

Executive
Summary



DVZ TOP 100

Ralph Blum · Peter Klaus · Raphael Leicht

TOP 100
in European Transport
and Logistics Services



2023
2024

Editor: Alexander Pflaum

Eine Studie der
Arbeitsgruppe für
Supply Chain Services
des Fraunhofer IIS



Fraunhofer
IIS

I. Turbulente Zeiten für die europäische Logistik

Die Logistik ist einer der größten und dynamischsten Zweige der europäischen Wirtschaft. Das zeigen die „Top 100“ Studien seit vielen Jahren. Aber Turbulenzen solchen Ausmaßes, wie wir sie in der Corona- und Krisenperiode von 2020 bis 2022/23 gesehen haben, gab es noch nicht. Das bezieht sich sowohl auf das Auf und Ab der Umsatzwerte und Mengenvolumen von Jahr zu Jahr als auch noch viel mehr auf die extreme Unterschiedlichkeit dieser Entwicklungen im Vergleich unter den europäischen Ländern und den verschiedenen Logistik-Marktsegmenten: Grund dafür sind Mengenschwankungen durch temporäre Lockdowns, Verkehrswege-Disruptionen sowie die Folgen politischer Brandherde, welche die Marktsegmente und Länder ganz unterschiedlich betroffen haben. Im Bereich der globalen See-, Luftfracht und Forwarder-Märkte gab es Preisfluktuationen bisher unbekannten Ausmaßes – während in anderen Marktsegmenten nur die allgemeinen Inflationsentwicklungen wirkten. Ein sprunghaftes Wachstum des E-Commerce brachte KEP-Diensten hohe Zuwächse, während z.B. in Bulklogistik- und Automotive-nahen Märkten Mengenrückgänge zu verzeichnen waren.

Der Anspruch der „Top 100“ Studien ist es, die quantitativen Auswirkungen solcher Entwicklungen auf die Logistikmärkte zu erfassen und regelmäßig zu dokumentieren. Die angesprochenen Turbulenzen und Wachstumsdiskrepanzen im Vergleich der europäischen Länder und Marktsegmente haben es jedoch notwendig gemacht, die Schätz- und Auswertungsmethoden der „Top 100“ Studien zu schärfen und dafür zusätzliche – nach den Besonderheiten jedes Landes differenzierte – Datenquellen zu erschließen.

Im Oktober 2024 wird die nächste Ausgabe der „Top 100 in European Transport and Logistics Services“ Studie in englischer Sprache erscheinen. Sie wird einen detaillierten Überblick zu den Entwicklungen der Logistik auf der Ebene Gesamteuropas, der 30 Länder und der großen Teilmarkt-Segmente liefern. Alle Daten sind für die gesamte Periode 2019 bis 2023 auf Basis der methodischen Verbesserungen neu berechnet. Dieser Kurzbericht gibt eine Vorschau zu ausgewählten Ergebnissen, die – jedenfalls bis einschließlich 2022 – bereits vorliegen:

- Abschnitt II: Die Logistikwirtschaft in Europa 2019 bis 2022: Mengenleistungen und Umsatzwerte
- Abschnitt III: Entwicklungen auf der Ebene der elementaren Logistikaktivitäten Transport, Umschlag/Lagerung, Beständehaltung und begleitende Prozesse
- Abschnitt IV: Logistik-Marktvolumen und Strukturen im Vergleich zwischen ausgewählten europäischen Ländern
- Abschnitt V: Besondere Entwicklungen in ausgewählten Logistik-Marktsegmenten: Straßentransport, globale Luft- und Seetransporte und Spedition
- Abschnitt VI: Erste Vorschau auf die Daten für das Jahr 2023, 2024 und wahrscheinliche weitere Entwicklungen.

In einem kurzen Anhang für an den Methoden interessierte Leser der Studie sind die wichtigsten Fakten zu der erweiterten Datenbasis und den angewandten Schätzverfahren dargestellt.

IMPRESSUM

© 2024 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

II. Die Logistikwirtschaft in Europa 2019 bis 2022: Mengenleistungen und Umsatzwerte

Die Entwicklung des Logistik-Umsatzwertvolumens für die 30 erfassten europäischen Länder vom Vor-Coronajahr 2019 bis (zunächst) 2022 ist in Abbildung 1 dargestellt. Die oberste fett hervorgehobene Linie zeigt, dass das „nominale“ europäische Logistikvolumen im ersten Jahr der Pandemie leicht zurückging (von € 1.334 Mrd. auf € 1.314 Mrd.). Das ist die Folge der Lockdowns, Lieferkettenunterbrechungen und allgemeinen Verunsicherung. 2021 zeigt einen sehr starken Anstieg der Logistik-Umsatzwerte auf € 1.521 Mrd., gefolgt von einem moderaten weiteren Anstieg 2022 (auf die noch endgültig zu ermittelnden rückläufigen Werte für 2023 wird unten im Abschnitt VI eingegangen).

Das nominale Logistik-Umsatzwertvolumen der europäischen Länder 2021 und 2022 ist weitaus stärker angestiegen als das „reale“ Bruttoinlandsprodukt (durch die unterste gestrichelte grüne Linie repräsentiert) und die Transport-Mengenleistung (repräsentiert durch die mittlere gestrichelte grüne Linie in der Mitte). Bis 2022 ist das Logistik-Umsatzwertvolumen auch stärker angestiegen als das „nominale“ BIP (durch die durchgezogene blaue Linie repräsentiert). Das ist die Folge dramatischer Frachtratensteigerungen in den globalen See- und Luftverkehren, von Produktivitätsverlusten in vielen weiteren Teilmärkten der Logistik (welche durch die zu Beginn angesprochenen Turbulenzen und Engpässe verursacht sind), sowie auch des starken Wachstums kostenintensiver E-Commerce- und Expressfrachtaktivitäten in dieser Periode.

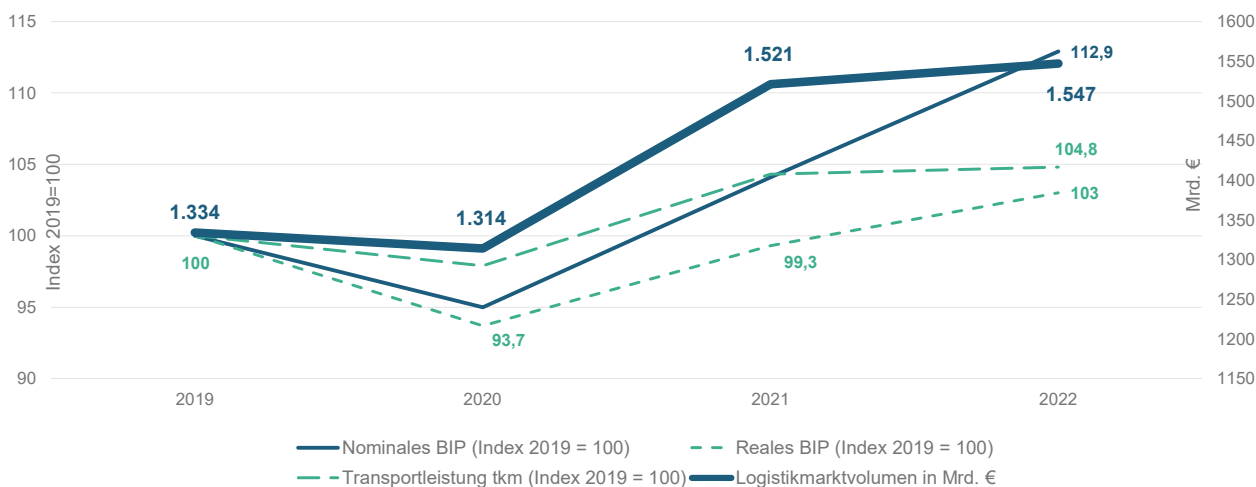


Abbildung 1: Das „große Bild“ der Entwicklung des europäischen Logistikvolumens in Relation zu ausgewählten ökonomischen Basisindikatoren, Darstellung indiziert (2019 = 100)

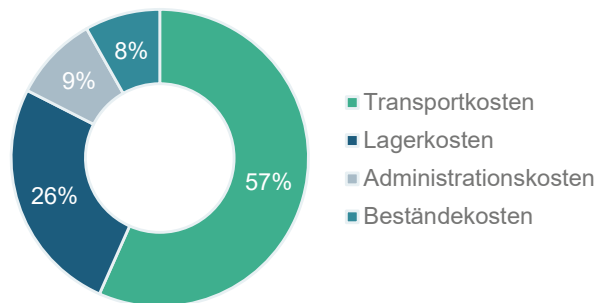
Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

Die europäische Logistikwirtschaft hat 2020 bis 2022 eine Phase der Turbulenzen in Verbindung mit vielfältigen Kostensteigerungen in den Teilmärkten für globale Luft- und Seefrachttransporte und -spedition durchlebt. Daraus ergaben sich auch ganz außerordentliche Profitabilitätszuwächse für die beteiligten Logistikdienstleister.

III. Die elementaren Logistikaktivitäten: Transport, Umschlag/Lagerung, Bestandehaltung und begleitende Prozesse

Erstmals liefert die neue „Top 100“ Studie auch präzisierte datenbasierte Einsichten in die Kostenanteile, die auf die elementaren Logistikaktivitäten des Transports, des Umschlags und der Lagerung, auf die Bestandehaltung (Kapitalverzinsung und Wertabschreibungen) sowie die begleitenden administrativen Prozesse und Mehrwertaktivitäten entfallen.

Abbildung 2:
Verteilung der
elementaren Logistik-
aktivitäten in den
EU30 Ländern 2022.
Quelle:
Arbeitsgruppe für Supply Chain
Services des Fraunhofer IIS



Für die EU-30-Länder machen die Transportkosten im Jahr 2022 mit 57% mehr als die Hälfte der Gesamtaufwendungen aus. Mit mehr als einem Viertel dieser Aufwendungen stellen Lager- und Umschlagskosten den zweitgrößten Kostenblock dar, gefolgt von Administrations- sowie Beständekosten, welche sich mit 9% und 8% die übrigen Aufwendungen aufteilen (Abbildung 2).

Abbildung 3 zeigt, wie sich diese Aktivitäten im Verlauf der turbulenten Jahre 2019 bis 2022 entwickelt haben. Der weitaus stärkste Treiber der Anstiege waren die Transportaufwendungen.

Abbildung 3 zeigt, wie sich diese Aktivitäten im Verlauf der turbulenten Jahre 2019 bis 2022 entwickelt haben. Der weitaus stärkste Treiber der Anstiege waren die Transportaufwendungen.

Anders als die Transportkosten sowie die Administrationskosten gingen die Lager- und Beständekosten im Jahr 2020 zunächst zurück. Als Folge der Turbulenzen von 2020 und 2021 der Wirtschaft sahen sich Unternehmen gezwungen, der „Resilienz“ ihrer Versorgungsketten erhöhte Priorität zuzuweisen. Darin dürfte die Erklärung für den Wiederanstieg der Beständekosten nach 2021 liegen.

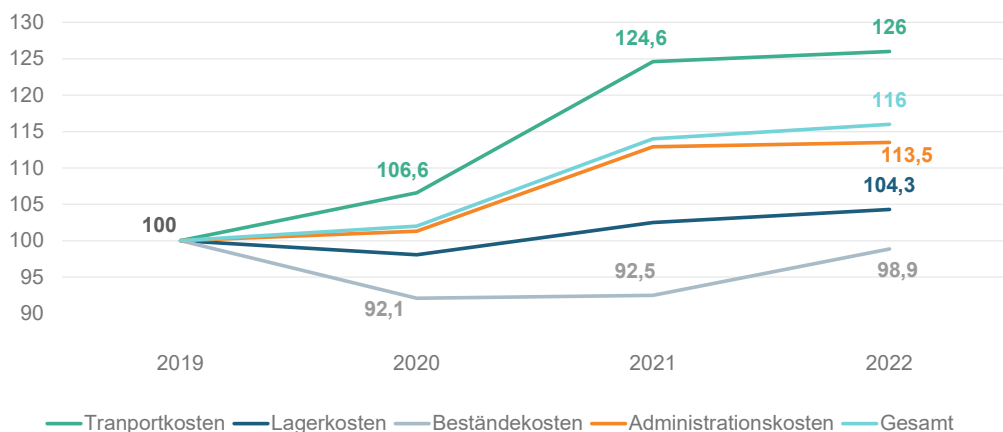


Abbildung 3: Entwicklung der Aufwendungen für die vier elementaren Logistikaktivitäten 2019-2022, Darstellung indiziert (2019 = 100)

Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

IV. Logistik-Marktvolumen und Strukturen im Vergleich zwischen ausgewählten europäischen Ländern

Ein weiteres Ergebnis der neuen „Top 100“ Studie ist ein aktualisiertes Ranking des gesamtwirtschaftlichen Logistik-Umsatzwertvolumens auf der Ebene der 30 untersuchten europäischen Länder. Für das Jahr 2022 – dem Jahr, in dem die Turbulenzen der Logistikwirtschaft die krassen Auswirkungen zeigten – ergeben sich für die sieben größten dieser Länder folgende Werte:

320 Mrd. €	178 Mrd. €	163 Mrd. €	143 Mrd. €	118 Mrd. €	78 Mrd. €	75 Mrd. €
Deutschland	Frankreich	UK	Italien	Spanien	Niederlande	Polen

Abbildung 4: Logistik-Umsatzwertvolumen ausgewählter europäischer Länder 2022
 Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

Die aktuelle Studie erlaubt es auch, die ganz unterschiedlichen Strukturen der Logistikwirtschaft der Länder sichtbar zu machen, wie in Abbildung 5 illustriert wird:

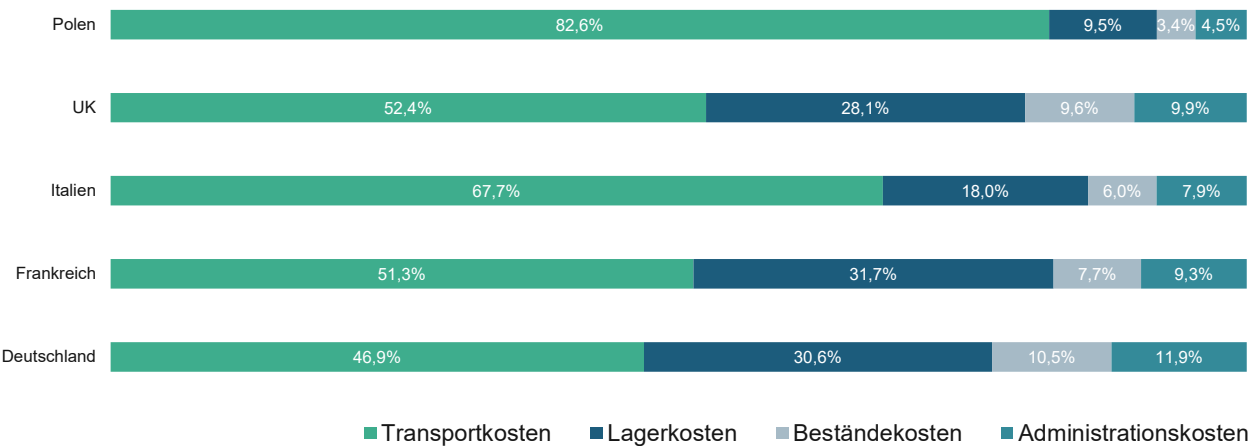


Abbildung 5: Strukturen und unterschiedliche Bedeutung der Logistikaktivitäten ausgewählter Länder im Vergleich
 Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

Besonders auffällig ist der hohe Anteil, den die Transportaktivitäten in Polen stellen. Dies weist darauf hin, dass sich in Europa eine hohe Arbeitsteiligkeit der Logistik zwischen den Ländern entwickelt hat. Polen ist mit fast einer Million LKW-Fahrern zum „Trucker“ Europas geworden. Ein hoher Anteil seiner Transportleistungen wird jedoch von anderen europäischen Ländern „importiert“, die deshalb (relativ zum Gesamt-Logistikvolumen) deutlich geringere Anteile an eigenen Transportleistungen erbringen – wie Deutschland, UK und Frankreich zeigen.

Auf Deutschland – größter Exporteur Europas mit einem hohen Anteil an den europa- und weltweiten Logistikdienstleistungen– entfällt ein entsprechend höherer relativer Anteil auf Aufwendungen für administrative Aktivitäten sowie Lageraktivitäten und Bestände.

Die Unterschiedlichkeit der Logistikstrukturen der europäischen Länder ist in Abbildung 6 noch einmal in anderer Weise illustriert:

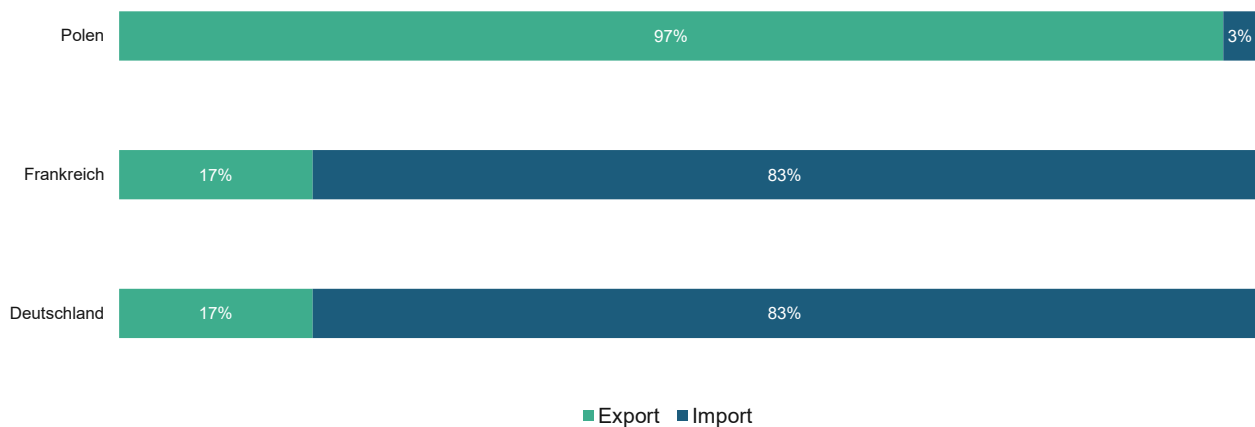


Abbildung 6: „Logistik Import-/Exportquote“ des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs ausgewählter EU-30 Länder im Jahr 2022, gemessen an der Tonnage
 Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

Die Daten für Polen zeigen, dass das Land Polen 97% seiner Exporte in andere Länder mit eigenen LKW befördert, nur 3% mit LKWs, die in anderen europäischen Ländern beheimatet sind.

Für Frankreich und Deutschland ist das Verhältnis nahezu umgekehrt: Jeweils rund 83% der Exportgüter aus diesen Ländern werden mit „fremden“ LKWs – also „importierter“ Transportleistung befördert, nur 17% mit „eigenen“ LKWs.

V. Besondere Entwicklungen in ausgewählten Logistik-Marktsegmenten: Straßentransport, globale Luft- und Seetransporte und Spedition

Für eine Studie der Logistikwirtschaft im Verlauf der turbulenten Jahre 2020 bis heute ist die Frage von ganz besonderem Interesse, welche Bereiche und Teilmarktsegmente am meisten zu dem in Abbildung 1 oben gezeigten Anstieg des europäischen Logistik-Umsatzwertvolumens beigetragen haben.

Die Abbildung 7 verweist auf weitere interessante Fakten.

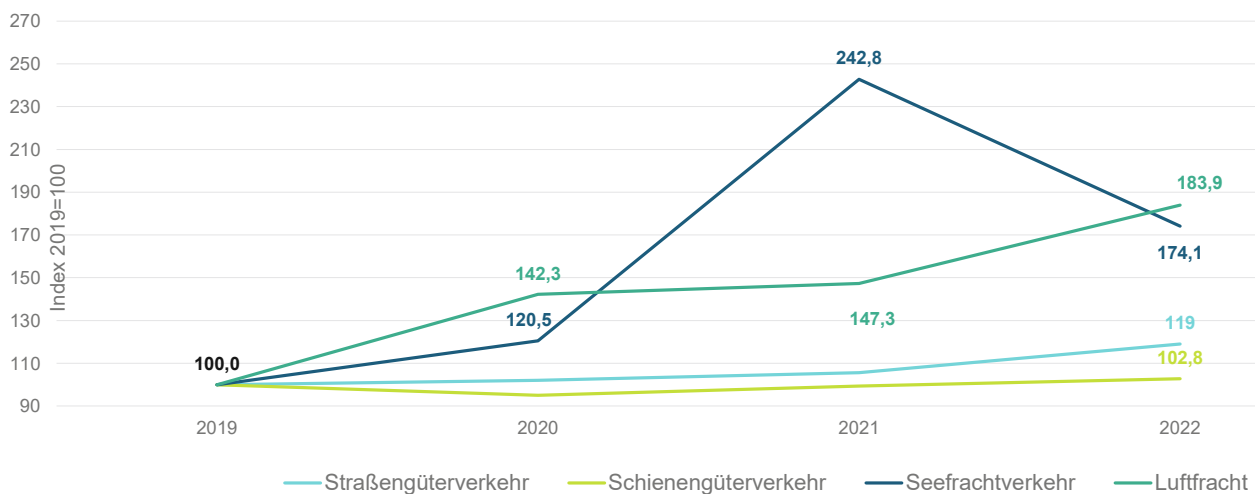


Abbildung 7: Entwicklung der durchschnittlichen Kostenwerte pro Tonne bei ausgewählten Verkehrsträgern 2019-2022 Darstellung indiziert (2019 = 100)

Quelle: Arbeitsgruppe für Supply Chain Services des Fraunhofer IIS

Es werden die Durchschnittskostenwerte pro Tonne für den Straßen- und Schienengüterverkehr sowie für die See- und Luftfracht über alle 30 EU-Länder gezeigt. Während die Kostenwerte pro transportierter Tonne Fracht im Straßengüterverkehr moderat gestiegen sind und sich im Schienengüterverkehr kaum verändert haben, sind vor allem die Raten in See- und Luftfracht auffällig. Wie im Voraus bereits angedeutet, gab es hier immense Anstiege, die in der indizierten Darstellung gut abzulesen sind. Im Seefrachtverkehr stiegen die durchschnittlichen Kosten pro Tonne auf dem Höhepunkt im Jahr 2021 auf fast das 2,5-fache des Werts von 2019 an.

Während die Kostenwerte für die Luftfracht auch im Jahr 2022 noch gestiegen sind, hat sich jedoch bereits im Jahr 2022 eine Trendumkehr in der Seefracht eingestellt, wobei der Wert immer noch fast 75% über dem Wert von 2019 lag. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Werte in 2023 und 2024 wieder deutlich normalisieren.

VI. Erste Vorschau auf die Daten Jahr 2023, 2024 und wahrscheinliche weitere Entwicklungen

Mit der im Oktober 2024 erscheinenden vollen Ausgabe der neuen europäischen „Top 100“ Ausgabe werden die detailliert geschätzten Ergebnisse zu dem europäischen Logistik-Gesamtwertvolumen verfügbar sein. Derzeit fehlen dazu noch einige wichtige statistische Basiswerte. Es ist jedoch mit Sicherheit zu erwarten, dass 2023/2024 einen kräftigen Rückgang gegenüber dem Wert von € 1.547 Mrd. für 2022 (s.o. Abbildung 1) erbringen wird. Die außerordentlichen Anstiege der Logistikaufwände für globale Luft und Seetransporte in 2021 und 2022, auch für KEP-Leistungen, haben sich seither weitgehend normalisiert. Die abgeflachten, aber weiterhin bestehenden allgemeinen wirtschaftlichen Inflations-Effekte sorgen jedoch dafür, dass auch 2023/2024 das Niveau der europäischen Logistik „nominal“ weiterhin deutlich über dem Niveau der Vor-Corona Zeit liegen wird – wenn nicht neue weltpolitische Ereignisse und andere Turbulenzen zuschlagen.

Logistik bleibt spannend!

Anhang: Zu Begriffen, Datenbasis und Methodik

Begriffe:

Die Logistikdefinition der „Top 100“ schließt alle Leistungen des Transports von Gütern, des Umschlags und der Lagerung, die Beständehaltungskosten sowie damit eng verbundene administrative Prozesskosten und Mehrwertleistungen („TUL“-Logistikbegriff).

Es wird zwischen „realen“ Logistikgrößen und -entwicklungen unterschieden, die sich auf Tonnen, Sendungszahlen, Entfernungen, Mitarbeiter- sowie Transporteinheiten beziehen, gegenüber „nominalen“ Logistikgrößen, die sich auf den Umsatz bzw. den Umsatzwert von Logistikleistungen beziehen, jeweils gemessen in EURO. Die für die 30 erfassten europäischen Länder (die 27 aktuellen EU-Länder zuzüglich UK, Schweiz und Norwegen) ermittelten Logistik-Umsatzwerte enthalten sowohl die konsolidierten Umsätze der Logistik-Dienstleister, die diese mit Auftraggebern aus der weiteren Wirtschaft erzielen, so wie auch die nach Kosten bewerteten Eigenleistungen von Verladern/Logistik-Auftraggebern für „Werkverkehrs“-Transporte, eigenbetriebene Lager und Beständekosten.

Die Umsatzwerte von Grenzen überschreitenden Transportleistungen werden einheitlich dem jeweiligen Verloader-/Versandland zugerechnet.

Datenbasis:

Ein großer Anteil der für die „Top 100“ Studien ausgewerteten Primärdaten sind von der europäischen Statistikbehörde EUROSTAT, die Ihre Daten wiederum von den nationalen Statistikämtern der Länder bezieht. Wo solche Daten nicht vorliegen, werden Quellen wie die Web-Veröffentlichungen von Verbänden, Unternehmen und Fachpresse herangezogen, wenn verfügbar. Wo Datenlücken anderweitig nicht geschlossen werden können, nutzt das „Top 100“ Team eigene Interpolation, Projektion und seine Erfahrungswerte.

Zum „Top 100“-Prozess für die Schätzung nationaler Logistik-Umsatzwerte:

Amtliche und anderweitig wissenschaftlich erstellte, öffentlich zugängliche Schätzungen nationaler Logistik-Umsatzwerte sind nicht verfügbar. Ein Grund dafür ist, dass die Logistikwirtschaft in den Klassifikationssystemen der amtlichen Statistiken nicht dargestellt wird. Die entsprechenden Daten sind unter Klassifikationen wie „Transport und Verkehr“ – die oft Güter- und Personentransport zusammenfassen – oder unter Wirtschaftszweigen wie Dienstleistungen, Handel, Verarbeitendes Gewerbe. Insbesondere die eindeutige Identifizierung von Daten zur Logistik-Dienstleistungswirtschaft und Daten zur Eigenlogistik der auftraggebenden Wirtschaftszeile ist deshalb recht komplex.

Die „Top 100“ nutzt die Technik der Triangulation – d.h. die Schätzung gesuchter Daten auf mehreren unabhängigen Wegen, wo immer möglich. Voneinander abweichende Schätzungen werden dann gemittelt. Ein weiteres pragmatisches Vorgehen besteht darin, dass Daten zunächst in solchen Bereichen ermittelt und ausgewertet werden, wo die statistische Datenlage relativ günstig ist. Das gilt z.B. für LKW-Transporte in Europa, deren Leistungen in Tonnen, Kilometern, eingesetzten LKW – und auch deren Kosten – relativ sicher und in hoher Detaillierung ermittelbar sind. Von diesen können dann statistisch weniger gut unterstützte Daten abgeleitet werden, wie z.B. zu Lager- und Umschlagsleistungen, weil deren Mengenvolumen eng mit Transportmengendaten korrelieren. Das „Top 100“-Verfahren nutzt vielfältige weitere Korrelationsbeziehungen zwischen statistisch nachweisbaren und nicht nachweisbaren Sachverhalten. In den Vollausgaben der Studie sind diese dokumentiert.

Ein Anspruch auf letzte Genauigkeit der „Top 100“ Schätzergebnisse ist bei der Komplexität der Datensituation niemals erreichbar. Die vieljährigen Erfahrungen und Bemühungen des Teams um die Verbreiterung der Datenbasis und der Schätzverfahren dürften aber dafür stehen, dass den ermittelten Ergebnissen für praktische Zwecke der Verfolgung der Logistik-Branchenentwicklung und ihrer Teilmärkte vertraut werden kann.