

GÜTERVERKEHRS- ENTWICKLUNG IN EUROPA

**Erklärungsansätze aus
gesamtwirtschaftlicher,
einzelwirtschaftlicher und
theoretischer Perspektive,
mit einer Fallstudie“**



Christian GIGON
Wien, 11. März 2003

Studienaufbau

- ▶ **Gesamtwirtschaftliche Analyse**
- ▶ **Forschungsfragen**
- ▶ **Fallstudie Woerle**
- ▶ **Schlussfolgerungen**
- ▶ **Erklärungsmodell**
- ▶ **Fazit**

Gesamtwirtschaftliche Analyse

▶ Untersuchungsgegenstand

- ▶ Güterverkehr
- ▶ Europa 1990 bis 2005
- ▶ Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenwasserwege, Rohrleitungen

▶ Datenquellen

- ▶ Amtliche Statistiken (vor allem EUROSTAT); Problematik: homogene Zeitreihen sind kurz
- ▶ Synthesestatistiken aus verkehrswissenschaftlicher Literatur

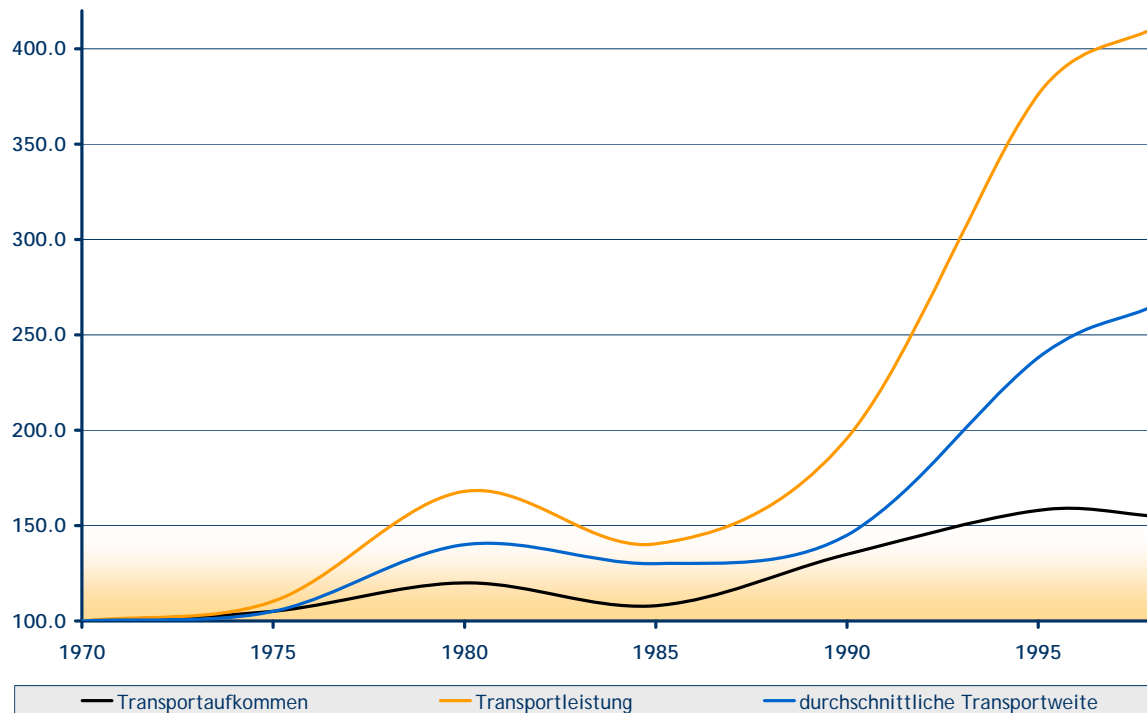
▶ Ziel

- ▶ Identifikation von signifikanten Entwicklungen



Signifikante Entwicklungen I

Gütertransportaufkommen, -leistung und durchschnittliche Transportweite in Deutschland; 1970 – 1998; Index 100=1970



**Vergleichszahlen
EU-15; 1995-2000**

TA: + 10%

TL: + 19%

ØTW 1995: 109,4 km

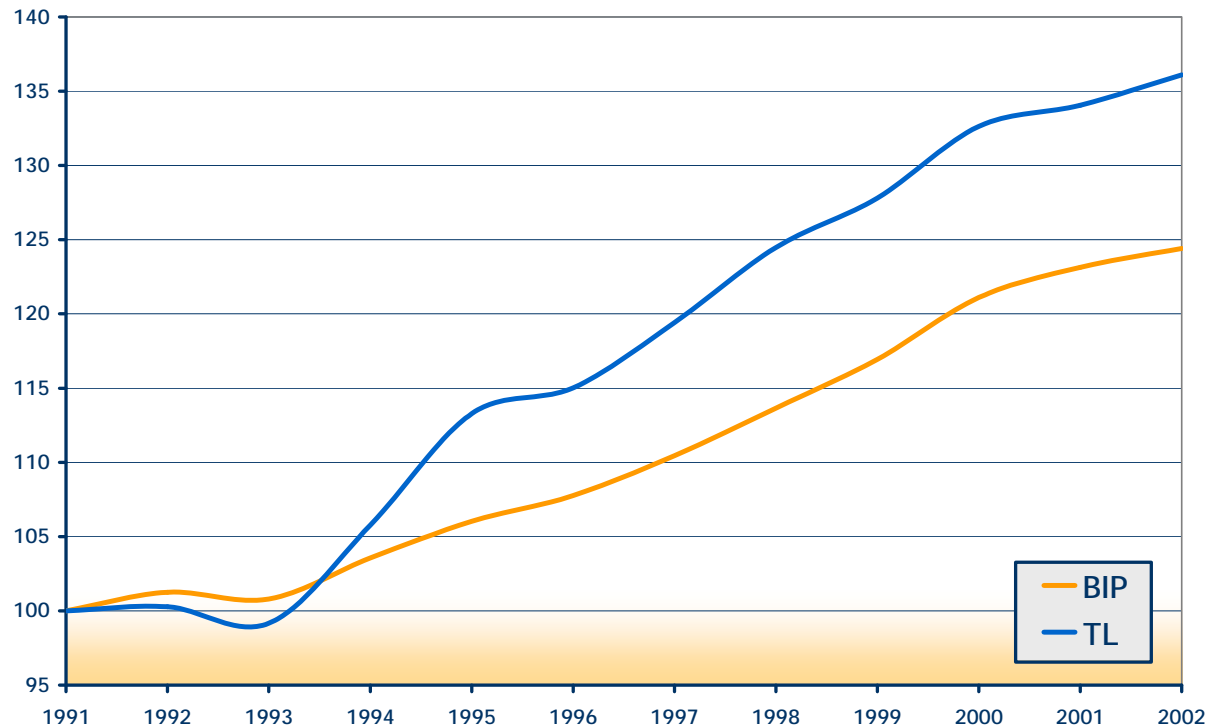
ØTW 2000: 119,9 km

= + 8%

Quelle: Ihde (2001); erstellt aus Daten des deutschen statistischen Bundesamts;
Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenwasserweg

Signifikante Entwicklungen II

Wertschöpfung und Gütertransportleistung EU-15; 1991 bis 2002; Index 100=1991



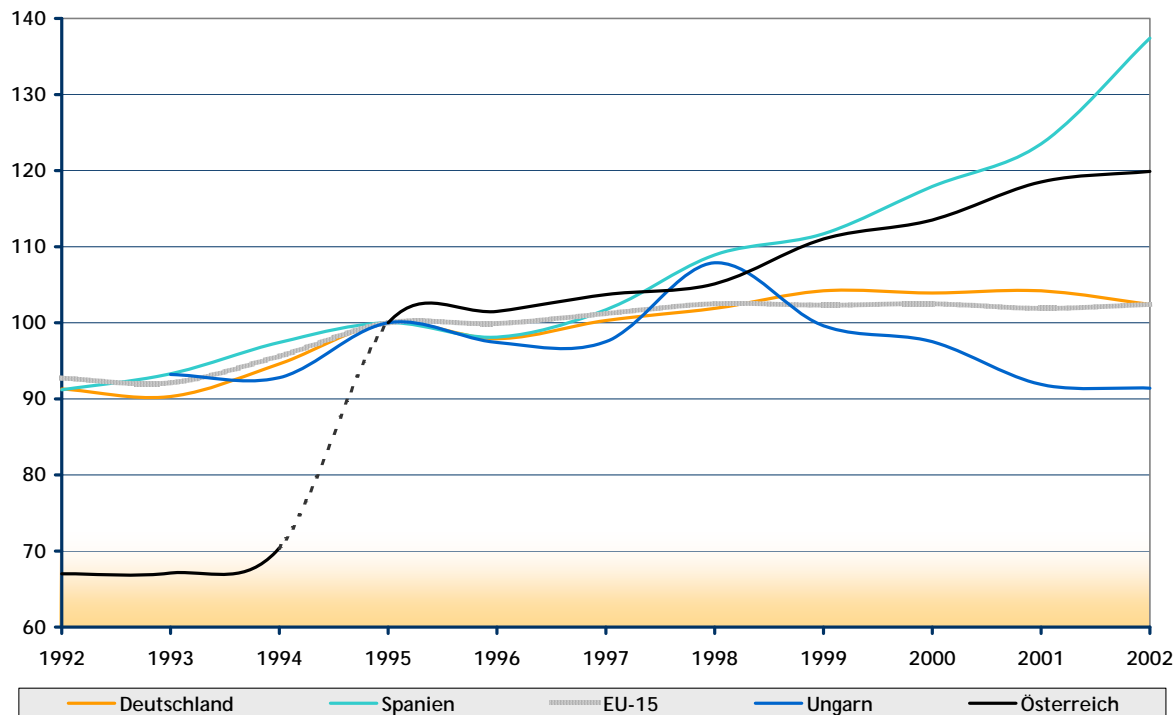
Wertschöpfung (BIP): € zu konstanten Preisen und Wechselkursen 1995;

Transportleistung (TL): In tkm für Schiene, Straße, Binnenwasserwege als Index 100=1991;

Quelle: Erstellt aus Daten der EUROSTAT-Datenbank

Signifikante Entwicklungen III

Transportintensitäten EU-15 und ausgewählte Länder; 1992 bis 2002; Index 100=1995



Anmerkung: Sprung bei Österreich (1994-1995) aufgrund geänderter Erhebungsmethodik
Quelle: Erstellt aus Daten der EUROSTAT-Datenbank

Ausgewählte Forschungsfragen

► Forschungsfrage 1

Ist es beim ausgewählten Unternehmen zu einer überproportionalen Zunahme der Transportleistung im Vergleich zum Transportaufkommen (also zu einer Zunahme der durchschnittlichen Transportweite) gekommen – und warum?

► Forschungsfrage 2

Ist es beim ausgewählten Unternehmen zu einer Zunahme der Transportintensität gekommen – und warum?

Fallstudie Gebrüder Woerle GmbH

► Das Unternehmen

- Unternehmenssitz: Henndorf am Wallersee (Sbg.)
- Mitarbeiter: 245
- Umsatz 2005: ca. € 90,000.000
- Milchlieferanten: ca. 750 (45 Mio. Liter/Jahr)
- Hauptgeschäftsfeld: Milchverarbeitung und Käserei (inkl. Schmelzkäsewerk)
- Export: ca. 25 % des Umsatzes
ca. 40 % Produktionsmenge (kg)
vor allem Schmelzkäse
- Exportmärkte: Europa (vor allem Deutschland)
naher, mittlerer und ferner Osten

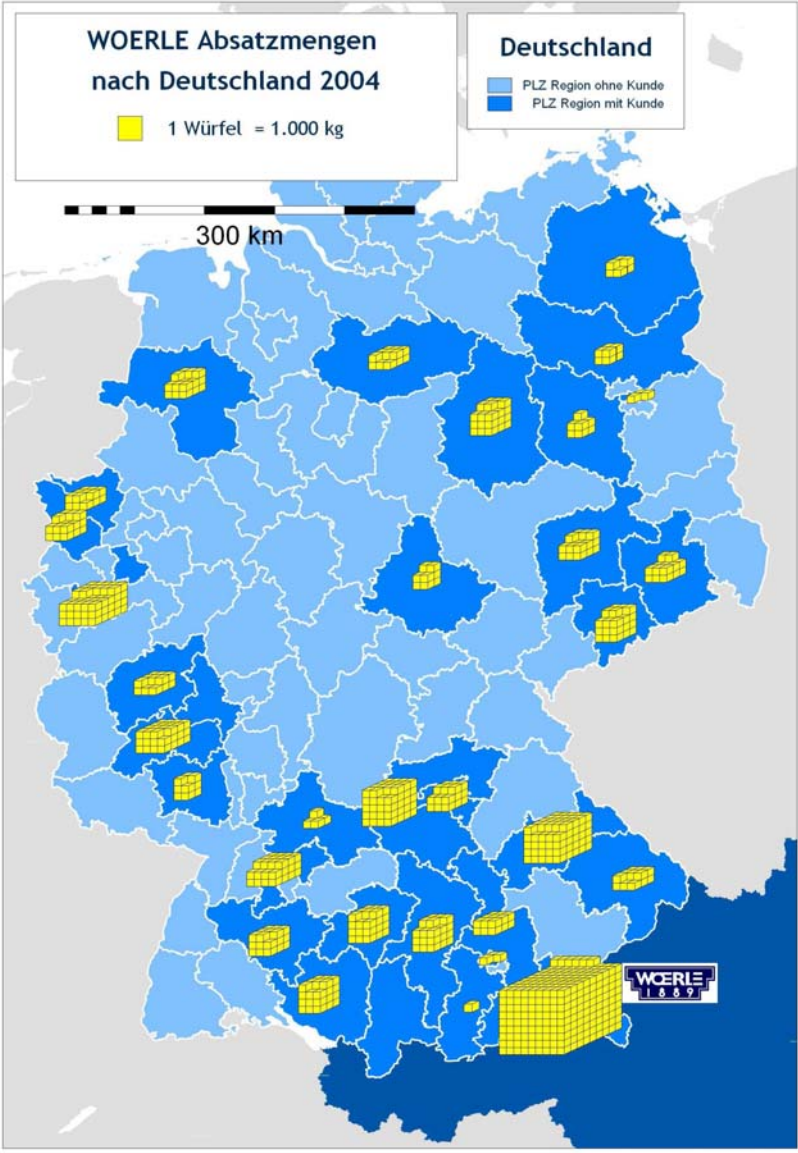
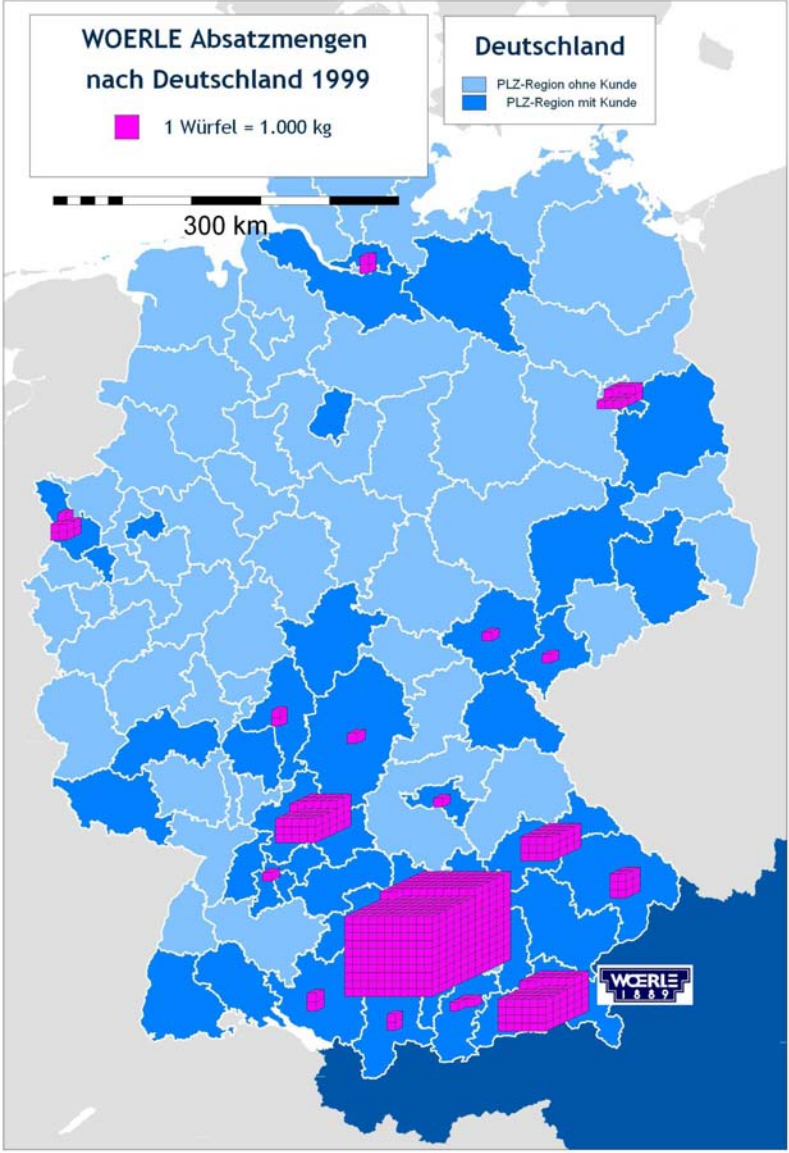
Woerle: Untersuchungsaufbau

- ▶ **Referenzjahre: 1999 und 2004**
- ▶ **Nur Transaktionen mit europäischen Geschäftspartnern**
- ▶ **Berechnungsmethodik**
 - ▶ Transportaufkommen: Absatzmengen in kg
 - ▶ Transportweite: Distanz zwischen Geschäftspartner und Henndorf lt. Routenplaner
 - ▶ Transportleistung: $TA \times TW$
 - ▶ Transportintensität: TL / Umsatz
- ▶ **Problem: Starke Fluktuationen bei ausländischen Geschäftspartnern**
- ▶ **Lösung: Analyse auf Absatzmarkt Deutschland beschränken**
 - ▶ Markt groß und heterogen genug für Analyse

Woerle: Forschungsfrage 1 (TW)

▶ Entwicklung 1999 – 2004

- ▶ Transportaufkommen: - 5,1%
- ▶ Transportleistung: + 7,4%
- ▶ durchsch. Transportweite: + 13.2%
(1999: 265km; 2004: 299km)



Gründe der Transportweitzunahme

▶ **Veränderter Kundenstamm**

- ▶ Nicht nur mehr eine Supermarktkette in Süddeutschland
- ▶ Sondern neue Kunden im gesamten Bundesgebiet

▶ **Auslöser**

- ▶ Teilnahme an Ausschreibungen für Eigenmarken der Supermärkte

▶ **Chronologie**

- ▶ 1999: Als Folge des EU-Beitrittes große Liefermengen ins grenznahe Ausland
- ▶ 2004: Durch Beteiligung an Ausschreibungen für Eigenmarken Gewinnung neuer Kunden in ganz Deutschland
- ▶ Danach: Neu gewonnene Kunden kaufen auch immer mehr Markenprodukte (nicht nur Eigenmarken)

Woerle: Forschungsfrage 2 (TI)

▶ Entwicklung 1999 – 2004

- ▶ Transportleistung: + 7,4%
- ▶ Transportintensität: + 29,1%
- ▶ Billigere Produkte werden weiter transportiert

▶ Gründe der Transportintensitätszunahme

- ▶ Steigerung der Transportweite
- ▶ Niedrigerer Umsatz bei Eigenmarken
- ▶ Vor allem Produkte aus dem unteren Preissegment (Schmelzkäse) wurden verkauft.
- ▶ Bei Nutzung neuer Marktchancen sind Transportkosten nicht der limitierende Faktor.

Schlussfolgerungen

▶ Auslöser für beide Entwicklungen bei Woerle

- ▶ Neue Marktchancen aufgrund des EU-Beitritts
- ▶ EU-Beitritt Österreichs zwar schon 1995;
Umsetzung der neuen Chancen aber langsam

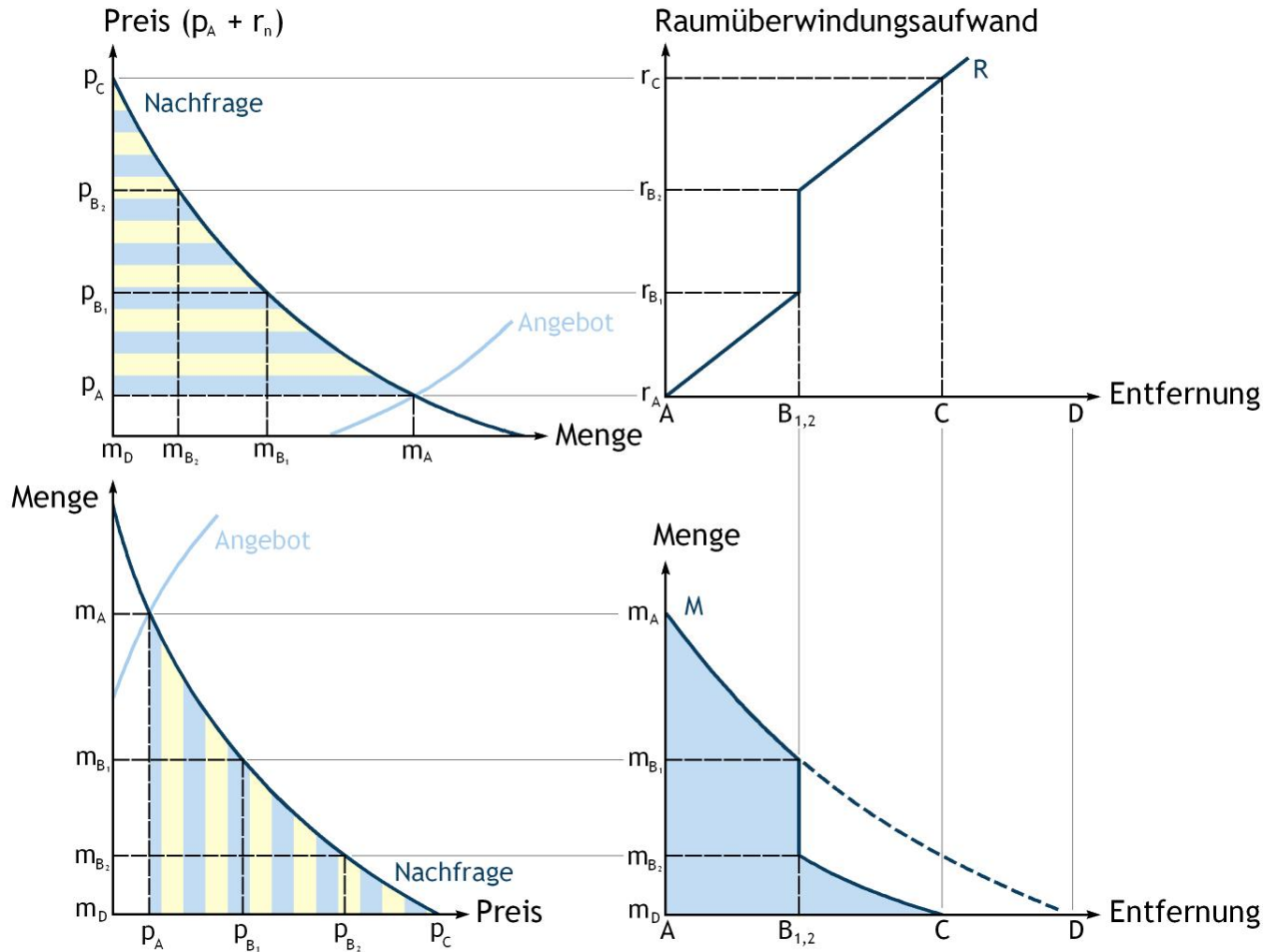
▶ Faller:

- ▶ Ein Grund für steigende Transportweiten:
Wegfall von Handelshemmnissen >
Produktionskostengefälle führt zu weiteren Transportwegen.
vgl. FALLER, P. (2001): Wirtschaftliche Entfaltung braucht Verkehr.

▶ Ja, aber ...

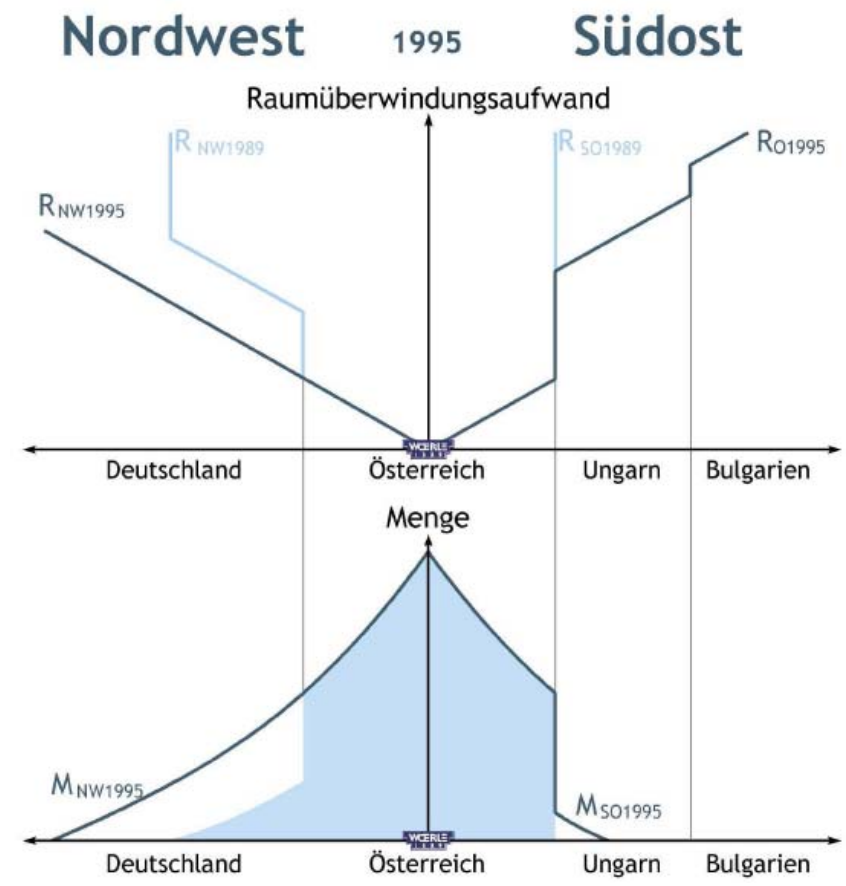
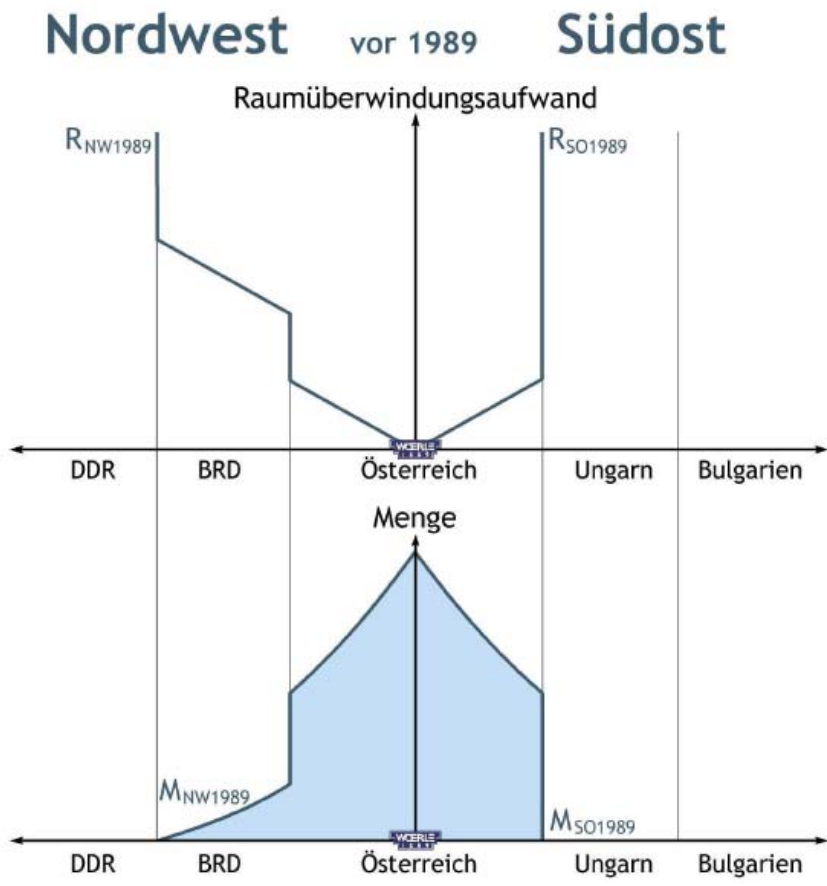
- ▶ ... Woerle zeigt, auch ohne Produktionskostengefälle:
Der Abbau von Handelshemmnissen führt zu signifikanten
Verkehrszunahmen.

Erklärungsmodell



Weiterentwicklung von Lösch 1940

Erklärungsmodell am Beispiel Woerle



Fazit

- ▶ *Wenn man Handelsbarrieren als etwas Unnatürliches ansieht, ...*
- ▶ *... dann erleben wir gerade einen Prozess, in dem sich der Verkehr auf ein natürliches Niveau einpendelt.*
- ▶ *Nicht beantwortet ist jedoch die Frage, ob man bei dieser „Anpassung“ einfach zusehen soll, oder ob man steuernd eingreifen will. ...*
- ▶ *... Greift man nicht ein, so geht das Wachstum den Weg des geringsten Widerstandes. Dabei handelt es sich allerdings nicht um einen (Schiene- oder Wasser-)Weg, sondern um eine Straße.*

Danke für Ihre Aufmerksamkeit ...