

Factsheet zur LMS 2011 – eine verkehrsträgerspezifische Betrachtung

Der Aussenhandel der Schweiz

logistikmarkt.ch

Das Schweizer Logistik-Portal

Der Aussenhandel spielt eine entscheidende Rolle für die Schweiz. Im Rahmen der Logistikmarktstudie 2011 wurden Detailanalysen in Bezug auf die gehandelten Gütergruppen, die Handelspartner der Schweiz und die eingesetzten Verkehrsträger durchgeführt.

Die weltweite Finanz- und Wirtschaftskrise wirkte sich 2009 stark auf die Unternehmen in der Schweiz aus. Zwar übertraf der Handelsbilanzüberschuss 2009 mit einem Betrag von 20,2 Mrd. CHF den entsprechenden Vorjahreswert noch um 3,7% bzw. 717 Mio. CHF. Eine nähere Betrachtung der Aussenhandelsstatistik offenbart jedoch, dass die Exporte im Jahr 2009 nominal um 12,6% (real -14,7%) auf 180,3 Mrd. CHF

zurückgingen. Dies stellt den stärksten prozentualen Einbruch seit 1944 dar. Das Niveau der Exporte fiel entsprechend auf die Werte von 2006 zurück. Bei den Importen ist im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls ein markanter Rückgang um 14,3% (real -9,5%) auf 160,1 Mrd. CHF zu beobachten. Dies entspricht dem höchsten Rückgang seit 1975.

Die Anrainerstaaten der Schweiz sind die wichtigsten Aussenhandelspartner der Schweiz. Aus Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien wurden 2009 70,5% der Gesamttonnage und 55,8% des Gesamtwarenwertes im-

«Sowohl die Importe als auch die Exporte gingen im Jahr 2009 stark zurück.»

portiert. Deutschland spielt sowohl bei den Importen mit 53,1 Mrd. CHF bzw. 18,1 Mio. Tonnen als auch bei den Exporten

mit 34,6 Mrd. CHF bzw. 5 Mio. Tonnen die bedeutendste Rolle. Die Exporte in die Anrainerstaaten machen insgesamt einen mengenmässigen Anteil von 71,8% an den gesamten Exporten aus. Der An-

teil am Warenwert der gesamten Exporte liegt hingegen trotz des hohen Transportvolumens nur bei 37,5%. Der Grund dafür liegt in

«Der wichtigste Verkehrsträger im Aussenhandel mit den Anrainerstrassen ist die Strasse.»

der Exportwarenstruktur und der damit verbundenen geringen Wertdichte: Zu einem Grossteil werden Massengüter wie Holz und Kork in die Anrainer exportiert, die eine geringe Wertdichte von 355 CHF/t aufweisen.

Bei der verkehrsträgerspezifischen Analyse der Importe und Exporte wurde zwischen den Verkehrsträgern Luft, Strasse, Pipeline, Schiene, Binnen- und Küstenschifffahrt sowie Hochseeschifffahrt unterschieden. Im Aussenhandel mit den Anrainerstaaten ist prinzipiell ein direkter Transport mit allen Arten von Verkehrsmitteln möglich, abgesehen von der Hochseeschifffahrt.

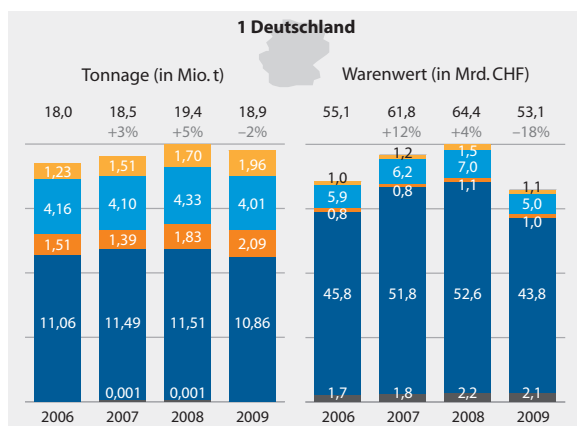


Bild 1. Beispiel Importentwicklung aus Deutschland nach Verkehrsträgern.

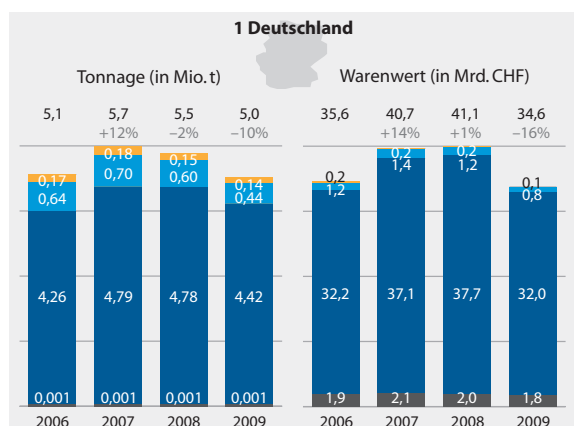


Bild 2. Beispiel Exportentwicklung aus Deutschland nach Verkehrsträgern.

■ Strasse ■ Pipeline ■ Schiene ■ Binnen-/Küstenschifffahrt ■ Luftfracht ■ Hochseeschifffahrt

Ebenso hat die Schiene eine hohe Bedeutung für den Handel mit den Anrainern. Die Luftfracht hingegen spielt nur eine untergeordnete Rolle, was auf die kurzen Transportdistanzen zurückzuführen ist.

Im Aussenhandel mit dem restlichen Europa gewinnt die Küstenschifffahrt an Bedeutung, da mehr Transporte entlang der Meeresküste stattfinden. Am höchsten ist hier

«Im Vergleich zum Jahr 2009 ist für das Jahr 2010 bereits eine Erholung des Aussenhandels und ein Anstieg der Importe als auch Exporte abzusehen.»

der Anteil an der transportierten Tonnage bei den nördlicheren Ländern Europas und Grossbritannien. Aufgrund der geringen Wertdichte der transportierten Güter ist der wertmässige Anteil jedoch sehr gering.

Der Aussenhandel mit Ländern des amerikanischen und asiatischen Kontinents wird ausschliesslich über den Luft- und Seeweg durchgeführt, ebenso wie der Exporthan-

del mit Afrika. Da aus Afrika hingegen primär Rohöl importiert wird, ist die Pipeline für den Importhandel mit Afrika der bedeutendste Verkehrsträger.

Auch die Betrachtung des gesamten Modalsplit über alle Import- bzw. Exportaktivitäten zeigt die Bedeutung des Verkehrsträgers Strasse auf. Sowohl wert- als auch mengenmässig macht der Verkehrsträ-

ger Strasse bei den Importen als auch bei den Exporten mehr als 50 % aus. Die hohen Anteile ergeben sich aufgrund der starken Aussenhandelsverflechtungen mit

den Anrainerstaaten. Interessant sind die Anteile der Verkehrsträger Schifffahrt und Luftfracht: Hat die Schifffahrt zwar mengenmässig, insbesondere bei den Importen (11,8%) eine hohe Bedeutung, liegt der wertmässige Anteil bei Importen und Exporten nur bei rund 2%. Dies ist auf die geringe Wertdichte der transportierten Güter zurückzuführen. Genau anders herum verhält es sich bei der Luftfracht.

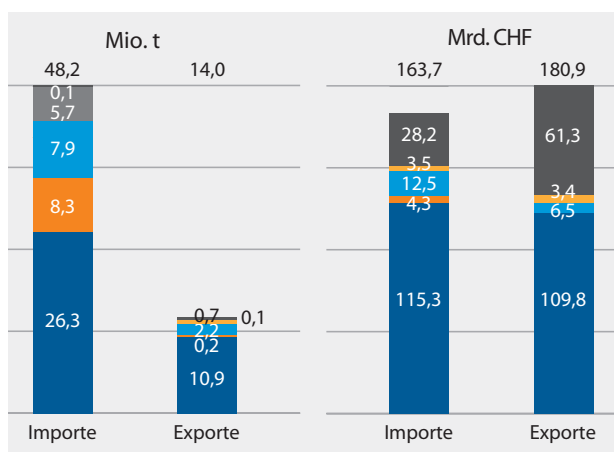


Bild 3. «Import- und Exporte der Schweiz nach Verkehrsträgern (in Tonnen und CHF) im Jahr 2009».

Katalog Logistikmarkt 2011

Der Katalog «Logistikmarkt 2011» ist mit der 4. Ausgabe der Logistikmarktstudie das führende und umfassende Nachschlagewerk für Logistik, Prozess- und Supply Chain Management in der Schweiz.

Ein wichtiger Bestandteil des Kataloges ist zudem das umfassende Branchenverzeichnis mit Firmeneinträgen und -porträts.

Umfang: 500 Seiten

Zusätzlich:

Logistik-Poster mit Kennzahlen und Grafiken

Bestellungen unter:

www.logistikmarkt.ch/de/katalogbestellung



Liegt hier der mengenmässige Anteil bei den Importen als auch bei den Exporten unter 1%, so ist der wertmässige Anteil deutlich höher: bei den Importen 17,2%, bei den Exporten sogar knapp 34%. Auch dieser Zusammenhang ist auf die Wertdichte der transportierten Güter zurückzuführen, welche bei der Luftfracht sehr hoch ist. Detaillierte Auswertungen zum Aussenhandel der Schweiz erscheinen in der Logistikmarktstudie 2012.

Autoren: Prof. Dr. Erik Hofmann und Kerstin Lampe, LOG-HSG St.Gallen
Kathrin Allemann, GS1 Schweiz