

„DSL-V-Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre“ - Entwicklung (2. Hälfte 2014, 1. Hälfte 2015, 2. Hälfte 2015)

Prof. Dr. Dirk Lohre
Ruben Gotthardt, M.A.

Heilbronn, Mai 2016

Gliederung

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

Gliederung

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

Ergebnisse in Kürze (1/4)

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 Systemverkehre GmbH & Co. KG, Cargoline GmbH & Co. KG, Emons Spedition GmbH, IDS Logistik GmbH, ILN International Logistic Network GmbH u. Co. KG auf Aktien, Online Systemlogistik für Spedition & Service GmbH, Schenker Deutschland AG, System Alliance GmbH, VTL Vernetzte-Transport-Logistik GmbH
- 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
- Die erste Erhebungsrunde in der zweiten Hälfte 2014 stellt die Basis (=100) dar. Regelmäßige Erhebungen finden nun im halbjährlichen Rhythmus statt. Der Vergleich der Entwicklungen erfolgt zukünftig sowohl mit der Basis (2014) als auch mit dem jeweiligen Vorjahr.
- Hier berichtete Werte stellen erstmals die Kostenentwicklung für ein gesamtes Jahr dar (2. Hälfte 2014 zu 2. Hälfte 2015).

Ergebnisse in Kürze (2/4)

- Der DSLV-Kostenindex für Stückgut basiert auf einer Jahresmenge von ca. 20 Millionen Stückgutsendungen.
- Die Daten wurden in 109 Depots aus neun Stückgutnetzwerken erhoben.
- Die gesamten Abwicklungskosten einer Stückgutsendung sind in einem Jahr (von 2014 auf 2015) trotz gesunkener Treibstoffkosten um 4,26% gestiegen.
- Wesentliche Treiber waren die Personal- und die Sachkosten.
- Allein Personalkosten sind um etwa 5% gestiegen und haben die gesamten Abwicklungskosten um 2,5% erhöht.
- Bei den Sachkosten haben die Unternehmen insbesondere bei den Flächen-, den Versicherungs- und den IT-Kosten Steigerungen ausgemacht.
- Die Mautbelastung einer Sendung hat sich um 23% erhöht, wobei der erhöhende Effekt lediglich im vierten Quartal voll wirksam war. Daher wird das erste Halbjahr 2016 der erste Erhebungszeitraum mit vollständiger Auswirkung der Mautänderungen sein.
- Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 sind die gesamten Abwicklungskosten einer Stückgutsendung um 2,68% angestiegen.

Ergebnisse in Kürze (3/4)

Ergebnisse:

- Beteiligung und Strukturen:
 - 2. Hälfte 2014: ~ 9,3 Mio. Ausgangssendungen; ~ 8,9 Mio. Eingangssendungen
 - 2. Hälfte 2015: ~ 9,8 Mio. Ausgangssendungen; ~ 9,5 Mio. Eingangssendungen
 - Die Zahl der einbezogenen Sendungen im Ausgang (Eingang) ist damit um 5,6% (6,9%) gestiegen.
 - Auf das Jahr hochgerechnet entspricht dies etwa einem Netz-Einspeisevolumen von knapp 20 Mio. Sendungen.
 - Durchschnittsgewicht: ~ 335 kg
 - Hauptlaufentfernung: ~ 370 km

- Neue Anteile der Kostenkategorien an den gesamten Abwicklungskosten einer Sammelgutsendung (2. Hälfte 2015):
 - Personalkosten: 49,84 %
 - Treibstoffkosten: 10,66 %
 - Mautkosten: 2,98%
 - Sachkosten: 36,52 %

- Kostenentwicklung in den einzelnen Bereichen bezogen auf eine Sammelgutsendung (von 2014 zu 2015):
 - Personalkosten: 5,10 %
 - Treibstoffkosten: -13,62 %
 - Mautkosten: 23,71 %
 - Sachkosten: 8,23 %

Ergebnisse in Kürze (4/4)

Ergebnisse:

- Daraus ergibt sich eine Erhöhung der gesamten Abwicklungskosten einer Sammelgutsendung von **4,26 %** von der zweiten Hälfte 2014 zur der zweiten Hälfte 2015.

Einordnung:

- Kostenentwicklung bezieht sich auf ein Jahr.
- Absenkung der Mautbemessungsgrenze wirkte sich erst im letzten Quartal aus, so dass der Effekt bei den erhobenen Halbjahreswerten noch nicht voll zum tragen gekommen ist.
- Index betrachtet die Kostenentwicklung im Zusammenhang mit der Leistungserstellung von Sammelgutsendungen. Er will die Entwicklung der „Produktionskosten“ einer Sendung im Zeitablauf darstellen. Verrechnungen zwischen Verlager und Spediteur wurden dabei nicht berücksichtigt. In diesem Zusammenhang sind zwei Punkte zu erwähnen:
 - Treibstoff als Kostenkategorie wird zwischen Spediteur und Verlager häufig separat über Dieselfloater geregelt.
 - Mautentwicklungen werden häufig zwischen Spediteur und Verlager separat betrachtet bzw. verhandelt.

Gliederung

1. Ergebnisse in Kürze
2. Konzeption des Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre
3. Beteiligte Unternehmen und Angaben zu den einbezogenen Mengen
4. Ergebnisse – 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 findet nun jährlich statt. 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

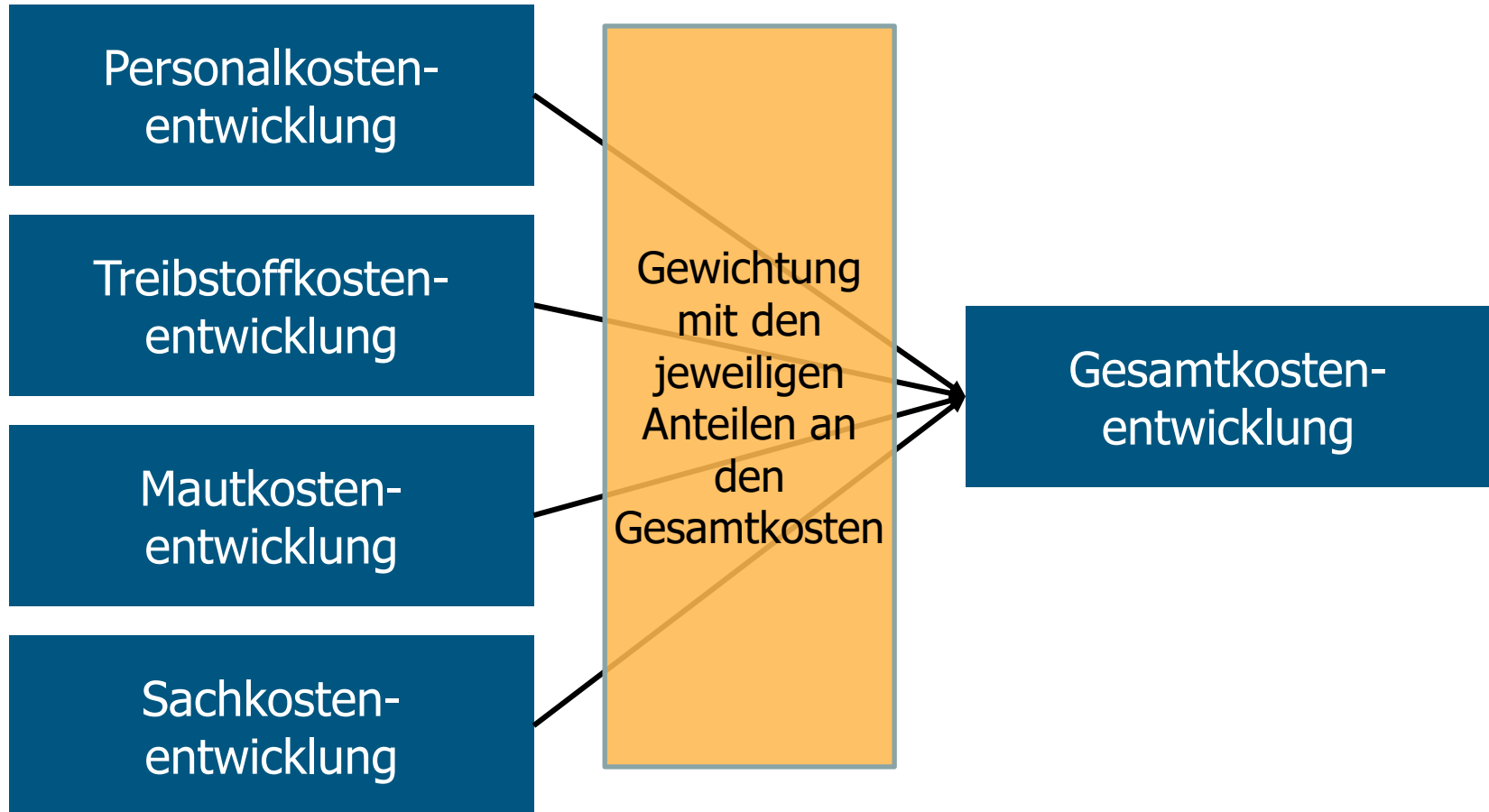
Dieser Spitzenwert setzt sich wiederum aus den Entwicklungen verschiedener Kostenarten zusammen. Um einen aussagekräftigen Kostenindex zu gestalten, wurden sämtliche Kostenarten zu vier Kostenkategorien aggregiert:

- 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. HL-Entfernung [km]	<input type="text"/>			Durchschn. Sendungsgewicht [kg]	<input type="text"/>		
Durchschn. Sendungsgewicht [kg]	<input type="text"/>			Durchschn. Colligewicht [kg]	<input type="text"/>		
Durchschn. Colligewicht [kg]	<input type="text"/>			Colli / Sendung	<input type="text"/>		
Colli / Sendung	<input type="text"/>						
	Vorlauf	Umschlag	SA	Hauptlauf	Umschlag	SE	Nachlauf

Transporte							
Umschlag	Personalkosten						
	Sachkosten						
Direkte Kosten	Personalkosten						
	Sachkosten						
Indirekte Kosten	Personalkosten						
	Sachkosten						
Summe	Gesamtkosten	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Kosten je Sendung (€)							
Kosten je 100 kg (€)							

Erhebungstool - Auswertungsmaske

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. HL-Entfernung [km]	<input type="text"/>						
Durchschn. Sendungsgewicht [kg]	<input type="text"/>			Durchschn. Sendungsgewicht [kg]	<input type="text"/>		
Durchschn. Colligewicht [kg]	<input type="text"/>			Durchschn. Colligewicht [kg]	<input type="text"/>		
Colli / Sendung	<input type="text"/>			Colli / Sendung	<input type="text"/>		
	Vorlauf	Umschlag	SA	Hauptlauf	Umschlag	SE	Nachlauf

Transporte		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Umschlag	Personalkosten	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Sachkosten	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Direkte Kosten	Personalkosten	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Sachkosten	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Indirekte Kosten	Personalkosten	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Sachkosten	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Summe	Gesamtkosten	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
Kosten je Sendung (€)		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Kosten je 100 kg (€)		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

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-Consulting Partners (ehem. SVG-Unternehmensberatung; Quelle: SVG Consulting Partners, 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 – Entwicklung des Kostenindex
5. Würdigung der Ergebnisse

- Zur Erstellung des DSLV-Kostenindex wurde ein Arbeitskreis „Kostenindex Sammelgutspedition“ im Jahre 2014 gegründet, der auch die Erhebung 2015 begleitet hat.
- Mitglieder des Arbeitskreises sind Vertreter der Netzwerke bzw. Unternehmen 24plus Systemverkehre GmbH & Co. KG, Cargoline GmbH & Co. KG, Emons Spedition GmbH, IDS Logistik GmbH, ILN International Logistic Network GmbH u. Co. KG auf Aktien, Online Systemlogistik für Spedition & Service GmbH, Schenker Deutschland AG, System Alliance GmbH, VTL Vernetzte-Transport-Logistik GmbH.
- Der Arbeitskreis hat die Entwicklung der Struktur des Kostenindex maßgeblich begleitet und zudem für die Einbeziehung der Betriebe und die dortige Datenerhebung gesorgt. Mittlerweile wurde die dritte Erhebungsrunde durchgeführt.
- 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.

- Dritte Erhebung: Zweite Hälfte 2015
 - In der dritten Erhebung, die von Februar bis April 2016 stattgefunden hat und sich auf das zweite Halbjahr 2015 bezieht, konnten ausgangsseitig (eingangsseitig) ca. 9,8 (9,5) Millionen Sendungen berücksichtigt werden.
 - Die Daten stammten aus insgesamt 109 Depots der oben aufgeführten Netzwerke/Unternehmen.
- Die Durchschnittssendung wiegt in den bisherigen drei Erhebungen eingangs- und ausgangsseitig zwischen 330 und 345 kg und wird über eine Distanz von circa 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 – Entwicklung des Kostenindex
5. Würdigung der Ergebnisse

Kostenentwicklung 2. Hälfte 2014 zu 2. Hälfte 2015

Aus den Erhebungen hat sich Folgendes ergeben:

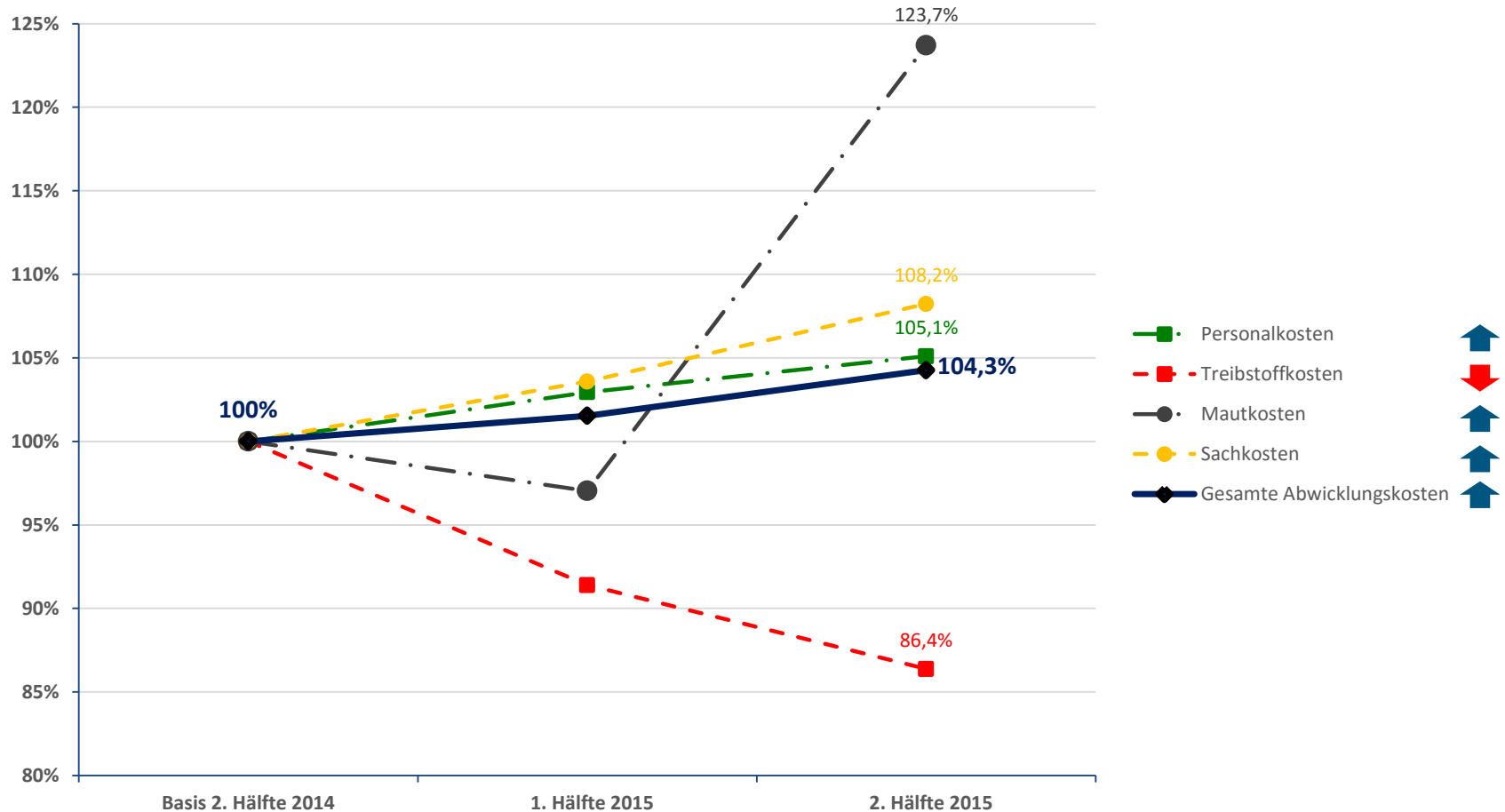
Die Kostenkategorien der Abwicklungskosten einer Sammelgutsendung haben sich in einem Jahr (2. Hälfte 2014 auf 2. Hälfte 2015) folgendermaßen verändert:

- Personalkosten sind um 5,10 % gestiegen.
- Treibstoffkosten sind um 13,62 % gesunken.
- Mautkosten sind um 23,71 % gestiegen.
- Sachkosten sind um 8,23 % gestiegen.
- Abwicklungskosten sind um **4,26 %** gestiegen.

	Kostenkategorie	Erhöhung	Anteil*	Auswirkung
↑	Personalkosten	5,10%	49,44%	2,52%
↓	Treibstoffkosten	-13,62%	12,87%	-1,75%
↑	Maut	23,71%	2,51%	0,60%
↑	Sachkosten	8,23%	35,18%	2,90%
↑				4,26%

* Anteil an den Gesamtkosten im zweiten Halbjahr 2014

DSLVL-Kostenindex für systemgeführte Sammelgutverkehre



Die Abbildung zeigt die Entwicklung der einzelnen Kostenkategorien sowie der gesamten Abwicklungskosten für die Erhebungen zweite Hälfte 2015 und erste Hälfte 2015 im Vergleich zur Basis (zweite Hälfte 2014).

Kostenentwicklung 1. Hälfte 2015 zu 2. Hälfte 2015

Aus den Erhebungen hat sich Folgendes ergeben:

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

- Personalkosten sind um 2,09 % gestiegen.
- Treibstoffkosten sind um 5,49 % gesunken.
- Mautkosten sind um 27,48 % gestiegen.
- Sachkosten sind um 4,49 % gestiegen.
- Abwicklungskosten sind um **2,68 %** gestiegen.

	Kostenkategorie	Erhöhung	Anteil*	Auswirkung
↑	Personalkosten	2,09%	50,13%	1,05%
↓	Treibstoffkosten	-5,49%	11,58%	-0,64%
↑	Maut	27,48%	2,40%	0,66%
↑	Sachkosten	4,49%	35,89%	1,61%
↑				2,68%

* Anteil an den Gesamtkosten im ersten Halbjahr 2015

Gliederung

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

Würdigung der Ergebnisse

- Die ermittelte Kostensteigerung um 4,26 % bezieht sich auf ein Jahr (2. Hälfte 2015 gegenüber 2. Hälfte 2014).
- 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.
- 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.