

**Executive
Summary**



BVL⁷

DVZ

TOP **100**

TOP 100
der Logistik



2022
2023

Eine Studie der
Arbeitsgruppe für
Supply Chain Services



Fraunhofer

IIS

Inhalt

Vorwort	3
Logistikwirtschaft in Deutschland: Das Jahr 2021	4
Der TOP100-Ansatz zur Vermessung der Logistik	5
Ausgewählte Detailergebnisse zur Struktur der Logistikwirtschaft	6
Ausblick: Quo vadis TOP100?	9

IMPRESSUM

© 2022 DVV Media Group GmbH
DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73-79
20097 Hamburg
Telefon: 040 23714-100
Telefax: 040 23714-233

E-Mail: kundenservice@dvz.de
www.dvz.de

Layout/Grafik: Karl-Heinz Westerholt

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,
die TOP100-Studien begleiten Sie und uns seit nun 27 Jahren als fundiertes Nachschlagewerk, in dem Zahlen, Daten, Fakten zur Logistik in bestmöglicher Qualität zur Verfügung gestellt werden. Dies war stets nur in enger Zusammenarbeit mit den vielen Autoren, Partnern und Sponsoren möglich und wir blicken mit Stolz und Dankbarkeit auf diese lange Historie und die vielen Mitstreiter zurück.

Im diesjährigen 27. Jahr des Erscheinens stellen wir Ihnen die TOP100-Studie für die deutsche Logistikwirtschaft in einem sehr reduzierten Umfang vor und konzentrieren uns auf die wichtigsten Kennzahlen der Logistikwirtschaft. Warum? Wichtige Neuerungen stehen an: zusammen mit unseren Partnern und Wegbegleitern, Lesern und Kunden möchten wir die TOP100 ins digitale Zeitalter schicken und als digitale Daten- und Analyseplattform neu aufsetzen. Unsere Absicht ist es, damit Ihnen, den Führungskräften aus Unternehmen der Logistikdienstleistungswirtschaft, sowie den Logistikeinheiten der Industrie und des Handels, aber auch aus dem Bereich der Zulieferer in die Logistikwirtschaft zukünftig eine moderne und leicht zugängliche Hilfe für Ihre Arbeit an die Hand zu geben. Auch für involvierte Akteure aus der Politik und den Fachmedien soll die angestrebte digitale Lösung weiterhin eine umfassende, fundierte und aktuelle Informationsquelle zur Logistikwirtschaft in Deutschland bleiben.

Lassen Sie uns wissen was Ihnen an unseren bisherigen Studienauflagen am besten gefallen hat und gestalten Sie mit uns die Zukunft der TOP100 mit!

Wir danken all den Personen, die sich um diese Kurzausgabe verdient gemacht haben: Einmal mehr geht unser Dank an unseren Verlagspartner DVV Media Group, namentlich Herrn Oliver Detje, für die Unterstützung in Vertrieb und Lektorat und der Bundesvereinigung Logistik e. V. (BVL) für die Unterstützung in der Öffentlichkeit.

Besonderer Dank gilt schließlich dem Nürnberger TOP100-Team der Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS. Namentlich sind dies Uwe Veres-Homm, Koordinator des Geschäftsfeldes Logistik, Transport und Mobilität, Ralph Blum, Leiter der Gruppe Future Engineering und Nadja Hoßbach-Zimmermann, Leiterin der Abteilung Innovation and Transformation.

Herrn Karl-Heinz Westerholt danken wir herzlich für die langjährige Begleitung in allen Belangen des Layouts.

Wir wünschen Ihnen, liebe Leserinnen und Lesern, eine diesmal kurze, aber dennoch interessante Lektüre.



Alexander Pflaum



Peter Klaus

Nürnberg, im Oktober 2022

Logistikwirtschaft in Deutschland: Das Jahr 2021

Im Jahr 2021 sind die Gesamt-Aufwendungen der deutschen Wirtschaft für logistische Leistungen um 5,0 % (in jeweiligen Preisen) gegenüber dem Vorjahr 2020 gewachsen. Der Pandemie bedingte Einbruch im Jahr 2020 von 1,8 % wurde damit mehr als ausgeglichen.

In absoluten Zahlen beläuft sich die Größe der deutschen Logistikwirtschaft damit auf ca. € 294 Mrd. Dieses Volumen schreibt – in jeweiligen Preisen – die Zahl von € 280 Mrd. im Jahr 2020 und € 285 Mrd. im Jahr 2019 fort, die in den letzten veröffentlichten Ausgaben der TOP100 Studienreihe ermittelt wurden. Nach einer langen Phase relativ stetigen Wachstums der Gesamtwirtschaft zwischen 2009 und 2019 ist diese seit dem Frühjahr 2020 in eine Phase außerordentlicher Volatilität und Turbulenz übergegangen, die sich auch in der Logistikwirtschaft widerspiegelt. Abbildung 1 illustriert die langfristige Beziehung der Entwicklung des Logistik-Gesamtmarktvolumens in Relation zu ausgewählten anderen volkswirtschaftlichen Kenngrößen.

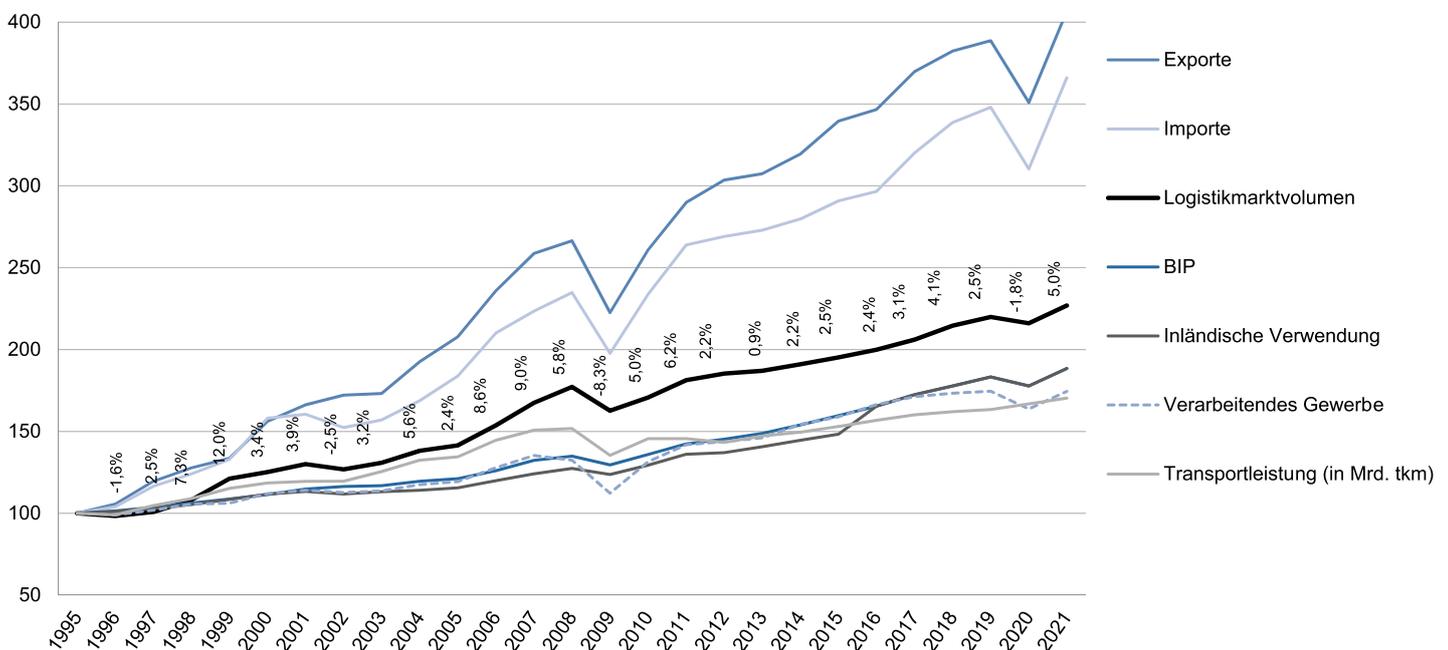


Abbildung 1: Logistikvolumen im Vergleich zu volkswirtschaftlichen Kenngrößen, Darstellung indiziert (1995=100)

Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

Tendenziell ist die Logistik in jeweiligen Preisen stets etwas stärker gewachsen als das reale Bruttoinlandsprodukt. Dieses Wachstum wird vom Verhältnis der allgemeinen Preissteigerungen der Wirtschaft, der für das Exportland Deutschland immer noch überdurchschnittlichen Zunahme internationaler Arbeitsteiligkeit sowie den Rationalisierungserfolgen der Logistikwirtschaft bestimmt. Insbesondere seit etwa 2018 ist zu erkennen, dass die Kosten- und Preissteigerungstendenzen gegenüber moderaten Mengenveränderungen stärker durchschlagen, u.a. durch die zunehmenden Ressourcen-Engpässe im Bereich des Fahrzeugpersonals, der Logistik-relevanten Infrastruktur sowie durch Maut- und Energiepreissteigerungen.

Dennoch ist das für 2021 ermittelte Logistikmarktvolumen neben nominalen Steigerungen auch auf echtes Wachstum in Form von realen Leistungen zurückzuführen: So waren 2021 mit insgesamt 3,36 Mio. Erwerbstätigen über 100.000 Personen mehr mit operativen und administrativen Logistikaufgaben beschäftigt als im Vorjahr. Am deutlichsten war dieser Zuwachs bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich Lager-

wirtschaft und Güterumschlag, allein hier sind über 60.000 Beschäftigungsverhältnisse hinzugekommen.

Aber auch im Transport wurden Zuwächse realisiert. Während der Straßengüterverkehr mit 2,5 % nur unterdurchschnittlich gewachsen ist, konnte die Transportleistung der Bahn mit einem Wachstum von 13,5 % im Vergleich zum Vorjahr eine deutlich höhere Dynamik aufweisen.

Angesichts zahlreicher Disruptionen und Turbulenzen, die die Logistikwirtschaft im vergangenen Jahr zu bewältigen hatte, belegen diese Zuwächse sowohl die Bedeutung als auch die Resilienz der Logistik als Wirtschaftsbereich.

Der TOP100-Ansatz zur Vermessung der Logistik

Die bestmögliche Vermessung und praxisgerechte Dokumentation der Entwicklungen der Logistikwirtschaft, die bis heute nicht explizit und zusammenhängend in den amtlichen Statistiken dargestellt wird, stellten Herausforderungen für das TOP100-Team seit dem Beginn der entsprechenden Bemühungen in den 1990er Jahren dar. Durch die angesprochenen Turbulenzen der jüngsten Zeit potenzieren sich diese Herausforderungen. Sie erfordern neue, schnellere, interaktive Methoden der Datengewinnung, der Auswertung und Kommunikation von Ergebnissen. Daran arbeitet das TOP100-Team derzeit.

Die aktuelle Analyse basiert auf dem etablierten, praxisnahen Logistikbegriff, der den konsolidierten Umsatzwert aller Gütertransporte, Lager und Umschlagsaktivitäten, der BeständeKosten und der damit eng verbundenen Auftragsabwicklungs-, Planungs- und Administrationsleistungen, die vom Wirtschaftssektor Logistik für die Volkswirtschaft des Landes erbracht wurden, umfasst.

Weiterhin wird eine bestmögliche Qualität der Ergebnisse durch den parallelen Einsatz mehrerer unabhängiger Vermessungs- und Schätzverfahren gesichert. Abbildung 2 zeigt die drei prinzipiellen Datenquellen und Verfahrenswege, auf deren Grundlage die oben benannten Ergebnisse zum Gesamtvolumen der Logistikwirtschaft und die nachfolgenden Detailspekte erarbeitet wurden („Triangulation“)¹.

¹ Detaillierte Informationen zur Definition des Logistikbegriffs und zur Methodik der drei Schätzwege finden sich in Schwemmer/Dürrbeck: TOP 100. DVV, Hamburg 2020.

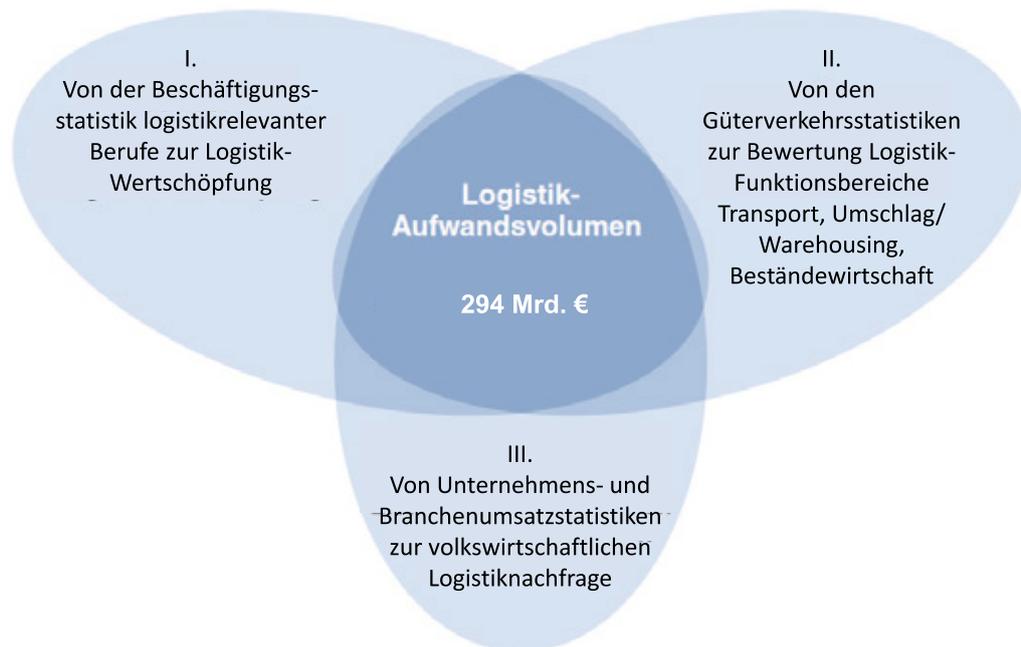


Abbildung 2: Drei unabhängige Wege zur Größenschätzung der Logistikwirtschaft 2021
 Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

Einige bereits erfolgte Schärfungen und Ergänzungen des Verfahrens zeigen sich in den folgenden ausgewählten Detailergebnissen zum Jahr 2021.

Ausgewählte Detailergebnisse zu Struktur der Logistikwirtschaft

Bezüglich der Verteilung des ermittelten Gesamtaufwands beziehungsweise Umsatzvolumens von 294 Mrd. € auf die elementaren Logistik Funktionsbereiche Transport, Umschlags-, Umordnungs- und Lagerungsaktivitäten, Beständewirtschaft und die zugehörigen administrativen Aktivitäten haben sich – noch – keine wesentlichen Verschiebungen gegenüber den Vorjahren ergeben. Abbildung 3 zeigt den aktuellen „Mix“ der Aufwendungen.

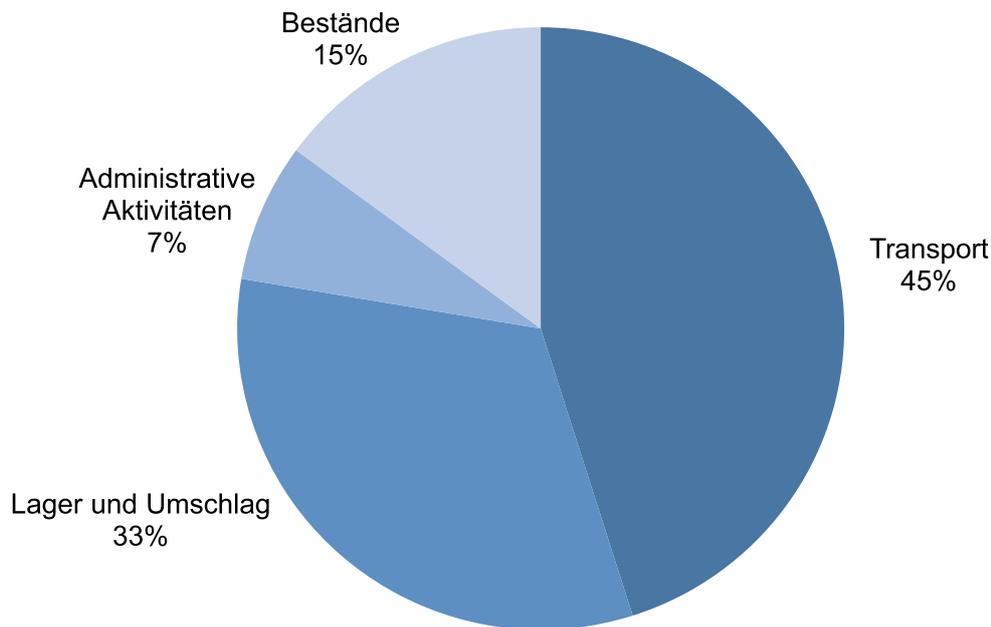


Abbildung 3: Logistikvolumen nach Leistungsart in Mrd. € 2021
 Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

Die bisher noch nicht im messbaren Bereich liegenden Auswirkungen der in den Jahren 2021 und 2022 beginnenden Reorientierung in vielen Versorgungsketten zum „Reshoring“ (Abbau von Risiken weiträumiger, Abhängigkeiten schaffender Zulieferbeziehungen) und der Abkehr von allzu eng getakteten, beständearmen Just-in-Time Supply-Chain Konfigurationen zu Gunsten großzügigerer Sicherheitsbestände werden erst in den Zahlen der kommenden Jahre deutlicher hervortreten.

Die aktuelle Analyse der Verteilung logistischer Aktivitäten zwischen solchen, die „Inhouse“ durch eigene Mitarbeiter und Ressourcen der Industrie, des Handels und anderer Wirtschaftszweige ausgeführt werden, und solchen, die an den professionellen Logistikdienstleistungsmarkt „Outsourced“ werden, zeigt deutliche Veränderungen und erfordert eine Neubewertung.

Der Anteil der konsolidierten Umsätze aller Logistikdienstleister in Deutschland, die diese mit den anderen Wirtschaftsbereichen („verladende Wirtschaft“) erzielen, liegt mit € 130 bis € 140 Mrd. bzw. ca. 46 % am gesamten Logistikmarktvolumen niedriger als in der Vergangenheit angenommen und scheint derzeit insgesamt nicht zu wachsen. Unternehmen der verladenden Wirtschaft, für die Kapazitätssicherheit bezüglich logistischer Ressourcen kritisch ist, tendieren dazu, solche Kapazitäten wieder stärker unter ihre eigene Kontrolle zu bringen. Dies zeigt die aktuelle Auswertung des Verhältnisses von Logistik-Mitarbeitenden und Fahrzeug-Equipment, die direkt von Industrie und Handel kontrolliert sind, wie auch die Tendenz zu mehr dedizierten, exklusiven, Kontrakt-gebundenen Geschäftsbeziehungen zwischen Verladern und Logistikdienstleistern (auch zwischen den großen „1st-Tier“ Logistik-Dienstleistungsanbietern und deren Vielzahl zugeordneter „2nd-Tier“ Subunternehmer und Logistikpartner).

Abbildung 4 zeigt, wie sich die gesamtwirtschaftlichen Logistikaufwendungen 2021 von € 294 Mrd. gemäß der aktuellen Schätzung auf die Segmente des Logistikmarktes verteilen. Sie zeigt auch, welche Anteile davon durch Logistik-Dienstleistungsunternehmen, bzw. welche „Inhouse“ durch die Unternehmen der Industrie, des Handels und anderer Wirtschaftszweige selbst erbracht werden.

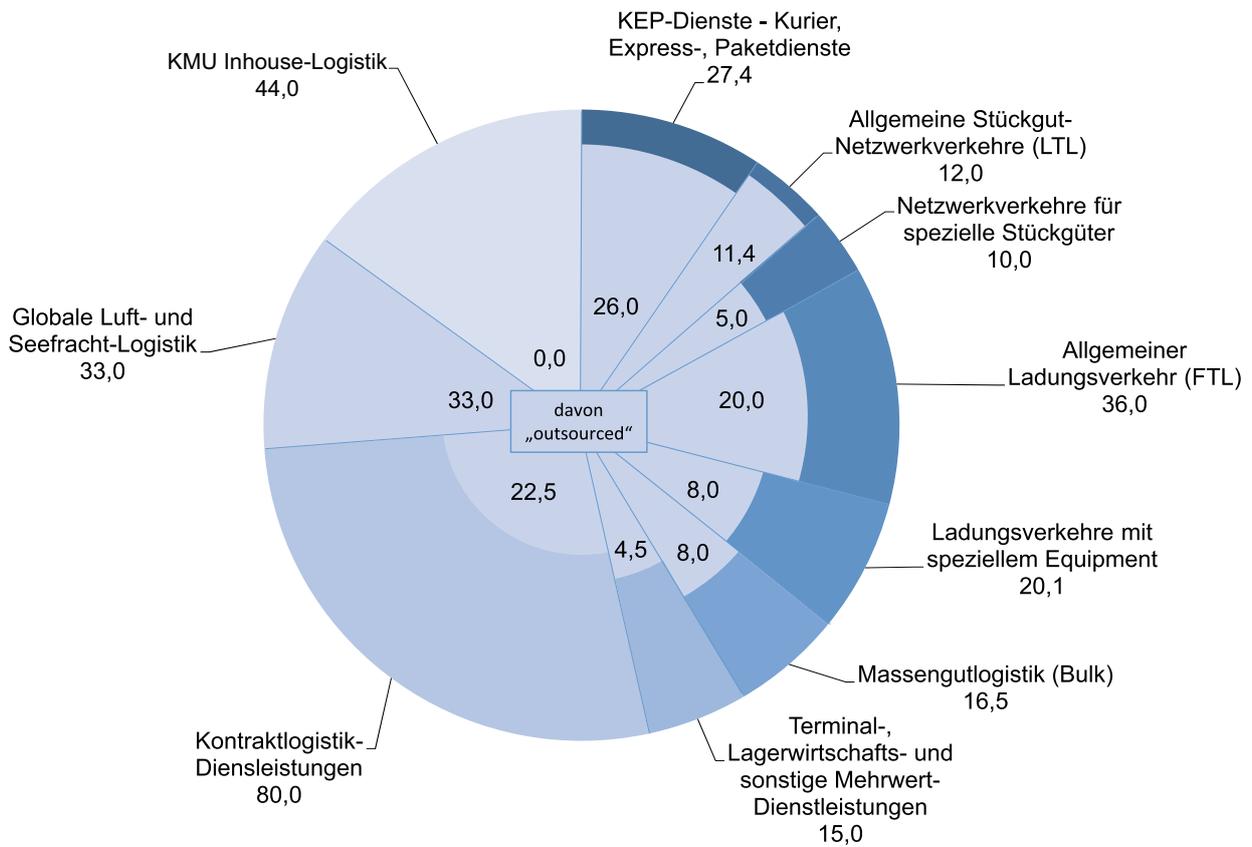


Abbildung 4: Struktur der Logistikwirtschaft – Marktsegmente in Deutschland 2021
 Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

Die auffälligsten Ergebnisse und Verschiebungen, die sich in den Teilmarktsegmenten in den Jahren 2020 und 2021 gegenüber dem Vor-Coronajahr 2019 ergeben, sind die Folgenden:

- Die Raten und Umsätze im Segment der globalen See- und Luftfrachtlogistik sind im Jahr 2020 und 2021 außerordentlich angestiegen, u.a. als Folge der pandemiebedingten Disruptionen in der Container-Schifffahrt und Luftfracht, aber auch durch Ereignisse wie die temporäre Suezkanal-Sperrung.
- Auch im KEP-Segment haben die Pandemie-Auswirkungen, verbunden mit dem fortgesetzten Trend zum Online-Shopping privater Haushalte, zu weiterhin starkem Mengenwachstum geführt.
- Auffällig ist die verhaltene Entwicklung der Kontraktlogistik im Betrachtungszeitraum. Nach einer langen Phase überdurchschnittlichen Wachstums dieses Segmentes, die vom wirtschaftsweiten „Outsourcing“ getrieben wurde, führen nun Bemühungen vieler Unternehmen um Kapazitätssicherung und Risikovermeidung im Bereich ihrer Logistik und Lieferketten dazu, dass im Bereich der Kontraktlogistik – jedenfalls vorerst – kein weiteres Wachstum verzeichnet wurde.
- Die anderen, hier nicht einzeln ausgeführten Logistik-Marktsegmente zeigen zwischen 2019 und 2021 nur geringe nominale Veränderungen. Dahinter verbergen sich z.T. reale Mengenrückgänge, die aber durch Logistik-Kosten- und Preissteigerungen verdeckt werden. Die mächtigsten Treiber solcher Steigerungen sind – neben den erwähnten Entwicklungen in der See- und Luftfrachtlogistik – deutliche Kostensteigerungen im Bereich der Treibstoff- und Energiebeschaffung und der Personalaufwendungen.

Ausblick: Quo vadis TOP 100?

Die Studienreihe TOP 100 der Logistik untersucht seit nun 27 Jahren den deutschen sowie europäischen Logistikmarkt und bietet eine profunde Basis zur Analyse der Branche nach verschiedensten Facetten: z.B. aus Sicht von Verladern auf spezifische Leistungskategorien und Funktionsbereiche der Logistik, aus der Perspektive von Dienstleistern auf die verschiedenen Formen des Transports, aber auch grundsätzlich zur Erfassung der wirtschaftlichen Bedeutung logistischer Leistungen als Bindegliedglied produzierender Wertschöpfung. Nutzerinnen und Nutzer konstatieren: Die TOP 100 bietet bereits heute eine substantielle Datengrundlage für die Vermessung des Logistikmarktes.

Andererseits vermag ein turnusgemäß im Jahreszyklus herausgegebenes Informationswerk nur unzulänglich auf dynamische, im vorherigen Abschnitt bereits beschriebene Marktveränderungen einzugehen und zeitnah aktualisierte Sichten sowohl auf mikro- als auch makroökonomischer Ebene abzubilden. Aus diesem Grund migriert das Standardwerk der Logistikwirtschaft in eine interaktive und digitale Wissensplattform, welche die verschiedenen Perspektiven des Logistikmarktes, deren Zusammenhänge sowie auch die Wirkmechanismen umgebender Ökosysteme über die Zeit abbildet.

Ziel ist es, von Firmeneinzeldarstellungen bis hin zu Teil- und Gesamtmarktberichten eine fortlaufend aktualisierte Datengrundlage bereit zu stellen, und Nutzerinnen und Nutzern selbst die Möglichkeit zu geben, ihre Marktanalysen ad hoc und nach eigenen Prämissen zusammenzustellen.

Die in den vergangenen Jahren erzielten Fortschritte in der maschinellen Verarbeitung von Sprache eröffnen darüber hinaus Opportunitäten, aus einer stark wachsenden Menge an verfügbaren Daten (z.B. Text-Media-Daten aus News-Meldungen) Unternehmens-, Markt- und Brancheninformationen fortlaufend zu extrahieren und in eine Wissensrepräsentation des Logistikmarktes einzufügen. Geknüpft an weitere, sekundär verfügbare volks- und betriebswirtschaftliche Statistiken, aber auch an eigens primär erhobene Daten, resultiert daraus ein wachsender Wissensfundus, der auch ad hoc für Fragestellungen sehr unterschiedlicher Stakeholdergruppen des Logistikmarktes konzise Abfrageergebnisse liefert. Darüber hinaus erlaubt die komplementäre Nutzung maschineller Methoden zur Informations- und Wissensgenerierung erweiterte Informationsangebote über die digitale Plattform anzubieten, z. B.:

- Die Verbreitung neu entwickelter Leistungen von Start-ups und jungen Unternehmen im Logistikmarkt,
- ein segmentbezogenes Monitoring zu Nachhaltigkeitsmaßnahmen und ESG-Initiativen,
- technologische und wirtschaftliche Trends mit hohem Impact für den Logistiksektor oder
- maschinell erstellte News-Reports mit individuell festgelegtem Themenfokus.

Die Entwicklung der digitalen Wissensplattform zur Logistikwirtschaft wird dabei schrittweise erfolgen und sich eng an den Informationsbedürfnissen bestehender und neuer Logistik-Akteure und -Interessierten orientieren.

Unentbehrlich für Planer und Entscheider



Top 100 der Logistik 2020/2021

Die „Top 100 der Logistik“ liefert Ihnen Messungen und Analysen, Trends und Prognosen, Profile und Potenziale. Hier erfahren Sie, wie sich der deutsche Logistikmarkt entwickelt hat.

Top 100 der Logistik 2020/2021

Autor: Martin Schwemmer, Broschur oder PDF, Format: 165 x 240 mm, 448 Seiten, Erscheinungstermin: 21.10.2020, Preis: EUR 441,59 (inkl. MwSt.), ISBN Print: 978-3-96892-052-8, ISBN Digital: 978-3-96892-053-5

TOP 100 in European Transport and Logistics Services 2021/2022

Die „Top 100 in European Transport and Logistics Services“ liefert Ihnen die neuesten Kennzahlen, Analysen und Bewertungen zu Ländern, Branchen und Teilmärkten und den Top-Playern der europäischen Logistikwirtschaft.

Top 100 in European Transport and Logistics Services 2021/2022

Autoren: Martin Schwemmer, Peter Klaus; Broschur oder PDF, Format: 165x240 mm, Broschur, ca. 380 Seiten, Englisch, Erscheinungstermin: Oktober/November 2021, Preis: EUR 450,- (inkl. MwSt.), ISBN Print: 978-3-96892-101-3, ISBN Digital: 978-3-96892-102-0

**Jetzt
bestellen:**
[www.dvz.de/
bestellen-top100](http://www.dvz.de/bestellen-top100)

Ihre Bestellmöglichkeiten:



www.dvz.de/bestellen-top100



kundenservice@dvvmedia.com



040 237 14 240



DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg