

Arnold-Rothmaier, Hildegard

**Article**

## Spedition und Logistik: Trotz schwacher Wirtschaftskonjunktur nach wie vor ein Wachstumsmarkt

ifo Schnelldienst

**Provided in Cooperation with:**

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

*Suggested Citation:* Arnold-Rothmaier, Hildegard (2002) : Spedition und Logistik: Trotz schwacher Wirtschaftskonjunktur nach wie vor ein Wachstumsmarkt, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 55, Iss. 13, pp. 41-43

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/163800>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

Hildegard Arnold-Rothmaier

Die Globalisierung der Märkte führt zu einem deutlichen Anstieg der weltweiten Beschaffung, Fertigung sowie dem Absatz von Produkten. Die Ausweitung der internationalen Arbeitsteilung erhöht die grenzüberschreitenden Güterströme drastisch, allein in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre stieg die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Güterverkehr um rund 30%. Zusätzlich zur Intensivierung der Arbeitsteilung verstärkt die zunehmende Reduzierung von Fertigungstiefen in der Industrie den Anstieg der Transporte. Diese Entwicklungen führen zu gravierenden Veränderungen der Anforderungen von Industrie und Handel an die Transportwirtschaft. Denn bei der Verminderung der Fertigungstiefen werden unter anderem auch Beschaffungs-, Lager- und Distributionslogistik outsourct. Neben der reinen Beförderung von Gütern und der Organisation der gesamten Warenströme sowie von transportvorbereitenden und -ergänzenden Tätigkeiten sind deshalb zeit- und raumüberwindende Optimierungen der inner- und zwischenbetrieblichen Güterströme gefragt. Dies bewirkt eine Trennung von der eigentlichen Transportleistung einerseits und den Speditions- und Logistikfunktionen andererseits.

Das Kerngeschäft des Spediteurs ist zwar nach wie vor die Organisation und Abwicklung von Gütertransporten durch Vermittlung fremder oder durch Nutzung eigener Umschlagsanlagen, Lagerkapazitäten und Transportmittel. Im Zuge des Outsourcings logistischer Funktionen in der gewerblichen Wirtschaft bieten Speditionen aber zunehmend die Organisation von kompletten logistischen Ketten an. Neben Planung, Steuerung und Kontrolle von Transport-, Lager- und Umschlagsprozessen umfasst dies die Organisation von Warenverteilungs- und Beschaffungssystemen für Industrie und Handel. Dies zeigt sich auch darin, dass der Anteil der Spediteure, die logistische Leistungen anbieten, deutlich steigt. Während 1995 der Anteil der Spediteure mit einem logistischen Angebot bei gut 20% lag,

offerieren heute mehr als die Hälfte aller Betriebe entsprechende Leistungen.

Das Speditionsgewerbe tritt verkehrsträgerneutral auf. Ausschlaggebend bei der Verkehrsträgerwahl sind in der Regel die Anforderungen des Kunden an die Transportkette. Aufgrund der Flexibilität und der hohen Verfügbarkeit nimmt der Lkw unter den Verkehrsträgern eine herausragende Stellung ein. Nach wie vor führen Spediteure, vorwiegend im Straßengüterverkehr, Transporte auch selbst aus. Der eigene Fuhrpark wurde in den neunziger Jahren jedoch stark zurückgeführt. Der schrumpfende Selbsteintritt schlägt sich auch in der Gewerbestatistik 2000 des Bundesverbandes Spedition und Logistik (BSL) nieder. Nur noch 26% der Speditionsbetriebe stuften 2000 den Selbsteintritt mit Lkw als Leistungsschwerpunkt ein (1995: 29%). Dagegen gewinnen Tätigkeitsbereiche wie die Befrachtung fremder Lkw, Lagerfunktionen für die Distribution, Absatz- und Beschaffungslogistik an Bedeutung.

Die steigende Internationalisierung der Waren- und Transportströme begünstigt zum einen Luft- und Seefrachtspeditionen. Laut Angaben des BSL betätigen sich je ein Drittel der Spediteure im Seehafen- bzw. im Luftfrachtgeschäft. Zum anderen fördert sie die Entstehung von europa- und weltweit tätigen Speditionen durch Fusionen bzw. Unternehmensübernahmen.

Trotz zunehmender Fusionen und Aufkäufe ist die Branche noch mittelständisch geprägt. Die Umsatzkonzentration im Gewerbe steigt jedoch stetig. In den letzten Jahren reduzierte sich die Zahl der Kleinstunternehmen deutlich, während die oberen Umsatzklassen (Jahresumsatz über 1 Mill. €) ein Plus verzeichneten.

## Konjunkturelle Perspektiven

Das Speditionsgewerbe ist eine unternehmensnahe Dienstleistung. Sie orientiert sich einerseits an der Güterverkehrsnachfrage, die wiederum eine abgeleitete Nachfrage aus der gesamtwirtschaftlichen Produktion ist. Zusätzlich zu den wachsenden grenzüberschreitenden Verkehren belebt andererseits auch der anhaltende Outsourcing-Trend in Industrie und Handel die Nachfrage nach Leistungen des Speditionsgewerbes. Innerhalb der unternehmensnahen Dienstleister zählt die Speditions- und Logistikbranche zu den wachstumsstarken Branchen.

In 2001 dämpfte die schwache Konjunktorentwicklung auch die Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Insbesondere wurde sie von der Baurezession gebremst. Zudem schrumpften – auch infolge der BSE-Krise – die Transporte von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen. Überdies kam es infolge der Terroranschläge im September zu teilweise gravieren-

**Leistungsschwerpunkte der Speditionsbetriebe**  
in % der Befragten

Leistungsschwerpunkte <sup>a)</sup>	1995	2000
Stückgutverkehre	22	26
Paket- und Expressdienste	5	11
Befrachtung fremder Lkw		
– deutsche Lkw	19	24
– ausländische Lkw	14	18
Güterfernverkehr mit eigenem Lkw	29	26
Speditionsnahverkehr	21	24
Internationale Spedition	24	33
Luftfrachtspedition	12	16
Seehafenspedition	8	18
Zollabfertigung	12	17
Distributionslagerei	17	16
Absatzlogistik	11	25
Beschaffungslogistik	8	21

<sup>a)</sup> Ausgewählte Leistungsschwerpunkte, Mehrfachnennungen möglich.

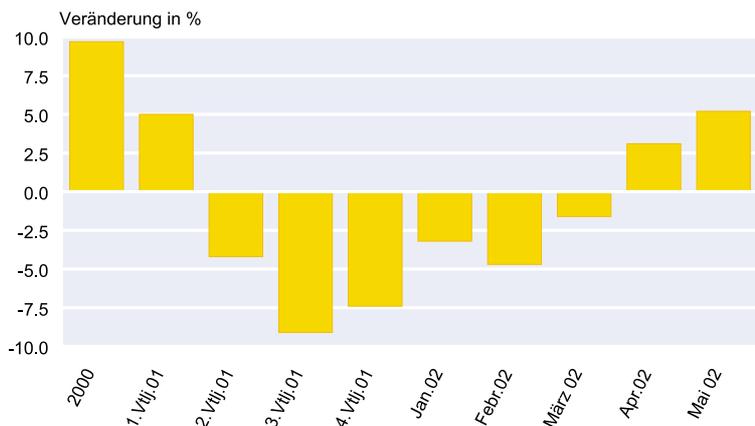
Quelle: Bundesverband Spedition und Logistik (BSL).

den Einbrüchen. Insgesamt sanken 2001 sowohl das Transportaufkommen als auch die -leistung im Inland um rund 2,5%. Verluste verzeichnete jedoch nur der Binnenverkehr. Die grenzüberschreitenden Transporte übertrafen das Vorjahresniveau um gut 1%. Da das Kerngeschäft der Spediteure vor allem Transporte über weite Strecken sind, dürfte das von ihnen disponierte Güteraufkommen in 2001 gestiegen sein. Zudem expandierte auch der Logistikbereich, so dass der Umsatz der Speditionsunternehmen erneut zunahm. Der Zuwachs in 2001 dürfte allerdings unter dem Anstieg von 2000 in Höhe von 6% gelegen haben.

Seit Anfang 2002 beleben sich die gesamtwirtschaftlichen Aktivitäten wieder, der Aufschwung dürfte sich in der zweiten Hälfte des Jahres verstärken. Aufgrund der expandierenden Weltwirtschaft wird im zweiten Halbjahr vor allem der Export und Import zunehmen. Dagegen wird das transportintensive Baugewerbe nochmals schrumpfen, der Rückgang wird sich allerdings erheblich verlangsamen. Der Konjunkturaufschwung begünstigt 2002 auch die Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Beflügelt wird insbesondere der grenzüberschreitende Verkehr, der von der Globalisierung der Märkte und dem damit verbundenen steigenden Warenaustausch profitiert. Von den bodengebundenen Verkehrsträgern gewinnt – wie schon im vergangenen Jahr – nur der Straßengüterverkehr, dessen Verkehrsleistung im Fernbereich wiederum wächst. Er wird jedoch weiterhin im Nahbereich von dem schrumpfenden Transportaufkommen an Steinen und Erden – der mit Abstand bedeutendsten Gütergruppe im Straßenverkehr – gebremst. Auch bei der Luftfracht, die in 2001 aufgrund der konjunkturell bedingten Abkühlung der Weltwirtschaft bereits im zweiten Quartal schrumpfte und nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 gravierende Aufkommensverluste hinnehmen musste, zeichnet sich aufgrund der wieder steigenden Exporte eine Erholung ab. Entsprechend optimistisch fiel auch die Einschätzung von 200 Experten in der Transport- und verladenden Wirtschaft hinsichtlich der Entwicklung der Transportmärkte aus. Vor allem im nationalen Fern- und im internationalen Verkehr auf der Straße sowie hinsichtlich der Luftfracht erwarten die von Prognos/ZEW befragten Experten im zweiten Halbjahr 2002 ein Nachfragewachstum.

Die vergleichsweise hohe Dynamik des Außenhandels dürfte auch im Jahr 2003 dazu führen, dass der grenzüberschreitende Verkehr wiederum ein deutliches Plus erzielen wird. Hiervon profitieren insbesondere die international tätigen Luftfracht- und die Seehafenspeditionen. Da das spezialisierte Geschäft stärker als die Verkehrsmärkte expandiert, kann die Branche wiederum ein moderates Umsatzwachstum erwarten.

Umschlag im Luftfrachtverkehr



Quelle : Statistisches Bundesamt, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen.

### Wettbewerbsposition und Unternehmenspolitik

Für die Verlagerer gewinnt die Fremdvergabe von komplexen Transport- und Logistikdienstleistungen eine immer größere Bedeutung. Gute Chancen bestehen für Spediteure, die sich international als Logistikdienstleister positionieren und kundenspezifische Lösungen für die Verbindung von Waren-, Informations- und Geldflüssen anbieten, die weit über die reine Transportlogistik hinausgehen. Zumal die deutschen Logistiker international einen sehr guten Ruf genießen. Mit Hilfe moderner Informations- und Kommunikationstechniken können die Spediteure verstärkt in den Produktionsprozess ihrer Kunden eingebunden werden. Die elektronische Vernetzung ermöglicht sowohl eine Übernahme von Komplettleistungen am Standort der Produktion oder im Betrieb des Verlagerers als auch eine Verlängerung der Dienstleistungskette von Speditionsunternehmen in den Handel hinein, bis zur Regalbestückung oder zur Lagerkontrolle sowie zu Call-Center-Angeboten.

Verlagerer bündeln zunehmend ihre Aufträge für Transportleistungen und vergeben immer größere Pakete für internationale Transporte. Kleinere und mittelständische Speditionsunternehmen sind oftmals nicht in der Lage, allein derartige umfassende Aufträge abzuwickeln. Kooperationen in Netzwerken bringen deutliche Wettbewerbsvorteile und erhöhen die Chancen von kleineren und mittelständischen Speditionsunternehmen. Neben der gemeinsamen Nutzung von Lager- und Umschlagseinrichtungen können auch Transportmittel effizienter eingesetzt werden. Zudem bietet die Spezialisierung auf eine Region oder auf bestimmte Branchen neue Wachstumsfelder.

Neben dem Outsourcing beflügelt auch der Handel über das Internet, d.h. E-Commerce, die Branche. Das Internet erleichtert zum einen den Zugriff auf Logistikmarktplätze. Zum anderen fördert es die Globalisierung der Beschaffungs- und

Absatzmärkte und verändert das Bestellverhalten der Kunden nachhaltig. Sowohl in den Geschäftsfeldern des B2B (business-to-business) als auch des B2C (business-to-consumer) werden die Aktivitäten in den nächsten Jahren deutlich zunehmen. Die Logistik wird dabei einen wichtigen Part übernehmen. Denn die Produkte, die bei einem weltweiten Ein- und Verkauf über weitere Strecken transportiert werden, müssen schnell und sicher ankommen. Nach einer Studie der Unternehmensberatung Roland Berger wurde der Umsatz über E-Commerce in Deutschland im Jahr 2001 auf 15 Mrd. € geschätzt. Da der Trend in diesem Bereich zu schnellen, kleinteiligen Sendungen geht, wird das vor allem Paket- und Expressdiensten hohe Wachstumsraten bringen. Aber auch traditionellen Logistik- und Transportunternehmen, die über eine leistungsfähige informationstechnische Infrastruktur verfügen, bietet E-Commerce Chancen. Der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik erfordert hohe Investitionen in Soft- und Hardware, die von kleineren Unternehmen meist nicht erbracht werden können. In Frage kommen daher auch hier Kooperationen, die Kostensenkungspotentiale eröffnen und Synergieeffekte bei der Investitionsfinanzierung und der Nutzung vorhandener Netzstrukturen ermöglichen.