



Transport und Logistik: Am Scheideweg?

Claus Korschinsky

Prokurist Volkswirtschaft und Research

Erftstadt-Liblar, 7. November 2006

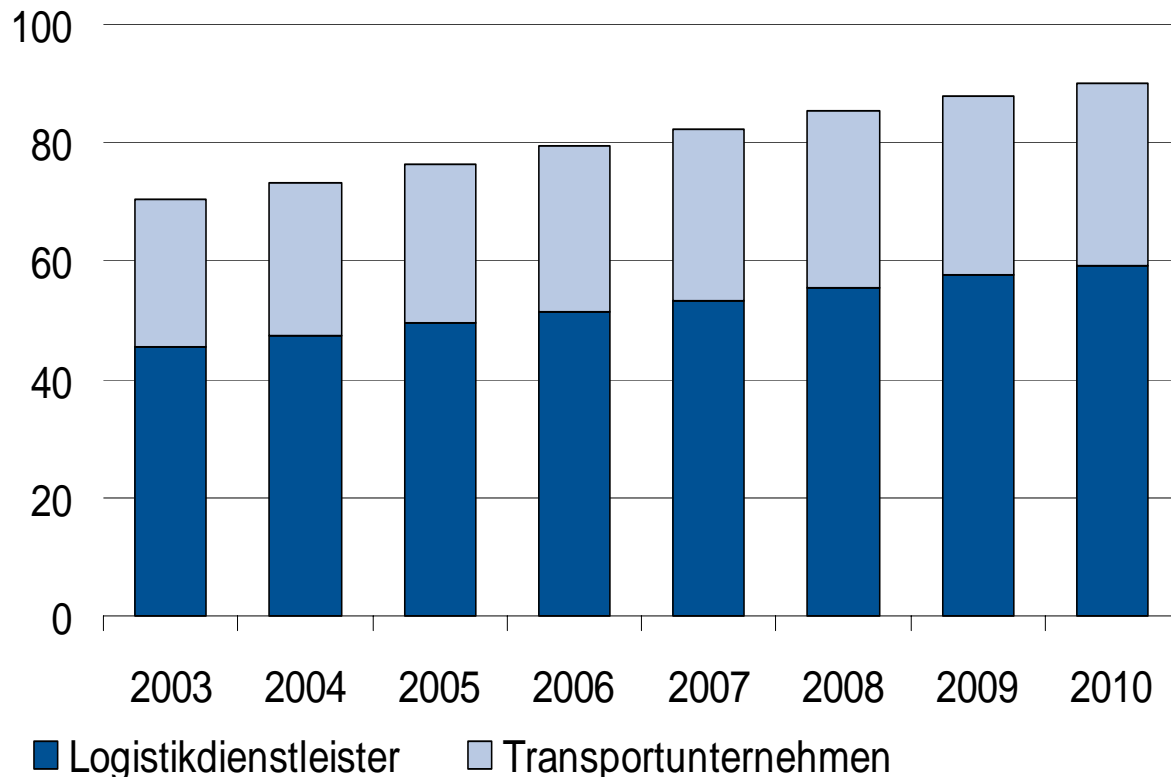


Deutsche Industriebank

- 1. Marktentwicklung in Deutschland und Europa**
2. IKB-Kennziffernvergleich: Differenzierte Entwicklung in der Transport- und Logistikbranche
3. Ausblick

Transport und Logistik in Deutschland

Mrd. €

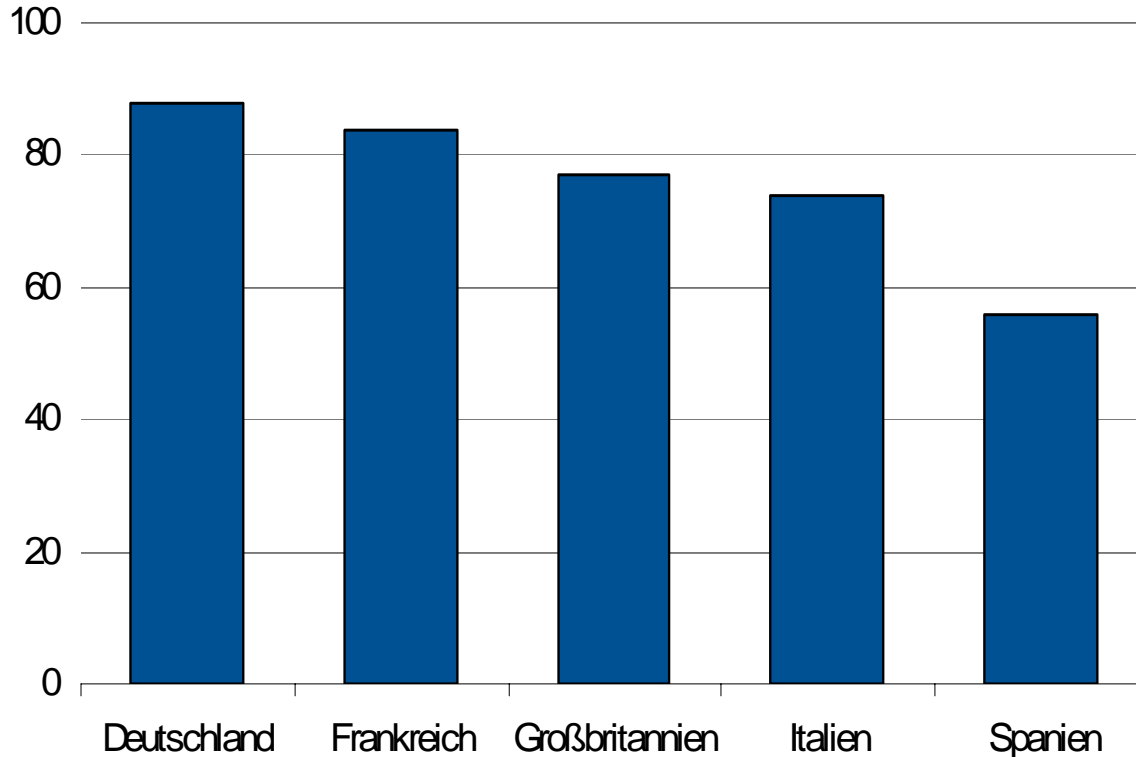


- Ø Wachstumsraten 2005 - 2010:
 - Gesamt: 3-4 % p.a.
 - Logistik: rd. 4 % p.a.
 - Transport: rd. 3 % p.a.

Quellen: Feri; eigene Berechnungen; IKB-Prognose

Die größten Logistikmärkte* in Europa 2004

Mrd. €



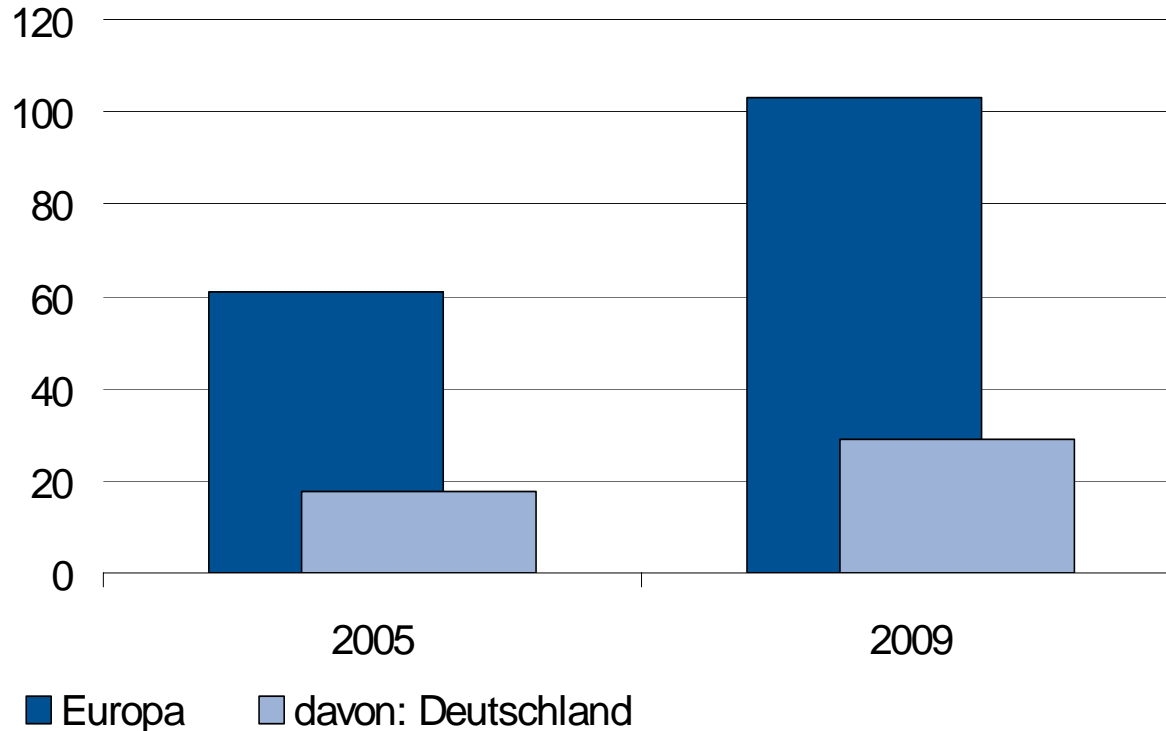
- Ø Wachstumsraten bis 2010:
 - Deutschland, Frankreich, Großbritannien: 4-5 % p.a.
 - Italien: 6 % p.a.
 - Spanien: 8 % p.a.

* einschließlich Infrastrukturbetreiber

Quellen: Eurostat; Feri; IKB-Schätzungen

Kontraktlogistik in Europa

Mrd. €



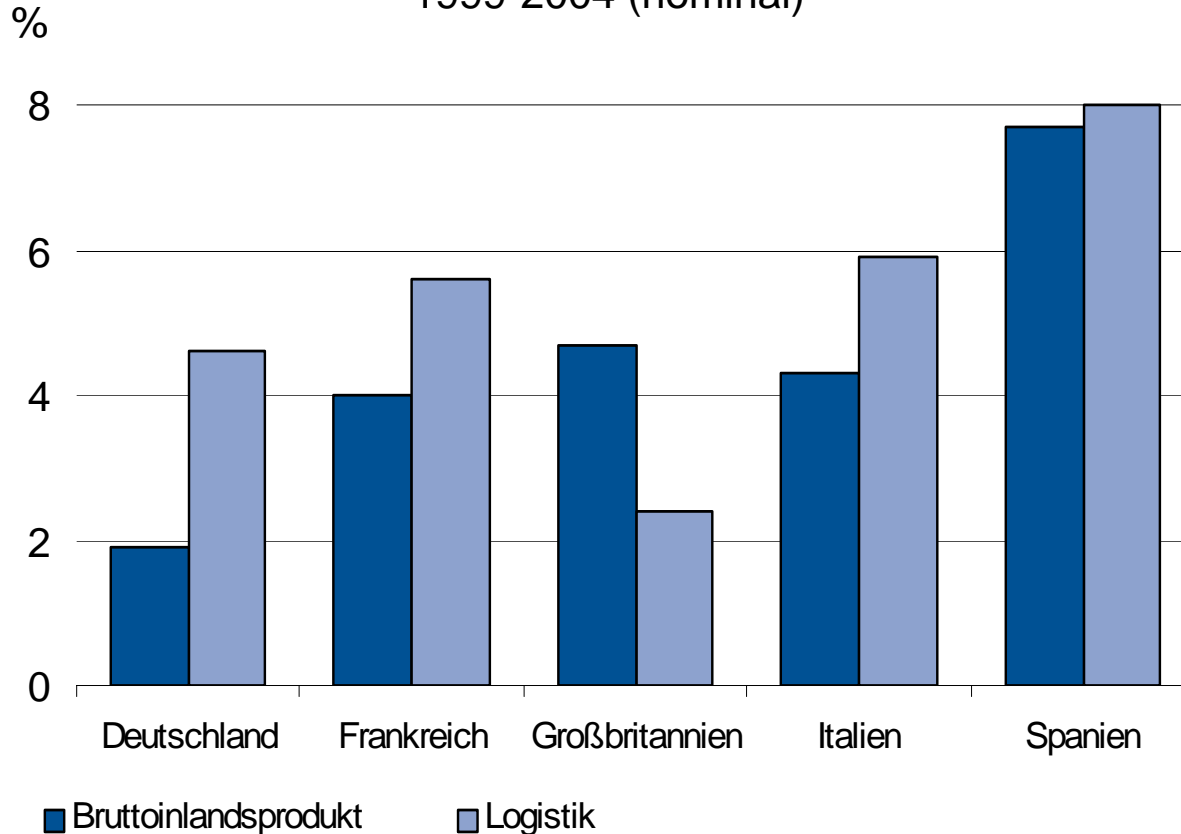
- Wachstumsraten von 10 bis 15 % p.a. möglich

Quellen: Prof. Klaus "Die Top 100 der Logistik"; eigene Berechnungen; IKB-Prognose

Durchschnittliche Entwicklung von Bruttoinlandsprodukt und Logistikumsätzen*

6

1999-2004 (nominal)

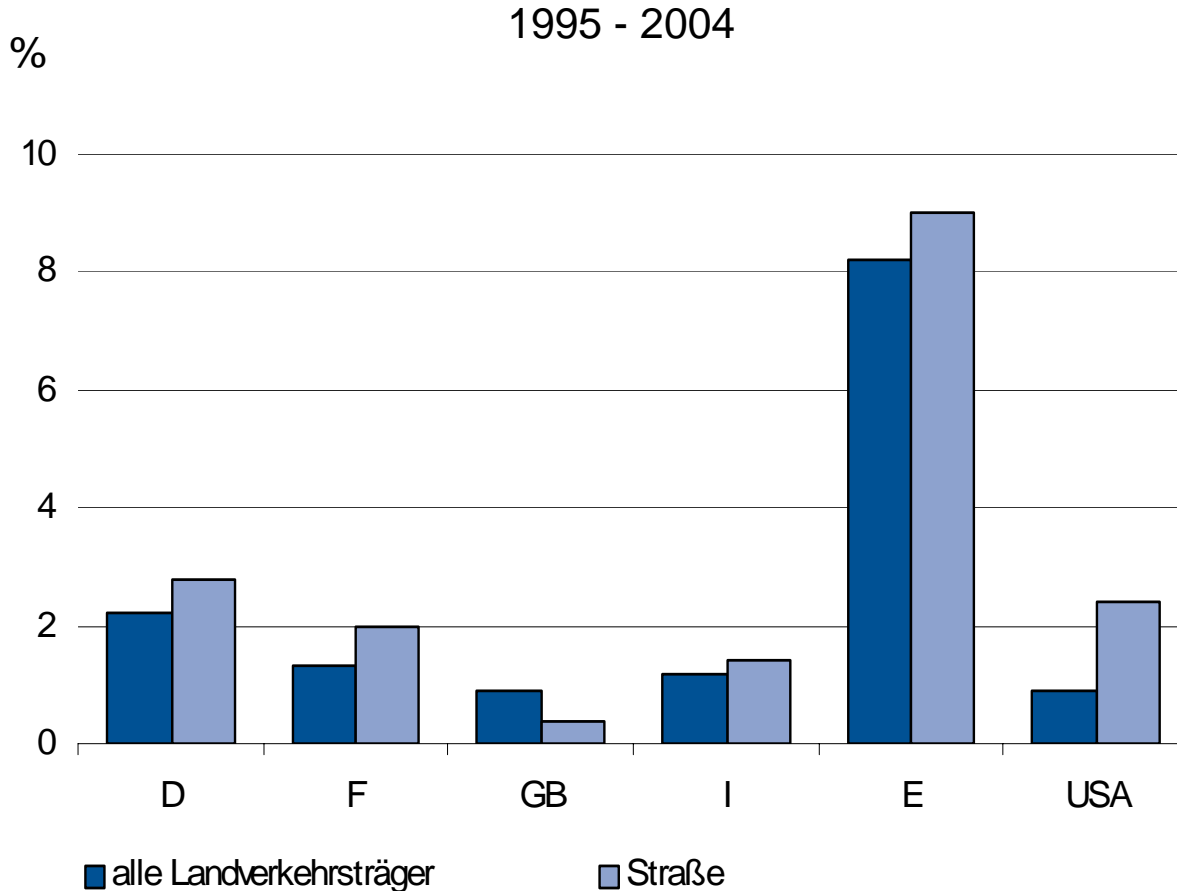


- Umsatzzuwächse liegen teilweise deutlich über nominalen BIP-Steigerungsraten
- In D erreichen **Ø Wachstumsraten** im Logistikbereich etwa das 2,5-Fache des BIP-Wachstums

* einschließlich Infrastrukturbetreiber

Quellen: Eurostat; Feri; IKB-Schätzungen

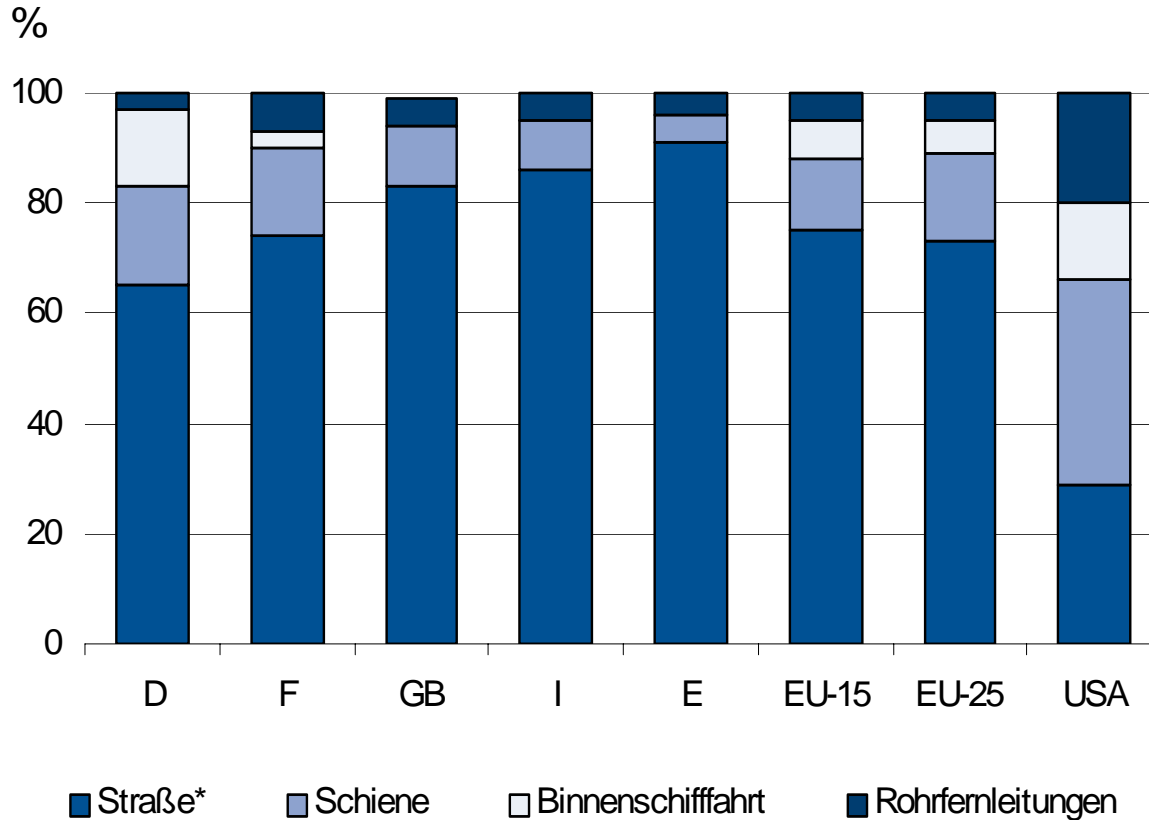
Durchschnittliche Entwicklung der Transportleistung im Landverkehr



- Ausmaß der **Exporttätigkeit** eines Landes beeinflusst Höhe der Transportleistung
- In D hat die Transportleistung im Vergleich **überdurchschnittlich** zugenommen

Quellen: EU; Eurostat; U.S. Department of Transportation; eigene Berechnungen

Modale Güterverkehrsleistung der Landverkehrsträger 2004



- **Straße** konnte trotz ihrer dominanten Stellung weiter Marktanteile gewinnen
- **Schiene** konnte europaweit Marktanteil kaum ausdehnen

* Berücksichtigt werden nur Transporte von Fahrzeugen, die im Berichtsland registriert sind

Quellen: EU; Eurostat; U.S. Department of Transportation; eigene Berechnungen

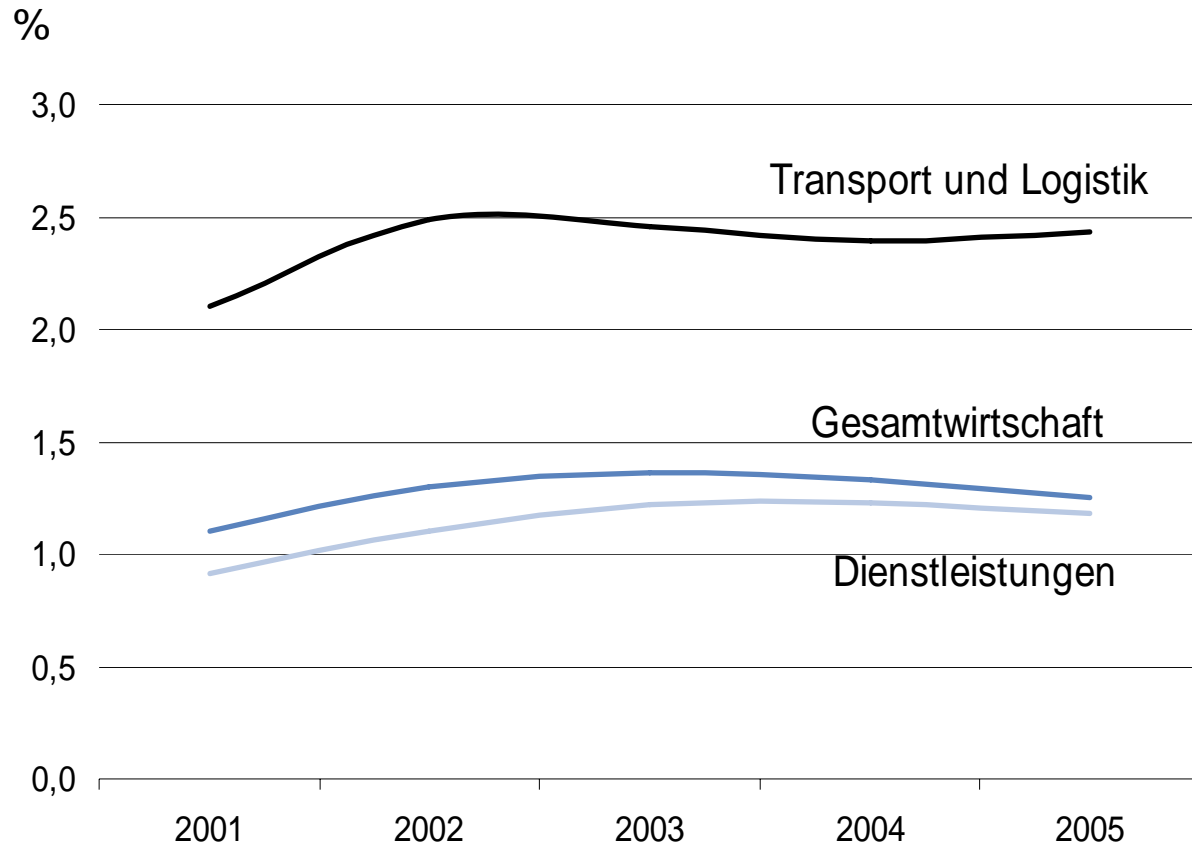
Kennziffern im Vergleich (Straße)

Straßengüterverkehr: Kennziffern im Vergleich 2004				
	Transportleistung in Mrd. tkm	Wachstum Transportleistung 1995 - 2004 p.a. in %	Autobahn-km je tsd. Straßen-km (Autobahndichte)	Transportleistung/ Autobahndichte (Mrd. tkm/km)
Deutschland	304	2,8	19	16
Frankreich	212	2,0	10	20
Großbritannien	168	0,4	9	19
Italien	197	1,4	10	20
Spanien	221	9,0	15	14
Polen	103	8,1	1	96
Tschechien	46	4,4	4	11
Rumänien	37	7,3	2	24
EU-15	1.460	3,0	-	9
USA*	2.035	2,4	12	174

*Zahlen bis 2003

Quellen: Eurostat; Statistisches Bundesamt; OECD;
U.S. Department of Transportation; eigene Berechnungen

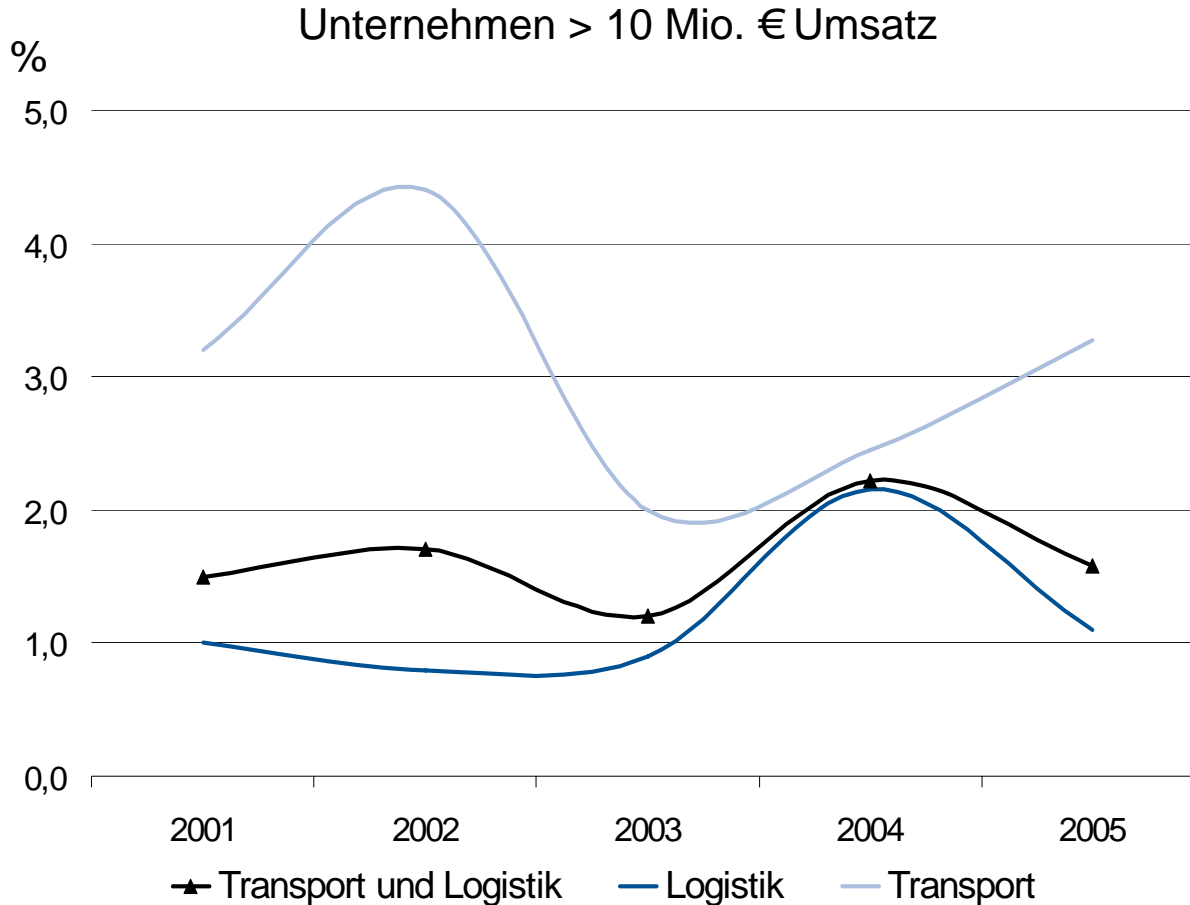
Entwicklung ausgewählter Insolvenzquoten



- Insolvenzzahlen im Transport- und Logistikgewerbe befinden sich auf überdurchschnittlichem Niveau

Quellen: Statistisches Bundesamt; Creditreform; eigene Berechnungen

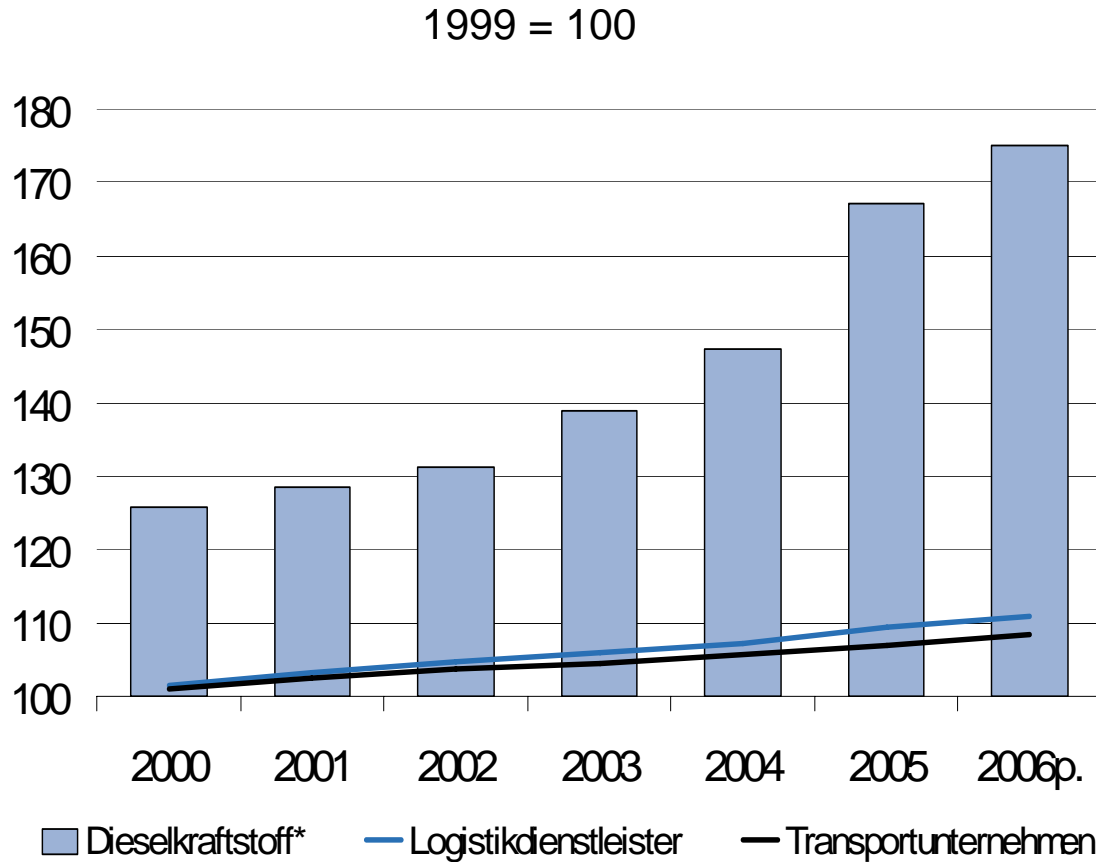
Insolvenzquoten Transport und Logistik



- **Kleinere Firmen** leiden stärker unter den schwierigen Marktbedingungen
- **Transporteure** weisen ein deutlich höheres Ausfallrisiko auf

Quellen: Statistisches Bundesamt; Creditreform; eigene Berechnungen

Preisentwicklung von Logistikdiensten vs. Kraftstoffkosten



- Diesekraftstoffpreise haben sich seit 1999 um **drei Viertel erhöht**
- Nur **teilweise** Überwälzung der Kraftstoffpreise möglich

* = Durchschnittliche Tankstellenpreise

Quellen: Feri; MWV; eigene Berechnungen

1. Marktentwicklung in Deutschland und Europa
- 2. IKB-Kennziffernvergleich: Differenzierte Entwicklung in der Transport- und Logistikbranche**
3. Ausblick

Ausgewählte Kennziffern

in % der Gesamtleistung

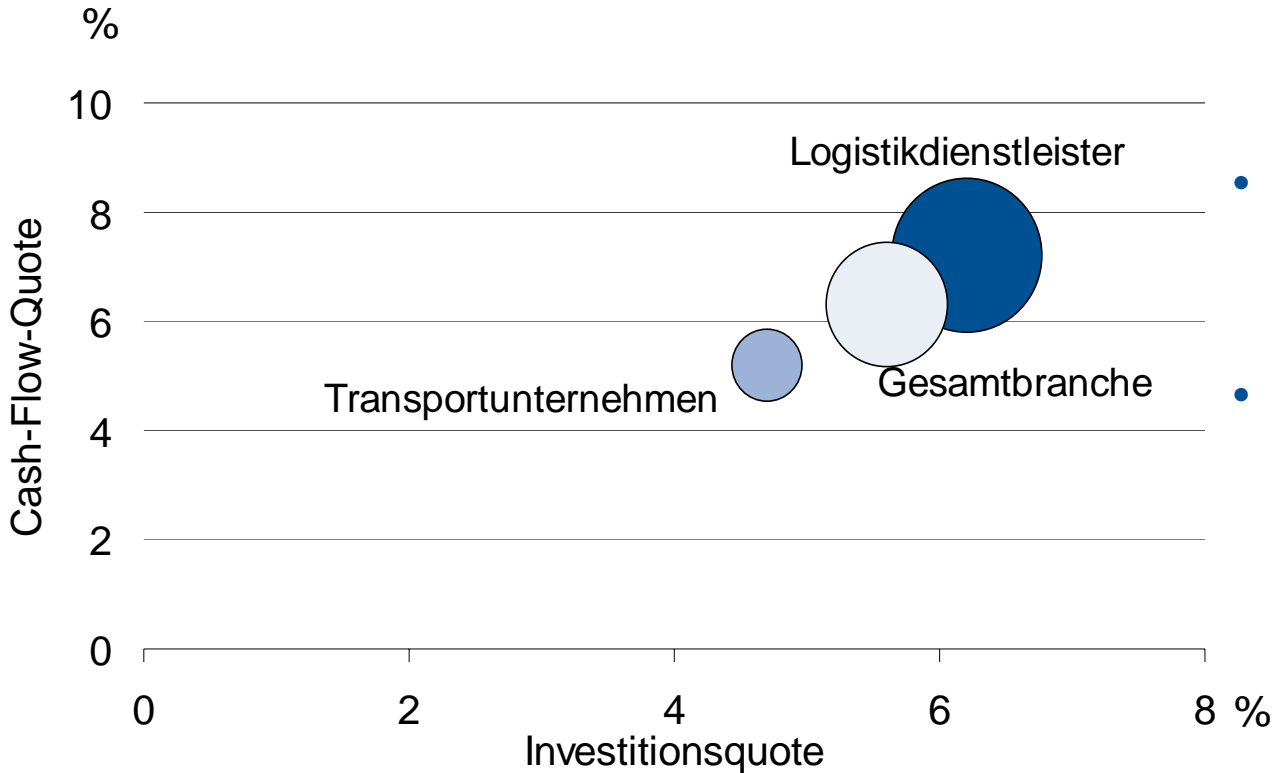
	2003		2004		Trend 2005	
	Transport	Logistik	Transport	Logistik	Transport	Logistik
Materialeinsatz	53,0	50,4	56,2	50,3	➔	➔
Personalaufwand	24,2	26,8	23,8	26,0	➔	➔
EBITDA	6,2	8,2	6,0	8,0	➔	➔
Betriebs- und Finanzergebnis	0,5	3,5	1,0	3,9	➔	➔
Cash-Flow	5,1	7,3	5,0	7,4	➔	➔
Investitionsquote	5,8	8,8	4,4	4,8	➔	➔
Eigenmittelquote*	19,9	24,8	21,2	28,7	➔	➔

- Im Branchenvergleich deutliche Unterschiede bei Kosten- und Ertragsstrukturen
- Starke Belastung durch gestiegenen Materialeinsatz (Energiekosten)
- Logistikdienstleister konnten Ertragskennziffern auf höherem Niveau stabilisieren

Quelle: IKB-Kennzifferauswertung

* in % der Bilanzsumme

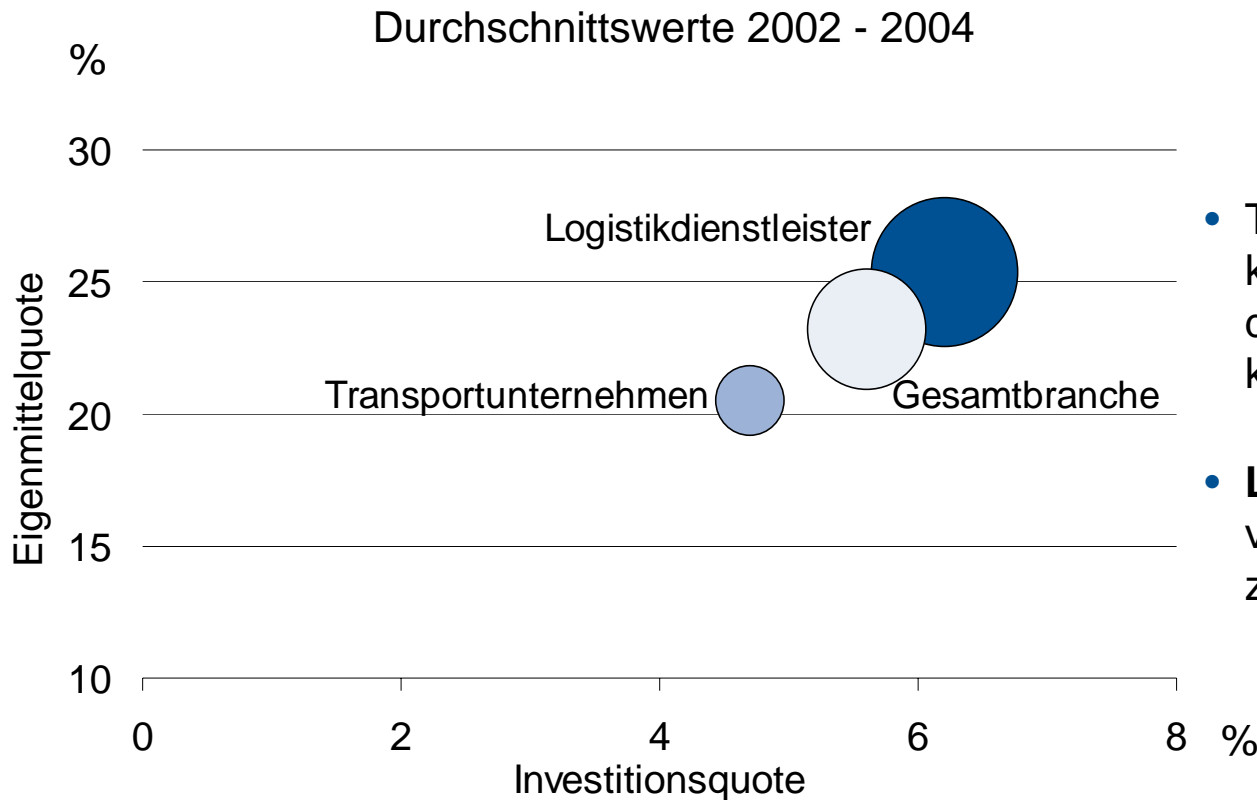
Durchschnittswerte 2002 - 2004



- Schwache Innenfinanzierungskraft → geringe Investitionsneigung der **Transporteure**
- **Logistikdienstleister** zeigen signifikant höhere Bereitschaft für Investitionen

Quelle: IKB-Kennzifferauswertung

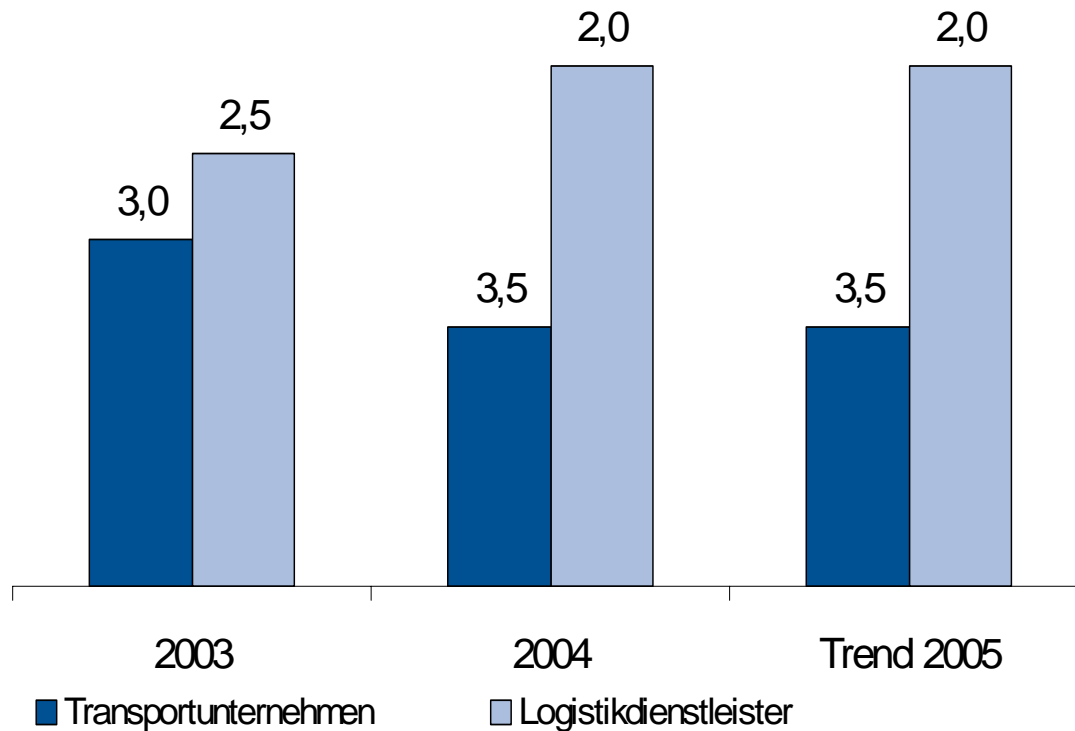
Eigenmittel- und Investitionsquote



- Trotz Investitionszurückhaltung konnte das **Transportgewerbe** die geringe Eigenmittelbasis kaum erhöhen
- **Logistikdienstleister** nutzen vorsichtige Investitionspolitik zur Konsolidierung

Quelle: IKB-Kennzifferauswertung

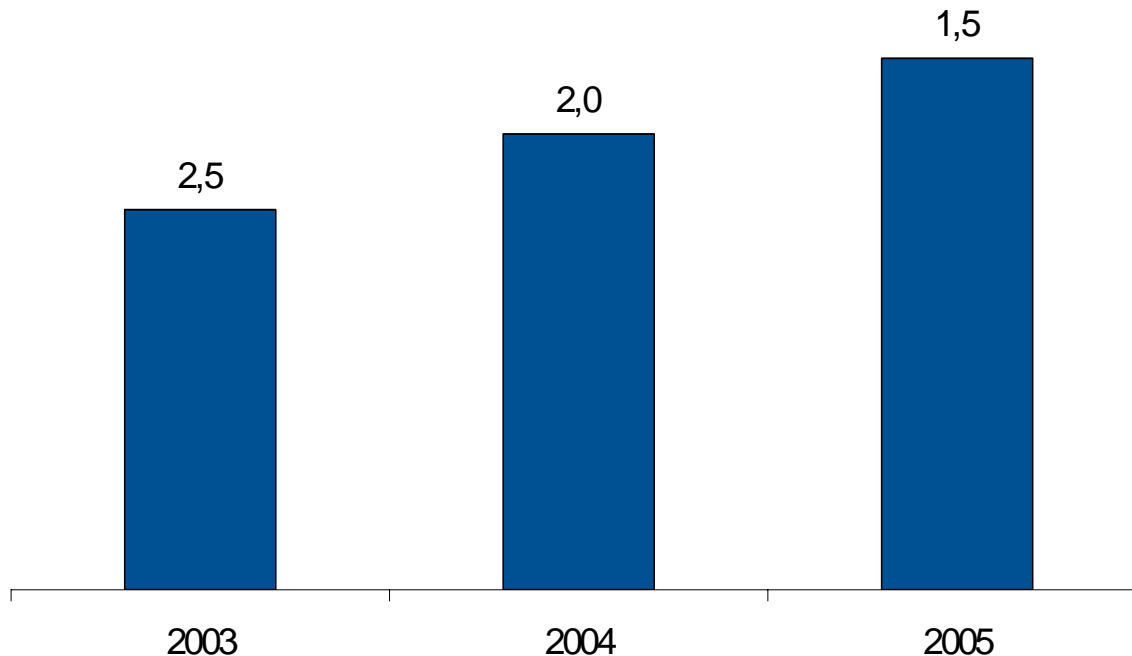
Bonitäten im Branchenvergleich (IKB-MSR)



- Im Gegensatz zu den Logistikdienstleistern konnten die Transportunternehmen die letzten Jahre nicht für eine Konsolidierung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse nutzen
- IKB-MSR:
Bonität 1,0 = Ausfallgefährdung nahezu 0 %
Bonität 5,0 = „Default“

Quelle: Jahresabschlüsse von IKB-Kundenfirmen

Bonitäten: Schwerpunkt Kontraktlogistik



- Größtes Wachstum
- Im IKB-Vergleich beste Ertragskennziffern

■ Logistikdienstleister mit Hauptfokus auf Mehrwertdiensten und Kontraktlogistik

Quelle: Jahresabschlüsse von IKB-Kundenfirmen

1. Marktentwicklung in Deutschland und Europa
2. IKB-Kennziffernvergleich: Differenzierte Entwicklung in der Transport- und Logistikbranche
- 3. Ausblick**

- In 2006 dürfte sich die **Ertragssituation** für Transportunternehmen aufgrund der nochmals gestiegenen Beförderungskosten (Kraftstoffpreise) nicht entspannt haben → **Marktkonsolidierung setzt sich fort**
- **Transportpreise** im Straßengüterverkehr werden und müssen deutlich ansteigen (Knappheit bei Transportkapazitäten vs. drastischer Kostenanstieg durch politische Maßnahmen)
- **Wettbewerbsdruck bei Transporten** wird sich zukünftig noch verschärfen (EU-Beitritt von Rumänien und Bulgarien in 2007; Kabotagefreiheit für Transporteure aus Mittel- und Osteuropa ab 2009)
- **Große Logistikunternehmen** sichern sich durch die **Übernahme von Transportunternehmen** den Zugriff auf eigene europaweite Transportnetzwerke

- **Qualitätsanforderungen** von Industrie und Handel nehmen zu
→ deutliche Zunahme der Ausschreibungen für Logistikkonzepte
- Ausrichtung auf **höherwertige Logistikdienste** erforderlich
- Der Bedarf an **individualisierten Mehrwertdiensten** steigt

→ Bündelung von höherwertigen Diensten zu **standardisierten Individualleistungen**, die in ein logistisches Gesamtkonzept integriert sind, stellt eine **erfolgversprechende Zukunftsstrategie** dar.

- **Kosteneffizienz**
- **Verlässlichkeit**
- **Flexibilität**
- **Individualisierung**
- **Schnelligkeit**
- **IT-Kompetenz bei der Abbildung der Logistikprozesse**
- **Gute Kenntnisse über die Kundenbranche**

- **Mittelstand** zeichnet sich durch **hohe Logistikkompetenz und Flexibilität** aus
- **Positionierung als umfassender Dienstleister auf regionaler Ebene oder in Nischenmärkten mit Branchenfokus**

Für weitere Informationen:

- Zum Vortrag:
Claus.Korschinsky@ikb.de
Tel.: 0211/8221-4622
- Zur Bank:
www.ikb.de



-
- Zu Finanzierungsfragen:
Niederlassung Nordrhein-Westfalen
Wilhelm-Bötzkes-Straße 1
40474 Düsseldorf
Tel.: 0211/8221-0

IKB 
Deutsche Industriebank