

„DSLVL-Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre“ - Konzeption und erste Entwicklungen (2. Hälfte 2014 – 1. Hälfte 2015)

Prof. Dr. Dirk Lohre
Manuel Schwichtenberg, B.A.

Heilbronn, September 2015

Gliederung

1. Ergebnisse in Kürze
2. Konzeption des Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre
3. Beteiligte Unternehmen und Angaben zu den einbezogenen Mengen
4. Ergebnisse der ersten Erhebungsrunde – Entwicklung des Kostenindex
5. Würdigung der Ergebnisse

1. Ergebnisse in Kürze
2. Konzeption des Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre
3. Beteiligte Unternehmen und Angaben zu den einbezogenen Mengen
4. Ergebnisse der ersten Erhebungsrunde – Entwicklung des Kostenindex
5. Würdigung der Ergebnisse

Ergebnisse in Kürze (1/3)

Konzeption des DSLV-Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre:

- Es werden vier Kostenkategorien unterschieden: Personal-, Treibstoff-, Maut-, Sachkosten
- Erhebung von Kosten- und Aufkommenswerten in folgenden Unternehmen/Netzwerken: 24plus, CargoLine, Emons, IDS, ILN, Intertrans, Schenker Deutschland AG, SystemAlliance, VTL
- Ermittlung der Anteile der einzelnen Kostenkategorien an einer durchschnittlichen Sendung
- Betrachtung der Abwicklungsstufen (= gesamte Abwicklungskosten):
 - Transport: Vorlauf, Hauptlauf, Nachlauf
 - Umschläge: Ausgangs- und Eingangsumschlag
 - Administration: Ausgangs- und eingangsseitige Steuerung und Administration
- Erste Erhebungsrunde in der zweiten Hälfte 2014 stellt die Basis (=100) dar. Regelmäßige Erhebungen finden jährlich statt. Der Vergleich der Entwicklungen erfolgt zukünftig sowohl mit der Basis (2014) als auch mit dem jeweiligen Vorjahr.
- Hier berichtete Werte stellen in dem Sinne eine Ausnahme dar, als dass nur die Kostenentwicklung für ein halbes Jahr berücksichtigt wird (2. Hälfte 2014 zu 1. Hälfte 2015).

Ergebnisse in Kürze (2/3)

Ergebnisse:

- Beteiligung und Strukturen:
 - 2. Hälfte 2014: ~ 9,3 Mio. Ausgangssendungen; ~ 8,9 Mio. Eingangssendungen
 - 1. Hälfte 2015: ~ 8,1 Mio. Ausgangssendungen; ~ 8,2 Mio. Eingangssendungen
 - Auf das Jahr hochgerechnet entspricht dies jeweils etwa einem Netz-Einspeisevolumen von 18 bzw. 16 Mio. Sendungen.
 - Durchschnittsgewicht: ~ 340 kg
 - Hauptlaufentfernung: ~ 380 km

- Anteile der Kostenkategorien an den gesamten Abwicklungskosten einer Sammelgutsendung:
 - Personalkosten: 49,44 %
 - Treibstoffkosten: 12,87 %
 - Mautkosten: 2,51%
 - Sachkosten: 35,18 %

- Kostenentwicklung in den einzelnen Bereichen bezogen auf eine Sammelgutsendung:
 - Personalkosten: 2,95 %
 - Treibstoffkosten: -8,60 %
 - Mautkosten: -2,94 %
 - Sachkosten: 3,58 %

Ergebnisse in Kürze (3/3)

Ergebnisse:

- Daraus ergibt sich eine Erhöhung der gesamten Abwicklungskosten einer Sammelgutsendung von **1,54 %** von der zweiten Hälfte 2014 gegenüber der ersten Hälfte 2015.

Einordnung:

- Die Kostenentwicklung bezieht sich lediglich auf ein halbes Jahr. Eine (derzeit noch nicht mögliche) Jahresbetrachtung würde voraussichtlich deutlicher ausfallen.
- Mindestlohneffekte haben teilweise erst zeitversetzt gegriffen, so dass hieraus weitere Effekte zu erwarten sind.
- Der Index betrachtet die Kostenentwicklung im Zusammenhang mit der Leistungserstellung von Sammelgutsendungen. Er will die Entwicklung der „Produktionskosten“ einer Sendung im Zeitablauf darstellen. Verrechnungen zwischen Verlader und Spediteur wurden dabei nicht berücksichtigt. In diesem Zusammenhang sind zwei Punkte zu erwähnen:
 - Treibstoff als Kostenkategorie wird zwischen Spediteur und Verlader häufig separat über Dieselfloater geregelt.
 - Mautentwicklungen werden häufig zwischen Spediteur und Verlader separat betrachtet bzw. verhandelt.
 - Nimmt man diese beiden Kostenkategorien heraus und betrachtet ausschließlich die Entwicklung der Personal- (2,95 %) und Sachkosten (3,68 %), die insgesamt etwa 85 % der Gesamtkosten ausmachen, so lässt sich für diese Kosten eine Steigerung von etwa 3,21 % feststellen.

Gliederung

1. Ergebnisse in Kürze
2. Konzeption des Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre
3. Beteiligte Unternehmen und Angaben zu den einbezogenen Mengen
4. Ergebnisse der ersten Erhebungsrunde – Entwicklung des Kostenindex
5. Würdigung der Ergebnisse

Konzeption des Kostenindex

Der von der früheren Vereinigung der Sammelgutspediteure im DSLV (Versa) herausgegebene Tarif für den Spediteursammelgutverkehr ist aufgrund kartellrechtlicher Bestimmungen eingestellt worden. Die letzte Anpassung dieses Tarifs fand im September 2008 statt.

Im Anschluss hatte sich bereits die Versa dazu entschieden, einen Index zu erstellen, der die Kostenentwicklung im Stückgutmarkt im Zeitablauf darstellt. Der VERSA-Kostenindex wurde von Wolfgang Monning (†) und Dirk Lohre mit Unterstützung eines Arbeitskreises entwickelt.

Nach der Auflösung der Versa zum Ende des Jahres 2013 sollte im Rahmen des DSLV die Entwicklung des Indexes auf einer breiteren Basis fortgeführt werden.

Ziel des hier vorgestellten DSLV-Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre ist es, die durchschnittliche Kostenentwicklung pro Sendung von einer Periode zur anderen darzustellen. Eine Aktualisierung der Werte ist jährlich geplant. Das Basisjahr ist das Jahr 2014.

Der Kostenindex umfasst dabei die gesamte Systemverkehrsabwicklung und soll unterschiedliche Entwicklungen bei verschiedenen Kostenarten berücksichtigen. An der Spitze steht ein prozentualer Wert (der DSLV-Kostenindex), der Aussagen darüber erlaubt, wie sich die Kosten der Systemverkehrsabwicklung insgesamt im Vergleich zur Vorperiode und für spätere Perioden auch zum Basisjahr verändert haben.

Konzeption des Kostenindex

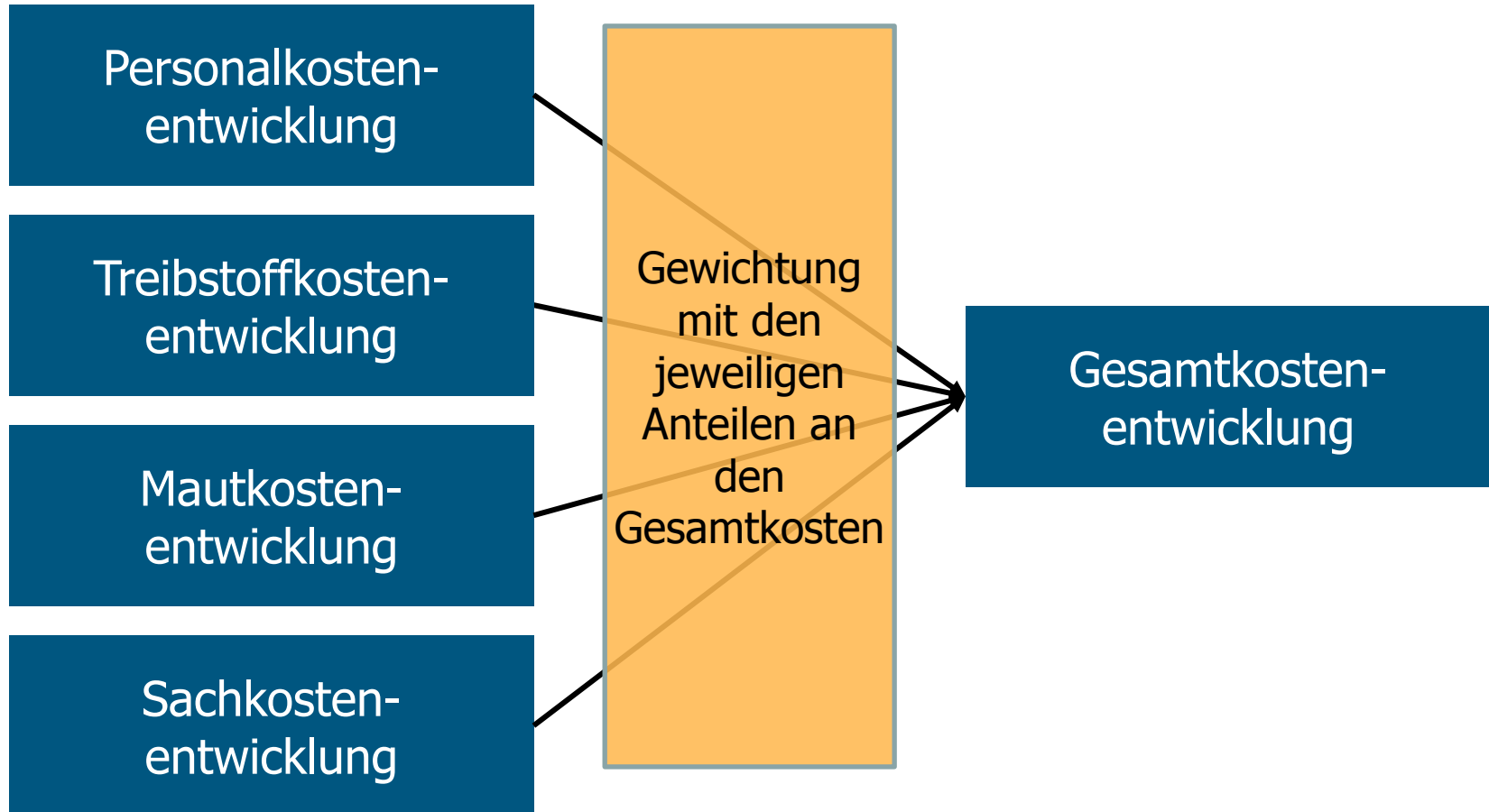
Dieser Spitzenwert setzt sich wiederum aus den Entwicklungen verschiedener Kostenarten zusammen. Um einen aussagekräftigen Kostenindex zu gestalten, wurden sämtliche Kostenarten zu vier Kostenkategorien aggregiert:

- Personalkosten
- Treibstoffkosten
- Mautkosten
- Sachkosten

Für diese Kostenkategorien wurde der durchschnittliche Anteil an den gesamten Abwicklungskosten über Betriebserhebungen bestimmt.

Die Erstellung des Gesamtkostenindex erfolgt dann, indem die Entwicklungen in den einzelnen Kostenkategorien mit ihrem Anteil an den Gesamtkosten gewichtet in einen Wert überführt werden.

Kosten haben eine Mengen- und eine Preiskomponente: Produktivitätssteigerungen führen ebenso wie Senkungen der Faktorpreise zu sinkenden Produktionskosten. Produktivitätsrückgänge führen ebenso wie Steigerungen der Faktorpreise zu steigenden Produktionskosten. Beide Entwicklungen können sich in Teilen kompensieren. Im Index werden durch die Konzeption allerdings beide Einflussbereiche berücksichtigt.



Konzeption des Kostenindex

Die bloße Betrachtung der Anteile der einzelnen Kostenkategorien an den Gesamtkosten in einem Betrieb reicht allerdings zur Aufstellung des Kostenindex nicht aus.

Zur aussagekräftigen Bestimmung der Anteile an der Sendungsabwicklung muss eine Betrachtung der Kosten auf Teilprozessebene erfolgen. Denn jeder Betrieb ist in zwei Richtungen in den Abwicklungsprozess eingebunden: ausgangs- und eingangsseitig. Daher mussten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- **Echte Kosten statt Rückrechnungskonditionen:** Zum einen kauft sich der Ausgangspediteur die Eingangsleistung üblicherweise auf Basis vereinbarter Rückrechnungskonditionen ein. Da der Kostenindex aber die tatsächlichen Kosten und nicht die per Aushandlung, teils unter Berücksichtigung netzpolitischer Aspekte, entstandenen Konditionen enthalten sollte, mussten für jeden Betrieb sowohl die ausgangs- als auch die eingangsbezogenen Kosten betrachtet werden (Vorlauf, Umschlag bzw. Umschlag, Nachlauf).
- **Dominanz von Quelle oder Senke:** Es gibt ausgangs- und eingangslastige Betriebe. In Abhängigkeit von der dominierenden Flussrichtung unterscheiden sich auch die Kostenstrukturen in den Betrieben. Da hier die gesamte Sendungsabwicklung im Mittelpunkt steht, wurde jeder Betrieb sowohl nach seinen eigenen ausgangs- als auch seinen eigenen eingangsbezogenen Kosten befragt.

Erhebungstool - Erfassungsmaske

Angaben zu den Sendungskosten

AUSGANG				EINGANG			
Anzahl Sendungen Ausgang:	<input type="text"/>			Anzahl Sendungen Eingang:	<input type="text"/>		
Anzahl Colli Ausgang	<input type="text"/>			Anzahl Colli Eingang	<input type="text"/>		
Tonnage Ausgang [kg]:	<input type="text"/>			Tonnage Eingang [kg]:	<input type="text"/>		
Durchschn. Sendungsgewicht [kg]	<input type="text" value="#DIV/0!"/>			Durchschn. Sendungsgewicht [kg]	<input type="text" value="#DIV/0!"/>		
Durchschn. Colligewicht [kg]	<input type="text" value="#DIV/0!"/>			Durchschn. Colligewicht [kg]	<input type="text" value="#DIV/0!"/>		
Colli / Sendung	<input type="text" value="#DIV/0!"/>			Colli / Sendung	<input type="text" value="#DIV/0!"/>		

		Vorlauf	Umschlag	SA	Hauptlauf	Umschlag	SE	Nachlauf
Transporte								
Umschlag	Personalkosten							
	Sachkosten							
Direkte Kosten	Personalkosten							
	Sachkosten							
Indirekte Kosten	Personalkosten							
	Sachkosten							
Summe	Gesamtkosten	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €

Erhebungstool - Auswertungsmaske

Angaben zu den Sendungskosten

AUSGANG				EINGANG			
Vorlauf	Umschlag	SA	Hauptlauf	Umschlag	SE	Nachlauf	
Anzahl Sendungen Ausgang:				Anzahl Sendungen Eingang:			
Anzahl Colli Ausgang				Anzahl Colli Eingang			
Tonnage Ausgang [kg]:				Tonnage Eingang [kg]:			
Durchschn. HL-Entfernung [km]							
Durchschn. Sendungsgewicht [kg]		#DIV/0!		Durchschn. Sendungsgewicht [kg]		#DIV/0!	
Durchschn. Colligewicht [kg]		#DIV/0!		Durchschn. Colligewicht [kg]		#DIV/0!	
Colli / Sendung		#DIV/0!		Colli / Sendung		#DIV/0!	

		Vorlauf	Umschlag	SA	Hauptlauf	Umschlag	SE	Nachlauf
Transporte	Personalkosten							
	Treibstoffkosten							
	Mautkosten							
	Sachkosten							
Umschlag	Personalkosten							
	Sachkosten							
Direkte Kosten	Personalkosten							
	Sachkosten							
Indirekte Kosten	Personalkosten							
	Sachkosten							
Summe	Gesamtkosten	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €

Erhebungstool - Erläuterungen

- Zur Erhebung der Kosten- und Leistungswerte wurde ein excelbasiertes Erhebungstool entwickelt, welches den Unternehmen zur Verfügung gestellt wurde.
- Neben diesem Tool wurde eine kurze Anleitung erstellt, in welcher die einzelnen Felder erläutert wurden.
- Durch die Unternehmen waren die Transportkosten für Vorlauf, Hauptlauf und Nachlauf anzugeben, die in ihrem eigenen Unternehmen entstehen. Rückrechnungen etc. sollten wegen ihres häufig subjektiven Charakters unberücksichtigt bleiben.
- Erschwerend hinzu tritt der hohe Anteil an Subunternehmern insbesondere im Flächenverkehr, so dass dort die Anteile der Kostenkategorien nicht überall unmittelbar ersichtlich sind. Daher wurden die Transportkosten anhand der Fahrzeugkalkulationen der SVG-Unternehmensberatung (Quelle: SVG Unternehmensberatung, Frankfurt am Main 2014 und 2015) und anhand des in Vor-, Haupt- und Nachlauf jeweils eingesetzten Fahrzeugmixes (Quelle: SBZ-SL/FORLOGIC-Erhebungen in vier Top 10-Stückgutnetzwerken) in die vier Kostenkategorien geschlüsselt.

Gliederung

1. Ergebnisse in Kürze
2. Konzeption des Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre
3. Beteiligte Unternehmen und Angaben zu den einbezogenen Mengen
4. Ergebnisse der ersten Erhebungsrunde – Entwicklung des Kostenindex
5. Würdigung der Ergebnisse

- Zur Erstellung des DSLV-Kostenindex wurde ein Arbeitskreis „Kostenindex Sammelgutspedition“ im Jahre 2014 gegründet.
- Mitglieder des Arbeitskreises sind Vertreter der Netzwerke bzw. Unternehmen 24plus, CargoLine, Emons, IDS, ILN, Intertrans, Schenker Deutschland, SystemAlliance, VTL.
- Der Arbeitskreis hat die Entwicklung der Struktur des Kostenindex maßgeblich begleitet und zudem für die Einbeziehung der Betriebe und die dortige Datenerhebung gesorgt.
- Erste Erhebung: Zweite Hälfte 2014
 - In der ersten Erhebung, die im Januar und Februar 2015 stattgefunden hat und sich auf das zweite Halbjahr 2014 bezieht, konnten ausgangsseitig (eingangsseitig) ca. 9,3 (8,9) Millionen Sendungen berücksichtigt werden.
 - Die Daten stammten aus insgesamt 98 Depots der oben aufgeführten Netzwerke/Unternehmen.
- Zweite Erhebung: Erste Hälfte 2015
 - In der zweiten Erhebung, die im Juli und August 2015 stattgefunden hat und sich auf das erste Halbjahr 2015 bezieht, konnten ausgangsseitig (eingangsseitig) ca. 8,1 (8,2) Millionen Sendungen berücksichtigt werden.
 - Die Daten stammten aus insgesamt 95 Depots der oben aufgeführten Netzwerke/Unternehmen.
- Die Durchschnittssendung wiegt in beiden Erhebungen eingangs- und ausgangsseitig zwischen 330 und 345 kg und wird über eine Distanz von ca. 380 km befördert.

Gliederung

1. Ergebnisse in Kürze
2. Konzeption des Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre
3. Beteiligte Unternehmen und Angaben zu den einbezogenen Mengen
4. Ergebnisse der ersten Erhebungsrunde – Entwicklung des Kostenindex
5. Würdigung der Ergebnisse

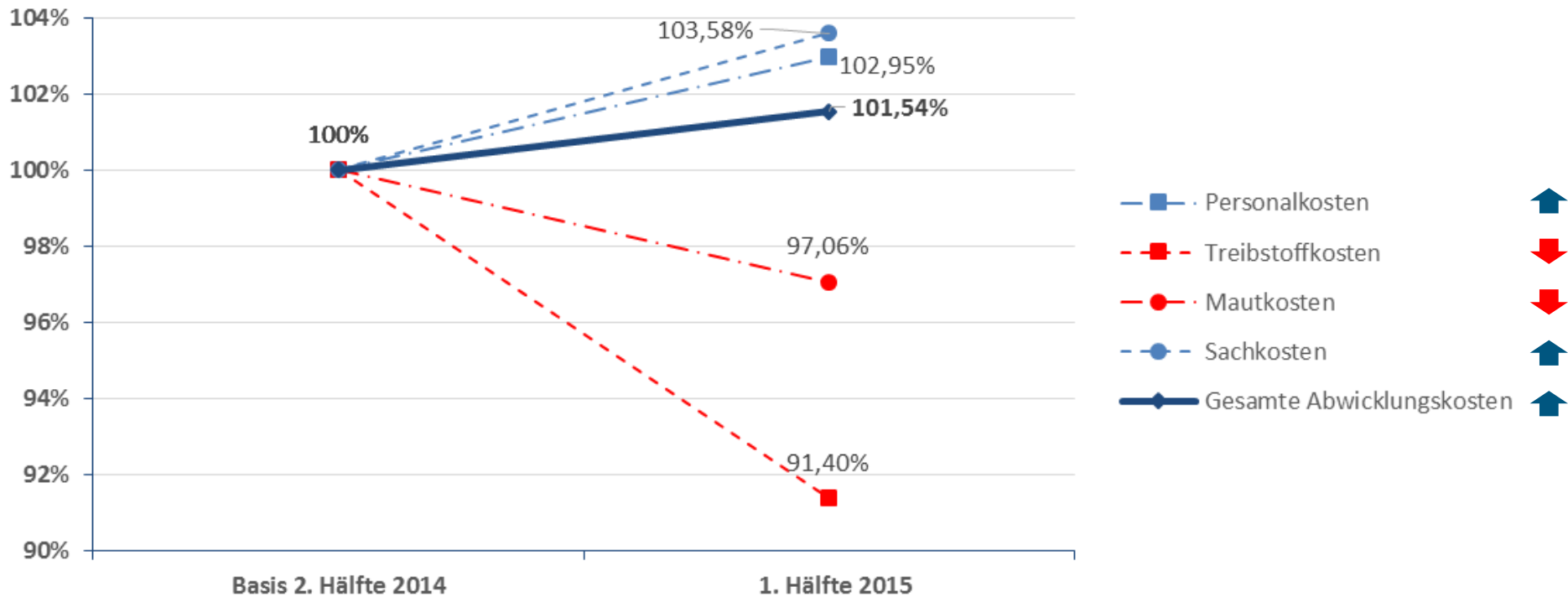
Aus den Erhebungen hat sich Folgendes ergeben:

Die Kostenkategorien der Abwicklungskosten einer Sammelgutsendung haben sich in einem halben Jahr (2. Hälfte 2014 auf 1. Hälfte 2015) folgendermaßen verändert:

- Personalkosten sind um 2,95 % gestiegen.
- Treibstoffkosten sind um 8,60 % gesunken.
- Mautkosten sind um 2,94 % gesunken.
- Sachkosten sind um 3,58 % gestiegen.
- Abwicklungskosten sind um **1,54 %** gestiegen.

	Kostenkategorie	Entwicklung	Anteil	Auswirkung
↑	Personalkosten	2,95%	49,44%	1,46%
↓	Treibstoffkosten	-8,60%	12,87%	-1,11%
↓	Maut	-2,94%	2,51%	-0,07%
↑	Sachkosten	3,58%	35,18%	1,26%
↑	Gesamte Abwicklungskosten			1,54%

DSL-V-Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre



- Die Abbildung zeigt die Entwicklung der einzelnen Kostenkategorien sowie der gesamten Abwicklungskosten für die erste Hälfte 2015 im Vergleich zur Basis (2. Hälfte 2014)
- Zukünftig werden die Werte regelmäßig für die ganzjährige Kostenentwicklung erhoben und entsprechend aufbereitet.

Gliederung

1. Ergebnisse in Kürze
2. Konzeption des Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre
3. Beteiligte Unternehmen und Angaben zu den einbezogenen Mengen
4. Ergebnisse der ersten Erhebungsrunde – Entwicklung des Kostenindex
5. Würdigung der Ergebnisse

- Die ermittelte Kostensteigerung um 1,54 % bezieht sich auf ein halbes Jahr (1. Hälfte 2015 gegenüber 2. Hälfte 2014).
- Zukünftig werden die Kostenentwicklungen auf Jahresbasis erhoben und berichtet.
- Aufgabe des DSLV-Kostenindex ist die Erhebung und Darstellung der Entwicklung der „Produktionskosten“ im Sammelgutbereich. Dazu gehören sämtliche Kosten, die zur Leistungserstellung anfallen. Die Frage, ob bestimmte Kostenentwicklungen im Verhältnis Auftraggeber – Spediteur bereits in irgendeiner Form berücksichtigt bzw. weitergegeben wurden, wurde hier nicht untersucht.
- Unterstellt man allerdings, dass Entwicklungen bei den Treibstoff- und Mautkosten häufig über andere Modelle, wie Dieselfloater und modifizierbare Mauttabellen, geregelt werden, so verbleiben mit den Personal- und Sachkosten etwa 85 % der gesamten Abwicklungskosten. Betrachtet man ausschließlich diese beiden Kostenkategorien, so beträgt die Steigerung für den betrachtungszeitraum 3,21 %.

- Der DSLV-Kostenindex nimmt eine ex post-Betrachtung vor, berücksichtigt also die Entwicklungen in der Vergangenheit. Ex ante-Aussagen in Form von Prognosen können damit nicht gestützt werden.
- Gleichwohl ist davon auszugehen, dass insbesondere die Veränderungen in 2015 weitere kostensteigernde Effekte für die Sammelgutabwicklung mit sich bringen werden.
 - Die Konsequenzen des Mindestlohngesetzes haben sich nach Einschätzung der Arbeitskreismitglieder erst zeitversetzt eingestellt und es ist mit weiteren MiLog-induzierten Personalkostensteigerungen zu rechnen.
 - Die Herabsetzung der Mautbemessungsgrenze führt dazu, dass große Teile des Flächenverkehrs erstmalig unter die Mautpflicht fallen. Neben den reinen Mautbelastungen ist auch mit einer steigenden Komplexität im „Mautmanagement“ zu rechnen.
 - Die Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes um 7,88 % seit 01.07.2015 ist in den Kostenwerten des ersten Halbjahres 2015 nicht enthalten.
 - Zusätzlich ist bei der Maut ab 01.10. wegen der anderen Achsklasseneinteilung auch im Hauptlauf mit steigenden Mautbelastungen zu rechnen.