein eventueller Anstieg des Preises in der Zukunft würde zu erheblichen Kostensteigerungen führen und die meist ohnehin niedrigen Margen weiter reduzieren.
- Neu eingeführte Reglementierungen beziehungsweise gesetzliche Änderungen (zum Beispiel Maut- oder Trassenpreise) können die Profitabilität von Geschäftsmodellen stark beeinträchtigen.
- Der Fachkräfte- bzw. Fahrermangel ist für die Wettbewerbsfähigkeit eine große Herausforderung.
- Externe Schocks wie Naturkatastrophen oder kriegerische Handlungen haben einen starken negativen Einfluss auf die Nachfrage nach Transport- und Logistikdienstleistungen. Hinzu kommen die in der jüngsten Zeit vermehrt aufkommenden protektionistischen Tendenzen.
- In einem nicht ausreichenden Maß durchgeführte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (auch digital) können die Wachstumsmöglichkeiten limitieren.

Einzelne Unternehmen betreffend:

- Im Einzelfall können ein schlechtes Controlling sowie fehlerhafte Kalkulationen insbesondere bei längerfristigen Verträgen zum Risiko werden. In diesem Zusammenhang spielt auch die jeweilige Vertragsgestaltung in der Kontraktlogistik eine besondere Rolle.
- Bei einer starken Fokussierung auf nur wenige Kunden können sich veränderte Rahmenbedingungen besonders negativ auswirken.
- Bei einer immer stärkeren IT-Vernetzung erhöht sich das Risiko von Manipulationen durch Dritte.
- Im reinen Transportgeschäft, das besonders niedrige Markteintrittsbarrieren aufweist, besteht die Gefahr erhöhter neuer Konkurrenz, zum Beispiel aus Osteuropa oder über die an Bedeutung gewinnenden Internetplattformen.
- Die Digitalisierung geht mit einem hohen Bedarf an Investitionen einher. Unternehmen, die sich diese nicht leisten können, laufen Gefahr, aus dem Markt gedrängt zu werden.

Regulatorisches Umfeld

- Die Transport- und Logistikbranche ist ein wesentlicher Treiber der weltweiten Kohlenstoffdioxid(CO₂)-Emissionen. Entsprechend besteht ein großes Interesse bei Klimapolitikern, Regulierungsmaßnahmen zu ergreifen. Beispiele sind der Emissionshandel im Luftverkehr sowie die Luftverkehrsteuer.
- Im Schienenverkehr läuft die Umstellung auf Flüsterbremsen zur Reduzierung der Lärmbelastigung durch Güterzüge. Mitte des Jahres 2017 war knapp die Hälfte der Güterwagen umgerüstet.
- Aktuell werden Diskussionen über die Einführung von Dieselfahrverboten in deutschen Städten geführt. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat diesbezüglich ein wegweisendes Urteil gefällt und die Rechtmäßigkeit der Verbote begründet. Am 17. Mai 2018 gab die EU-Kommission bekannt, Deutschland und fünf weitere Länder vor dem Europäischen Gerichtshof wegen zu geringer Anstrengungen, die Luftqualität zu verbessern, zu verklagen.
- Grundlegende gesetzliche Hindernisse des autonomen Fahrens sind aus dem Weg geräumt worden, jedoch bleiben wichtige rechtliche Fragen weiterhin ungeklärt.

CO₂-Emissionen

Der Transport von Gütern und Personen war laut der Internationalen Energieagentur (IEA) im Jahr 2015 für 24 Prozent der energiebedingten weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich. Dabei hatte die Straße im Jahr 2014 mit 17,48 Prozent den mit Abstand größten Anteil aller Verkehrsträger an den Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe. Es folgten der Luftverkehr mit 2,55 Prozent und die Schifffahrt mit 2,45 Prozent. Auf anderen Verkehr entfielen 0,83 Prozent. Der Weltklimarat geht in seinen Prognosen davon aus, dass sich der Anteil bis zum Jahr 2050 verdoppeln wird. Insofern wird die Transport- und Logistikbranche in Zukunft besonders im Fokus von klimapolitischen Maßnahmen stehen und es ist von vielen zusätzlichen Regulierungsmaßnahmen auszugehen.

Ein Beispiel ist das auf der 39. Vollversammlung im Herbst 2016 in Montreal von den 191 Mitgliedsstaaten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) beschlossene globale Klimaschutzabkommen mit dem Namen „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation“ (CORSIA). Dieses wird im Jahr 2021 in Kraft treten. Damit wird die Luftfahrtbranche die erste Branche weltweit sein, für die ein globales Klimaschutzinstrument gilt. Die Teilnahme ist erst ab dem Jahr 2027 für die Mit-

gliedsstaaten verpflichtend, wobei es Ausnahmen für die am wenigsten entwickelten Länder der Welt gibt. Deutschland hat seine Teilnahme von Beginn an erklärt.

In dem bereits bestehenden europäischen Emissionshandelssystem, in das der deutsche Luftverkehr seit dem 1. Januar 2012 einbezogen ist, lief eigentlich Anfang 2018 die Ausnahmeregel für außereuropäische Flüge ab. Es wären dann alle von einem Flughafen der Europäischen Union (EU) startenden und dort landenden Flüge betroffen gewesen. Die Ausnahmeregel wurde jedoch bis 2021 verlängert.

Luftverkehrsteuer

Seit dem 1. Januar 2011 wird beim Abflug eines Fluggastes mit einem Flugzeug oder Drehflügler von einem Standort in Deutschland die Luftverkehrsteuer erhoben. Die gesetzliche Grundlage hierzu bildet das Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) vom 9. Dezember 2010. Die Höhe der Steuer richtet sich nach der Flugstrecke zwischen Deutschland und dem Zielland sowie der Anzahl der beförderten Fluggäste. Die Höhe der Luftverkehrsteuer ist an die Kosten für den EU-Emissionshandel gekoppelt und dadurch begrenzt: Der Luftfahrt sollen aus Luftverkehrsteuer und Emissionshandel nicht mehr als eine Milliarde Euro Kosten entstehen.

24%

der energiebedingten **weltweiten CO₂-Emissionen** wurden laut der IEA im Jahr 2015 durch **Transportaktivitäten** verursacht.

Laut dem Statistischen Bundesamt fielen im Jahr 2017 für rund 90 Millionen Fluggäste Steueranmeldungen an. Mit 83 Prozent musste der überwiegende Teil der Fluggäste den geringsten Steuersatz zahlen. Unter Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten wurden die Steuersätze für 2018 gemäß der Luftverkehrsteuer-Absenkungsverordnung (LuftVStAbsenkV) nach unten gesetzt: Auf Kurzstrecken werden nunmehr 7,46 Euro je Passagier fällig, auf Mittelstrecken 23,31 Euro und auf Langstrecken 41,97 Euro.

Umrüstung auf Flüsterbremsen

Das Ziel bei der Einführung der sogenannten „Flüsterbremse“ ist die Reduktion des Lärms vorbeifahrender Güterzüge. Die Hauptquelle des Lärms von Schienenfahrzeugen ist die Bremssohle aus Grauguss. Beim Bremsen drücken in der herkömmlichen Bauweise die Bremsklötze auf die Laufflächen der Räder und rauhen diese Flächen dabei auf. Durch die Verwendung von Komposit-Materialien wird dieser Vorgang des Aufrauens verhindert und der Lärm entsprechend reduziert.

Laut der Strategie „Leise Schiene“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird ab dem Jahr 2020 ein Fahrverbot für laute Güterwagen bestehen. Ab diesem Zeitpunkt dürfen nur noch Güterwagen das deutsche Schienennetz befahren, die die Lärmschutzstandards erfüllen. Bereits seit 2013 müssen bei der Verwendung lauter Züge höhere Preise für die Nutzung der Trassen bezahlt werden als bei der Verwendung von leisen Zügen.

Das BMVI will die Umstellung bis 2020 mit 152 Millionen Euro fördern. Im Dezember 2016 waren laut dem Ministerium 44,25 Prozent aller 183.000 in Deutschland verkehrenden Güterwaggons aus dem In- und Ausland auf leise Bremsen umgerüstet. Ende Mai 2017 habe die Quote 47,32 Prozent betragen.

Ausweitung der Lkw-Maut

Das Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes ist am 31. März 2017 in Kraft getreten. Damit sind ab dem 1. Juli 2018 alle rund 40.000 Kilometer Bundesstraßen für Lkws mautpflichtig. Bisher waren insgesamt 13.000 Kilometer auf Autobahnen und 2.300 Kilometer auf ausgewählten Bundesstraßen gebührenpflichtig. Die Reform sieht darüber hinaus auch die Möglichkeit vor, die Mautpflicht auf kleinere Landesstraßen auszudehnen, um eventuellen Maut-Ausweichverkehr zu verhindern. Das BMVI hat Ende Juni 2016 Toll Collect mit der technischen Vorbereitung der

Erweiterung beauftragt. Das Bundeskabinett hat darüber hinaus den von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eingebrachten Entwurf des fünften Bundesfernstraßenmautgesetzes verabschiedet. Dieser sieht eine stärkere Erhöhung der Mautsätze ab dem 1. Januar 2019 vor.

Diskussion um Dieselfahrverbote

Das Marktpotenzial der Dieseldieseltechnologie ist vor dem Hintergrund der diversen Abgasskandale und der Diskussionen über die Feinstaubbelastung in Städten neu zu bewerten. Zwar hat sich zum Beispiel die Stickoxid-Belastung im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr verbessert, es wurden allerdings immer noch an rund 46 Prozent der verkehrsnahen Messstationen der Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel überschritten, an zwei Drittel dieser Stationen sogar deutlich. Die Diskussionen um Fahrverbote in Innenstädten erschweren entsprechend die Marktbedingungen.

Am 27. Februar hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig geurteilt, dass es ein adäquates Mittel ist, Dieselfahrzeuge aus Städten zu verbannen, um die vorgeschriebene Luftqualität zu erreichen. Und am 17. Mai gab die EU-Kommission bekannt, Deutschland (sowie fünf weitere Länder) vor dem Europäischen Gerichtshof zu verklagen, da nicht genügend Maßnahmen ergriffen worden seien, die Luftqualität zu verbessern.

Für die Transport- und Logistikbranche hätten Dieselfahrverbote schwerwiegende Auswirkungen, da Transportfahrzeuge überwiegend mit Diesel betrieben werden. Fahrverbote in Innenstädten würden die durch die verkehrstechnische Überlastung ohnehin schon schwierige Belieferung zum Beispiel von Geschäften noch weiter erschweren.

EuroCombis

In Europa gilt für Lkws üblicherweise eine Längenbegrenzung von 18,75 Metern. Gemäß der Richtlinie 96/53/EG können auch längere Fahrzeugkombinationen in den Staaten der EU erlaubt werden. In Deutschland wurden seit Mitte 2005 auf der Grundlage von § 70 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und § 29 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) einige Ausnahmegenehmigungen zum Betrieb von sogenannten „EuroCombis“ in den verschiedenen Bundesländern erteilt. Diese beschreiben Lkw-Kombinationen, die bis zu 25,25 Meter lang und im Kombinierten Verkehr bis zu 44 Tonnen schwer sind. Seit dem 1. Januar 2017 sind Teile des deutschen Straßennetzes nach einem Testlauf für die EuroCombis freigegeben.

152 Mio. €

beträgt die **Förderung** des BMVI für die Umstellung auf die Flüsterbremse.

Autonomes Fahren

Im Wiener Übereinkommen, einem internationalen Vertrag zur Standardisierung von Verkehrsregeln, war bis vor Kurzem vorgeschrieben, dass ein Autofahrer sein Fahrzeug jederzeit beherrschen muss. Der überarbeitete Vertragstext sieht nun vor, dass auch Systeme mit autonomen Steuerungselementen zulässig sind, wenn sie vom Fahrer überstimmt oder abgeschaltet werden können. Damit wird ein internationaler Rechtsrahmen für Fahrassistenzsysteme geschaffen, wie sie sich schon jetzt in vielen Pkws befinden – bis hin zum autonomen Fahren.

Doch der Fahrer wird mit dieser Reform noch nicht vollständig aus der Verantwortung entlassen. Die Bundesregierung hat im April 2016

die Änderungen des Wiener Übereinkommens umgesetzt. Der Bundestag hat Ende März 2017 ein Gesetz verabschiedet, um für das autonome Fahren eine rechtliche Grundlage zu schaffen. Entsprechende Reformen will die Bundesregierung auch auf internationaler Ebene im Wiener Übereinkommen durchsetzen, damit die Markteinführung zukunftssträchtiger Fahrzeugtechnologien nicht blockiert wird. Am 12. Mai hat auch der Bundesrat dem Gesetz zugestimmt, sodass es zum 21. Juni 2017 in Kraft getreten ist. Das deutsche Straßenverkehrsrecht gilt damit als eines der innovativsten weltweit.



Glossar

Abkürzungen

B2B	Business-to-Business	ICAO	International Civil Aviation Organization
B2C	Business-to-Consumer	IEA	Internationale Energieagentur
bevh	Bundesverband E-Commerce und Versandhandel e. V.	Ifw	Institut für Weltwirtschaft
BIP	Bruttoinlandsprodukt	ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
BMWI	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie	LuftVStAbsenkV	Luftverkehrsteuer-Absenkverordnung
BVL	Bundesvereinigung Logistik	LuftVStG	Luftverkehrsteuergesetz
CIO	Chief Information Officer	NO₂	Stickstoffdioxid
CO₂	Kohlenstoffdioxid	OEM	Original Equipment Manufacturer
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
CPB	Centraal Planbureau – Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis	OPEC	Organisation erdölexportierender Länder
DB	Deutsche Bahn	RWI	RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung
EU	Europäische Union	StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
EZB	Europäische Zentralbank	StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Fed	Federal Reserve Bank	UN	Vereinte Nationen
Fraunhofer SCS	Fraunhofer Supply Chain Services	UNCTAD	Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung
HDE	Handelsverband Deutschland	VDA	Verband der Automobilindustrie
IATA	International Air Transport Association	WEF	World Economic Forum
		WTO	World Trade Organization

Fachbegriffe

Asset-Light-Strategie

Bei dem Verfolgen einer Asset-Light-Strategie werden hohe Investitionen in Gebäude oder Personal vermieden und stattdessen die benötigten Dienstleistungen an Zulieferer ausgelagert.

Big Data

„Big Data“ bezeichnet große Mengen zumeist personenbezogener digitaler Daten, die komplex und nur schwach strukturiert sind. Um sie (kommerziell) nutzen zu können, sind aufwendige Verfahren der Sammlung, Analyse und Verwertung erforderlich.

Charterschiffahrt

Überbegriff für eine Schiffsverwendung durch Dritte. Zu unterscheiden sind Frachtcharter (der Vercharterer verpflichtet sich, eine bestimmbare Transportleistung zu erbringen; er ist Reeder und Verfrachter, während der Charterer stets Befrachter ist) und Mietcharter (der Charterer mietet das gesamte Schiff und hat damit die Möglichkeit, das Schiff nach eigenen Wünschen einzusetzen).

Ebit

„Earnings before interest and taxes“: operatives Betriebsergebnis. Allerdings ist das Ebit keine gemäß internationalen Rechnungslegungsstandards definierte Größe. Es kann daher von jedem Unternehmen etwa durch Bereinigungen anders definiert sein.

Ebit-Marge

Die Ebit-Marge entspricht dem Verhältnis des Ebit zum Umsatz und ist ein Maß für die operative Rentabilität.

Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote gibt Aufschluss über die Kapitalstruktur eines Unternehmens und entspricht dem Verhältnis des eingebrachten Kapitals zum Gesamtkapital (Bilanzsumme).

Eigenkapitalrentabilität

Die Eigenkapitalrentabilität misst die Verzinsung des eingebrachten Kapitals. Nach Steuern entspricht sie dem Verhältnis des Jahresüberschusses zum durchschnittlichen Eigenkapital. Sie ist aufgrund finanzstrategischer Einflussmöglichkeiten für sich genommen nur begrenzt aussagefähig.

Gesamtkapitalrentabilität

Die Gesamtkapitalrentabilität ist ein Maß für die Rendite des während eines Geschäftsjahres eingesetzten Eigen- und Fremdkapitals. Weil sie unabhängig von der gewählten Kapitalstruktur ist, ermöglicht sie Leistungsvergleiche zwischen Unternehmen. Zur Berechnung (nach Steuern) wird die Summe aus Jahresüberschuss und Fremdkapitalzinsen ins Verhältnis zum durchschnittlichen Gesamtkapital (Bilanzsumme) gesetzt.

Green Logistics

Eine ökologieorientierte Logistik mit dem Ziel der CO₂-Reduktion: ganzheitlicher Ansatz über Strukturen, Prozesse und Systeme, um Ökonomie und Ökologie ressourcenschonend in Gleichklang zu bringen.

Intermodaler Wettbewerb

Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Schiff, Flugzeug).

Intramodaler Wettbewerb

Wettbewerb zwischen Unternehmen ein und desselben Verkehrsträgers.

Kontraktlogistik

Umfassende Zusammenarbeit zwischen einem Hersteller von Gütern und einem Logistikanbieter, geregelt durch einen Dienstleistungsvertrag (Kontrakt). Logistikdienstleister nehmen dabei logistische und logistiknahe Aufgaben entlang der gesamten Wertschöpfungskette für den Hersteller wahr.

Kurier-, Express- und Paketdienste

Diese Dienste werden üblicherweise anhand der Dauer des Zustellungsvorgangs differenziert: Kurier-Sendungen werden in der Regel am selben Tag zugestellt und Express-Sendungen „over night“. Bei Paket-Sendungen gibt es keine garantierten Zustellzeiten, es liegt eine mengenorientierte Betrachtung vor und keine, die sich an der Einzelsendung ausrichtet.

Verfügbare Branchenberichte und Subsegmente



Automobilzulieferer

Subsegmente:

- Antriebsstrang
- Autoelektronik/ -elektrik
- Exterieur/Karosserien
- Fahrwerk
- Interieur
- KFZ-Handel und Reparatur



Bau

Subsegmente:

- Hochbau
- Sanitär, Heizung und Klima
- Tiefbau
- Zement und Zementprodukte



Bekleidung

In Kürze verfügbares Subsegment:

- Schuhe



Chemie und Kunststoffe

Subsegmente:

- Anorganische Grundchemikalien
- Farben und Lacke
- Kunststoffverpackungen
- Organische Grundchemikalien
- Pflanzenschutzmittel



Einzelhandel

Subsegmente:

- Baumärkte
- Bekleidungs- und Schuheinzelhandel
- Drogeriemärkte
- Elektronikeinzelhandel
- Freizeitartikel und Spielwaren
- Lebensmitteleinzelhandel
- Möbeleinzelhandel



Elektrik/Elektronik

Subsegmente:

- Batterien
- Elektrische Automation
- Elektromotoren, Generatoren und Transformatoren sowie Elektrizitätsverteilungs- und -schaltanlagen
- Großhandel mit elektronischen Bauteilen und Telekommunikationsgeräten
- Halbleiter
- Herstellung von elektronischen Bauelementen und Leiterplatten
- Herstellung von optischen und fotografischen Instrumenten und Geräten
- IT-Hardware
- Kabel und Drähte
- Lampen und Leuchten
- Mess- und Prüftechnik



Haushalts-, Körperpflege und Reinigungsmittel



Informations- und Kommunikationstechnologie

Subsegmente:

- Dienstleistungen zur Bereitstellung von Informationen
- Festnetzbetreiber
- IT-Beratungsleistungen und Betrieb von Datenverarbeitungseinrichtungen für Dritte
- Großhandel mit Datenverarbeitungsgeräten, peripheren Geräten und Software
- Mobilfunknetzbetreiber
- Software
- Telekommunikationsausrüster



Maschinenbau

In Kürze verfügbare Subsegmente:

- (Groß)Anlagenbau (Gesamtlösungen)
- Allgemeine Lufttechnik
- Antriebstechnik
- Bau- und Baustoffmaschinen
- Bergwerksmaschinen
- Fluidtechnik
- Fördertechnik
- Kompressoren
- Kunststoff- und Gummimaschinen
- Landmaschinen
- Maschinen für das Metallgewerbe
- Motoren und Turbinen
- Nahrungsmittelmaschinen
- Pumpen
- Robotik und Automation
- Verpackungsmaschinen
- Werkzeugmaschinen



Medien

Subsegmente:

- Bücher
- Druckgewerbe
- Fernsehen und Hörfunk
- Film
- Games
- Werbung und Marktforschung
- Zeitungen und Zeitschriften



Metallerzeugung und -verarbeitung

Subsegmente:

- Aluminium
- FE-Gießereien
- Kupfer
- NE-Gießereien
- Stahlgroßhandel
- Stahlindustrie



Möbel



Nahrungsmittel- und Getränkehersteller

Subsegmente:

- Alkoholfreie Getränke
- Backwaren
- Brauereien
- Fleischverarbeitung
- Milchverarbeitung
- Süß- und Knabberwaren
- Schlachtereien
- Wein und Sekt



Pharma/Medizintechnik

Subsegmente:

- Bestrahlungs- und Elektrotherapiegeräte sowie elektromedizinische Geräte
- Innovative Arzneimittel
- Medizinische und zahnmedizinische Apparate und Materialien
- Pharmazeutische Grundstoffe
- Pharmazeutische Nachahmerpräparate (Generika)
- Pharmazeutische Präparate



Transport/Logistik

Subsegmente:

- Kontraktlogistik
- Kurier-, Express- und Paketdienste
- Personenbeförderung
- Schienenverkehr
- See- und Luftfracht
- Straßenverkehr

Commerzbank Research Für die Erstellung dieser Ausarbeitung ist das Segment Firmenkunden der Commerzbank AG, Frankfurt am Main, verantwortlich.

Die Verfasser bestätigen, dass die in diesem Dokument geäußerten Einschätzungen ihre eigenen Einschätzungen genau wiedergeben und kein Zusammenhang zwischen ihrer Dotierung – weder direkt noch indirekt noch teilweise – und den jeweiligen, in diesem Dokument enthaltenen Empfehlungen oder Einschätzungen bestand, besteht oder bestehen wird. Der (bzw. die) in dieser Ausarbeitung genannte(n) Analyst(en) ist (sind) nicht bei der FINRA als Research-Analysten registriert/qualifiziert. Solche Research-Analysten sind möglicherweise keine assoziierten Personen der Commerz Markets LLC und unterliegen daher möglicherweise nicht den Einschränkungen der FINRA Rule 2241 in Bezug auf die Kommunikation mit einem betroffenen Unternehmen, öffentliche Auftritte und den Handel mit Wertpapieren im Bestand eines Analysten.

Disclaimer Dieses Dokument dient ausschließlich zu Informationszwecken und berücksichtigt nicht die besonderen Umstände des Empfängers. Es stellt keine Anlageberatung dar. Die Inhalte dieses Dokuments sind nicht als Angebot oder Aufforderung zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren oder irgendeiner anderen Handlung beabsichtigt und dienen nicht als Grundlage oder Teil eines Vertrages. Anleger sollten sich unabhängig und professionell beraten lassen und ihre eigenen Schlüsse im Hinblick auf die Eignung der Transaktion einschließlich ihrer wirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und Risiken sowie ihrer Auswirkungen auf rechtliche und regulatorische Aspekte sowie Bonität, Rechnungslegung und steuerliche Aspekte ziehen.

Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen sind öffentliche Daten und stammen aus Quellen, die von der Commerzbank als zuverlässig und korrekt erachtet werden. Die Commerzbank übernimmt keine Garantie oder Gewährleistung im Hinblick auf Richtigkeit, Genauigkeit, Vollständigkeit oder Eignung für einen bestimmten Zweck. Die Commerzbank hat keine unabhängige Überprüfung oder Due Diligence öffentlich verfügbarer Informationen im Hinblick auf einen unverbundenen Referenzwert oder -index durchgeführt. Alle Meinungsäußerungen oder Einschätzungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers bzw. der Verfasser zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wieder und können sich ohne vorherige Ankündigung ändern. Die hierin zum Ausdruck gebrachten Meinungen spiegeln nicht zwangsläufig die Meinungen der Commerzbank wider. Die Commerzbank ist nicht dazu verpflichtet, dieses Dokument zu aktualisieren, abzuändern oder zu ergänzen oder deren Empfänger auf andere Weise zu informieren, wenn sich ein in diesem Dokument genannter Umstand oder eine darin enthaltene Stellungnahme, Schätzung oder Prognose ändert oder unzutreffend wird.

Diese Ausarbeitung kann Handelsideen enthalten, im Rahmen derer die Commerzbank mit Kunden oder anderen Geschäftspartnern in solchen Finanzinstrumenten handeln darf. Die hier genannten Kurse (mit Ausnahme der als historisch gekennzeichneten) sind nur Indikatoren und stellen keine festen Notierungen in Bezug auf Volumen oder Kurs dar. Die in der Vergangenheit gezeigte Kursentwicklung von Finanzinstrumenten erlaubt keine verlässliche Aussage über deren zukünftigen Verlauf. Eine Gewähr für den zukünftigen Kurs, Wert oder Ertrag eines in diesem Dokument genannten Finanzinstruments oder dessen Emittenten kann daher nicht übernommen werden. Es besteht die Möglichkeit, dass Prognosen oder Kursziele für die in diesem Dokument genannten Unternehmen bzw. Wertpapiere aufgrund verschiedener Risikofaktoren nicht erreicht werden. Hierzu zählen in unbegrenztem Maße Marktvolatilität, Branchenvolatilität, Unternehmensentscheidungen, Nichtverfügbarkeit vollständiger und akkurater Informationen und/oder die Tatsache, dass sich die von der Commerzbank oder anderen Quellen getroffenen und diesem Dokument zugrunde liegenden Annahmen als nicht zutreffend erweisen.

Die Commerzbank und/oder ihre verbundenen Unternehmen dürfen als Market Maker in den(m) Instrument(en) oder den entsprechenden Derivaten handeln, die in unseren Research-Studien genannt sind. Mitarbeiter der Commerzbank oder ihrer verbundenen Unternehmen dürfen unseren Kunden und Geschäftseinheiten gegenüber mündlich oder schriftlich Kommentare abgeben, die von den in dieser Studie geäußerten Meinungen abweichen. Die Commerzbank darf Investmentbanking-Dienstleistungen für in dieser Studie genannte Emittenten ausführen oder anbieten.

Weder die Commerzbank noch ihre Geschäftsleitungsorgane, leitenden Angestellten oder Mitarbeiter übernehmen die Haftung für Schäden, die ggf. aus der Verwendung dieses Dokuments, seines Inhalts oder in sonstiger Weise entstehen.

Die Aufnahme von Hyperlinks zu den Websites von Organisationen, die in diesem Dokument erwähnt werden, impliziert keineswegs eine Zustimmung, Empfehlung oder Billigung der Informationen der Websites bzw. der von dort aus zugänglichen Informationen durch die Commerzbank. Die Commerzbank übernimmt keine Verantwortung für den Inhalt dieser Websites oder von dort aus zugänglichen Informationen oder für eventuelle Folgen aus der Verwendung dieser Inhalte oder Informationen.

Dieses Dokument ist nur zur Verwendung durch den Empfänger bestimmt. Es darf weder in Auszügen noch als Ganzes ohne vorherige schriftliche Genehmigung der Commerzbank auf irgendeine Weise verändert, vervielfältigt, verbreitet, veröffentlicht oder an andere Personen weitergegeben werden. Die Art und Weise, wie dieses Produkt vertrieben wird, kann in bestimmten Ländern, einschließlich der USA, weiteren gesetzlichen Beschränkungen unterliegen. Personen, in deren Besitz dieses Dokument gelangt, sind verpflichtet, sich diesbezüglich zu informieren und solche Einschränkungen zu beachten. Mit Annahme dieses Dokuments stimmt der Empfänger der Verbindlichkeit der vorstehenden Bestimmungen zu.

Zusätzliche Informationen für Kunden in folgenden Ländern:

Deutschland: Die Commerzbank AG ist im Handelsregister beim Amtsgericht Frankfurt unter der Nummer HRB 32000 eingetragen. Die Commerzbank AG unterliegt der Aufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), Graurheindorfer Straße 108, 53117 Bonn, Marie-Curie-Straße 24-28, 60439 Frankfurt am Main und der Europäischen Zentralbank, Sonnemannstraße 20, 60314 Frankfurt am Main, Deutschland.

Großbritannien: Dieses Dokument wurde von der Commerzbank AG, Filiale London, herausgegeben oder für eine Herausgabe in Großbritannien genehmigt. Die Commerzbank AG, Filiale London, ist von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und von der Europäischen Zentralbank amtlich zugelassen und unterliegt nur in beschränktem Umfang der Regulierung durch die Financial Conduct Authority und Prudential Regulation Authority. Einzelheiten über den Umfang der Genehmigung und der Regulierung durch die Financial Conduct Authority und Prudential Regulation Authority erhalten Sie auf Anfrage. Diese Ausarbeitung richtet sich ausschließlich an „Eligible Counterparties“ und „Professional Clients“. Sie richtet sich nicht an „Retail Clients“. Ausschließlich „Eligible Counterparties“ und „Professional Clients“ ist es gestattet, die Informationen in dieser Ausarbeitung zu lesen oder sich auf diese zu beziehen. Commerzbank AG, Filiale London bietet nicht Handel, Beratung oder andere Anlagedienstleistungen für „Retail Clients“ an.

USA: Die Commerz Markets LLC („Commerz Markets“) hat die Verantwortung für die Verteilung dieses Dokuments in den USA unter Einhaltung der gültigen Bestimmungen übernommen. Wertpapiertransaktionen durch US-Bürger müssen über die Commerz Markets, Swaptransaktionen über die Commerzbank AG abgewickelt werden. Nach geltendem US-amerikanischen Recht können Informationen, die Commerz Markets-Kunden betreffen, an andere Unternehmen innerhalb des Commerzbank-Konzerns weitergegeben werden. Sofern dieses Dokument zur Verteilung in den USA freigegeben wurde, ist es ausschließlich an „US Institutional Investors“ und „Major Institutional Investors“ gerichtet, wie in Rule 15a-6 unter dem Securities Exchange Act von 1934 beschrieben. Commerz Markets ist Mitglied der FINRA und SIPC. Die Commerzbank AG ist bei der CFTC vorläufig als Swaphändler registriert.

Kanada: Die Inhalte dieses Dokuments sind nicht als Prospekt, Anzeige, öffentliche Emission oder Angebot bzw. Aufforderung zum Kauf oder Verkauf der beschriebenen Wertpapiere in Kanada oder einer kanadischen Provinz bzw. einem kanadischen Territorium beabsichtigt. Angebote oder Verkäufe der beschriebenen Wertpapiere erfolgen in Kanada ausschließlich im Rahmen einer Ausnahme von der Prospektpflicht und nur über einen nach den geltenden Wertpapiergesetzen ordnungsgemäß registrierten Händler oder alternativ im Rahmen einer Ausnahme von der Registrierungsspflicht für Händler in der kanadischen Provinz bzw. dem kanadischen Territorium, in dem das Angebot abgegeben bzw. der Verkauf durchgeführt wird. Die Inhalte dieses Dokuments sind keinesfalls als Anlageberatung in einer kanadischen Provinz bzw. einem kanadischen Territorium zu betrachten und nicht auf die Bedürfnisse des Empfängers zugeschnitten. In Kanada sind die Inhalte dieses Dokuments ausschließlich für Permitted Clients (gemäß National Instrument 31-103) bestimmt, mit denen Commerz Markets LLC im Rahmen der Ausnahmen für internationale Händler Geschäfte treibt. Soweit die Inhalte dieses Dokuments sich auf Wertpapiere eines Emittenten beziehen, der nach den Gesetzen Kanadas oder einer kanadischen Provinz bzw. eines kanadischen Territoriums gegründet wurde, dürfen Geschäfte in solchen Wertpapieren nicht durch Commerz Markets LLC getätigt werden. Keine Wertpapieraufsicht oder ähnliche Aufsichtsbehörde in Kanada hat dieses Material, die Inhalte dieses Dokuments oder die beschriebenen Wertpapiere geprüft oder genehmigt; gegenteilige Behauptungen zu erheben, ist strafbar.

Europäischer Wirtschaftsraum: Soweit das vorliegende Dokument durch eine außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes ansässige Rechtsperson erstellt wurde, erfolgte eine Neuausgabe für die Verbreitung im Europäischen Wirtschaftsraum durch die Commerzbank AG, Filiale London.

Singapur: Dieses Dokument wird in Singapur von der Commerzbank AG, Filiale Singapur, zur Verfügung gestellt. Es darf dort nur von institutionellen Investoren laut Definition in Section 4A des Securities and Futures Act, Chapter 289, von Singapur („SFA“) gemäß Section 274 des SFA entgegengenommen werden.

Hongkong: Dieses Dokument wird in Hongkong von der Commerzbank AG, Filiale Hongkong, zur Verfügung gestellt und darf dort nur von „professionellen Anlegern“ im Sinne von Schedule 1 der Securities and Futures Ordinance (Cap.571) von Hongkong und etwaigen hierin getroffenen Regelungen entgegengenommen werden.

Japan: Dieses Dokument und seine Verteilung stellen keine „Aufforderung“ gemäß dem Financial Instrument Exchange Act (FIEA) dar und sind nicht als solche auszulegen. Dieses Dokument darf in Japan ausschließlich an „professionelle Anleger“ gemäß Section 2(31) des FIEA und Section 23 der Cabinet Ordinance Regarding Definition of Section 2 of the FIEA durch die Commerzbank AG, Tokyo Branch, verteilt werden. Die Commerzbank AG, Tokyo Branch, war jedoch nicht an der Erstellung dieses Dokuments beteiligt. Nicht alle Finanz- oder anderen Instrumente, auf die in diesem Dokument Bezug genommen wird, sind in Japan verfügbar. Anfragen bezüglich der Verfügbarkeit dieser Instrumente richten Sie bitte an die Abteilung Corporates & Markets der Commerzbank AG oder an die Commerzbank AG, Tokyo Branch. [Commerzbank AG, Tokyo Branch] Eingetragenes Finanzinstitut: Director of Kanto Local Finance Bureau (Tokin) Nr. 641 / Mitgliedsverband: Japanese Bankers Association.

Australien: Die Commerzbank AG hat keine australische Lizenz für Finanzdienstleistungen. Dieses Dokument wird in Australien an Großkunden unter einer Ausnahmeregelung zur australischen Finanzdienstleistungslizenz von der Commerzbank gemäß Class Order 04/1313 verteilt. Die Commerzbank AG wird durch die BaFin nach deutschem Recht geregelt, das vom australischen Recht abweicht.

Beratung und Terminvereinbarung für Firmenkunden



Filialen

Die Commerzbank ist an mehr als 100 Standorten für Firmenkunden in Deutschland und weltweit in knapp 50 Ländern vor Ort vertreten.



Online

www.commerzbank.de/firmenkunden

Commerzbank AG

Zentrale
Kaiserplatz
Frankfurt am Main

Postanschrift
60261 Frankfurt am Main
SectorDesk@commerzbank.com

Der Bericht beruht auf Analysen und Einschätzungen der Branche durch die Commerzbank AG.

Die redaktionelle und grafische Aufbereitung des Berichts erfolgt in Kooperation mit dem Handelsblatt Research Institute.